

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

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

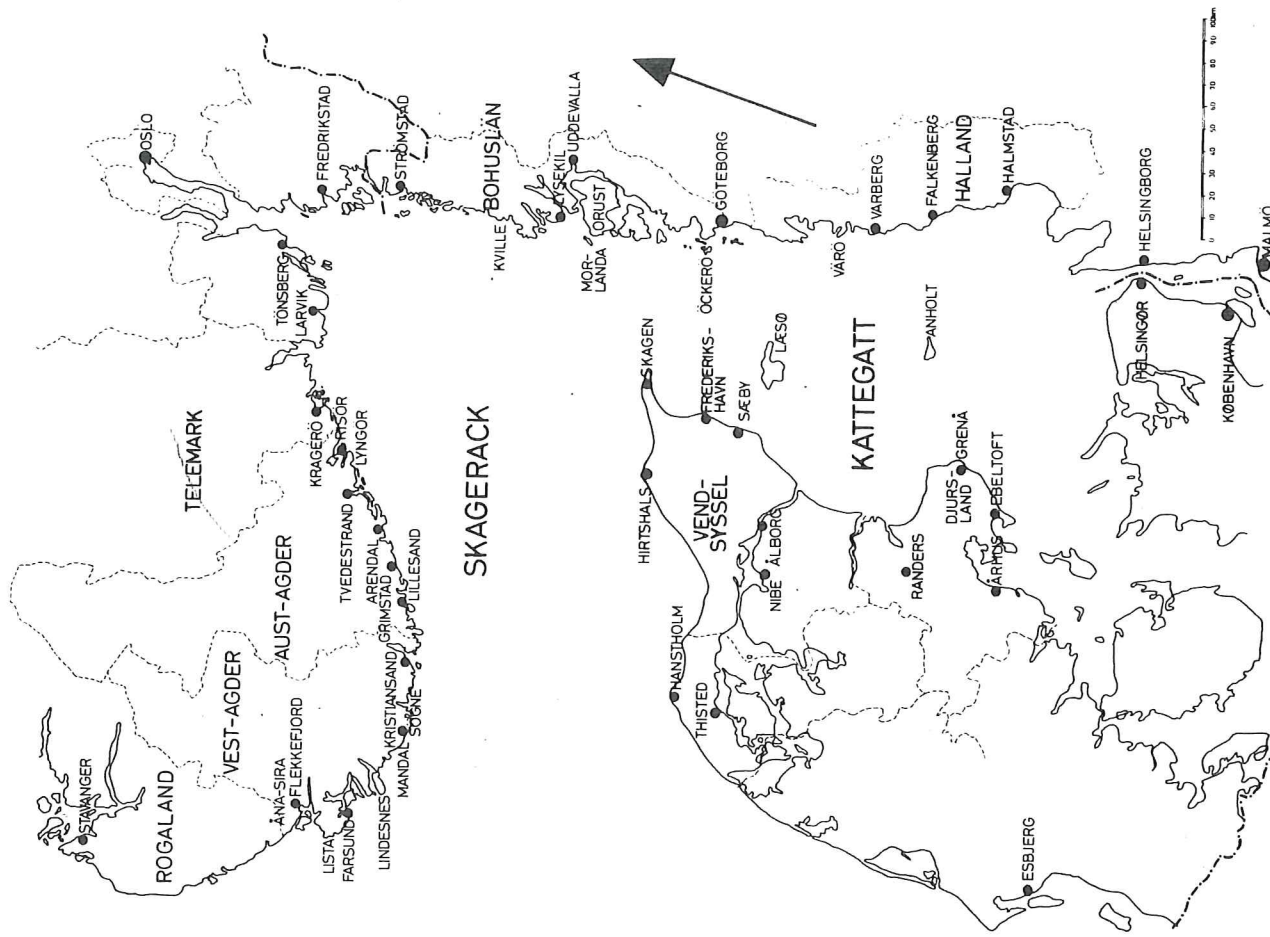
Projektets sekretariat findes på Aalborg Universitetscenter og adressen er:

Kattegat-Skagerrak-projektet
AUC
Postbox 159
DK-9100 Aalborg
(tlf. (08) 15 91 11, lokal 178 (kl. 09-12)
sekretær: Barbro Johansen)

Redaktionsudvalg: Hans Try, Anders Gustavsson og *Paul Holm* og *Peter Lodvigsen*.
Redaktionens adresse:

AUC
Postbox 159
DK-9100 Aalborg

Thor Einar Hanisch
Agder Høgskolestyre
Groosevn. 36
N-4890 Grimstad



KATTEGAT-SKAGERRAK PROJEKTET MEDDELELSER nr 2 - 1983

Kattegat-Skagerrak-regionens
kulturudvikling
i 1800-tallet

KONTAKTER OVER HAVET: skudehandel, arbejdskraft-
vandring og trafikpolitik

Redaktion for serien: Hans Try, Anders Gustavsson
og Poul Holm

Aalborg 1983

INDLEDNING

Kattegat-Skagerrak-projektet har to hovedformål: dels at stimulere til sammenlignende studier af livsmåderne ved de norsk-svenske danske kyster, dels at undersøge hypotesen om en integration af disse områder, der gør det rimeligt at tale om en K-S-region. Disse bestræbelser går hånd i hånd, men i dette nr. af Meddelelser er vægten lagt på studiet af integrationen. Det er for øvrigt første gang dette problem er blevet taget op, siden Olof Hasslöf for snart 35 år siden påviste fiskeriets sammenhænge (i: Svenska Väst-kustfiskarna, Göteborg 1949).

Jeg tror, at vi med de fremlagte arbejder nu er kommet så langt, at diskussionen ikke længere bør stå om hypotesens rimelighed, men om konkrete spørgsmål: hvilke former for integration, hvordan, mellem hvem og hvor længe?

Kjell Masdalen indleder nummeret med sit studie af et af de mange u-undersøgte problemer i skudehandelen mellem Danmark og Norge og påviser en elasticitet og konjunkturfølsomhed, som nok vil overraske. Besynderligt nok har denne kontakt aldrig tidligere været behandlet i dansk-norsk samarbejde; der er nu håb om, at dette samarbejde vil udvikle sig.

I mit eget bidrag viser jeg, at handelen medførte en betydelig norsk indvandring til Vendsyssel, som derved fik en vis norsk kulturpåvirkning i bredere forstand. Artiklen lægger grunden for en række større undersøgelser. Den norske vandring synes at være præget af "havets elite", købmænd, redere og især skippere, og mange nordmænd havde høj status i de ellers fattige vestkystegne.

Hanne Gjøøl påviser en markant indstrømning af svenske tjenestefolk på større godser ved Randers-egnen i 1840- og 50'erne og af svenske arbejdere til teglværket Floes ved Randers Fjord omkring århundredskiftet. I modsætning til den norske indvandring var der tale om direkte arbejdskraftvandring varetaget af agentbureauer og arbejdskraften var ikke rettet mod havet, men mod landbruget og den begyndende industri.

Trykt med tilskud fra Institut for Sprog, Kommunikation og Kulturhistorie, Aalborg Universitetscenter

Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet, nr 2, 1983
Trykt i Aalborg
Centertrykkeriet 1983
ISSN 02 80 8463

Efter Peter Ludvigsen fratræden er Poul Holm indtrådt i redaktionen

Distribueres af: Kattegat-Skagerrak-projektet
Aalborg Universitetscenter
Postbox 159
DK-9100 Aalborg
(tlf. 08-159111, lok. 178 kl. 09-12).

Sven Anders Söderpalm viser i sit arbejde om den strategiske diskussion på svensk regeringsplan, at Kattegat-Skagerrak-regionens skæbne ikke blot blev afgjort af lokale beslutninger og udviklinger, men i høj grad af de overordnede industri- og handelspolitiske interesser. Skandinavistisk prægede, praktiske interesser i en styrkelse af kommunikationen over Kattegat blev i sidste fjerdedel af 1800-tallet erstattet af Tyskland-forbindelsens stadig stigende rolle for svensk erhvervsliv og statsræson.

Med denne begyndende kortlægning af K-S-regionen i 1800-tallet er der peget på en række konkret virkende faktorer for integrationen: Skudehandel, arbejdskraftbehov og statslig politik. Videre studier af bl.a. fiskeriets rolle for integrationen (og omvendt også for dens opløsning) er på vej.

Afsluttende bringer vi Ingrid Gjertsen's artikel om musikkens betydning i de religiøse bevægelser. Dermed følger vi temaet i det første nummer af Meddelelser op. Arbejdsgruppen om religiøse bevægelser vil fortsætte med sine komparative studier i vækkelserne med et feltseminar i Bohuslän i august -83.

Følgende numre af Meddelelser er forløbig planlagt: Turisme (efterår -83), Fiskeri (vinter -84), Migration (forår -84).

Underskrevne har hovedansvaret for redigeringen af dette nummer af Meddelelser, og Barbro Johansen har renskrævet og tilrettelagt.

Til slut skal jeg på redaktionsgruppens vegne bringe en tak til Peter Ludvigsen, som var initiativtager og organisator for Kattegat-Skagerrak-projektet. Han har nu fået den store opgave at opbygge Arbejdermuseet i København og har derfor forladt projektets redaktions- og koordinatorgruppe. Vi glæder os dog over, at han fortsat vil være tilknyttet projektet, omend i en mindre aktiv rolle.

Alborg, 5 maj 1983

Poul Holm

INDHOLD

Indledning 3

Kjell-O. Masdalen:

ENDRINGER I SKUTEHANDELEN MELLOM ARENDAL OG
NORD-JYLLAND I PERIODEN 1800-1820 6

Poul Holm:

FORBINDELSE OVER SKAGERRAK
VENDSYSSELS NORSKE KONTAKT 14

Hanne Gjøl:

SVENSK ARBEJDSVANDRING TIL SØNDER HALD
HERRED, RANDERS AMT 31

Sven Anders Söderpalm:

GÖTEBORG - FREDERIKSHAVN. NORDISK TRAFIK
I SKUGGAN AV TYSKLAND 1860-1914 47

Ingrid Gjertsen:

SANGEN I DEN KRISTNE LEKMANNBEVEGELSEN
I SØGNE 69

Kjell-0. Masdalen:

ENDRINGER I SKUTEHANDELEN MELLOM ARENDAL OG NORD-JYLLAND
I PERIODEN 1800-1820

I løpet af den perioden som omfatter Napoleonskrigene og engelsk blokkade av dansk/norske kyster gjennomgikk skutehandelen dypt-gripene endringer. Med utgangspunkt i farten til og fra Arendal tolldistrikt skal jeg kort beskrive tre forhold der disse endringene var særlig merkbare. Det er:

1. fartøyas heimhørrighet
2. fartøyas gjennomsnittlige drektighet pr. anløp
3. fartøyas destinasjonssted

Hovedkilde som er brukt er inn- og utgående tollregnskap for Arendal 1800, 1810 og 1820.¹ Tollregnskapa tillegges til vanlig liten troverdighet. Underdeklarering fant sted og mulighetene til å unndra seg deklarasjon var mange. I denne sammenheng er imidlertid de absolutte tall av mindre interesse, det er endringene over tid som vil kunne gi de interessante tall. Særlig dersom tendensene er markerte er det lite sannsynlig at eventuelle unndragelser vil kunne endre bildet tollregnskapa gir.

1. Fartøyas heimhørrighet.

Skutehandelen mellom Arendal og Nord-Jylland² var i den perioden artikkelen omfatter et reint dansk/norsk foretagende. Men den forholdsmessige fordelinga de to land imellom endret seg i betydelig grad.

1800		1810		1820						
Heimstad	Inng.	Utg.	Inng.	Utg.	Inng.					
antall %	antall %	antall %	antall %	antall %	antall %					
Norge	18	46,2	21	50,0	78	89,7	75	90,4	114	88,4
Danmark	21	53,8	21	50,0	9	10,3	8	9,6	15	11,6
Totalt	39	100	42	100	87	100	83	100	129	100

Som det framgår av tabellen hørte omtrent like mange fartøy heim i Norge som i Danmark i år 1800. Dette endret seg radikalt fram til 1810, da ca. 90% av fartøya var norske. I 1820 var forholdet omtrent det samme. Samtidig har antallet fartøy som deltok i seilassen økt med over 100% fra 1800 til 1810 og med vel 50% fra 1810 til 1820. Den sterke stigninga i antall fartøy er et reint norsk fenomen, ja, antallet danske fartøy har til og med gått tilbake trass i at totaltallet har økt med over 300 % i perioden. Med andre ord, skutehandelen til og fra Arendal på Nord-Jylland er i løpet av perioden blitt et reint norsk foretagende.

De norske fartøya er i hovedsak heimehørende i Arendal tolldistrikt. I år 1800 var det bare et fartøy utenfor distriktet som deltok i farten på Arendal/Nord-Jylland, i 1810 og 1820 5 innklarerte og 6 utklarerte fartøy heimehørende utenfor tolldistriktet. I Danmark var de fleste fartøya heimehørende i Nordstrand-området,³ derav en betydelig del fra Løkken, men også noen fra østkysten av Jylland, særlig fra Aarhus.

2. Fartøyas gjennomsnittlige drektighet pr. anløp.

Fartøya som deltok i skutehandelen mellom Arendal og Nord-Jylland var av en rekke kategorier, fra åpne båter på et par kommersesleter via jakter og slupper til galeaser på opp til 30 kommersesleter. Det hørte imidlertid til unntaka at fartøy på over 20 kommersesleter deltok.

Tab. II: Fartøyas antall anløp og gjennomsnittlige drektighet.⁴

år	anløp	gj.anløp pr.fartøy	totaldrektighet	gj.drektighet pr.anløp
I 1800	75	1,9	929	12,4
U 1800	82	2,0	1028,5	12,5
I 1810	150	1,7	1256	8,4
U 1810	141	1,7	1191	8,4
I 1820	323	2,5	773,5	2,4
U 1820	319	2,5	754,5	2,4

Tabellen viser at antall anløp i Arendal steig fra 1800 til 1820 i omtrent samme takt som antall fartøy som deltok i seilassen. Det

Tab. III: Fartøyas antall anløp og gjennomsnittlige drektighet fordelt på norske og danske fartøyer.

år	Norske fartøyer		Danske fartøyer	
	antall	Gjennomsn. drektighet	antall	gjennomsn. drektighet
I 1800	36	14,3	36	10,4
U 1800	42	609,5	38	391
I 1810	138	1135	12	121
U 1810	131	1055,5	10	135,5
I 1820	296	645	21	129,5
U 1820	298	633	21	121,5

Dersom talla i tab. II splittes opp etter fartøyas heimheorigheit i Danmark og Norge blir bildet noe mer nyansert med hensyn til utviklinga i fartøyas gjennomsnittsdrektighet. For Norges vedkomende ser vi at den skisserte utviklinga blir forsterket, men avsvakket noe når det gjelder de danske fartøyer. Den gjennomsnittlige anløpsdrektigheten blei for de norske fartøyer redusert til 1/7 fra 1800 til 1820, mens de danske fartøyer fikk sin gjennomsnittlige anløpsdrektighet nesten halvert.

3. Fartøyas destinasjonssted.

Det er visse problem knyttet til bestemmelsen av fartøyas destinasjonssted i Danmark. Dette skyldes delvis at det er navnet på tollstedet som angis som destinasjonssted, som i 1800 og 1810, delvis at områdenavnet Nordstrand⁷ brukes som destinasjonssted for størsteparten av de utdeklarete fartøyer i 1820. Det lar seg imidlertid gjøre å beskrive hovedtrekkene i utviklinga. Destinasjonsstedene i tabell IV er ordnet geografisk fra Aarhus nord til Skagen og videre vest og syd mot Thisted. Nederst på tabellen er Nordstrand, Jylland og Danmark tatt med. Nordstrand dekker området vest for Skagen. De tilsammen 16 anløp på Jylland og Danmark er tatt med fordi det etter de opplysninger tollbøkene gir om deres bestemmelsessted er grunn til å tro at anløpsstedet var i det aktuelle området, mest sannsynlig i Nordstrand-området. Tabellen viser at ca. 56% av fartøyer som seilte fra Arendel i 1800 blei inn- eller utdeklarete på østkysten av Jylland. Når 50% alene i Aalborg tolldistrikt. Vest for Skagen dominerte Hjørring som anløpssted. 10 år seinere var dette forholdet totalt endret. Ca 52%

gjennomsnittlige antall anløp pr. fartøyer lå i 1800 på underkant av 2, sank til 1,7 1810 og steig til 2,5 i 1820. Dette betyr egentlig at det var en svært lav regularitet i farten, dvs. at fartøyer som deltok i skutehandelen i liten grad seilte i faste ruter. Riktignok fins det eksempler på en høy regularitet med opptil 7-8 anløp på et år, særlig mot slutten av den aktuelle perioden, men det normale var at hvert enkelt fartøyer bare anløp 2-3 ganger pr. år, svært ofte bare ett enkelt anløp.

Som tabellen videre viser økte fartøyas samlede inn- og utdeklarete drektighet ikke i overensstemmelse med stigninga i antall fartøyer og anløp. I år 1800 var den totale anløpsdrektigheten på knappe 1000 kommerselsester, i 1810 var den steget til vel 1200, mens den i 1820 var sunket ned til vel 750 kommerselsester. Den siste rubrikken i tabellen viser hva som var skjedd. Mens fartøyas gjennomsnittsdrektighet pr. anløp i 1800 lå på ca. 12,5 kommerselsester, var gjennomsnittet i 1810 på 8,4 og i 1820 på bare 2,4 kommerselsester. Med andre ord, mens skutehandelen i år 1800 blei drevet av jakter, slupper og galeaser på opp til 30 kommerselsester, blei samme fart 20 år seinere i hovedsak seilt av åpne båter på sjelden over 2-3 kommerselsester. I 1800 blei det inndeklarete 46 anløp i Arendel tolldistrikt der fartøyer var på 10 eller fleire kommerselsester. I 1810 var det 40 slike anløp trass i at antall anløp var steget til det dobbelte, og i 1820 bare 8 inndeklarete anløp med fartøyer på 10 eller fleire kommerselsester enda anløpsmengden nå var firedobbellet i forhold til år 1800. I 1800 var der registrert 26 fartøyer med drektighet 10-30 kommerselsester i Arendal, i 1810 19 og i 1820 bare 11 slike fartøyer.⁵

Det kan være grunn til å kommentere utviklinga i den totale deklarete drektighet i perioden. Tabellen viser at samla drektighet var høyest i 1810, ca. 200 kommerselsester mer enn i 1800 og ca. 450 kommerselsester mer enn i 1820. Det kan tolkes dithen at de problem blokadene skapte ikke i betydelig grad har innvirket på korntilførselen. Lisenstfarten fra 1809 av kompliserer imidlertid dette spørsmålet. Før noe tilfredsstillende svar kan gis må derfor forholdet undersøkes nøyer for fleire år mellom 1807 og 1814.

Tab. IV: Destinasjonssteder i Danmark.

Sted	1800		1810		1820	
	inng.	utg.	inng.	utg.	inng.	utg.
Aarhus	3	1	3	5	4	2
Ebeltoft		1				
Grenaa	2	2	6	4	2	10
Randers					2	3
Mariager	35	44	4	4	22	15
Aalborg					8	2
Søby					4	
Frederikshavn					4	
Skagen					2	1
Kjul					13	1
Tornby					33	6
Hjørting	25	20	11	26	29	9
Holmen					32	
Lønstrup					13	1
Lynby					26	22
Løkken	3	72	80		31	
Kjettrup					15	4
Blokhus					10	5
Thorupstrand					14	1
Slettestrand					3	1
Lildestrand					12	
Vigso				3		
Klitmøller	1		4	1	2	
Fladestrand					2	
Thisted	6	7	50	18	16	2
Nordstrand	4	4			:	234
Jylland						1
Danmark					3	12
Totalt	75	82	150	141	310	323

blei deklarerert på Løkken, knappe 24% på Thisted og ca. 13% på Hjørting, eller over 90% i Nordstrand-området. Denne tendensen holdt seg i 1820, da ca. 87% blei deklarerert på steder i Nordstrand-området. De viktigste stedene her var nå Tornby, Hjørting, Lønstrup, Løkken og Kjettrup. Seilassen på Nord-Jylland har med andre ord i løpet av perioden 1800 til 1820 endret seg fra å være nokså likt fordelt mellom østkysten av Jylland og Nordstrand, til å bli en seilass som for 9/10 av anløpa fant sted i Nordstrand-området.

En foreløpig undersøkelse tyder på at seilassen på det øvrige Danmark avtok sterkt fra 1800-1820. I 1810 blei 68 fartøyer deklarerert på Danmark utenfor Nord-Jylland. Antallet var betydelig større i 1800 og noe mindre i 1820. Den gjennomsnittlige drektighet på fartøya i denne seilassen var imidlertid større. Problemet vil bli analysert næyere i en seinere artikkel og søkt behandlet i en større sammenheng, dvs. i forhold til den totale skipsfarten til og fra Arendal.

OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Beskrivelsen ovenfor har vist at eierforholdet til farkostene som deltok i skutehandelen mellom Arendal og Nord-Jylland 1800-1820

Fig. 1: Inngående anløp til Arendal 1800.

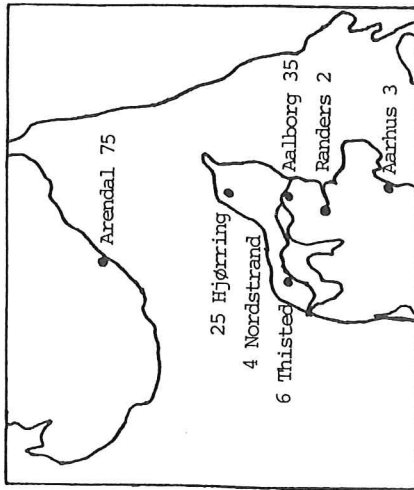


Fig. 2: Inngående anløp til Arendal 1810.

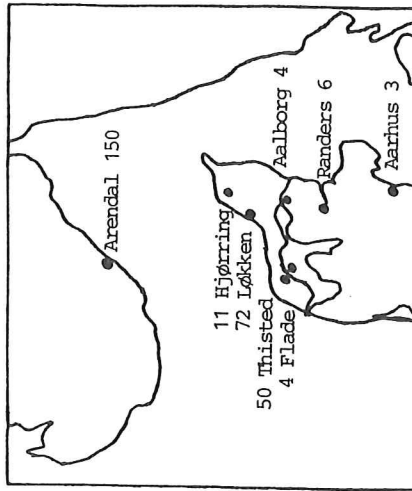
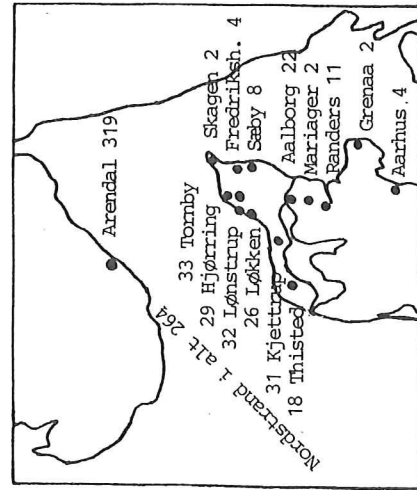


Fig. 3: Inngående anløp til Arendal 1820. De største anløpsstedene på Nordstrand spesifisert.



gjennemgikk dyptgripende endringer. I 1800 var skutene omtrent likt fordelt mellom danske og norske eiere. Allerede i 1810 var dette forhold totalt endret med 90% på norske hender. Forholdet var omtrent det samme i 1820. Samtidig har vi sett at gjennomsnittsdrektigheten pr. deklartert fartøy sank fra 12,5 kommerselsester i 1800 til 8,4 i 1810 og endelig 2,4 kommerselsester i 1820. Ved en separat undersøkelse av de to lands fartøyer viste det seg at endringene i så måte var størst for de norske skutene. Endelig kunne vi konstatere at seilassen fra Arendel i 1800 rettet seg i større grad mot østkysten av Nord-Jylland (56%) enn mot Nordstrand. Men allerede i 1810 gikk 90% av farten på Nordstrand-området. Dette forholdet var omtrent det samme i 1820. Alt i alt kan vi summere opp med å si at nordmennene overtok skutehandelen ved hjelp av stadig mindre fartøyer som rettet sin seilas først og fremst inn på Nordstrand-området.

Et forsøk på å forklare disse endringene vil i stor grad være en norsk forklaringsmodell. Først og fremst kanskje fordi problemet er forsøkt analysert ut fra en norsk synsvinkel, men også fordi det var absolutt nødvendig for nordmennene å ha en viss kontroll med seilskutehandelen. Nedenes-kysten var avhengig av importert korn fra Danmark, først og fremst fra Jylland. I det øyeblikk danskene ikke lengre kunne eller ønsket å opprettholde denne trafikken, så måtte nordmennene overta for å sikre forsyningen til landet. Napoleonskrigene og den engelske blokade av dansk/norske kyster må ha vært den drivende kraft i denne utviklinga. Endringene i eierdomsforholda må ses som et resultat av at initiativet i handelen blei tvunget over på nordmennenes hender. Der danskene lot være å erstatte sine tap ved engelske oppbringelser, måtte nordmennene stadig bygge nye skuter for å holde trafikken i gang.

Ved krigens utbrudd i 1807 var det i Arendel tolldistrikt registrert 16 fartøyer mindre enn 10 kommerselsester. Antallet steig kraftig i løpet av krigen til 57 i 1809 og heile 71 fartøyer under 10 kommerselsester i 1813.⁸ Dette til tross for at et betydelig antall skuter gikk tapt. Roar Tank oppgir at i 1811 blei 16 fartøyer under 17 kommerselsester tatt av engelskmennene, i 1812 25 og i 1813 26 skuter under 17 kommerselsester.⁹ I perioden 1810-1813 blei det i Arendal tolldistrikt bygd 47 skuter mellom 2 og 10 kommerselsester

og 12 mellom 10 og 20.¹⁰ Det er rimelig å tru at endel danske skuter blei overtatt av nordmenn. Resultatet av denne utviklinga var at gjennomsnittsdrektigheten på fartøya sank drastisk. Dette forhold må også ha hatt betydning for at skutehandelen etter hvert konsentrerte seg om Nordstrand-området. Kombinasjonen av små fartøyer og stadig fare for å bli oppbrakt av fienden førte handelen over til det området som lå lettest tilgjengelig fra Nedenes-kysten.

En kunne ha ventet at den beskrevne utviklinga i skutehandelen mellom Arendal og Nord-Jylland etter 1814 ville ha dreid tilbake mot tilstanden før krigen. Når det ikke skjer kan årsakene være mange. Men særlig et forhold vil her kanskje være avgjørende, nemlig kombinasjonen av en økonomisk depresjon generelt og i skipsfarten, og at redere som normalt ville vært mer interessert i farten med trelastdragere nå fant det bryet verd å delta i skutefarten på Danmark. Utviklinga i eierforholdet til mindre fartøyer peker i den retningen. I 1800 var skipper og reder i nær 60% av tilfella samme person. I 1820 er forholdet omvendt, ca. 60% av fartøya blei da ført av skipper som ikke samtidig var redere.

Som nevnt ovenfor er de forhold artikkelen beskriver forsøkt forklart ut fra norske forhold. Et nærmere studium av danske forhold vil kunne gi et mer nyansert bilde og forklaringer der danske forhold må tillegges større vekt.

HENVISNINGER

1. I NRA.
2. Nord-Jylland her brukt om området fra Aarhus til Limfjordens vestre utløp.
3. Kyststrekningen vest for Skagen.
4. Drektighet oppgitt i kommerselsester, 1 k.lest = 2600 kg.
5. NRA, inngående tollregnskap for Arendal 1800, 1810 og 1820, spesifiserte lister over fartøyer hjemmehørende i Arendal tolldistrikt.
6. 3 inndeklarte og 2 utdeklarte anløp var med fartøyer med heimstad Ejlend Hoog eller Inshin Hoog, sannsynligvis et hollandsk fartøyer. Disse 5 anløp er derfor ikke regnet med her.
7. Elisabeth Kallevig (i Norsk Sjøfartsmuseums skrift nr.29 (1939): Sjøfarten i Arendal 1815-1850, s. 16 f) lokaliserer Nordstrand til vestkysten av Slesvig. Feilen er påpekt av C. Klitgaard i Nordjylland og det norske Sørland (i Dansk Historisk Tidsskrift, 10. hæfte, 5. bind (1941), s. 633f).
8. Roar Tank: De onde aar 1807-1813, i Arendal fra fortid til nutid (1923), s. 372ff og 383.
9. Samme, s.383.
10. Samme, s.384.
11. Som note 5.

Poul Holm:

FORBINDELSE OVER SKAGERRAK

Vendssysels norske kontakt

Skudehandelen var i 17.-19. århundrede kanalen for en menneskelig og kulturel forbindelse mellem Sørlandet og Vendsyssel. Migrationsmønstret undersøges, og regionale variationer påvises og diskuteres. Særlig Løkken med opland havde stærk norsk påvirkning.

Udgangspunktet for Kattegat-Skagerrak-projektet er en antagelse af, at der i begyndelsen af det 19. århundrede eksisterede en regional samhörighed over havet. Skudehandelen mellem vestkysten og det norske Sørland var vel det mest markante udtryk for denne kontakt (hvorimod fiskeriet næppe nogensinde fik den samme centrale rolle). Kontakten afsatte en række spor, især fra Norge til Danmark, men de er aldrig blevet studeret systematisk. Befolkningsvandringer skal særligt belyses i det følgende, og afslutningsvis diskuteres den kulturelle påvirkning, for så vidt som den havde direkte relation til skudehandelen.

1. Skudefarten 1

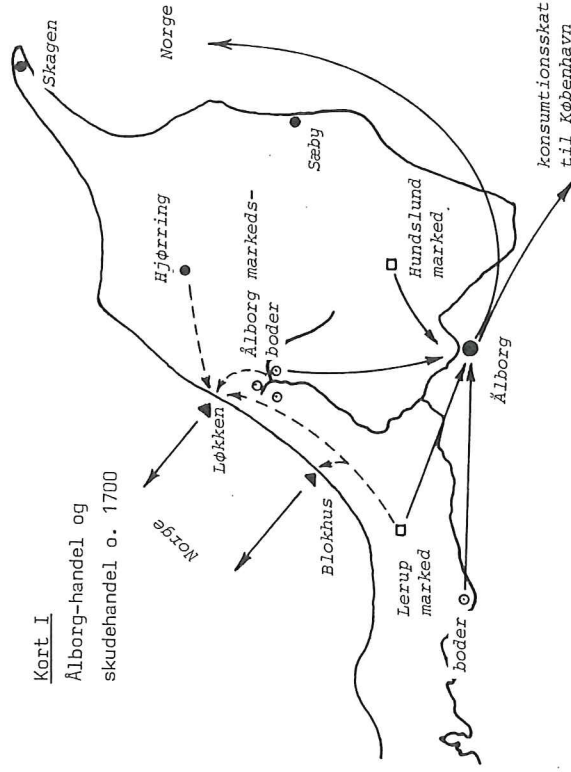
Indtil o. 1600 var forbindelsen mellem Danmark og Norge i hænderne på de store købstæder. I Danmark var Ålborg den store udskibningshavn, og købmændene derfra sendte opkøbere langs Limfjorden og op i Vendsyssel ad Ry Å for at opkøbe korn og sælge norsk tømmer. Nordmændene manglede bygningstømmer efter at skovene var blevet forhuggede. Den vendsysselske kyst lå i periferien af dette handelssystem.

Norske købmænd begyndte imidlertid at sende skibe den kortere vej til Thys, Han herreders og Vendsyssels kyst og købe direkte hos bønderne, bl.a. for at undgå konsumtionsskatten (en omsætningsafgift) i købstæderne. Købmænd fra Thisted, herremænd og selvejere fra Klitmøller, Vigso og Torup gik i spidsen, efter 1700 kom Vendsyssel med. Kysten langs Jammerbugten i Vendsyssel var overvejende

krongods, og amtsskriveren tog som den første initiativet til at profitere på handelen: han anbragte nogle få jordløse huse i klitterne ved en bekvem landingsplads for nordmændene og solgte øl. Tilkomende skudeejere fra Han herred satte sammen med et par bønder fra Vrensted gang i en selvstændig udskibning. Dermed havde kystsognene begyndt en frigørelse fra Ålborgs monopol og var ved at vende hele varestrommen i Vest-Vendsyssel. Hjørning købstad protesterede først, men fandt snart ud af fordelene ved at have adgang til en selvstændig ladeplads. "Skudehandelen" var igang.

Kort I

Ålborg-handel og skudehandel o. 1700



Efter Napoleonskrigene overtog Løkken rollen som den vigtigste (til tider eneste) ladeplads. Hovedparten af handelen var dog fortsat af nordmænd, men efter 1850 foretrak de at gå med store skibe og tungere laster ind i Limfjorden til Thisted eller Ålborg. I Løkken var bonde-rederne imidlertid forvandlede til store købmænd med pakhuse og kreditforbindelse til Hamborg; de forsøgte at følge med handelens udvidelse: salg til England blev drevet i 1850'erne med et vist held - men den simple udveksling af korn og smør for tømmer og jern i Norge vedblev at være eksistensberettigelsen. En mindre kvasetrafik i indenlandske farvande blev også forsøgt, men med revolutioneringen af kommunikationerne - jern-

banerne og havnebyggerierne i 1870'erne og 80'erne faldt Løkkens rolle væk. Den åbne red ved Vesterhavet egnede sig ikke til større handelsskibe, og den sidste handelslup blev lagt op i 1908. De købmænd, der slap væk fra Løkken i tide, klarede sig som fiskeportører fra Skagen og Frederikshavn. Løkken blev reduceret til et fattigt fiskerleje. I perioden 1700-1870 eksisterede handelsforbindelsen med Norge særdeles tæt; i det følgende undersøges dens spor.

2. Klitgaards undersøgelser

En undersøgelse af vandringsmønstret i 1700-tallet ud fra kirkebøger, pas m.m. vil være et omfattende arbejde. Lokalhistorikeren Carl Klitgaard indsamlede imidlertid en mængde data fra korrespondenter i Norge og Danmark til sine slægtshistoriske undersøgelser, som kan være til nytte. Ganske vist kan vi ikke vide efter hvilke principper og med hvilken grundighed oplysningerne er indsamlet, men målt i forhold til omkostningerne ved en ny undersøgelse må vi være tilfredse med ved Klitgaards materiale at kunne få en fornemmelse af vandringerne karakter. Klitgaard var særdeles arbejdssom og havde evne til at få andre til at hjælpe sig, så vi har sikkert en rimelig forestilling om hvad en ny undersøgelse ville bringe.

Klitgaard var ikke i tvivl om, at vandringerne gik fra Nordjylland til Sørlandet. 160 slægter (med fra én til flere familiemedlemmer) udvandrede til Norge mellem ca. 1620 og 1814, men, fortsætter Klitgaard, "vil man spørge, om der skete en tilsvarende Bosættelse af Nordmænd paa Vestkysten af Vendsyssel og Iy, maa man svare nej; men der var dog adskillige Nordmænd her og sikkert flere, end Forfatteren har noteret... mest Kvinder, som de danske Søfolk gjorde Bekendtskab med, naar de laa med deres skuder i Norge og derefter hjemførte som fgtfællier..." 2 Denne konklusion, som Klitgaard nåede til i 1939, er ikke siden blevet diskuteret - og synes ikke at have vakt danske historikers interesse.

3. Vandringerne i 1700-tallet

En gennemgang af Klitgaards liste viser, at han har identificeret

163 personers fødested i Vendsyssel, Thy og Han herred. 20 af disse rejste til Norge før 1700, ca. 10 umiddelbart efter 1814, resten godt 130 personer afgik til broderriiget i 1700-årene. Der kan næppe være tvivl om, at det store opsving for udvandringen af nordjyder kom efter 1700 samtidig med skudehandelens fremgang. Napoleonskri-gen betød uden tvivl et markant afbræk (næppe mange havde lyst til at flytte til et hungerramt Norge, tværtimod gik strømmen sikkert den anden vej).

Det er klart hvortil danskerne søgte: Arendal var målet for 67 personer, 30 rejste til Kristiansand, 23 til Risør, 10 til Grimstad, 9 til Kragerø og 24 til andre steder i Sydnorge. Bortset fra Mandal og Skien fik disse andre steder tilsyneladende først et nordjysk tilskud i anden halvdel af 1700-årene, hvilket kan være et indicium på udbredelse af handelsnettet.

Erhvervsbetegnelserne viser en markant fordeling. Fra Arendal kendt der vi 48 personers erhverv: heraf er 23 købmænd/redere (inkl. 2 kvinder gift med købmænd), 9 skippere og 2 tømmerhandlere, dvs. 33 er direkte knyttet til de højeste poster i handelen; desudover er 3 skoleholdere og 2 prokuratorer, 1 kammer og 1 lensmand; af mere beskedne erhverv er der kun 2 skræddere og 1 snedker, 1 politibetjent, 1 tjener og 1 graver. Skipperen på en almindelig sandskude var i hvert fald assisteret af to matroser, hvoraf vi savner nogle i denne opgørelse. I det hele taget kan vi antage, at der kom flere mænd med jævne erhverv og flere kvinder, end Klitgaard har kunnet opspore. Selv om der sikkert er en skævhed i materialet kan vi konstatere, at de udvandrere, der havde succes, så ganske åbenbart havde det i forbindelse med skudehandelen.

Det mest interessante i Klitgaards liste er imidlertid personernes fødesteder. Klitgaards indsamling af navne omfattede personer, der kom hvorsomhelst fra i Vendsyssel og Thy (dvs. Hjørring og Thisted amter samt Kjør herred i Alborg amt). Som kort II viser, er der en karakteristisk spredning af fødestederne, som falder præcis sammen med ladestederne for skudehandelen og dens bagland. Vi ved, at mange af skudeejerne i 1700-tallet kom fra selvejer- og herremandsgårde et stykke inde i landet, og det er derfor ikke overraskende, at sogne som Vrensted og Børglum afgav en del udvandrere. Ellers

er Klitmøller og Vigso i Thy, Vester Torup og Klim i V. Han hærred, Hune (med Blokhus), Ingstrup og Furreby (med Løkken) de vigtigste kystsoerne. Købstæderne Thisted og Hjørring afgav også nogle, lige- som Nørre Sundby. Klitgaard samlede ikke Ålborg-borgeres navne, men vi ved, at byen sendte en betydelig mængde borgere ud.³ Hvis vi be- tragter den nordjyske udvandring kan der ikke være tvivl om dens for- bindelse med skudehandelen. Talmæssigt afgav danske købstæder måske flere personer til Sørlandet, men den nordjyske kyst er enestående for sin mobilitet fra de kystvendte landsogne.

Kort II. Udvandring fra Nordjylland til

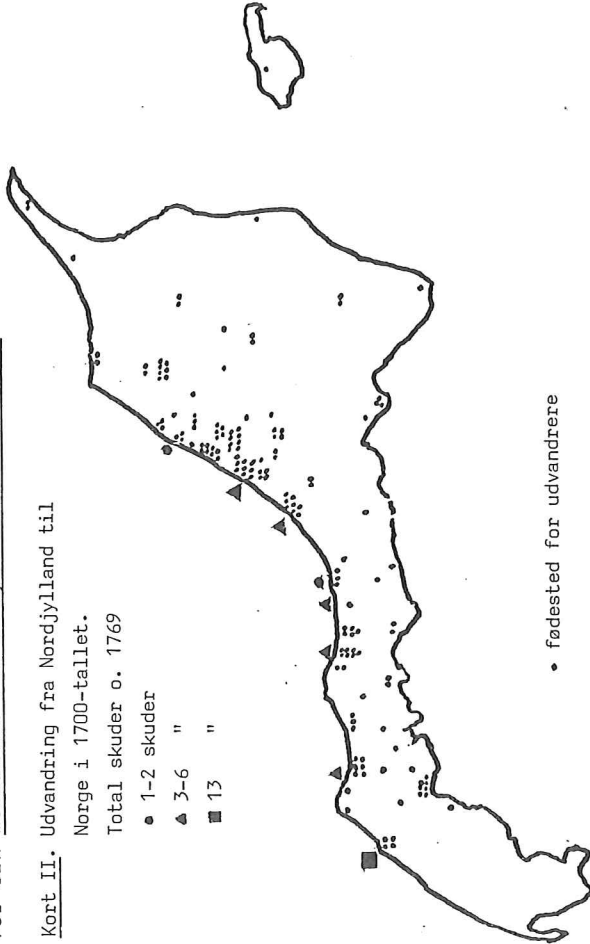
Norge i 1700-tallet.

Total skuder o. 1769

● 1-2 skuder

▲ 3-6 "

■ 13 "



• fødested for udvandrere

4. Til- og afvandring i Løkken i 1700-årene

Vi har ikke materiale for 1700-tallet, som vi kan teste for Klit- gaards påstand om den svage norske indvandring til Nordjylland. Anker Skjødsholm har imidlertid foretaget en omfattende indsamling af personalia om skipper- og skudehandlerslægter i Løkken både for det 18. og 19. årh.⁴ En gennemgang af hans slægtslister viser, at han har identificeret 70 personer i 18. århundrede, hvoraf 12 havde bopæl i Norge. 9 Løkken-borgere tog ophold i Norge, i de fles- te tilfælde i forbindelse med social opstigen (etablering som køb-

mænd, fordelagtigt giftermål). Som tilgang til Løkken kom 3 nord- mænd, nemlig en skipper, der ved giftermål videreførte en Løkken- skudehandel, samt to brødre, der blev skippere i Løkken.⁵

Enkelte slægter synes i særlig grad at have opbygget slægtsrelatio- ner på begge sider af Skagerrak. Dette mønster er iagttaget hos sku- dehandlerne fra Vigso og Klitmøller og er lige så åbenbar hos de to største købmændsfamilier i Løkken, Ejlersgaard og Haverslev-Krat. En skipper Kastrup viste i særlig grad sin vilje til at flytte: Født i Thy flyttede han til Løkken, flyttede før 1791 til Grimstad for senere at vende tilbage til Løkken. Et andet tilfældigt glimt får vi fra den bevarede kirkebog for 1814. Den tilvandrede norske skip- per Dahls danske enke fik dette år et uægte barn, hvis fader blev opgivet som en norsk matros, der lå på reden.

En nærmere afklaring af 1700-tallets relationer mellem Norge og Danmark kan vi kun komme ved fornyede arkivstudier. Denne fore- løbige prøvelse af Klitgaards materiale tyder dog på, at Klitgaards første påstand var rigtig for 1700-årene: vandringen gik til Norge, og det er nok værd (i modsætning til lokalhistorikerens romantise- rende tendens) at understrege den danske skudesejlds' underlegen- hed i forhold til den norske. Kun under Napoleonskrigene (og måske Store Nordiske Krig) var skudehandelen vital for Norge, medens kon- takten til Norge for den nordjyske kyst var den eneste mulighed, hvis ikke Ålborg igen skulle få monopol. Kystlivet og bøndernes margi- nale pengeindkomster stod og faldt med denne handel, og en prestige knyttede sig til den, som ikke omgav den i Norge. For den succes- rige Løkken-anpartsreder måtte borgerskab i en sørlandsk by stå som væsentligere og mere ærerigt end at søge til danske købstæder som Hjørring og Thisted, der sygnede hen i 1700-årene, og hvis be- skedne omsætning i høj grad gik via skudehandlerne.

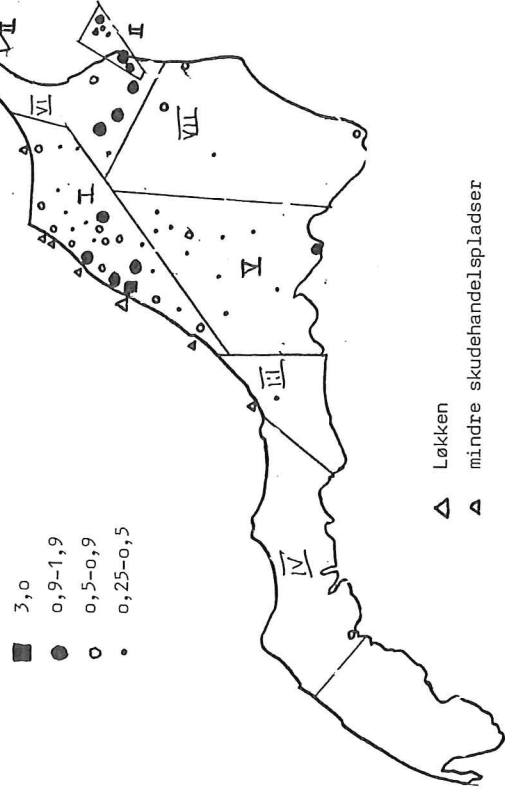
5. Norsk indvandring i 1800-tallet

Vi bemærkede ovenfor, at Klitgaard kun noterede omkring 10 perso- ners udvandring til Sørlandet fra Nordjylland efter 1814. Dette tal er oplagt for lavt, men det er tvivlsomt om udvandringen nåede gam- le højder. Skjødsholm har identificeret ca. 180 personer med til-

Tabel I. Svensk/norskes kønsfordeling og bosættelse i Nordjylland, 1850

	M	K	M/K	sum	% af indb.
I.					
Skudehandler- kysten					
a. NV landsogne	49	55	47/53	104	0,62
b. Hjørring købstad	14	17	45/55	31	1,62
II.					
Fiskebyerne					
a. Frederikshavn købstad	10	15	40/60	25	1,82
b. Frederikshavn opland	5	12	29/71	17	1,13
c. Skagen købstad	7	8	47/53	15	1,07
III+IV.					
Gl. Skudehandels- kyst					
III. Ø. Han herred	2	4	33/66	6	0,09
IV. a. Nordthy + V. Han. b. Thisted	9	15	38/62	24	0,19
	7	12	37/63	19	0,81
V+VI+VII.					
Jordbrugsområder					
V. a. Midt-Vendsyssel	28	18	61/39	46	0,27
b. Nf. Sundby	8	8	50/50	16	1,06
VI. Horns herred	23	11	68/32	34	0,35
VII. a. Dronninglund + Ø. Kjær hr. b. Søby købstad	27	5	84/16	32	0,14
	4	2	66/33	6	0,67

Kort III. Norske/svenske indvandrere i procent af befolkning i nordjyske sogne, 1850



knytning til skudehandelen i Løkken efter 1814. Kun 3 gik til Norge før 1850, mens 9 rejste dertil mellem 1870 og 1900. I betragtning af det større personmateriale og de bedre kildeforhold, må det være betydningsfuldt, at afrejserne til Norge er så langt færre relativt og næsten ikke forekommer før efter 1870. Derimod noteres der 15 tilflyttere fra Norge mellem 1814 og 1866, hvorefter Løkken synes at høre op med at tiltrække nordmænd.⁶ Vi får en anelse om, at Løkken i den sidste skudehandelstid, hvor nordmændene søgte til Limfjorden, udbød rigelige muligheder for sine egne købmænds- og skip-persønner og -døtre, så Norge ikke længere var så fristende. Til gengæld kom måske flere nordmænd. Men man viger tilbage fra større konklusioner på så små forskelle.

6. Folketællingen 1850

I folketællingen fra 1850⁷ har vi imidlertid en mulighed for at undersøge indvandringen i hele Nordjylland, idet den som den eneste trykte statistik oplyser fødested.

I 1850 oplyste 7879 personer i hele Danmark at være født i Norge eller Sverige. Den trykte statistik skelner desværre ikke mellem de to nationaliteter, men hovedparten var uden tvivl svenskere af fødsel. (En opgørelse af ansøgninger om dansk naturalisering mellem 1850 og 1915 viser et forhold mellem svenskere og nordmænd som 6 til 1, ifl. venlig oplysning fra Hanne Gjel). I denne sammenhæng interesserer det os at afdekke immigrationen til Nordjylland, men det kan perspektivere tallene først at afklare de almene træk. Hovedparten af indvandrere befandt sig i Øresundsområdet (hovedstaden 3471 pers. samt 2246 i Nordsjælland). Helsingør havde den største procentvise andel (vel næsten rent svensk) på 5,33% af byens befolkning. Tilbage er godt 2000 personer, fordelt omtrent ligeligt mellem Øerne og Jylland. På Øerne finder vi de væsentligste indslag af svenskere(?) i Bornholms byer og blandt Lolland-Falsters landarbejdere (der var ikke mindre end 1,32% i Maribo amts landdistrikt mod et landsgennemsnit for landsognene på 0,25%). Af de 1064 svenske/norske, som boede i Jylland, opholdt 530 sig i Hjørring og Alborg amter, dvs. at halvdelen opholdt sig i to amter, der rummede 23% af Jyllands befolkning. På trods af denne koncentration var deres samlede procentvise betydning lille, nemlig 0,77% af de to amters befolkning.

På kort III og i tabel I er de svensk/norskes bosættelse og kønsfordeling i 1850 opsummeret.

I betragtning af, at hele indvandringen kun omfattede 375 personer er spredningsmønsteret så karakteristisk, at det i sig selv understreger værdien og nødvendigheden af en regional undersøgelse. To hovedområder kan udskilles i Nordjylland: Kystområder og byer, som var præget af søfartsliv (handel og fiskeri), og jordbrugsområder. Groft sagt svarer inddelingen antagelig til fordelingen af norske respektive svenske indvandrere.

Ved kysten var den kønslige fordeling nogenlunde ligelig (med mindre overvægt af kvinder). Klitgaard's opfattelse, at den norske indvandring i Vendsyssel skyldtes sømands ægteskab med norske kvinder, kan altså kun forsvares i begrænset form. Hvis indvandringen ved Jæmmerbugtens kyst skyldtes norske (og intet tyder på svensk tilstedeværelse), indbefattede den altså en del mænd også. Kystområdedet kan endvidere opdeles i to: områder med stor kystaktivitet, og områder, hvor skudehandelen var hørt op tidligere i århundredet.

Kønsfordelingen i Thy og Han herrereder ses at være den samme som ved nordvest-kysten, men tilgangen var langt svagere - eller praktisk talt hørt op som vi skal se nedenfor. Købstæderne havde generelt en højere indvandringsprocent end landsognene; Hjerring og Frederikshavn ligger meget højt i forhold til gennemsnittet for jyske købstæder (0,76%), mens Søby og Thisted er gennemsnitlige eller ringere. Skudehandelens betydning understreges imidlertid af, at landsognet Furreby, hvor Løkken ligger, overgik alle med 22 nordmænd, eller 3,21%. Denne procentsats er langt højere end noget andet landsogn (det jyske gennemsnit for landsogne er 0,10), og overergåas af købstæder i Danmark kun af Helsingør og Hasle. Hvis vi sammenligner med kort II, ser vi, at den nordvestlige kysts immigrationsmønster i 1850 svarer ganske nøje til emigrationsmønsteret i 1700-årene. Omend handelen var blevet mere omfattende, synes den altså at have berørt de samme sogne. Måske viser indvandringen omkring Brønderslev (område V) dog en sammenhæng mellem skudehandelen og væksten i markedsaktiviteten og bydannelsen dér.

En sideeffekt af undersøgelsen er, at vi samtidig kan påvise den tidlige immigration af formodentlig svenske landarbejdere i Øst- og Midt-Vendsyssel. I skov- og moseområderne i Horns herred, Dronninglund, Hals og ved Store Vildmose er der et lille men markant

indslag af overvejende mandlige immigranter. Det må dreje sig om skovarbejdere og tørvegravere. Den sociale forskel på de forholdsvis succesrige norske indvandrere og de fattige svenske arbejdere er notorisk.

Migrationsmønsteret langs kysten havde altså en snæver sammenhæng med skudehandelen, og vi kan sige, at vi dermed har én indikator for hvor langt inde i landet denne handels effekter kunne mærkes. Det samlede materiale i kortet og tabellen giver os samtidig mulighed for en områdeinddeling af Nordjylland set i lyset af Kattegat-Skagerrak-projektets samlede problemstilling, som kan være nyttig ved kommende undersøgelser. Dette problem skal jeg dog ikke følge nærmere i denne sammenhæng, idet en række andre indikatorer for regionens integration naturligvis bør undersøges i fremtiden.

Hvornår ankom disse indvandrere? Et svar ville kræve en gennemgang af præstearkivernes til- og afgangslister, men vi kan få en fornemmelse ved at se på immigranternes aldersfordeling, som er oplyst i den trykte statistik. 5 af de 6 immigranter i Ø. Han herred var over 50 år, hvilket bekræfter formodningen om, at tilgangen var gået i stå. Vennebjerg herred, som omfatter den nordligste del af område I, havde også en høj gennemsnitsalder for indvandrerne, 50 år for begge køn; over halvdelen var født o. 1785 og kan være kommet under krigs- og hungersårene i Norge 1807-14, medens tilgangen var faldet i tiden op mod 1850. I Børglum herred var gennemsnitsalderen for mænd 48 og for kvinder 43, altså en smule lavere, men dog så høj, at andelen af immigranter pr. aldersgruppe sikkert var for nedadgående. I gruppen mellem 30-40 år udgjorde nordmændene 0.5%, mens de i gruppen over 60 år omfattede 1,1%. Dronninglund herred skilte sig ud ved at have et væsentligt indslag af yngre mænd og en gennemsnitsalder på 38. Nordmændene var altså på vej ud ved kysten, svenskerne på vej ind i jord- og skovbruget.

7. Nordmændene i Furreby sogn

Men selv om vi altså kan se, at der i første halvdel af 1800-tallet var et karakteristisk indslag af nordmænd i det nordlige Vendsyssel, kan vi så påstå, at dette indslag var af væsentlig betydning? Jeg har allerede fremført, at fordi spredningen er så karakteris-

tisk må den indicere rækkevidden af skudehandelen, hvilket i sig selv er vigtigt. Af mere begrænset rækkevidde, men interessant fordi det fanger noget af Kattegat-Skagerrak-projektets vision, er det at se nærmere på det sogn med det stærkeste islæt o. 1850 for at finde en eventuel norsk kulturpåvirkning. (Det kan antages, at andre sogne bl.a. i Thy og Han herrederne havde et lignende islæt i 1700- og begyndelsen af 1800-tallet - derom vidner de stærke giftermålsbånd til Klitmøller, Vigso og V. Torup, som vi konstaterede ovenfor i afsnit 3, samt det indslag af norsk byggeskik, som kan konstateres på pakhuse i Klitmøller).⁸ For det første kan vi konstatere, at tilgang af svenskere og nordmænd hang sammen med en generelt høj mobilitet i pågældende sogn. I Furreby sogn var 65% født i sognet, 30% var tilvandrede fra andre jyske landsogne, 4 individer var kommet fra Øerne (0,6%), 2 personer fra Slesvig-Holsten (0,3%), mens 22 personer (3,2%) var kommet fra Norge. Hvis vi sætter husstandsstorrelsen til 4,5 personer,⁹ havde sognet ca. 150 hushold og en norskfødt voksenperson i hvert syvende hushold.

To forhold bidrog til at understøtte disse nordmænds prestigefulde og dermed indflydelse på kystlivet. Dels betydningen af samhandelen med Norge for bysamfundets eksistens, som - ifl. den lokale tradition - medførte, at en Løkkenbo var fuldt orienteret om købstadslivet i Norge og den økonomiske situation dér, for priser og efterspørgsel i Norge var afgørende. Dels disse nordmænds reelle sociale position i Løkken. Fra Skjødsholms personalhistoriske studier kender vi som nævnt de nærmere omstændigheder for 15 nordmænd, der kom mellem 1814 og 1866 (11 før 1851). Af de i alt fem mænd var 3 skippere, 1 købmand og 1 giftede sig til at blive skudehandler og mølleeejer. Af de ti kvinder giftede 6 sig med en skipper, 1 med en skrædder, 1 med en sadelmager og 1 med den norske købmand. 1 kvinde indvarslede nye tider ved at komme som bogholder for "smørkræmmeren".¹⁰

Det er tydeligt, at nogle af disse familier bevægede sig aldeles frit over havet, og at skipperfamilier selv var indbyrdes stærkt forbundne. Slægterne Bast, Kaastrup og Støve var skippere på alt, hvad der var værd at sejle med fra Løkken, fandt sig norske husteruer eller giftede sig med hinandens søstre. Føgteskabsstrategier

spillede en stor rolle hos rederne, men i modsætning til 1700-tallet fandt de ikke deres hustruer på den anden side af Skagerrak, men blandt kapitalstærke bønder i kystens bagland. Det er iøjnefaldende, at kun et par skudehandlerbørn tog ophold i Norge mellem 1814 og 1850, medens derimod børnene nærmest strømmede væk i skudehandelens nedgangstid (huset Hoffmann fallerede allerede i 1842, og børnene giftede sig ind i handelsvirksomheder i Moss i 1850'erne; Christensens, Jensens og Morthensens børn rejste efter 1870 til England og USA, en enkelt til Norge). Kontakten over Skagerrak blev altså så vidt vi kan se båret af skipperlaget, og (hvis Skjødsholm har fået alle med) ikke så meget ved, at de bosatte sig i Norge, som ved at de hentede hustruer til Løkken. Kun én uheldig skudehandler og én skipper giftede og bosatte sig i Norge, to andre skippere synes snarere at opholde sig der som lokale agenter for en Løkken-købmand.

8. Norske kulturelementer i Løkken

Kontakten gav sig naturligtvis et fornemt materielt udtryk i, at stort set alle handelsskuderne (og vist også en del fiskerbåde) blev købt i Norge.¹¹ Derimod har jeg ikke opdaget specielle norske stiltræk i bygningskulturen. I skudehandlerhjem kunne hænges et oliemaleri og en hustavle, der var hjemført fra Norge, en norsk kakkelovn eller bilæggerovn var der også.¹² Rige skudehandlere kunne sætte minde efter sig som Balsler Nielsen fra Kjul, der ved sin begavede velse i 1797 fik sat en sten efter sig, hugget i norsk marmor til den eventyrlige pris af 300 Rdl.¹³ Metalarbejder og kirkeskibe er også kommet til kysten fra Norge,¹⁴ og en systematisk gennemgang af skifteprotokoller ville uden tvivl vise meget norsk løse. Nogle skippere havde styrmandseksamen fra Grimstad, og sømændene ved vestkysten udskilte sig fra bønderne ved at have en lille ring i øret.¹⁵ Nok så væsentligt er det, at erindringer fra Løkken o. 1860 omtaler, hvor hyppigt det norske sprog hørtes i gaderne - også fra fastboende. Klitgaard nævner, at gamle kystboere endnu i 1929 anvendte flere norske udtryk.¹⁶ Lars Larsen-Ledet bemærker samme forhold i sine erindringer fra 1880-90'erne: "I mine Forældres Barndom var der god og livlig forbindelse over Vandet med vore Nabolande, først og fremmest det sydlige Norge, der bogstaveligt

talt regnedes med til Løkkens Opland. Endog i sprogene er der Lighed. Snese af Gange har jeg i Norge oplevet - for mit Maals Skyld - at blive forvexlet med en Christianssander. Men Kommunikationerne til Baglandet var saa meget desto besværligere. Den lige og direkte Vej til Hjørring er kun en Menneskealder ældre end jeg." ¹⁷

Fortællinger og sange fra Norge må have været kendt i dette miljø, men da Niels Levinsen indsamlede folkeminder i Løkken i 1854 koncentrerede han sig desværre udelukkende om tilvandrere fra indlandet, hvor dette indslag ikke gjorde sig gældende. ¹⁸ Til gengæld har vi fra den ulykkelige digter Jens Christian Larsen (1824-64), der levede som fattiglem i Nr. Hærdslev en række digte, som giver et varieret indblik i miljøet. ¹⁹ Hans produktion på tæt ved 400 tryksider kan fortjene et nærmere studium, men her må vi begrænse os. Han ernærede sig bl.a. som lejlighedsdigter og forsøgte sig endog med et satirisk blad i Løkken, hvortil dog kun et nr. udkom. Miljøet var delt mellem skudehandlernes punch-selskaber på gæstgivergården og beværtningen Figaro, hvor Larsen drak sine sidste skillinger op. I 1850 var Larsen på sin eneste udlandsfærd til Arendal, hvilket inspirerede ham til en fortælling om en ulykkeligt forelsket norsk købmand, som fallerede i Løkken og henslæbte sine dage i Vendsyssel som natmand - indtil han mødte menneskelig forståelse ved et møde med forfatteren, som gav ham mod til at rejse tilbage og opdrive sin kæreste.

Forbindelsen til Norge berømmede Larsen i flere højstømte digte (som var nok så præget af den slesvigske krig) som "Min Hilsen til Norge" ("O, hil Dig, gamle Broderland/Med Dine Kæmpefjælde/Hvor hæver sig den stolte Gran/Med majestætisk Vælde!"), og "Længsel efter Norge" iblandet græsk og nordisk mytologi. Skudehandlerne havde næppe sans for den slags. I 1850ernes sidste glansperiode ville de etablere sig som ordentlige købmandsfolk, og de ønskede hyldsteddigte med gedigen borgerlig hygge ("Midt i Vint'rens barske Kulde brænder/Tvende Hjørter her af Kjærlighed"). Larsen vidste udmærket, at Norgesromantikken kun eksisterede i hans eget hoved: i "Ladepladsen Løkken" kommer realiteterne frem:

"Højt drives her det Mærkantilte,
med hvad der er indfødt og norsk;
Producterne ere mobile
Og Havet gi'er Tømmer og Torsk,
Af raadne Kartofler sjudsker
Man Spiritus til, som sig bør,
Og Bonden saa velvillig tusker
For dem sit Korn og sit Smør."

De notorisk elendige varer, som sendtes over Skagerrak, var en anden og mindre prestigegivende side end de fine titler og gode købmandskapitaler. Nordmændene tænkte aldrig høje tanker om Danmarksfarten, som var en retrætepost for ældre sømænd fra den rigtige landfart, og de talte om at "slutte sjøen og seile på Danmark". Brødevinen og de elendige fattige kår for alle andre end storbønder og købmænd langs Vesterhavets kyst var baggrunden for mundheldet "filler og Danmark". ²⁰ Danskerne forsvarede til gengæld salget af harsk smør og fordærvet korn med linjerne:

"Han spiste raaden Sild og Torsk,
dog var han glad; thi han var norsk." ²¹

Forbindelsen over Skagerrak var bygget på en gensidig mangelsituation og gav uden tvivl Vesterhavskysten økonomiske fordele og en regional særstilling. Det norske indslag på kysten var mærkbart og modsigelsesfyldt: den danske reaktion svingede mellem beundring, lærevillighed, kræmmentalitet.

9. Afslutning

Skudehandelen fra den vendsysselske strand ophørte først i 1908, da den sidste skude blev lagt op, men som vi så ovenfor i afsnit 5 synes der ikke at være kommet norske købmænd eller skippere til Løkken efter 1866. I handelslitteraturen er det en almindelig antagelse, at skudehandelen led et afgørende knæk ved åbningen af jernbanen Alborg-Hjørring-Frederikshavn i 1871, og dette tidsmæssige sammenfald er smukt overensstemmende. Imidlertid er skudehandelens sidste fase aldeles u-undersøgt, og de publicerede ind- og udskibningslister fra Løkken toldsted 1872-77 viser kun et mindre fald i aktiviteten; først i 1894 nedlagdes Løkkens selvstændige toldsted. ²²

NOTER

Når jernbanen alligevel har stået i den lokalhistoriske litteratur som årsagen til Løkkens nedgang, skyldes det sikkert den bitterhed, som Løkken følte over at blive overset. På flere store møder krævede de byens borgere i 1870'erne og 80'erne at få en jernbane (en "fiske-linie"), men først i 1913 kom den, og da hovedsagelig med turister. Skudehandelen var rettet mod Norge og Løkkens opland og blev næppe voldsomt berørt af jernbanetrafikken. Som symbol på Løkkens forladthed var jernbanepolitikken imidlertid velegnet.

Forklaringen på, at nordmændene ophørte med at søge til Vendsyssel er altså ikke, at skudehandelen mistede sin betydning for Løkken, snarere skyldtes det, at nordmændene i stigende grad efter 1850 lod deres skuder søge til de større markeder med beskyttede havne som Frederikshavn, Alborg og Randers.²³ Nordmændenes sejlads fulgte moderniseringen af handelstrafikken, medens Løkkens naturlige betingelser som åben red umuliggjorde dens konkurrenceevne.

Igen er det oplagt, at disse ændringer kan undersøges på et stort materiale. I dette foreløbige studie kan jeg blot antyde, at indvandringen faktisk fulgte dette skift i samhandelen. Vi kan forvente at finde en nedgang i tilvandringen på vestkysten og måske en ny tilgang til specielt Frederikshavn og det gode landbrug i midt- og øst-Vendsyssel. Indenrigsministeriets liste over de udlændinge, der søgte dansk statsborgerskab mellem 1850 og 1915, bestyrker denne antagelse. Fra vestkystområdet blev 5 nordmænd naturaliseret før 1870 (1 fra Løkken, 4 fra Hjørring), desuden 2 fra Frederikshavn og Hirsholmene og 2 fra Søby; fem af de ni havde erhverv med tilknytning til søen. Efter 1870 fik 4 nordmænd fra midt- og øst-Vendsyssels landbrugsdistrikter og 1 fiskepakkere fra Frederikshavn dansk indfødsret.²⁴ Et geografisk skift i bosættelsen kan altså konstateres hos de naturaliserede nordmænd, men materialet er naturligvis beskedent. Vi får dog en idé om, hvad en stor undersøgelse af indvandringen vil kunne vise. At kontakten mellem vestkysten og Sørlandet blev brudt i migrationsmæssig forstand o. 1870 som følge af omlægningen af nordmændenes sejlads er i hvert fald indtil videre den bedste hypotese.

1. Enkelte hovedværker kan nævnes: C.Klitgaard, Efterretninger om Skude- og Strandhandelen paa Vestkysten af Vendsyssel, Samlinger til jydsk historie og Topografi 3 Rk. 1. Bd., 1877; 209-48; samme, Den vendsysselske Skudehandel, Vendsysselske Aarbøger 1916: 280-349; J.Hvidtfeldt, Skudehandelen i det 17. Aarhundrede, Jyske Samlinger 5. Rk. II Bd. 1935: 29-79; A. Hjorth Rasmussen, Skudefart og Limfjordshandel, Esbjerg & Thisted 1974; D. Haahr Carlsen, Skudehandelen mellem Nordjylland og Syd Norge, Kattedag-Skagerak-symposiet, Lillesand 1981, Alborg 1981; N.P.Vigeland, Danmarksarten fra Sørlandet, 1936; Anders Monrad Møller, Fra galeoth til galease, Esbjerg 1981.
2. C.Klitgaard, Nordjylland og det norske Sørland, Skudehandelns Indvirken på Befolkningsforholdene, Historisk Tidsskrift 10. Rk. 5. Bd. 1939: 625-57 (her s. 656). Hans seddelkartotek opbevares på Landsarkivet i Viborg, men har ikke været gennemset af mig.
3. I Bergen, som ikke direkte deltog i skudehandelen og som havde en international handel, tog kun 35 vendelboer borgerskab mellem 1597 og 1865, mens ca. 50 kom fra Alborg (Klitgaard s. 629).
4. A. Skjødsholm, Skudehandler- og Skipperslægter fra Løkken, Vendsysselske Aarbøger 1949: 148-233.
5. De udvandrede kan findes i slægterne Ejlertsgaard, Wenneberg og Krat (skudehandlere) og Christensen, Klitz, Kaastrup og Trudslev (skippere). Filgang: slægterne Dahl og Flørnæs.
6. Indvandring: slægterne Bach, Bast, Bergenser (!), Jensen, Kaastrup, Støve, Svennevig, Udvandring: Bach, Bast, Béch, Christiansen, Hoffman, Jensen, Kaastrup, Morthensen, Ruberg, Sand, Thomsen, Toft.
7. Statistisk Tabelværk 2. Rk. 7. Bd., Kbh. 1850.
8. A. Hjorth Rasmussen, a.a.s.
9. A.P.Gaardboe nåede dette tal ved optælling af et blandet fisker/jordbrugsamfund i 1868, se hans Historisk-topografisk Beskrivelse af Raabjerg Sogn, Horns Herred, Hjørring Amt, Samlinger til jydsk Historie og Topografi 1870-1: 31-124.
10. Jf. note 6, samt for den sidste oplysning A.Skjødsholm, Skudehandelen, Løkken 1971:69.
11. Se f.eks. Løkken Skibsliste 1856, Vendsysselske Aarbøger 1933: 137.
12. M.Thomsen, Erindringer fra Nørre Tornby, Vendsysselske Aarbøger 1928: 98-121 (her s.100). For denne egn se også P.Christensen, Nordmænd der bosatte sig i Åsdal og Tornby, Vendsysselske Aarbøger 1942: 97-109.
13. Klitgaard, Den vendsysselske Skudehandel s.327.
14. P.L.Hald, Fra Sørlandet til Thy. En norsk Lin-terrin i Thisted Museum, Danske Museer I, Kbh. 1950:49-50. P.Christensen, Den norske "Fregat" i Tornby Kirke, Vendsysselske Aarbøger 1938: 238-42.

15. H.-R. Christensen, Mænd med ørenringe, Vendsyssel Aarbog 1972:60-62
16. Nordjylland og det norske Sørland s.657.
17. Larsen-Ledet, Mit LivsKarrusel I, Kbh. 1945: 134.
18. N. Levinsen, Folkeeventyr fra Vendsyssel, ed. L. Bødker, Kbh. 1958.
19. Hjælpeværer J.C. Larsens Efterladte Skrifter, udg. N. Winther, Hjørring 1889.
20. A.W. Nielsen, Mandals Sjøfartshistorie fra 1850, Oslo 1941:40-1.
21. J.Thise, "Smørkræmmeren", Vendsysseliske Aarbøger 1920:275-98 (her s.279).
22. Listerne er trykt i A. Skjødsholm, Spare- og Laanekassen for Løkken og Omegn, Løkken 1946, s. 30, tolstedet omtalt s. 43.
23. Se note 20.
24. Alfabetisk Navneregister over Personer, der i Aarene 1850-1915 ved Lov har erhvervet dansk Indfødsret, Kbh. 1916.

Hanne Gjøel:

SVENSK ARBEJDSVANDRING TIL SØNDERHALD HERRED, RANDERS AMT

I efteråret 1981 fik jeg til opgave, at undersøge den svenske indvandrings omfang i Sønderhald herred og Randers. Undersøgelsen, som havde visse begrænsninger tidsmæssigt, er udelukkende foretaget ud fra de almindelige demografiske kilder. Folketællinger, kirkebøger, tyendeprotokoller og lignende, og skal derfor ikke give læseren et indtryk af at de opgørelser, der findes i det følgende er endelige tal.¹

I undersøgelsen var der især to sogne, som fremviste specielle træk, nemlig Fausing sogn, hvor der var en relativ stor tilvanding i bebyggelsen af perioden, og Virring sogn hvor teglverket i Floes i en lang årrække modtog svensk arbejdskraft.

1. Fausing sogn

Det var især de store gårde, som gjorde brug af den fremmede arbejdskraft. Folketællingerne viser, at der i Fausing sogn på herregården Gl. Estrup er blevet brugt mange svenske tjenestefolk i 1860. I 1870 er billedet vendt, nu er der kun 1 tjenestepige ansat på Gl. Estrup. Dette ændrer sig ikke synderligt gennem 80'erne og 90'erne. I disse år er der til gengæld en stigning i de svenske tjenestefolk på andre store gårde i herredet. Men aldrig i samme målestok, som på Gl. Estrup i perioden 1855-60.

Tjenestefolk på udvalgte store gårde i Sønderhald herred i perioden 1855-1906.

	55-60	61-70	71-80	81-90	91-100	efter 1900
Gl. Estrup	58	2	1	6	2	2
Skafegård	1	5	4	9	2	1
Hevringholm	2	5	6	12		
Lovenholm	3	5	2	1		1
Tustrup	4	3	1	1		
Råballegård		5	5	1		
Julianeholm	1	3	6	1		

Kilder: Gl. Estrup-Kirkebøgerne for Fausing sogn, FT 60-90 og opholdsprotokol f. Sønderhald, Rougø og Ø.Lisbjerg herr. De øvrige gårde - Fierne + opholdsprotokollen.²

Tilsyneladende sker der en vis fordeling af den svenske arbejdskraft på flere gårde, samtidig med at nytillvindingen daler. Dog sker der en stigning i 80'erne på gårdene Skaføgård og Hevringholm.

At det er den største gård i herredet, der starter med at hente arbejdskraft i Sverige, er ikke mærkeligt. Det kan skyldes et større behov for løst arbejdskraft i sommermånederne, end man har kunnet dække lokalt, samtidig med et vist ønske om at få en billigere arbejdskraft.³ Det er karakteristisk, at af de mange svenskere, som arbejdede på Gl. Estrup i 50'erne, vendte det store flertal tilbage til Sverige. En del af dem gjorde rejsen flere gange. De har altså i stor udstrækning været en slags sæsonarbejdere eller kontraktarbejdere, som har haft ansættelse for en periode. Det var især mændene, som rejste frem og tilbage. Af de registrerede hjemrejsende svenskere var 23 mænd og 5 kvinder. Af disse rejste 20 mænd hjem om efteråret, dvs. efter endt sommerarbejde. De 5 kvinder, der er registreret som hjemrejsende, fordelte sig med 2 hjemrejser om efteråret og tre om foråret. Tilsyneladende var kvinderne i reglen ansat for længere tid ad gangen end mænd. F.eks. fæstet fra 1. maj til 30. april. Netop det, at der udover det nødvendige minimum af arbejdskraft til hele året var behov for ekstra arbejdskraft i sommermånederne især i høsten, kan have gjort det ønskeligt at benytte letbevægelig arbejdskraft, som kunne ansættes for sommeren, og ikke var til belastning i vintermånederne som arbejdsløse.

I årene 1855-60 var Fausings indbyggertal omkr 700 personer - FT 1860-718. I denne periode må vi antage, at der konstant var ca. 17-18 svenskere ansat på Gl. Estrup med en forøgelse i sommermånederne. Det er knap 3% af befolkningen. Det store flertal var under 30 år (42 udaf 63). Det har været et ganske betydeligt indslag i sognets unge befolkning. Fausing sogn var domineret af Gl. Estrup, som udgjorde 1/3 af sognets jord.

Gl. Estrup blev i 1855 overtaget af Jørgen Scheel efter enken til Christian Scheel. Gården var på det tidspunkt i forfalden stand. Jørgen Scheel solgte det meste af bøndergodset fra og indledte en omfattende tilplantning af de dårligste jorder.⁴ Samtidig foregik der i hele Danmark store dræningsarbejder i denne periode. To af

de karle, som arbejdede på Gl. Estrup var "engvandingskarle", så det er rimeligt at antage, at man på Gl. Estrup også har haft dræningsarbejder i gang i engarealerne. Netop disse to områder, tilplantning og dræning kan på dette tidlige tidspunkt have nødvendiggjort ansættelse af mere specialiseret arbejdskraft end den, der fandtes på stedet. Det er nærliggende at tænke sig svenske skovarbejdere i træplantningsarbejdet. Dette kan samtidig give forklaring på hvorfor tilgangen af svenskere til Gl. Estrup ophører, da der er tale om begrænsede arbejdsopgaver.

Svenskernes hjemsted

De svenske tjenestefolk kom i flere tilfælde 2 eller flere fra samme sted i Sverige. Desværre er fødestedsoplysningerne ikke særligt mange. Af 111 personer, var der 36 med opgivet fødested eller sidste opholdssted i Sverige. Af disse var

12 fra Malmöhus og Kristianstad len
8 fra Göteborg og Bohus len samt Halland
10 fra Kronoberg og Jönköping len
4 fra Blekinge
2 fra Skaraborg og Västmanlands len

Flertallet kommer fra Skåne og Småland. De områder, som ligeledes afgav store mængder af udvandrere til de oversøiske områder. Tilsyneladende er der ikke noget, der peger hen imod, at de svenskere, som kom til Fausing, kom specielt fra kystområdet. Derimod kommer flertallet fra områder, som er skovrige, stenede og vanskeligt opdyrkelige. Områder, som netop i disse år led under stor overbefolkning i forhold til produktionsmuligheder.

I Lars-Olof Larssons artikel "Utvandringen från södra Småland" i Kronobergsboken 1978, beskrives bl.a. forskellen imellem den gruppe, som rejste til Amerika og den gruppe, som rejste til Danmark i perioden før 1870. Blandt Amerika farerne var det bønder og børn af bønder, der udgjorde det store flertal. Denne socialgruppe fandtes næsten ikke blandt Danmarks farerne. Her var det de socialt dårligst stillede grupper, husmænd, indsiddere og børn af disse, der udgjorde det store flertal.

Der er ikke umiddelbart muligt, at vurdere om der igennem perioden sker en ændring med hensyn til de indrejsende svenskeres hjemsted, på grund af det spinkle materiale.

I ovennævnte artikel om udvandringen fra Småland, som jo netop behandler tiden før 1870, er der en opgørelse over udvandringen fra Kronoberg og Hallands len i perioden 1842-49. Ved en gennemgang af pasjournalerne for de nævnte len findes i 1842 2 pasudstedelser til Danmark i Kronoberg len mod 65 i Hallands len. I 1849 var pasudstedelserne steget til 21 i Kronoberg og 239 i Halland. Når dette sammenholdes med, at der i perioden 1850-59 blev udtaget 291 arbejdsbetyg for at rejse til Danmark i Sunnerbo herred, Kronoberg len, som er det herred, der ligger på grænsen til Halland i Halmstad-området, kan man få en formodning om, at netop disse kystnære områder var stærkest repræsenterede iblandt de svenske landarbejdere i 50'erne og muligvis før den undersøgte periode.⁵

De svenske landarbejdere havde i forvejen en lang tradition for arbejdsvandring indenfor deres eget land. Derfor er det nærliggende at tænke sig, at disse arbejdsvandring til Djursland kan have foregået i længere tid, end den her påviste. Undersøgelsen viser jo kun en femårig periode, hvor der er stor tilgang. Efter 1860 daler den stærkt.

Kilder til belysning af svenskernes ophold i Fausing sogn.

Kirkebørgernes til- og afgangslister. 1855-1870.

Tjenestefolk skulle tilmelde sig hos præsten, når de ankom og fra-melde sig ved afrejsen. I til- og afgangslisterne noteredes navnet, alderen, arbejdsstedet (ikke altid gården) og hvorfra eller hvortil, der rejstes. Nationalitet blev ikke oplyst. Kun hvis præsten skrev det som en randbemærkning. Derfor er det antal, som er registreret her, formodentlig noget mindre end det faktiske antal svenskere, som kom til Fausing sogn. F.eks. har det ikke været muligt at med-tage personer, som kom fra andet sogn i Danmark, selv om de havde svensklydende navne, hvis det ikke var nævnt, at vedkommende var svensker. Fra kirkebøgerne er kun taget de personer, som rejser til eller fra Sverige, samt de der er benævnt svenskere. Der er

ialt registreret 55 personer, af disse er 17 registreret flere gange ved indrejse og hjemrejse. 20 af de registrerede rejser direkte til eller fra Sverige. 5 personer bliver med sikkerhed i Danmark, alle kvinder. Det er dog sandsynligt, at der af de sidste 30 personer er en del, som rejser videre til ny tjeneste andetsteds i Danmark, ligesom en del af dem ikke er blevet registreret ved hjemrejse til Sverige. 10 personer ankommer for vintertjeneste og er ikke registreret bortrejst, kun en af disse er registreret senere i en folketælling. 20 personer ankommer i maj måned, og man må formode, at en del af disse er vendt tilbage efter høsten eller rejst til anden tjeneste i Danmark. At sæson arbejde var almindeligt fremgår af det høje antal mænd i forhold til kvinder. Af de registrerede personer var 41 mænd og 14 kvinder. Før 1860 fordeler de svenske tjenestefolk sig på 37 mænd og 10 kvinder.

Af de registrerede i kirkebøgerne var de 43 ansat på Gl. Estruo.

Disse fordeler sig på årene 1855-70 således:

1855	9	1861	0
1856	13	1862	1
1857	11	1863-67	0
1858	20	1868	1
1859	8	1869	3
1860	9	1870	2

De svenskere som opholdt sig i flere år i Fausing er talt med hvert enkelt år.

Aldersfordelingen er, som man kan forvente det, når det drejer sig om tjenestefolk, med overvægt på de yngste aldersgrupper. Over halvdelen er under 25 år.

Kirkebørgernes til- og afgangslister er ikke tilstrækkeligt pålidelige til at sige, at det antal man kommer frem til, er det rigtige. De kan kun betragtes som fingerpeg om, hvordan gruppen af svenskere var sammensat, og give en formodning om, hvor stor gruppen var. Det er dog sikkert, at den må have været en del større end det her skitserede. Dette kan begrundes i det faktum, at kun 6 af de svenskere, som opholdt sig i Fausing på folketællingsdagen 1. febr. 1860 er registreret eller fundet i kirkebøgerne, og det er usand-

synligt, at de resterende 16 personer alle skulle være kommet til sognet før 1855. Dog fremgår det tydeligt, at den store tilgang af svenskere til sognet foregik allerede i 50'erne.

Protokollen for tilsyn med rejsende og fremmede

Den store herregård Gl. Estrup var den førende med hensyn til brugen af svensk arbejdskraft. Men hvor andre gårde i herredet først for alvor begyndte at ansætte svenske tjenestefolk efter 1860, var Gl. Estrups svenske arbejdsstyrke stærkt dalende i antal. Dette viser sig endnu tydeligere i protokollen for tilsyn med rejsende og fremmede. Denne protokol, som registrerede fødestedet, navn, alder, erhverv, sidste opholdssted og, hvis der er tale om afrejse, hvorhen, har over en 25 års periode fra 1876-1901 ialt 30 registreringer. Det fremgår tydeligt, at den direkte indvandring til Fausing er dalende. Af de 30 personer er kun 7 registreret som rejsende til eller fra Sverige. 3 personer registreres senere i folketællinger. Desværre opgiver protokollen ikke arbejdsstedet, men bortset fra en snedker og en husholderske, er alle tjenestefolk. At den måde hvorpå den svenske arbejdskraft anvendes er ændret fremgår af, at fordelingen mellem mænd og kvinder nu er med overvægt af kvinder. Der er 14 mænd og 16 kvinder. Tilsyneladende er de svenske tjenestefolk mere og mere indgået på lige fod med de danske. De fleste af dem har boet og arbejdet i Danmark sandsynligvis i flere år. Dette viser sig bl.a. ved deres alder, som er steget, set i forhold til aldersopgivelserne i kirkebøgerne.

Aldersfordelingen blandt svenskere i Fausing sogn registreret i Protokol for tilsyn m. rejsende og fremmede 1876 - 1901 samt kirkebøger 1855 - 70

alder	Protokol	Kirkebøger
15-19	2	12
20-24	9	15
25-29	3	6
30-34		7
40-44	5	
45-49	2	
50-54	3	
55-59	2	
60-64		4
65-	1	

Hvor de registrerede i kirkebøgerne var aldersmæssigt koncentrerede i gruppen under 40 år med hovedvægten på aldersgruppen 15-24, indeholder protokollen for tilsyn med rejsende og fremmede et relativt højt antal ældre tjenestefolk i alderen fra 40-59, en enkelt over 65 år. De 7 som er registreret som rejsende til eller fra Sverige er alle under 25 år, af disse er der kun en, som rejser videre til en anden plads i Danmark, de andre rejser tilbage til Sverige.

Protokol over udstedte opholdsbøger

I opholdsbogsprotokollen er kun registreret 9 personer, der ønsker opholdsbog fra Fausing sogn. 3 i 1875 - 1 i 1882 - 3 i 1883 - 1 i 1903 - 1 i 1906. Af disse er 4 registreret i andre kilder. De tre som afrejst til Sverige i protokollen for tilsyn med rejsende og fremmede. En tjenestepige er registreret i folketællingen 1880, nu er hun husmoder, gift med en daglejer i agerbruget.

Sammenfatning

Det fremgår tydeligt af kilderne, at den største tilgang af svenske tjenestefolk til Fausing sogn foregik i perioden før 1860. De fleste af disse tjenestefolk var herregårdskarle og piger på Gl. Estrup. En stor del af svenskerne var sommeransatte, og rejste tilbage til Sverige i efteråret. En formodning om, at det store flertal af de svenske tjenestefolk i Fausing sogn kom fra områder i kystegnene, eller fra områder, hvor der var let adgang til kystområderne ved vestkysten i Sverige, har ikke kunnet bekræftes. Det har ikke i denne undersøgelse været muligt at gå længere tilbage i tid. Det er muligt, at der ved en undersøgelse af årene før den her behandlede periode, ville vise sig et andet mønster i de svenske tjenestefolks hjemsteder. Formodningen om, at der tidligere i 1840'erne og begyndelsen af 50'erne har været en større tilvandring til bl.a. Fausing sogn i sommermånederne fra de svenske vestkystområder, begrundes i det høje antal pasudstedelser, som blev foretaget i Hallands len i 1840'erne. En undersøgelse af dette kræver dog, at der inddrages svenske kilder, da de danske kilder er alt for utilstrækkelige til at kunne belyse disse forhold.

Virring sogn

I det foregående behandledes en speciel side af den svenske tilvanding til Danmark, nemlig de svenske tjenestefolk i landbruget. I Virring sogn var tilgangen til landbruget af svensk tyende ikke særlig stor på noget tidspunkt af perioden 1860-1900. Men her er det til gengæld muligt at undersøge et andet karakteristisk træk ved den svenske tilvanding, nemlig de store arbejdsvandring, som foregik til de danske teglværker i den sidste fjendedel af århundredet og et stykke frem i det 20. årh.

I Virring sogn er der ikke, som i Fausing, en meget stor gård, som dominerer sognet og har stort behov for arbejdskraft i sommermånederne. Dette er sandsynligvis årsagen til, at der ikke er nogen tilgang af betydning af landbrugsarbejdskraft til Virring, i den udstrækning dette kan måles i folketællingerne. Virring sogns kirkebøger er ikke gennemgået, men kun gennemset, og her var tilsyneladende ikke registreret noget større antal svenskere.

Virring sogn var et udpræget landbrugsogn, dog med lidt fiskeri og søfart i Uggehuse, hvor der ligeledes var lodseri på Randers fjord. Sognet havde 1859 47 gårde og 95 huse, i 1875 var der 52 gårde, 63 huse med jord og 37 jordløse huse.⁶ Teglværket i Floes nævnes i begge udgaver af Trap, i anden udgave betegnes det, som et stort teglværk med ringovn. Floes teglværk var altså et industrielt drevet teglværk, som har haft masseproduktion. Ringovnenes indførelse var ensbetydende med en stærkt forøget produktivitet. Disse ringovne begyndte deres sejrsgang i 1860'erne.⁷ I Trap: Danmark nævnes teglværket ikke som nogen speciel næringsvej for nogle af beboerne, selvom det må ha givet arbejdspladser til en del af den lokale befolkning i sommermånederne.

Desværre har jeg ikke haft tid til at gennemgå folketællingerne med henblik på at få oplyst hvor mange danskere, der havde betegnelsen teglværksarbejdere. Man må formode, at det i den udstrækning teglværket har været i drift i vintermånederne, hovedsageligt har været lokal arbejdskraft, som er blevet anvendt.

Tilgangen af svenske til Virring i almindelighed, var ikke speciel stor i forhold til befolkningstallet.

Svenskere i Virring sogn i Ftiårene 1860-70-80-90-1901-1911
1. febr. Befolkningen samme år.

	bef.	svenskere	i % af bef.
1860	923	5	0,5
1870	923	6	0,65
1880	1020	12	1,2
1890	1063	11	1,0
1901	1143	13	1,1
1911	1155	8	0,7

Umiddelbart er der heller ikke noget, der tyder på specielle forhold i Virring sogn, når man ser på den erhvervsmæssige fordeling, som var blandt de indvandrede svenskere.

De registrerede svenskeres erhverv. Folketællingerne.

erhverv	1860	1870	1880	1890	1901	1911
tjenestefolk	3	2	3			
landarb/dagl/huend			1	1	1	1
boelismd				1		
håndværk	2	2	2	3	1	1
stenhug/brøndgaver				1	1	
teglv.-arb.			1	1	3	1
teglv.bestyrer					1	
husmoder		1	5	5	5	2
enke						1
alderdoms.ust.						1
fattiglem						1

Det store antal teglværksarbejdere, som var ansat på Floes teglværk afspejles ikke i folketællingerne. Det er kun den oplysning, vi får i 1901 tællingen, at der var 3 teglværksarbejdere ansat, og at bestyreren i 1901, der ifl. folketællingen ankom til landet i 1897 var svensker, der giver grund til at tro, at der var specielle forhold omkring teglværket.

Protokollen for udstedelse af opholdsbøger 8

Det er kun gennem opholdsogsprotokollen, vi får oplysninger af væsentlig grad om de svenske arbejdere på teglværket. Den første oplysning, vi har, er altså fra 1875, hvor 17 svenskere får udstedt

opholdsbøger med Floes teglværk som angivet arbejdssted. Opholdsbøgerne blev udstedt endeligt og skulle ikke fornyes, ved gentagne indrejser. Derfor optræder en person normalt kun en gang i protokollen. Det er af den grund ikke umiddelbart, udfra protokollen, muligt at konstatere, om der har været tale om sæsonarbejdere i den forstand, at de samme folk vendte tilbage år efter år. Dog må man formode, dels ud fra den kendsgerning, at de svenske teglværksarbejdere ikke optrådte i folketællingerne i større udstrækning, og dels udfra den kontinuerlige udstedelse af opholdsbøger til arbejdere fra samme område i Sverige, som foregår hvert år, efter udstedelsen af de mange opholdsbøger i 1875, at teglværksarbejdere kom for at arbejde sommer efter sommer, ligesom det var tilfældet på mange andre teglværker i Danmark i denne periode.⁹

I løbet af den periode, som opholdsbogsprotokollen dækker, er der 2 teglværksarbejdere, som har mistet deres opholdsbog og får den fornyet. Den ene efter 17 års forløb og den anden året efter udstedelsen af den første bog. Dette tyder på, at hvert fald en del af teglværksarbejderne kom igen igennem flere år.

Ialt 152 personer fik i perioden 1875-1902 udstedt opholdsbog i Varring sogn, heraf var de 147 teglværksarbejdere. Udstedelsen af opholdsbøger foregik jævnt over hele perioden, dog med overvægt i den første tiårs periode, hvor der blev udstedt 86 opholdsbøger.

Udstedelse af opholdsbøger til teglværksarbejdere i Varring sogn

- 5 års perioder	
1875-79	47
80-84	39
85-89	11
90-94	24
95-99	14
00-02	9

Tilsyneladende er teglværksarbejderne vendt tilbage år efter år. De nye, som fik udstedt opholdsbøger, udgjorde sandsynligvis den tilførsel af ny arbejdskraft, som var nødvendig for at erstatte den almindelige afgang. Første gang teglværksarbejdere blev ansat på Floes teglværk, var han i reglen meget ung. Det var store drenge i alderen fra 15-19 år. Af samtlige, der fik udstedt opholds-

bog, var denne gruppe størst.

Aldersfordelingen blandt de svenske teglværksarbejdere ved udstedelse af opholdsbog. 1875-1902

	under 15 år	6
15-19	69	
20-24	37	
25-29	15	
30-34	5	
35-39	3	
40-44	2	
45-49	0	
50-	2	

De ganske unge drenge i alderen under 15 år ankom alle, med undtagelse af en, i de første år af perioden.

Denne arbejdsvandring som foregik sandsynligvis i omkr. 25-30 år, viser det interessante træk, at det store flertal af de svenske teglværksarbejdere kom fra samme område i Sverige, de fleste fra det samme sogn.

De svenske teglværksarbejderes hjemsted ved opholdsbogsudstedelse

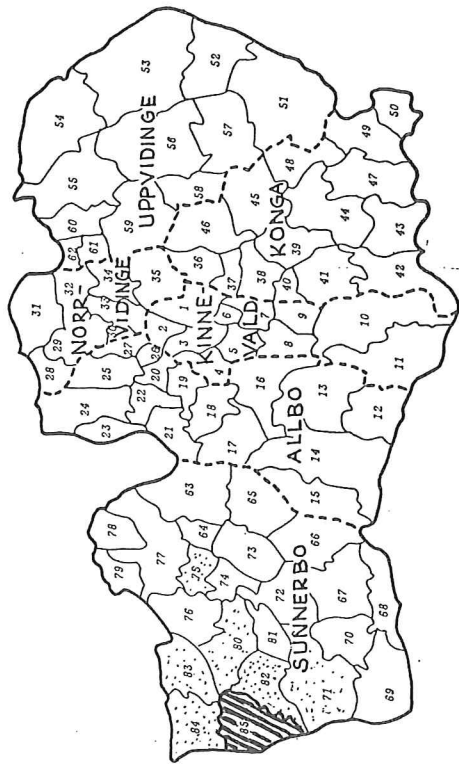
Sogn	Kronoberg len	Hallands len
Stamvad	1	
Kinnarede		1
Vrå	113	
Lidhult	4	
Torpa	4	
Annerstad	2	
Ljungby	2	
Hinneryd	1	
Odensjö	1	
Agunnaryd	1	
Uden ang. af sted, men med ang. af len	13	13

13 129

2

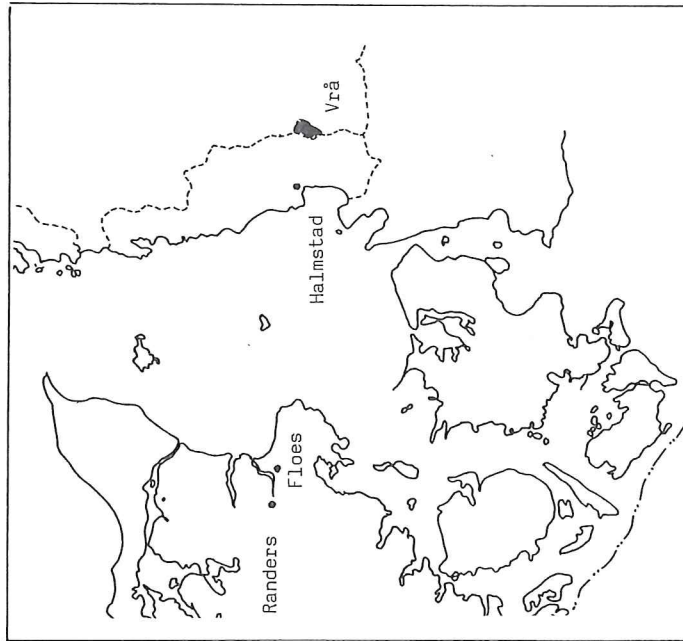
Det er sandsynligt, at de 13 personer, hvor kun lenet er angivet også kommer fra Vrå, eller nogle af de andre sogne i Sunnerbo herr. De to fra sogne i Halland fik udstedt opholdsbog i 1875, altså det første år, hvor der blev udstedt opholdsbøger. Efter dette år er området, hvori Vrå sogn ligger, ene om at afgive arbejdskraft til teglværket i Floes. Som det ses af kortet over Kronoberg len, er

sognene i skemaet, alle naboer til Vrå, når der ses bort fra Ljungby sogn.



Karta över häradet och socknar i Kronobergs län 1830.

- 71. Hinneryd
- 74. Kånna
- 75. Ljungby
- 80. Annerstad
- 82. Torpa
- 83. Odensjö
- 84. Lidhult
- 85. Vrå



Teglærksarbejderne i Floes ankom i begyndelsen af sommeren. Hvor-
dan de blev ansat er uvist, muligvis har der, ihvert fald efter
at sæsonarbejdet er kommet i faste rammer, været aftaler om at kom-
me igen næste år, og evt. at supplere op med nye folk. Dette kan
være forklaringen på, at alle disse teglærksarbejdere kom fra
samme sogn.

Vrå sogn

Vrå sogn ligger i Sunnerbo herred, Kronoberg len på grænsen til
Halland, ca 35 km fra Halmstad. I en gammel skildring fra sognet
hedder det:

" Man bär sin lott fast den är tung.
När man bland nakna hedars Ljung
Sått 10 skäppor och fått nio,
Så ger en tionde till prästen
Och njuter sedan lugnt resten."¹⁰

Vrå sogn var et fattigt sogn. Af et samlet areal på 13.724 ha
var kun 560 opdyrket i 1904. Indbyggertallet var i 1880 1.375¹¹,
og igennem hele resten af århundredet og første halvdel af det
20. århundrede dalede befolkningen. I 1954 var der ifl "Svensk
Uppslagsbok" kun 749 indbyggere i sognet.

Agerbruget var relativt primitivt. Med meget små brug, på grund
af den udstrakte bodeling, der havde fundet sted. Landbrugets
hovedindkomst var opdræt af smågrise, som blev solgt i andre egne.
Der var ingen industri i sognet. Men i sommertiden begav mange sig
på arbejde til teglbrugene i Danmark, andre til roemarkerne i Skå-
ne. Ikke så få penge blev sendt hjem til sognet fra Amerika.¹²

Denne affolkning af sognet i sommermånederne, må have haft en for-
stærkende effekt på sognets tilbagestående. Den arbejdskraft, som
skulle have arbejdet med at forbedre landbruget og udvikle nye er-
hvervsgrene, var på arbejde andre steder i sommermånederne. Sam-
tidig med arbejdsvandringerne sker der jo også en direkte fraflyt-
ning. I perioden 1880-1907 med ca. 150 personer.¹³

SAMMENFATNING

Den svenske indvandring til Virring sogn i perioden 1860-1911 var i sig selv ikke særlig stor. Dette skyldtes bl.a., at der ikke fandtes de store gårde i sognet, som var de største aftage- re af svensk arbejdskraft. Til gengæld foregik der en relativ stor tilgang af arbejdskraft fra Sverige i sommermånederne til teglværket i Floes. Denne sæsonprægede arbejdskraftsvandring foregik i hvert fald gennem en 25-30 års periode fra 1875 til begyndelsen af 1900-tallet. Det er sandsynligt, at de samme arbejdere er kommet tilbage til Virring gennem flere år. De kom næsten alle fra det samme sogn i Kronoberg len. Dette sogn lå ved den gamle hovedvej til Halmstad, og det er sandsynligt, at de er kommet denne vej, med båd fra Halmstad til Randers eller til teglværkets eget udskibningssted.

Hvordan arbejderne blev ansat, er det ikke muligt her at sige noget om. Men det må formodes, at der igennem årene har udviklet sig en form for selvsupplering af arbejdskraften, og at det netop er derfor arbejderne kom fra samme område.

Jeg har i denne artikel forsøgt at give et billede af to former for svenske arbejdsvandring til et afgrænset område - Sønderhald herred, ved Randers - ud fra de demografiske kilder som er til rådighed i Danmark. En videre undersøgelse af vandringerne til de to sogne, vil kræve inddragelse af svenske kilder og en udvidelse af kildematerialet til at omfatte andre områder end de rent demografiske.

I denne undersøgelse er der dog visse problemer, som træder direkte frem:

1. Den tilsyneladende store trafik af arbejdskraft over Kattegat igennem hele sidste halvdel af det 19. årh.
2. Den mulige brug af arbejdskraft med specialviden, (Gl. Estrup - dræningsarbejderne, Floes teglværk - teglbrændere) som ikke fandtes på stedet.

I forbindelse med teglværksarbejderne på Floes teglværk, hvor vi her har en "ren" arbejdsvandring, hvor arbejderne rejser om foråret fra hjemsoget til arbejdssoget og hjem igen om efteråret, ville det være indlysende, at gennemføre en undersøgelse af denne vandrings karakter, og de socio-økonomiske virkninger af denne i de to sogne. Her er et materiale, med 147 personangivelser, som burde anvendes.

1. KILDER: Folketællinger 1860, 1870, 1880, 1890, 1901 samt for Virring sogn 1911.
Kirkebøgernes til- og afgangsliste 1855-1870 Fausing sogn.
Protokol for tilsyn med rejsende og fremmede 1875-1901, Fausing
Protokol over udstedte opholdsbøger, Sønderhald, Rougsø og Ø. Lisbjerg herreder.
2. Det er klart, at hvis kirkebøgerne var blevet gennemgået for de sogne, hvor de andre gårde ligger, ville der være nogle flere tjenestefolk også på disse gårde. Årsagen til, at jeg valgte netop at gennemgå Fausing sogn, var det meget høje antal svenske tjenestefolk på Gl. Estrup i 1860.
3. Der er flere beretninger om det højere lønniveau i Danmark. I beretning om lenenes tilstand nævnes udvandringen til Danmark i beretningen fra Hallands len første gang i 1848 hvor det hedder at der var udflyttet en mængde arbejdsfolk til Danmark " - selv blandt de yngste kvindfolk ...deres krav er beskudne og måske mindre end i almindelighed. Rich. Willerslev art. i Fortid og Nutid (bd XXIX, hft 2. 1981) Falbe Hansen nævner i 1869 den svenske indvandrings gunstige indvirkning på økonomien, som følge af løntrykket. Willerslev: Den svenske indvandring til Bornholm. Scandia 45,1, 1980.
4. Trap: Danmark. 1859
5. I Rich. Willerslevs nylig udkomne bog Den glemte udvandring, Gyldendal 1983. nævnes en kommissionær C. Busch, fra Aarhus som i 1850 drev en omfattende fæstevirksomhed i Sverige. De fæstede svenske rejste med dampskib direkte til Randers. Ifl. amtsindberetning til Indenrigsministeriet var der i løbet af femåret 1852-56 indrejst ialt 2.745 svenskere til Randers Amt. Rich. Willerslev: Den glemte udvandring, s. 16.
6. Trap: Danmark, 1 udg. 1859, s. 501 f.
" " 2 udg. 1875, s. 595 f.
7. Axel E. Christiansen: Dansk Industrihistorie bd III, 2 s. 188

8. Protokoll over udstedte opholdsbøger. "Lov om tilsyn med fremmede og rejsende" trådte i kraft 1. juli 1875. Den gennemførtes bl.a. på baggrund af den store indvandring fra Sverige, og var i hovedsagen en lov, der fastlagde regler for hvem, det var tilladt at tage ophold i Danmark, og især hvilke muligheder, der var for at udvise udlændinge, når de var uden subsistensmidler. Den gav ligeledes faste regler for tilmeldingspligt til de stedlige myndigheder. Opholdsbogen, som for udlændinge gik i stedet for skudsmålsbogen, blev udstedt en gang for alle, og skulle ligesom skudsmålsbogen påtegnes ved til- og fraflytning, ligesom evt. lovovertrædelser skulle noteres i den. Arbejdsgiveren var forpligtet til at alle udlændinge var forsynede med opholdsbøger.

9. I Axel E. Christiansen: Dansk Industrihistorie bd III, 2, som slutter 1870, nævnes ikke svenske teglværksarbejdere, men derimod arbejdere fra Lippe-Detmold, som i stort antal arbejdede på de danske teglværker; senere blev svenskerne de dominerende.

10. Josef Rosengren: Ny Smålandsbeskrivning. Sunnerbo herred. Växjö 1904, s. 366

11. Gustav Sundbårg: Utvandrerutredning, Bilaga V, Byggestatistik, s. 296 ff. Kronoberg len.

12. Josef Rosengren, s. 366

13. Gustav Sundbårg, s. 296 ff. (udregningen i % er min egen)

Sven Anders Söderpalm:

GÖTEBORG - FREDERIKSHAVN. NORDISK TRAFIK I SKUGGAN AV TYSKLAND
1860 - 1914. x)

Under den liberale eran i mitten och slutet av 1800-talet inlemmas även Nordjylland i den moderna danska nationalstaten. Vägarna förbättrades. Post och telegraf bröt isoleringen, och i Vendsyssel som fick sin prägel av hedlandskapet gav naturhushållningen på 50- och 60-talen sakta vika för nya brukningsmetoder och ett mer marknadsinriktat jordbruk. Folkmängden steg. Hjörring och Frederikshavn blev centra för handel och sjöfart, och lokala handelshus organiserade export av smör, kött och fisk. Skuthandeln florerade och 1871 öppnades järnvägen till Frederikshavn för trafik.¹

Men Nordjylland var och förblev en perifer landsända som hela tiden låg steget efter i utvecklingen. Järnvägarna kom sent till området, och försöken att etablera en nordisk post- och passagerarförbindelse till Hamburg via Göteborg och Frederikshavn är exempel på att viktiga beslut fattats över huvudet på den lokala opinionen.

Av tillgänglig litteratur om frågan, som främst består av en artikel från 1938 i Nordisk Posttidskrift av A.P. Lykke Pedersen, framgår att ångbåtstrafiken startat 1873 och subventionerats av danska staten men hela tiden kämpat med stora svårigheter. De danska myndigheterna synes inte ha insett ruttens betydelse för den lokala exporten. I Köpenhamn fanns krafter som motarbetade kontinentalruten genom Jylland. Samordningen mellan båt och järnväg vållade problem, och svensk post till Jylland och Hamburg sändes fortfarande med den gamla förbindelsen över Sjælland och Bøltzen. Norrmännen, som från 1873 också sände post med ångbåt från Arendal (senare Kristiansand) till Frederikshavn, visade särskilt på 80-talet stort

x) Bilagor: brev.....s. 57 o. 61
kartor.....s. 63, 64 o. 65
noter.....s. 66

intresse för förbindelsen över Göteborg, men 1888 öppnades den svenska Väst kustbanan Göteborg - Malmö för trafik och därmed fick Jyllandsruten övermäktig konkurrens. Trots kraftiga protester från handelsföreningar både i Jylland och Nordtyskland inskränktes turerna från 6 till 3 ggr i veckan. Trafiken hotades tidvis av fullständig nedläggning, och det är först i samband med den moderna bilismen som linjen Göteborg - Frederikshavn fått nytt liv och blivit en stor kontinentallid.²

Men det finns goda skäl att tränga djupare i ämnet och mer utförligt belysa den intressepolitiska bakgrunden. Lykke Pedersen som var tjänsteman i danska postverket inskränker sig i stort sett till att referera förhandlingarna mellan de nordiska postverken på grundval av danska dossierer. Andra aspekter än de postala berörs bara i förbigående, och vad man bl a saknar är en sammanhängande bild av det svenska agerandet på olika nivåer, i och kring regeringen, bland berörda ämbetsmän och lokalt i Göteborg, där affärsvärlden var engagerad i frågor om post och järnvägar. Pedersen startar sin framställning med året 1873, men tillkomsten av Jyllandsruten hade en förhistoria, som visar att det på svensk sida och särskilt i Göteborg länge funnits ett starkt intresse för den nya kontinentalliden. Varför misslyckades projektet i en tid som annars präglades av framgångar för den praktiska skandinavismen inom handel och samfärdsel? Den frågan skall här belysas med hjälp av ekonomisk litteratur och svenska källor, som medger ett längre och mer jämförande historiskt perspektiv på geopolitiken kring Jyllandsruten.

Sträckningen av de jylländska järnvägarna diskuterades redan på 40-talet, och lokalt var opinionen för en längdbana längs västkusten eller höjdyggen i centrala Jylland. En majoritet av jordägarna i området ville ha en "studebane" för export till Tyskland, och argumenteringen var överhuvudtaget inriktad på gods- och varutransport. Vid projekteringen av Vendsysselbanan, som fanns med redan i Morton Petos ansökan om koncession för en zick-zack-bana från Flensburg till Frederikshavn 1855, förutsatte man en viss transitotrafik från Norge och Sverige, och i järnvägsdebatterna i folketinget i slutet på 60-talet framhöll representanter för Nordjylland

områdets ekonomiska betydelse och behov av kommunikationer för exporten av kreatur och animalieprodukter,

Men planerna kullkastades av den storpolitiska utvecklingen och militärer och andra intressegrupper med inflytande på den centrala beslutsprocessen. Efter treårskriget hade Danmark orienterat sig mot England. Militära synpunkter gjorde sig starkt gällande. Olika Köpenhavnsintressen vägde tungt både i liberala och konservativa ministerier, och det var först sedan man färdigställt banan Roskilde-Korsør 1856 och 1859 inlett byggandet av ett antal tvårbananer med Århus som utgångspunkt, som riksdagen våren 1861 beslöt att bygga en jylländsk längdbana. Men denna förlades till östkusten och det var bara fråga om ett principbeslut, som inte innehöll några detaljer om sträckningen, och därmed blev byggandet av längdbanan ytterligare förhålat. 1863 beslöt riksdagen att bygga banan Fredericia-Århus, men denna var inte klar förrän 1868 och bandelarna Randers-Ålborg och N Sundby-Frederikshavn togs i bruk 1869 resp 1871.

Den danska järnvägspolitiken präglades av en defensiv strategi som snarare gick ut på att bevara rådande strukturer än att förändra och skapa nya. Den var riktad mot det tyska inflytandet och genom den östjylländska längdbanan knöts Jylland fastare till öarna och huvudstaden. Men den innebar samtidigt att Väst- och Nordjylland missgynnades och påskyndade koncentrationen av näringsliv och befolkning till de delar av landet som redan var mest utvecklade.³

Karakteristiskt för de danska järnvägarna under genombrottsskedet var också att de i huvudsak inriktade sig på personbefordran. Det sammanhängande delvis med en stark ökning av ångbåtstrafiken vid samma tid, och utvecklingen var särskilt påfallande vid en jämförelse med Sverige. På en banlängd som var mer än dubbel så stor som den danska, 240 mot 100 mil (da), transporterade de svenska järnvägarna 1870 5-6 ggr så mycket gods som de danska, medan dessa omvänt hade fler passagerare; i absoluta tal uppgick godstransporten till 49 resp 8 miljoner centner (1c=50 kg) och antalet passagerare till 2,5 resp 3 miljoner. Förhållandet var välkänt för samtiden och framhölls bl a med stor emfas av förre konseljpresidenten

David vid det nordiska nationalekonomiska mötet i Köbenhavn 1872. Exporten från Esbjerg hör till en senare epok (1874-).⁴

Men dansk järnvägspolitik berörde svenska intressen och väckte tidigt kritik i kretsar som ville förbinda Göteborg med kontinenten via Frederikshavn och Jylland. Det framgår bl a av två brev om ekonomi och järnvägar, som expeditionssekretetaren i utrikesdepartementet, kommerserådet Theodor Willerding (1814-85) i november 1861 (bil A) och december 1862 (bil B) skrev till den svensk-norske generalkonsuln i Köbenhavn Frans Anton Ewerlöf (1799-1883). Ewerlöf, som är mest känd för sin insats i samband med Öresundstullens avskaffande, avger rapporter där han diskuterar frågor om handel och järnvägar, och Willerding, som var chef för handels- och konsultsavdelningen vid departementet, svarar med att ge sin personliga syn på det svenska näringslivet och villkoren för dess utveckling.

Willerding var en tidstypisk representant för ämbetsmannaliberalismen. Han var son till en grosshandlare i Göteborg och hade startat sin karriär i kommerskollegium, där han avancerat till kommerseråd och i slutet av 50-talet varit ledamot av den svensk-norska konsultskommittén. Samtidigt började han också anförtros politiskt viktiga uppgifter av finansminister Johan August Gripenstedt (1816-1874), en dynamisk statsman och företagsare som i Sverige är intimt förknippad med genombrottet för frihandeln och den ekonomiska liberalismen. I samband med finanskrisen 1857-1858 hade han som finansministerns ombud negocierat ett omstritt statslån i Hamburg, och efter utnämningen till expeditionssekretärer ledde han i början av 60-talet förhandlingarna med Frankrike om tullsänkningar och en ny handelstraktat, ett uppdrag av avgörande betydelse för omläggningen av den svenska handelspolitiken.⁵

Mot denna bakgrund utgör breven ett direkt motstycke till finansministerns parlamentariska tal om frihandeln och järnvägar, de berömda "blomstermålningarna"; i båda finns samma storslagna strategier och tillförsikt. Gripenstedt var en framgångsrik lanthushållare med storgods i Närke och Södermanland, och Göteborg, Willerdings hemstad, var ett centrum för handeln med järn, trävaror och

spannmål. Jordbruket, järnindustrin och skogsbruket befann sig i mitten av 1800-talet i snabb utveckling. Alla var inriktade på export. 60- och 70-talen var en storhetstid för havreexporten, och erfarenheterna sätter också sin prägel på breven, som genomsyrras av en liberal optimism och tro på frihandelns välsignelse, som kommer till aggressivt uttryck i synen på fabriker och hantverk; med sitt krav på skyddstullar uppfattas fabriksindustrin bara som en börda för landet. För att säkra fortsatt expansion bör man enligt Willerding reducera tullskyddet och minska brännvinsbränninngen så att spannmålsexporten kan öka.⁶

Willerding är också införstådd med den statliga järnvägspolitiken, som innebär att regeringen frångick liberala principer och med hjälp av utlandslån lät bygga ett omfattande nät av stambanor. Sverige var stort och glesbefolkat med ett behov av långväga kommunikationer som det enskilda initiativet hade svårt att tillgodose. Det gällde att påskynda utvecklingen. Praktiska synpunkter blev utslagsgivande, och karaktäristiskt för Willerding är att han beundrar snabbheten och effektiviteten hos Nils Ericson som ledde stambanebygget och är optimist i frågan om järnvägarnas lönsamhet.

I denna punkt pågick en livlig debatt i press och riksdag, och Willerding anför bl a privatbanan Gävle-Falun (1859) som exempel på en god investering. Banan hade "öppnat ett helt kungarike för handeln", och Willerding menar också att järnvägarna med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen generellt betydde mer för länder, som i likhet med Sverige hade outnyttjade och avlägset belägna naturtillgångar, än för "mer kultiverade länder", där det redan före järnvägarna fanns omfattande system för godstransport. Här har han säkert syftat på kanalsystemet i England, Frankrike och Tyskland, men resonemanget kan tillämpas även på Danmark. Som redan framhållits hade Danmark goda båtförbindelser och järnvägar som var mindre inriktade på godstransport än de svenska.⁷

Sett ur västsvensk synpunkt hade Willerding också skäl att vara nöjd med sträckningen av stambanorna. 1856 hade riksdagen beslutat bygga två stambanor, västra stambanan mellan Sockholm och Göteborg, som drogs söder om Mälaren, och södra stambanan från Malmö och

norrut över Nässjö till Falköping i Västergötland. Starka intressen ville att västra stambanan skulle dras norr om Mälaren, men Ericson motiverade den kortare förbindelsen med att Sveriges naturliga förbindelser med Europa gick rakt väster- och söderut. Gripenstedt som bl a stöddes av Göteborgs Handelsstidning genomdrev beslutet, och arbetet framskred sedan raskt i etapper. Sträckan Göteborg-Jonsered hade öppnats för trafik redan 1856. 1859 fick Göteborg förbindelse med Falköping. Samma år påbörjades sträckan Stockholm-Södertälje, och 1862 fullbordades den sista etappen Töreboda-Hallsberg, varvid även Örebro fick anknäpning till västra stambanan. Södra stambanan var färdig två år senare.⁸

Göteborg stärkte sin ställning som en nationell knutpunkt för handel och samfärdsel (se kartbilaga), och järnvägsbyggandet hade också aktualiserat frågan om förbindelserna med kontinenten, där Hamburg under århundraden varit ett finansiellt centrum för svenskt näringsliv. Järnvägarna och det nya enhetsportot innebar ett genombrott för det moderna postväsendet, och krav om förbättrad kommunikation och postgång mellan länderna stod på dagordningen redan vid det nordiska nationalekonomiska mötet i Göteborg 1863.

Sedan 1600-talet hade både svensk och norsk post befordrats till Hamburg och Västeuropa över Öresund och Bälten. Vid freden i Brömssebro hade Sverige tillförsäkrats en egen postlinje genom Danmark, och efter freden i Roskilde gick det rådande post mellan Norge och Danmark längs den svenska västkusten. Så länge Sverige hade tyska besittningar spelade också postjaktrutten från Ystad till Stralsund (1683) en viktig roll, men på 1800-talet kunde den inte längre konkurrera med den danska linjen. Medan försändelserna till Hamburg ökade starkt i antal och på 1850-talet svarade för mer än 60 procent av den utrikes brevväpborde förde Pommernfarten en tynande tillvaro, och 1864 inleddes förhandlingar om nedläggning av den gemensamma svensk-tyska ångposttrafiken.⁹

Så sent som 1861 hade man satt in nya diligenser i daglig trafik mellan Göteborg och Hålsingborg, och i slutet av 60-talet skapades ett gemensamt nordiskt postområde genom en rad konventioner.¹⁰ Men Köpenhamn och Göteborg var båda centra i områden som präglades

av ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt. Köpenhamn behärskade Öresundsregionen, och hos Willerding finns fortfarande spår av gammal rivalitet mellan länderna.

1848 hade danskarna med förbigående av Hamburg velat dirigera den nordiska handeln till England över Köpenhamn, och oron för ett övervägande inflytande från danska finansintressen framkom också i samband med bildandet av Skandinaviska kreditaktiebolaget (1864). Banken grundades i Göteborg och bland de ursprungliga initiativtagarna märktes Oscar Dickson och ledande danska finansmän, men det visade sig att underlaget för den ekonomiska skandinavismen var ganska svagt. Både danska och svenska intressenter drog sig ur projektet och banken fick slutligen rent lokal karaktär. Som Åke Holmberg framhållit hade exportörerna i Göteborg "inga speciella skandinaviska ekonomiska intressen." I likhet med Willerding var de frihandlare och allmänt liberala utan att man kan se något starkt samband mellan åsikterna i skandinaviska och ekonomiska frågor, och de engagerade sig aldrig i dynastins och studentopinionens krav på ingripande i den dansk-tyska konflikten. Finansiellt hade man ännu inte frigjort sig från Hamburg, och Göteborgs Handelsstidning som var starkt tyskvänlig stödde Gripenstedt och den fredsvänliga falangen i regeringen.¹¹

Willerding bedömer frågan om post och järnvägar ur västsvenskt perspektiv och uppfattar den gamla förbindelsen genom Danmark som en "omväg" till kontinenten. I stället framställs förbindelsen genom Jylland som den naturliga vintervägen till kontinenten både för Kristiania och Stockholm, och i tillkomsten av västra stambanan ser han ett historiskt tillfälle att förverkliga idén. Det sydsvenska stambanenätet var inte utbyggt, och som framgår av brevet från 1862 saknades fasta ångbåtsförbindelser mellan Göteborg och Köpenhamn. Men förhoppningarna är knutna till den jylländska längdbanan och Willerding är ivrig att påskynda utvecklingen. En stark lobby i den svenska riksdagen ville påbörja nya stambanebyggen, bl a den sk Östgötabanen från Katrineholm och söderut. Frågan skulle behandlas vid riksdagen 1863, och mot den bakgrunden ger Willerding i breven drastiskt uttryck åt sin irritation över långsamheten i utbyggnaden av det jylländska järnvägsnätet; han

jämför takten i det svenska och danska järnvägsbyggandet och anklagar danskarna för "söslaktighet".¹²

Willerding avslutade sin karriär som svensk-norsk generalkonsul i London. Han återkom inte till frågan om Jyllandsrutten, och på kort sikt kunde det också verka som om han felbedömt utvecklingen med hänsyn till vikten av ett skyndsamt agerande. Södra stambanan blev färdig vid årsskiftet 1864-65, och 1863 anslögs riksdagen medel till första etappen av Östgötabanen, men resten av 60-talet präglades av dåliga jordbrukskonjunkturer som medförde penningbrist och stagnation i stambanebyggandet.

Större delen av 70-talet utmärktes av goda konjunkturer och ett markant uppsving för det privata järnvägsbyggandet. Intresset för Jyllandsrutten ökade åter, och vid det nationalekonomiska mötet i Köpenhamn 1872 var det två svenskar, lektor Fredrik Blomstrand från Göteborg och den kände skandinavisten August Sohlman, som drev frågan om förbindelsen med Frederikshavn och Hamburg.¹³

1873 startade postturerna till Frederikshavn med ett göteborgsrederi som befraktare. Trafiken omfattade även allmänt resgods, och fisk från Bohuslän exporterades till Tyskland på de jylländska järnvägarna. 1879 invigdes järnvägsbron över Limfjorden vid Ålborg-N. Sundby. Förutsättningarna för förbindelsen mellan Frederikshavn och Hamburg förbättrades radikalt, och detsamma gällde järnvägsförbindelserna mellan Västsverige och det norska Östlandet.¹⁴

1871 hade nordvästra stambanan (Laxå-Charlottenberg) anknutits till det norska järnvägsnätet vid gränsen nära Kongsvinger, och en ny förbindelse tillkom 1879, sedan Bergslagsbanan mellan Göteborg och Falun öppnats för trafik och förbundits med Smälensbanan via Mellerud och Kornsjö. Bergslagens järnvägsaktiebolag hade bildats 1871. Det ägdes av de ledande göteborgsfamiljerna och öppnade ett väldigt omland för järn- och trävaruexporten, samtidigt som restiden till Kristiania starkt förkortades. 1879 var överhuvudtaget ett märkesår för kommunikationerna både i Jylland och Västsverige (se kartbilagan), och vid en konferens i Göteborg 12-13 maj 1880 enades representanter för de svenska, danska och norska järnvägarna

om att samma år via Mellerud-Göteborg-Frederikshavn etablera en direktförbindelse för resande och resgods "mellan Kristiania och Frederikshald å ena sidan samt Altona, Hamburg, Berlin, Lübeck, Köln, Osnabrück och Bremen å den andra".¹⁵

Men på längre sikt hade Willerding gjort en riktig bedömning av Jyllandsrutten och dess geopolitiska förutsättningar. Kring 1870 höll Sverige samtidigt på att gravitera mot syd och sydväst, mot Öresundsregionen och det nya Tyskland. Frankrike förlorade hegemoni i Mellaneuropa. Svensk utrikespolitik lades om i tyskvänlig riktning, och det nya maktläget påverkade även handel och samfärdsel. Berlin fick ökad betydelse på bekostnad av Hamburg och Väst-europa. Det svenska postkontoret i Hamburg drogs in redan 1869, och vid det omtalade mötet i Köpenhamn 1872 hade ämbetsmän från Köpenhamn och Kristiania förordat en utbyggnad av de sydliga post- och tågförbindelserna. Tyskarna planerade en järnväg till Rügen som skulle förkorta avståndet mellan Berlin och Ystad, och om förbindelsen över Köpenhamn framhölls att den "i modsättning till den jydiske rute og ruten over Rügen (vilde) have en stor by at støtte sig til".¹⁶

I sista omgången blev svensk statsråson och göteborgarnas hållning till järnvägspolitiken avgörande för Jyllandsruttens öde. Även i Sydsverige spelade järnvägarna en viktig roll för näringslivets utveckling. 1874 anslöts Östgötabanen till södra stambanan i Näs-sjö i Småland, och i Malmöhus län som i slutet av 1800-talet var Sveriges mest urbaniserade inleddes en omfattande utbyggnad av lokalbanenätet, som fick stor betydelse för tillkomsten av Väst-kustbanan mellan Göteborg och Malmö.

Väst-kustbanan byggdes ut i etapper av olika bolag med början i Skåne, och 1885 öppnades sträckan Hälsingborg-Halmstad för trafik. Ansvarig för denna var Skåne-Hallands järnvägsaktiebolag, men bandelen Göteborg-Varberg fullbordades 1888 av Göteborgs-Hallands järnvägsaktiebolag, som var ett dotterbolag till Bergslagens järnvägsaktiebolag. Det nya bolaget hade bildats 1885, sedan man två år tidigare inlett förberedande undersökningar på initiativ av Oscar Dickson m fl, och bland styrelsesledamöterna märktes Johan

Jacob Ekman, Olof Wijk och Theodor Mannheimer. Alla hörde till gräddan av Göteborgs storfinans, och de kan antas ha diskuterat projektet med Oscar II (1872-1907) under dennes sejourer i Särö och Marstrand. 17

Kungen som var starkt tyskorienterad hade redan på 70-talet engagerat sig i frågan om en sammanhängande stambana längs västkusten. Han ville förstärka Västkustbanan, "då den var en särdeles viktig förbindelse ej blott mellan utlandet och västra Sverige, utan därjämte och berörde norska vitalintressen", och i sina memoarer från slutet av 90-talet omtalar han Varbergsbanans tillkomst i lätt ironiska vändningar: "Och förbindelsen var numera knuten ända till Göteborg, emedan de driftiga göteborgarna, snabbt inseende den fördel som dem genom direkt anknytning till Sundets kust skulle tillskyndas, och olägenheten däremot för dem om Varberg förbleve ärdpunkten, hade fått till stånd ett nytt bolag mellan Varberg och Göteborg, vilket snart visade sig vara det mest givande av dem alla." 18

Göteborgarnas satsning på Västkustbanan innebar en historisk helomvändning och ett absolut dräpslag för Jyllandsrutten. Så sent som i september 1885 hade de svenska, norska och danska postdirektörarna vid förhandlingar i Köpenhamn ingått ett nytt avtal med detaljerade planer för samordning och subvention av trafiken mellan Göteborg och Frederikshavn. Avtalet var treårigt och utlöpte 1889 men uppsades från svensk sida redan 1888, sedan göteborgarna fått koncession på Varbergsbanan och bygget gått snabbare än beräknat. Det innebar att Frederikshavnslinjen miste sin karaktär av huvudpoststrutt. Turerna inskränktes och förbindelsen med de stora sydgående tågen gick förlorad. Nya försök med "tyskertog" misslyckades, medan Skåne samtidigt befäste sin ställning som Sveriges utfartspost mot kontinenten. 19

Vid Öresund sattes tågfarjor i trafik mellan Hälisingborg och Helsingør 1892 och mellan Malmö och Köpenhamn 1895. Ett år senare förstärktes Västkustbanan, och nästa fas i operation syd innebar att det skapades en ny och snabbare direktförbindelse mellan Sverige och Tyskland. Genom ett riksdagsbeslut 1868 hade postbå-

tarna i Ystad överförts till Malmö, men 1897 nedlades trafiken på Stralsund och samma år upprättades linjen Trelleborg-Sassnitz. 1898 öppnades kontinentalbanan mellan Malmö och Trelleborg för trafik (se kartbilaga), och 1909 invigdes den moderna tågfarjeleden till Sassnitz med kejsar Wilhelm bland gästerna. Trelleborg blev en knutpunkt för gods- och passagerartrafik från hela Nord-europa, och sundslinjerna fick stark kännning av konkurrensen. 20

Sammanfattningsvis. Aktörerna var många och de flesta spelade en roll som det är lätt att närmare fixera i tid och rum; det gäller bl a göteborgarna och deras ståndpunktstagande i mitten av 80-talet. Men i ett längre perspektiv framstår relationerna till Tyskland som den avgörande faktorn i alla förändringar, vilket också bekräftas av utvecklingen efter andra världskriget. Tyngdpunkten i Tyskland har åter förskjutits västerut. Västtyskland är sedan tjugoo år en ekonomisk världsmakt, och i suget från förbundsrepubliken har Jylland blivit en naturlig brygga till kontinenten för Norge och stora delar av Sverige. Trafiken domineras nu av bilar och bilfärjor, men det var tåg och ångbåtar som inledde den moderna tiden och möjliggjorde ett samhälle, där stat och kapital fått allt större makt och inte längre tillåter ett lokalt oberoende av den typ som de gamla kustkulturerna kring Skagerrack och Kattegatt representerade.

Bil.A: Brev från Theodor Willerding till Frans Anton Ewerlöf den

8 november 1861. Original i Ewerlöfs samling (kapsel 31), Lunds Universitetsbibliotek. Breven ingår i en större korrespondens. 21 - Rd i brevet är R(iks)d(aler).

Stockholm den 8. nov. 1861

Högädle Herr General Consul m.m.

För de bägge ärade skrivelserna af den 4 oct. och 1ste innevarande månad får jag aflägga min upriktiga tacksägelse. Den förras hufvudsakliga innehåll har jag meddelat Grefve Ehrenswärd. Jag har med mycket intresse läst sammandraget af den Danska handelsberättelsen, som jag ämnar söka få in-

förd i Post-Tidningen. Det är märkvärdigt att totalvärdet af Danmarks handel utgör ett högre belopp än Sveriges. Jag vet ej huru stort detta är för 1860. För 1859 beräknades det till 153 millioner Riksmünt eller blott $\frac{3}{4}$ af det danska export- och importvärdet år 1860. Likväl tror jag att det Svenska värdet enligt Comm.Collegi nu snart färdiga berättelse för 1860 blir betydligt högre än det för föregående året. Atinstone vet jag att värdet af exporten till England stigit från 32 till 42 millioner. Ännu år 1852 värderades Sveriges hela export ej fullt till 42 millioner. Den har mer än fördubblats på dessa 8 år. Jag är säker på att intet land i Europa, med undantag af England, gjort sådane framsteg på så kort tid; men också var och är Sverige någonting att göra af, såsom man säger.

Få vi blott någorlunda goda skördar, kan exportvärdet ännu en gång fördubblas inom 8 - ja inom 5 år, tack vare järnvägarne. Den hvaraf man hittills haft största glädjen är Fahlu-Gefle-banan som öppnat ett helt konungarrike för handeln, såsom Murén (dess uphofsman) uttryckte sig häromdagen. 22 Denna järnväg, som är något öfver 7 mil, har redan en bruttoinkomst af öfver $\frac{1}{2}$ million Rd årligen och väntas snart gifva utdelning till aktieeigarne sedan skulderne blifvit betalte. Göttheborg-föreboða-banan har under förra halfåret 1861 lemnat en behållning af 200.000 Rd och Malmö-banan 30.000 Rd. Per mil räknad är behållningen på dessa bägge banor nära 4.000 Rd för halfåret, eller, efter hvad jag förmodar, omkring 1 procent af anläggningskostnaden i medeltal. Inom några år torde behållningen på dessa banor upgå till 3 eller 4% af anläggningskostnaden. Skillnaden emellan denna afkastning och den ränta som utgår på järnvägslånen är visserligen anseelig, men kan dock anses betäckt genom den stora indirekta fördel som järnvägarne bereda ett sådant land som Sverige. I mera kultiverade länder kunde deras produkter, före järnvägarnes tid, på annat sätt förselas från produktionssorterna till handelsplatserna. Här däremot finnas stora skatter som hittills varit alldeles oätkomliga i brist af kommunikationsanstalter. Gelivari och många andra rikedomskällor äro af detta slag. Jemtland har koppar- och jern-

grufvor i mängd, och skogar äfven, på en areal större än hela Danska Konungariket. Med kapitaler och järnvägar skulle denna provins inom få år öfverträffa många bland de sydligare landskaperna t.ex. Småland som, oaktat sitt bättre läge står på en särdeles låg ståndpunkt af odling. Vi få se hvad järnvägen kan uträtta der. Många år torde förflyta innan denna bana gifver någon behållning som alls kan jemföras med kostnaden. Måhända hade penningarne kunnat bättre användas på andra håll och framförallt till påskyndande af den stora hufvudbanan emellan Stockholm och Göttheborg, eller blott Örebro och Göttheborg. Denna blir dock färdig före nästa års utgång och Stockholm-Göttheborgs-banan år 1863 efter hvad man hoppas.

Det är stor skada att Danskarne icke då hafva färdig sin järnväg från Fredrikshavn, som blir eller borde bli Sveriges och Norges framtida vinterväg till Kontinenten. Om denna järnbana funnes, skulle hvarken post eller resande härifrån taga omvägen genom Småland, Skåne, Seeland och öfver Bältena till Tyskland, utan gå till Göttheborg och Fredrikshavn. Jag förmodar att man derifrån på järnväg behöfde högst 10 timmar till Hamburg. Härifrån till Göttheborg kan måhända resan ske på lika lång tid, eller kortare, efter järnvägens fullbordan (42 mil) och öfverfarten emellan Gborg och Fredrikshavn behöfde ej upptaga mer än 4 - högst 6 timmar. Hela resan från Stockholm till Hamburg kunde sålunda göras på föga mer än 24 timmar. Hade den Danska (Jutska) järnbanan varit färdig nu, skulle troligtvis Smäländska järnvägens anläggning blifvit uppskjuten. Mången här i landet är alldeles okunnig om att den Jutska banan ens är i fråga. De tänka sig ingen annan väg till kontinenten än genom Småland och Skåne och ifrå derföre för denna bana som de föreställa sig vara enda vägen till utlandet. Vid nästa Riksdag (1863) skall Östgötatabanans öde sannolikt afgöras. Om man då eger någon säkerhet att den Jutska banan verkligen kommer till stånd, är det sannolikt att ingen bana genom Östergötland beslutas, hvaremot, om frågan om den Jutska järnvägen kvarstår på samma osäkra punkt som nu, man sannolikt anslår medel till en bana genom Östergötland, så framåt järnvägsifern är lika

häftig som nu. Den Jutska banan får derigenom en temlig skadlig medtäflare, som sannolikt länge uteblifvit om man i Danmark varit mindre sörlaktig med sina jernvägsbyggnader. Jag vill påminna mig att kontrakt är afslutadt

med Sir Morton Peto om den Jutska banans färdigbyggande bortåt 1868. Ericson hade gjort den på ett år, om han fått hand om saken. Det skulle vara intressant att veta huru förhållandet rätteligen är och hvad garantier som finnes för banans fullbordan inom nämnde, eller någon annan tid. Danskarne hafva nu monopol på hela Svenska postföringen under vintern. Detta privilegium hvaraf de skörda betydlig och i mångens tanka oskäligen vinst, kunna de svårigen i längden bibehålla om de icke skaffa sig en jernväg från Fredriks-havn till Tyskland; ty blir en gång jernbanan färdig här emellan och Malmö, kommer nog en vinterångbåtsfart att etableras emellan Skåne och Rügen eller Mecklenburg. För någon tid sedan samtalade jag i detta ämne med Carlsund (Chefen för Motala verkstad) som sade sig kunna bygga ångbåtar, starka nog att kunna bryta all is som ej är så tjock att den bär en lastad släda. Han har redan byggt en sådan (Polhem) som gått hela förliden vinter emellan Gothland och fastlandet. Danskarne borde skaffa sig ett par sådane båtar att gå öfver Bälternas om vintern. ²³

Det är glädjande att bränvinssmugglingen ej är så stor som man trodde. I Aftonbladet har stått en förträfflig vederläggning af artikein angående denna sak. ²⁴

Med fullkomlig högaktning och upriktig tillgifvenhet
förblifver jag

Herr General Consulns
ödmjuka tjänare
I. Willerding

Bil.B: Brev från Theodor Willerding till Frans Anton Ewerlöf den 9 december 1862. Originalet i Ewerlöfs samling (kapsel 31), Lunds Universitetsbibliotek.

Stockholm den 9. December 1862. 25
Högädle Herr GeneralConsul m.m.

I lördags hade jag nöjet emottaga Herr Gen.Consulns ärade skrifvelse af Onsdagen. Ångfartyget måste således ha kommit fram till Götheborg efter Thorsdagstågets afgang. Jag hoppas att vi nästa sommar få daglig, eller rättare nattlig, postångbåtsfart emellan Götheborg och Köpenhamn. Poststyrelsen lär emellertid icke bry sig om att vidtaga någon åtgärd i detta afseende. Gerna skulle jag vilja upläfva Jutska banans öppnande till Fredrikshamn. Då först blir vår postgång till Continenten ordnad så som sig bör. Tre år, eller deromkring, dröjer det väl innan banan blir färdig häremellan och Skåne. Den gamla Ystad-Pommern-linien kommer då att upläfva på nytt.

Jag delar fullkomligt den åsikten att man här går allt för häftigt tillväga med jernbanorna och gerna kunde åtnöja sig med att fullborda hvad man begynt. Föga hopp finnes likväl att Ständerna skola handla förnuftigt i den vägen. Visserligen lär anslaget till den så kallade sammanbindningsbanan genom Stockholm icke blifva beviljad; men man vill istället begagna penningarne till Wermländska eller Östgötha-banor; och det är ej stort bättre. ²⁶

Förslaget om sammanbindningsbanan synes mig hafva kommit minst tio år för tidigt. Emellertid befarar jag ingalunda att allt detta skall medföra Sveriges ruin. I värsta fall nödgas man spara på andra håll, der man nu bortslösar millioner till ingen nytta. Är det t.ex. så alldeles behöfligt att nationen skall årligen förtära 14 millioner kannor brännvin? Kunde man ej åtnöja sig med hälften och exportera för 5 millioner Rd mera spannmål än nu?

Om tillverkningskatten ökas till 1 Rd, närmar man sig detta resultat. Det är ej längesedan man consumerade 20- ja 28 millioner kannor årligen. Genom nedsättningen till hälften af detta quantum har man åstadkommit en ganska stor

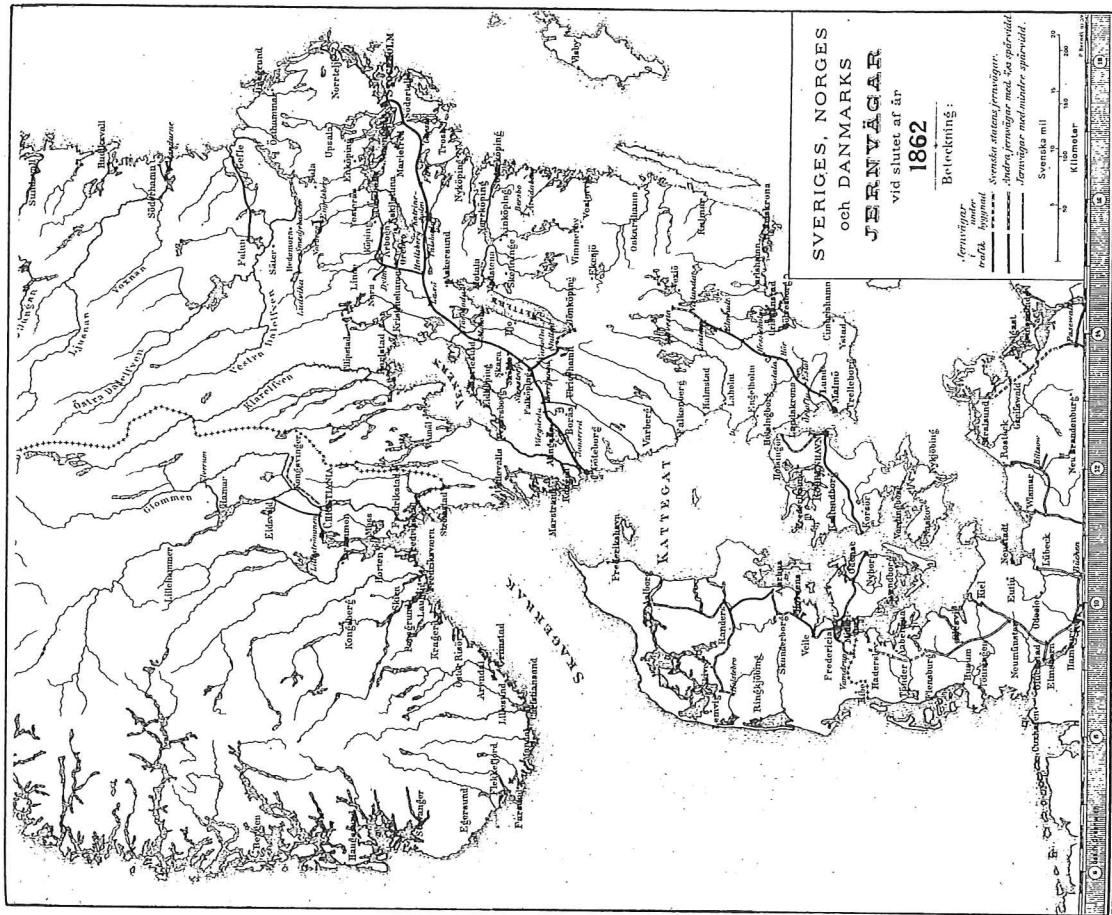
besparing i nationens utgifter. Sådant kan ske en gång till. Apropos. Huru går det med frågan om tullrestitutions för det brännin som exporteras från Danmark för att insmugglas till Sverige? En annan besparing, som skulle kunna ske, och förr eller senare också ganska säkert blir gjord, består i ned-sättning i, eller fullständigt uphörande af det skydd hvar-med fabriker och hantverkerier ännu beklagligtvis gynnas. Detta skydd kunde till en början minskas till t.ex. 10 procent af varornas värde.

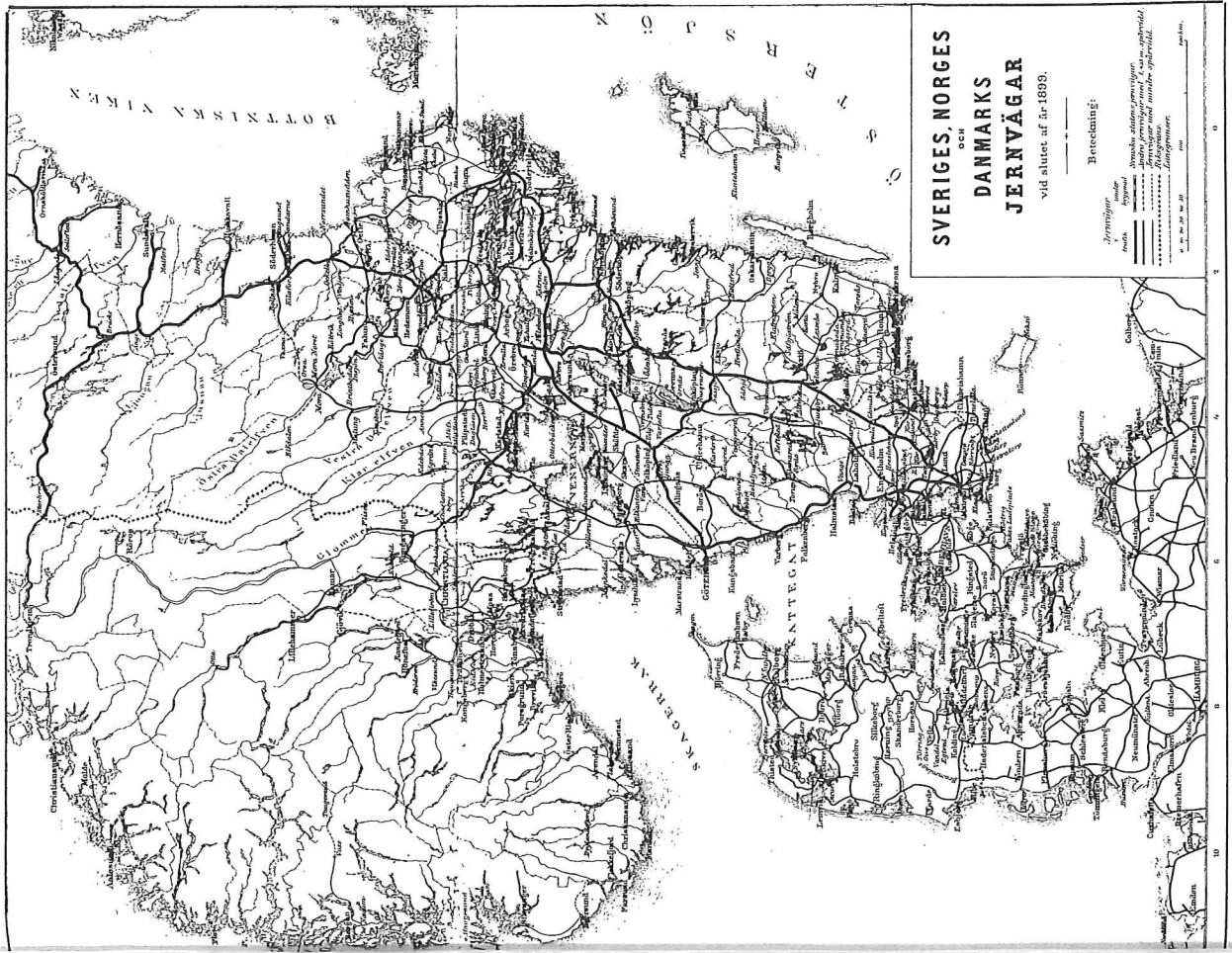
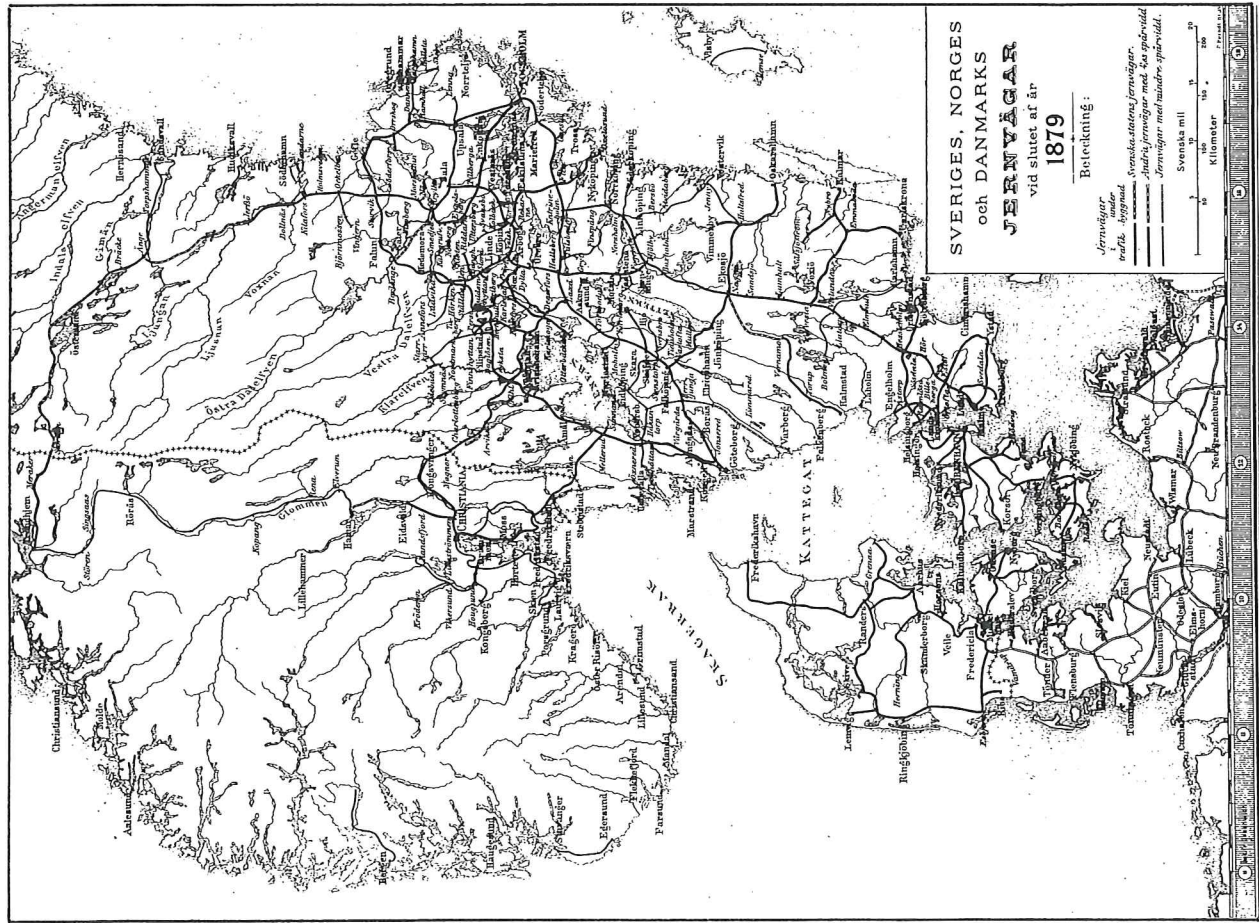
Sveriges fabriker tillverka nu för ett värde af öfver 70 millioner Rd årligen. Om skyddet nedsattes till 10 procent skulle den årliga utgiften inskränkas till 7 millioner, eller kanske 10, om man tager i beräkning handtverkerierna och att fabrikanterna sannolikt upgifva sin tillverkning lägre än hvad den är. Tio millioners årligt understöd till Fabriker och Handtverk är visserligen ganska mycket, men sannolikt icke hälften af hvad de nu kosta nationen genom skyddstullarne. Man må ej invända att dessa pengar "stadna inom landet". En mycket stor del deraf går till utlandet i form af räntor och andra omkostnader för lån som uptagits och omsätts utrikes, antingen direkte af fabrikanterna sjelfva för machinerier, råämnen och driftkapital, eller ock indirekte af andra, i följd deraf att fabrikanterna absorbera en så ofantlig del af Sveriges rörelsekapital. Om de pengar som ligga i fabrikanterna, användts på odling, hvar till landet erbjuder så rikt tillfälle, skulle spannmålsexporten nu vara tredubbel emot hvad den är. Kanske än större. Jag hoppas man skall snart inse den dyra villfarelse som ligger i det olyckliga skyddssystemet. Den kostar Sverige mer än räntan och amorteringarna på alla järnvägslänen.

- - -
 Med upriktigaste tillgifvenhet förblifver jag
 Herr General Consuls

ödmjukt
 tjener
 T. Willerding

Kartorna är hämtade ur Bidrag till Sveriges officiella statistik. L. Kongl. Jernvägsstyrelsens underdåniga berättelser 1862, 1879 och 1899 (Sthlm 1863, 1880, 1900).





NOTER

1. T. Larsen, En Gennembrudstid, III. Fra det nittende Aarhundredes sidste Halvdel. Den økonomiske Udvikling i Vendsyssel, Hjørring; 1927 (Vendsysselske Aarbøger 1927).
2. A.P. Lykke Pedersen, Postforbindelsen mellem Danmark, Sverige og Norge via Frederikshavn - Göteborg (i: Nordisk Posttidsskrift, nr. 23, 1938, s. 30-41, 57-69). T. Larsen, En Gennembrudstid, III s. 59 f.
3. R. Skovmand, Kampen om jernbanerne 1830-1870 (i: Danmarks historie, 11, Kbh., Politikens forlag, 1971, s. 372-381). T. Larsen, En Gennembrudstid, III s. 60-103. N. Jensen, Østjyske jernbaner (Kbh. 1978).
4. Forhandlingerne ved det tredje skandinaviske Nationaløkonomiske Møde i København 1872 (Kbh. 1872) s. 126-134. T. Larsen, En Gennembrudstid, III s. 93-99 och särskilt s. 97. Hamnen i Esbjerg togs i bruk 1874.
5. J. Almqvist, Kommersekollegium och rikens ständers manufakturkontor samt konsulsstaten. Administrativa och biografiska anteckningar (i: Meddelanden från svenska riksarkivet. Ny följd. 2:4. Häft. 3. Sthlm 1912-15, s. 505, 641). E. Adelsköld, Frans Anton Ewerlöf (i: Svenskt biografiskt lexikon, bd. 4, Sthlm, 1953, s. 701-706). O. Gasslander, J.A. Gripenstedt. Statsman och företagare (Lund 1949) passim och spec. om Willerding s. 223-225, 318 f., 324 f., 334 f., 419. Även Ewerlöf var uppvuxen i Göteborg, där fadern var föreståndare för Navigationskollekan. Om Willerding och korrespondensen med Ewerlöf se även not 21. Brodern grosshandlare Edwin Willerding var en känd affärsman och kommunalpolitiker; grundare av Göteborgs Bank, innehavare av firman Willerding & Co 1852-70 och stadsfullmäktig från 1863. Härom A. Attman, Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962, II, Biografisk matrikel (Gbg 1963) s. 55 f.
6. A. Attman, Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962, I:1. Göteborg 1863-1913 (Gbg 1963) s. 43-71. O. Gasslander, J.A. Gripenstedt s. 83-110, 182-210.
7. Om den svenska järnvägspolitiken O. Gasslander, Gripenstedt s. 147-153, 205-210, 211-215 och i viss motsättning till denne S. Oredsson, Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890 (Lund 1969) s. 84-97, 101-105.
8. S. Oredsson, Järnvägarna och det allmänna s. 77 f., 82 f. Art. Västra stambanan (i: Nordisk familjebok, bd 33, Sthlm, 1922).
9. N. Forssell, Svenska postverkets historia, I (Sthlm 1936) s. 90-99, 196-200, 234-236. A. Morell Nielsen, Postvesenet 1624-1800 (i: Bogen om post og tele, Kbh., 1974, s. 23-43). Förhandlingar vid skandinaviska national-ekonomiska mötet i Göteborg år 1863 (Gbg 1863) s. 23 f., 38 f., 53-58.
10. N. Forssell, Svenska postverkets historia, I s. 227 f. H.L. Lundh, Från skandinavism till neutralitet. Utrikespolitik och utrikesdebatt i Sverige under Carl XV:s sista år (Gbg 1950) s. 17.
11. A. Holmberg, Skandinavismen i Sverige vid 1800-talets mitt (Gbg 1946) s. 196-211. Dens. Sverige och den ekonomiska skandinavismen vid 1860-talets början (i: Studier tillägnade Curt Weibull, Gbg, 1946, s. 195-224). S. Oredsson, Järnvägarna och det allmänna s. 96 not 6.
12. Om järnvägsfrågan vid riksdagen 1862-63 S. Oredsson, Järnvägarna och det allmänna s. 103-111.
13. Allmänt om järnvägspolitiken under berörda perioder S. Oredsson, Järnvägarna och det allmänna s. 111-118, 165-167. Dens. Statsmakterna och den ekonomiska krisen i slutet av 1870-talet (i: Scandia, bd. 33, Lund, 1967 s. 96-174). Förhandlingerna ved det tredje skandinaviske Nationaløkonomiske Møde i København 1872 s. 122-134.
14. A.P. Lykke Pedersen i Nordisk Posttidsskrift 1938 nr. 23 s. 30-32. Jernbanebladet. Tidning för Sveriges, Norges och Danmarks jernbanor årg. 1875-80. T. Larsen, En Gennembrudstid, III s. 93-99. E. Lönnroth, Bohusläns historia (Sthlm 1963) s. 351.
15. A. Attman, Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962, I:1 s. 198-209. Jernbanebladet 1880 nr. 5 s. 35.
16. A. Jansson, Den svenska utrikespolitikens historia, III:3 1844-1872 (Sthlm 1961) s. 235-259. F. Lindberg, Den svenska utrikespolitikens historia, III:4 1872-1914 (Sthlm 1958) s. 22-140. N. Forssell, Svenska postverkets historia, I s. 210, 234 f. Om utvecklingen i den skanska sundsregionen t.ex. I. Hägerstrand, Utsikt från Svaneholm (i: Svenska Turistföreningens Årsskrift 1961, Sthlm, 1961, s. 46-64). Om förhandlingarna i København se not 13 ovan.
17. A. Attman, Göteborgs stadsfullmäktige, I:1 s. 212-215. V. Ahlberg, Bergslagens järnvägsaktiebolag 1872-1922, II (Gbg 1923) s. 94 f. Bolagsordning för Göteborgs-Hallands järnvägsaktiebolag. Fastställd den 23 december 1885 (Gbg 1886).
18. Oscar II, Mina Memoarer, I (Sthlm 1961) s. 307-310. F. Lindberg, Kunglig utrikespolitik. Studier och essayer från Oscar II:s tid (Sthlm 1950).
19. A.P. Lykke Pedersen i Nordisk Posttidsskrift 1938 nr. 23 s. 34-40, 57-62. T. Larsen, En Gennembrudstid, III s. 59 f.
20. K. Enghoff, Irelleborg i forn tid och ny tid (Trelleborg 1917) s. 320-336. G. Johannesson, Skåne, Halland och Blekinge (i: Danmarks historie, Politikens forlag, Kbh., 1981, s. 402-404).
21. Hela korrespondensen omfattar 45 brev från Willerding till Ewerlöf åren 1852-74. De flesta behandlar rena ämbetsaker (konsulsärenden) och alla är postade i Stockholm eller London, där Willerding var generalkonsul 1870-77. Men många är politiskt intressanta, och det framgår flerstädes att Willerding bevarat en stark anknytning till Göteborg, där han ofta besökte föräldrarna och sommar och höst långa tider vistades på Särö. Så i brev 28.10.56 och 1.11.59. Jfr nedan not 25. Willerding dog i Göteborg, där han bodde efter sin pensionering. Se dödsruna i Göteborgs Handelstidning 12.12.85.

22. Per Murén (1805-88), liberal politiker och industriman med intressen i Sandvikens järnverk och Gefle-Dala järnväg.
23. Otto Edvard Carlsund (1809-84), berömd skeppsbyggare och chef för Motala verkstad 1843-70. Vid det nationalekonomiska mötet i Göteborg 1863 föreslog man att Carlsunds "isbåt" skulle sättas i trafik mellan Hälisingborg och Helsingør. Förhandlingar vid det skandinaviska nationalekonomiska mötet i Göteborg år 1863 s. 57.
24. Den danska brännvinsmugglingen till Skåne via Öresund var en gammal tvistefråga, som utlöst svenska krav på tullrestitution (drawback).
25. Av de närmast föregående breven 24.10 och 29.11.62 framgår att Willerding varit i Göteborg och deltagit i invigningen av västra stambanan. Det heter 24.10.: " - emedan jag i morgon tänker begifva mig till Göteborg, hvarest jag ämnar stadna 14 dagar för att öfvervara jernbanans invigning. Det blir en betydelsefull och glädjande tilldragelse för mig som så mångfaldiga gånger rest på olika sätt emellan Upsala eller Stockholm och Göteborg, att nu komma hit på 14 timmar utan att slita ondt. Alltsedan frågan upstod om denna jernbana har jag föresatt mig att söka vara en bland de första som begagnade sig deraf."
26. Sammanbindningsbanan i Stockholm som anlades 1864-71 förbinder de norr- och söderifrån kommande stambanorna. Med den värm-ländska banan åsyftas nordvästra stambanan Laxå-Charlottenberg.
27. Några få rader om ett i sammanhanget helt ointressant konsulsärende har uteslutits.

Ingrid Gjertsen:

SANGEN I DEN KRISTNE LEKMANNSBEVEGELSEN I SØGNE.

Innledning.

Gruppe 5 i Kattegat-Skagerrak-prosjektet, om Religiøse vekkelser og foreningsliv, har gjort undersøkelser i Søgne, ei kystbygd i Sør-Norge. Resultatet av undersøkelsen er gitt ut i Kattegat-Skagerrak-prosjektet, meddelelser nr. 1 1982. Mine undersøkelser er et ledd i det arbeidet som gruppe 5 har gjort i Søgne. Min oppgave i dette samarbeidet har vært å ta meg av sangen og musikkene i den kristne lekmannsbevegelsen i Søgne.

Problemstilling.

Tidsperioden er annen halvdel av 1800-tallet og 1900-tallet fram til i dag.

Begrepet folkelig sangtradisjon, definisjonsproblematikken anvendt på undersøkelsesmaterialet, definisjon ut fra holdninger og praksis i det miljø som skal undersøkes, observere endringsprosesser.

Å plassere sangen i det religiøse miljø forøvrig, se på forholdet mellom kristendomsyn og sangpraksis, sangens uttrykksform og innhold.

Å se på holdninger til ulike musikalske uttrykksformer, sangernes forhold til tekstene, forholdet mellom tekst og melodi. Hvilke krav stilles estetisk og læremessig. Er det sammenheng mellom musikkspåk og funksjon? Evangeliseringstanken, virker den inn på repertoar, sangstil, sangpraksis.

Bringer vekkelserne inn nye tendenser i sangstil og sangpraksis?

Hvor mye av den kristne sang- og musikkvirksomheten er organisert i foreninger og grupper, og hvilket forhold har disse til det kristne foreningslivet ellers? I hvilken grad drives det aktivt med sang og musikkvirksomhet?

Hvordan er forholdet mellom kirken og lekfolket i sangstil og sangpraksis gjennom tida?

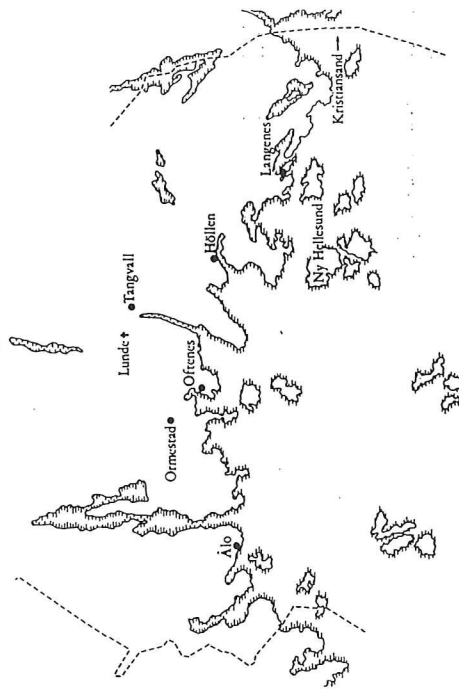
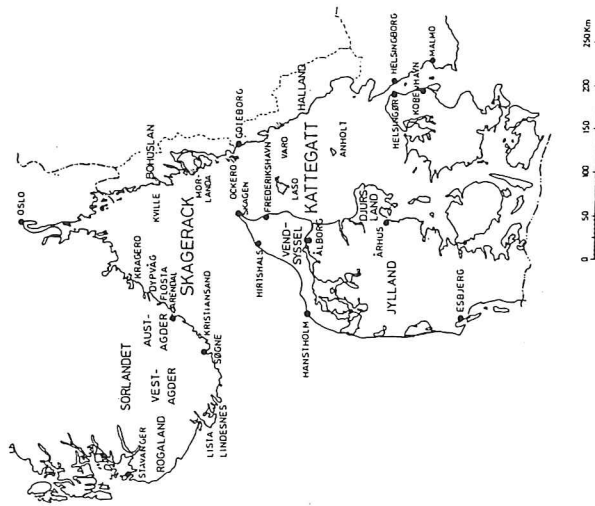
Hvordan er forholdet mellom lekfolket og den frilyndte ungdomsrørsla med hensyn til kristendomssyn, sangstil og sangpraksis. Problemet er aktuelt i Norge, spesielt i Søgne der ungdomslagsrørsla og folkehøgskolen har hatt mye å si for deler av bygdemiljøet.

Hvilke kontakter har bygda utad, til utlandet. Dette er interessant fordi Søgne er ei kystbygd. Musikalske og religiøse impulser kan ha kommet over sjøen.

Problemområdet er vidt. I løpet av undersøkelsen har jeg bare kommet stykkevis og tildels overfladisk inn i problemene. Denne framstillingen er ment som en rapport mer enn et ferdig resultat. Kildematerialet er ennå for spinkelt til at det kan svares tilfredsstillende på problemstillingen.

Avgrensning av undersøkelsesområde.

Undersøkelsen er gjort på de mest bebygde områdene i bygda Søgne, nærmere bestemt områdene Høllen, Tangvall og Lunde. (Se kartskisse.) For å få et helhetsbilde for hele bygda Søgne, burde områdene utenfor de større sentra også vært med i undersøkelsen. Dette kunne ha brakt interessant materiale inn, men av tidsmessige grunner må det utestå til en annen gang. Jeg har valgt å undersøke sangen og musikken i den frivillige kristelige virksom-



Nederste kartskisse er laget av Nanna Nerman, Lund. Kopi fra Kattegat-Skagerak-prosjektet, Meddelelser nr. 1 1982 s. 115 (Anders Gustavsson: "De frie venner").

somhet innafør statskirkens rammer. I Norge kalles det lekmannsbevegelsen. I Søgne er det denne virksomheten som er mest representativ. Dissentersamfunn som De frie venner¹ og andre grupper utgjør en forholdsvis liten del av befolkningen². Innen dette miljøet er det vesentlig den mer eller mindre organiserte sangvirksomheten jeg har fått inn mest materiale på. De frivillige sang- og musikkaktivitetene blant de kristne lekfolka i Søgne må ha stått uvanlig sterkt, etter det innkomne materialet å dømme. Jeg har også forsøkt å få materiale om den mer individuelle sangaktiviteten og om forsamlings-sangen, selv om slike opplysninger er mer sparsomme i forhold. Sangen hjemme til daglig er det gjort lite med her, jeg har konsentrert meg om sangen innen foreningsliv og samvær. I praksis viser det seg at det ikke går å trekke skarpe skiller mellom det private daglige og foreningslivet. De to områder går mer eller mindre over i hverandre, og for mange er de deler av det samme miljø og den samme sangpraksis.

Denne rapporten bygger i det vesentlige på innsamlingsarbeid gjort i søgne i tida 15. til 18. oktober 1982 og 14. til 20. mars 1983. Jeg har fått samtaler med i alt 15 personer, de fleste er sentrale i den kristne sangaktiviteten i Søgne. Under feltarbeidet har jeg tatt del i et par møter og gudstjenester, (Lunde og Høllen). En del opplysninger har jeg fått gjennom arkivmateriale, bl.a. på Statsarkivet i Kristiansand. Dessuten har jeg fått inn sangopptak av ulike grupper i Søgne. Et symposium i Lillesand innen Kattegat-Skagerrak-prosjektet (18. til 21. august 1982) og en ekskursjon til Sønderjylland (11. til 14. oktober 1982) har også innbragt nyttig grunnlagsmateriale.

Sangen på 1800-tallet.

Det finnes få opplysninger direkte om sangen blant lekfolket på 1800-tallet, i søgne så vel som i andre områder. Vi må ofte nøye oss med antagelser ut fra skriftlig materiale og andre emner. Det vi vet er at den frivillige kristelige virksomhet har stått sterkt i Søgne, særlig fra siste halvdel av 1800-tallet og framover.³ Vi vet også at det knytter seg sterke sangtradisjoner til slik virksomhet i sin almindelighet. Den religiøse folkesangen fikk et voldsomt oppsving i og med pietismen og lekmannsbevegelsen i Norge. Den religiøse sangen står i forbindelse med religiøse holdninger og praksis forøvrig.⁴

På samme måte må det også ha vært i Søgne. Fra grunnreglene for Søgne Sogns Missionsforening (1854) heter det bl.a. at møtene skal ha "andakt til egen oppbyggelse, dernest å erindre missionsverket, dels ved bønn og sang, dels ved samtaler om og opplesning af ---- "5. Slike og lignende utsagn finnes det mange av, om sang og andakt, bønn og sang, sang til åpning og avslutning.

I saker angående skole og kirke kan det finnes enkelte opplysninger som berører det som har med sangen å gjøre. Under den såkaldte salmesangstriden i Norge på 1850-tallet sendte kirkedepartementet i 1857 ut skriv til alle biskopene i landet for å innhente opplysninger om salmesangen rundt om i menighetene. Foranledningen til dette var O.A.Lindemanns koralbok som i 1838 var blitt autorisert til bruk i alle norske kirker. Lindemanns koralbok ble møtt med misnøye i mange menigheter fordi den representerte en musikktradisjon som gikk på tvers av den folkelige syngemåten⁶. I så måte innførte den ikke noe nytt i forhold til de tidligere danske koralbøkene, men den grep mer inn i vanlig sangpraksis fordi den var påbudt ved kongelig resolusjon. Samtidig ble det satt iverk tiltak for å lære folk å synge på den "rette" måten. Salmodikonet, et enkelt musikkinstrument med en

streng, ble tatt i bruk i en omfattende opplæringsprosess. Lærere som hadde fått utdanning ved seminarerne deltok i opplærings-, som klokkere i kirkene eller i sangundervisningen i skolen. Praksis var nok ulik på de forskjellige plasser, avhengig av hvilken sangtradisjon klokkeren og læreren representerte. I mange kirker kom det til åpen konflikt mellom den folkelige syngemåten og den offentlig autoriserte. I egentlig forstand er dette en strid mellom to ulike sangtradisjoner, den europeiske kunstmusikalske og den lokale folkelige. Den kunstmusikalske autoriseres av det offentlige som den eneste rette.

Prost M.B. Landstad sto bak kirkedepartementets rundskriv. Han mente at autoriseringen av Lindemanns koralbok hadde virket skadelig på salmesangen i menighetene, "at den har bragt Menigheds-sangen til at forstumme istedet for at ophjælpe den"⁷. Landstad hadde mer forståelse for folkelig sangtradisjon og ville gi menighetene anledning til å velge andre melodier ved siden av Lindemanns koralbok⁸.

Biskop von der Lippe som var biskop i Kristiansand på den tida, var den av landets biskoper som svarte mest utførlig på departementets rundskriv. Han sendte i alt 71 skriv med uttalelser fra prester og seminarlærere i alle kirkesokn i sitt distrikt, deriblant Søgne. Peder Bjørnson var den gang sokneprest i Søgne. Dette materialet kunne ha gitt viktige og interessante bidrag til denne framstillingen, om de hadde vært tilgjengelige. Biskopens egne kommentarer til de innkomne svar kan imidlertid gi noen holdepunkter. Han sier at prestenes uttalelser viser "at de Lindemannske Choraler næsten overalt ere indførte, at deres Indførelse vel for en stor Deel i Begyndelsen virkede til mindre Psalmesang, men at denne Virkning senere er ophørt, og i almindelighed har man antaget, at en lignende Aftagen af Menigheds-sangen i Begyndelsen vilde være en Følge af hvilkenksomhelst

nye Choraler"⁷. Det vi kan slutte av dette er at Lindemanns koralbok var i bruk i de fleste kirkene i Kristiansands distrikt i 1857. Vi får ikke vite noe om hvordan koralboka ble mottatt av folk i menighetene. Selv om biskopen i likhet med flere av prestenene mener at Lindemanns koraler ikke er tilfredsstillende i alle henseende, går han inn for at det "ei overlades enhver Seminarlærer at instruere sine Disciple paa den Maade, der stemmer best med hans Smag, men at de tilpligtes at følge de almindelige autoriserede Normer"⁷.

Mer direkte opplysninger om Søgne finnes i skriftlig materiale angående skolevesenet. Fram til den nye skoleloven av 1860 var det degnen (kirkesangeren) som tok seg av skoleundervisningen. Etter 1860 kom nye lærere som hadde sin utdanning fra lærerskoler og seminar. Degnen fikk sin opplæring hos presten, som hadde oppsynet med skolesaker. I Søgne var det både omgangsskole og skole i faste skolehus, alt etter hvor tett bebyggelsen var. Blant undervisningsfaga i skolen var også sang. I timetabellen for omgangsskolen 1837 er sang oppført med en time av dagens 7 skoletimer. Bønn og sang ved skoledagens begynnelse og slutt hørte også med⁹. Rapport fra 1843 nevner at deknene i Søgne og en annen skolelærer derfra ble sendt til Kristiansand for å få opplæring i sang. Kantor Roverud holdt et 20 dagers kurs der. Roverud var direkte engasjert i den opplæringsvirksomheten som ble satt igang fra offisielt hold for å lære folk å synge rett etter Lindemanns koralbok. (Se ovenfor.) Han er spesielt kjent for å ha innført salmodikonet som pedagogisk hjelpemiddel i denne tjenesten. I protokollen for innkjøp av skolemateriell i Søgne nevnes 1835 "1 Psalmodikon med Koralbog og Stemmefløite til Brug for Kirkesangeren og Læreren ved den faste Skole. 1 do. til Læreren i 3. Distrikt." Samme sted

nevnes at det i 1841 er kjøpt inn 4 Psalmodica a 6 mark, 4 Stemmegafler a 1 mark, 5 Regnebøker a 2 mark.⁹

Det er vanskelig å si noe sikkert om hva disse forhold har hatt å si for den folkelige sangtradisjonen i Søgne. Skriftlig materiale inneholder ikke noe direkte om dette. Det nevnes om Tønnes Degn (degn i Søgne 1829-1853) at han "tok ein gang i miss av salmetona i kyrkjå. Men då song Abraham Trynes fyre heile salmen til ende. So reiste han seg i stolien og sa: Saa ska de vere."¹⁰

At Peder Bjørnson, prest i Søgne 1852 - 69, var en ivrig skolemann og i tillegg ikke redd for å gå imot folkets meninger, kan også være et moment i denne sammenhengen. Det må ha vært av stor betydning hvilken sangtradisjon degnen og skolelæreren fulgte. Praksis har nok vært ulik på de ulike plasser i bygda. Det fortelles om omgangsskolelæreren Tønnes i Myra (d. ca 1880) at han også var spelemann og spilte fele for ungdommen.¹¹ Flere av omgangsskolelærerne underviste på bygdemålet. En annen spelemann, Nils Larsen Stokkeland (f. 1799), spilte i bryllup. Da gikk han foran brudefølget og spilte på fele inn i kirken, og satt i degnestolen ved siden av degnen og spilte fele til salmesangen.

Fra 1854 av har degnen i Søgne vært seminarutdanna. Abraham Olsen Rusten, degn fra 1854-1870, var en god kirkesanger og lærer. Om han fortelles det at han sto i konflikt med sogneprest Peder Bjørnson fordi han holdt oppbyggelsesmøter uten å spørre presten om lov.⁹ I 1866 kom lærerskolen i Søgne.¹² Utdanningstida der var 1 1/4 år, mens seminarene var 2-årige, (Holt stiftseminar ved Kristiansand var 2-årig). En seminarist var skolestyrer, og det var uvanlig for datidens lærerskoler. Elevene ved skolen kom fra landdistriktene rundt Mandal og Kristiansand, og bare få kom fra byene. Sang- og musikkundervisningen på lærerskolen fulgte i det vesentlige opplegget ved seminaret på Holt ved Kristiansand. (Semi-

naret hadde 4 musikktimer pr. uke mens lærerskolen hadde 3.) I musikkundervisningen ble salmodikonet brukt og Lindemanns koralbok var lærebok. Alle elevene var pliktige til å lære bruk av salmodikon. Det ble også gitt opplæring i flerstemmig korsang. Elevene skulle også syngre sammen med kirkesangeren under den offentlige gudstjenesten.¹³

Ut fra det foregående synes det opplagt at folk har hatt den offisielt autoriserte sangstilens normer nær innpå seg i bygda. Det er likevel uvisst å si i hvilken grad denne sangen har influert på sangtradisjonen i det brede lag av befolkningen i bygda og på det kristne lekfolkets sang. De fleste steder i landet er det lekfolket som har ivaretatt folkelig sangtradisjon og ført den videre etter at den offisielle kunstmusikalske tradisjonen fra Europa mer og mer fikk overtaket i kirken. I Søgne har den kristne lekmannsvirksomheten stått sterkt. Virksomheten har vært nært knyttet til kirken, gjennom Menighetsforeningen (stifta 1873) der alle kristne foreninger og lag er med.¹⁴ Det nære samarbeidet mellom lekfolket og kirken har ikke foregått på kirkelige premisser alene, men et sterkt lekfolk har hatt stor innflytelse og bidratt til demokratisering av kirkens holdninger.

I denne sammenhengen må vi plassere lekfolkets sangpraksis. Sengen i den kristne lekmannsrørsla i sin almindelighet er samtidig sterkt bundet til egen tradisjonsbakgrunn og åpen for impulser utenfra. Slik har nok også den religiøse folkesangen i Søgne henta impulser fra den offisielle kirkelige tradisjonen, men ikke bare fra denne. Undersøkelser av lekfolkets sang utover i vårt århundre viser at impulsene har kommet fra ulike kanter, og ikke minst over sjøen fra England og Amerika. Nye impulser utenfra har vokst sammen med folkelige

tradisjoner i hjembygda. Etter sangstil og syngemåte å dømme må dette ha vært en prosess mer på det lokale lekfolks premisser enn på offisielt kirkelige premisser.

Ved overgangen til 1900-tallet.

Når det gjelder den eldste religiøse sangtradisjonen er det gjort innsamling flere plasser i Norden, men dessverre ikke i Søgne. Innen den organiserte sangvirksomheten i Søgne i dag er den vanskelig å spore. Det finnes dem som kan fortelle at de har hørt slik sang på møtene før. Det var langsom sang, sunget på en spesiell måte og med andre tonehøyder enn i dag. Harpeleik (zithar) ble også brukt til slik sang, den passet bedre enn gitaren til sanger i rolig tempo og ikke taktfast rytme.¹⁵ På møtene ble Hauges salmebok brukt helt til omkring 1930, da Sangboken Syng for Herren kom. I kirken var Hauges salmebok i bruk til 1921 (1922), da den ble skifta ut med Landstads salmebok etter en veldig debatt. De gamle ville ha Hauges salmebok.¹⁶ Det er velkjent også i Søgne at nye sangbøker og salmebøker, nye oversettelser (f.eks. av Fader Vår) kommer senere i bruk på møter enn i kirken gudstjeneste. Lengst holder det gamle seg i privat bruk.

Omkring 1880 og slutten av 1890-åra gikk sterke vekkelser over Sørlandet. Vekkelser satte også merke etter seg i Søgne. Med denne vekkelser fulgte en sterk nyevangelisk kristendomsforståelse. Vi vet at nyevangelismen flere plasser kom i konflikt med de gamle pietistiske kristne fordi den medførte en mer glad og utadvendt kristendomsform og et nytt adferdsmønster.¹⁷ Mange eldre kristne mente vekkelser var overfladisk i forhold til en mer innadvendt kristendom der omvendelsen skjedde mer gradvis og den kristne mer levde i anfekteiser, daglig anger og omvendelse. Lekfolket i Søgne mener at den lyse, glade evangeliske kristendommen har stått sterkt der så langt tilbake de kjenner til. Mange under-

Her-re Je-sus gi meg nå-de,
At jeg dag en gang får sku-se,
Kraft og mot å van-dre så,
Og med bru-de-le-der på,
Da er all min nød til en-de
Og min gråt til gla-de vendt.
Takk o Je-sus for din nå-de,
som du har til jor-den sandt.

Denne melodien fra Øyslebø nord for Søgne er et eksempel på eldre folkelig sangtradisjon. (Avskrift av noteoppteignelse gjort av Bjarne Sløgedal omkring 1950.)

streker den sterke kontakten over sjøen til Amerika og England. Mye taler for at det med veknelsen i 1880- og 90- åra ble åpna mer for impulser derfra enn fra det europeiske kontinent via Danmark.

Et ledd i en mer utadretta holdning blant de kristne lekfolk er Basarene. De er velkjente i Søgne i vårt århundre, men har røtter tilbake til 1800- tallet. Basarer til inntekt for virksomheten ved Salem tok til 1882. Inntektene gikk til sosialt arbeid, til oppbygging av forsamlingshall o.l. På basarene var det mye sang og musikk. Her kunne også sang- og musikkgrupper fra mer verdslige miljø delta, ofte bestilt fra Kristiansand eller andre områder utenfor Søgne. Det kunne bl. a. være både kor, musikklag med gitar, zithar, fiolin og banjo, solosang med orgel til, klassiske stykker for fiolin og hornmusikk. Basarene representerte en egen kultur i det religiøse landskapet. En karakterisert dem som "vinduut mot den farlige verden". Det gjaldt å skaffe god underholdning for å samle folk og få inn penger. På vanlige møter tenkte man ikke utadretta på den måten, der var det mye mer strengt med hva slags sang og musikk som ble brukt. Mange husker basarene og all den fine sangen og musikken der.

Sangkor og musikkor.

Den mer organiserte sangvirksomheten blant det kristne lekfolket i Søgne har vært omfattende gjennom hel vårt århundre. De utallige kor og musikklag, musikkor som det heter i Søgne, vitner om det. Denne virksomheten har foregått innen Menighetsforeningens ramme.

Første gang vi hører om sangkor er i 1880, i forbindelse med De unges Forening. Etter at Søgne Kristelige ungdomsforening ble grunnlagt i 1909, har det vært mye korvirksomhet her. Ungdomsforeningen har stått bak mange viktige tiltak i bygda, både på det kristelige og

kulturelle området²⁰. Denne foreningen må ha vært den viktigste innen Menighetsforeningen, ja det sies at den var like viktig som kirken selv. Flere av kora er blitt drevet av kirkens organister, men også mange lekfolk har vært med på å starte og drive kor.²¹ Til vanlig har kora sunget både på bedehuset²² og i kirken, og ellens på ekstra arrangementer og turneer. Enkelte kor har vært så store at de har hatt problemer med å få plass på bedehuset.

Sangrepertoaret har vært både mer krevende korarrangementer og enkle evangeliske sanger. Benevnelsen "evangeliske sanger" er mye brukt av lekfolk i Søgne, både om sangen i kora og i musikkora. Det ligger nær å sette den benevnelsen sammen med "evangelisk kristendom" som også er mye brukt. Det må være en forbindelse mellom sangen og den rådende kristendomsforståelse. Ei bok som ble mye brukt i kor framover begynnelsen av 1900- tallet heter "Evangelii Korsange. En samling av sange og Davids salmer for blandet kor og mannskor. Utgitt av Den norske danske evangeliske frikirkeforening av Nord-Amerika. Minneapolis, Minnesota 1922." I forordet heter det at dette er "helt igjennom evangeliske sange."²³ Den evangeliske sangen og kristendommen har forbindelser til Amerika, og også England. Det finnes flere eksempler på det. Blant befolkningen i Søgne er det også mange som har vært i Amerika, og mange har utvandret dit.

Musikkor-tradisjonen har stått sterkt i Søgne. Musikkora representerer en annen stil enn den firstemige korsangen uten instrumentledsagelse. Denne tradisjonen er noe yngre enn korsangen i Søgne, og kom for alvor igang først omkring 1920. En som hadde vært i Amerika starta et musikkor tidlig på 1900-tallet. Han spilte gitar, og fikk med seg 4 - 5 andre med gitar. Han skal ha vært blant de første som spilte gitar i Søgne, han spilte bl. a. på søndagsskolen. Ved siden av

gitar hadde musikkoret med fiolin (eller fele), harpeleik og mandolin. Også sag og banjo har vært brukt i musikkor. Både menn og kvinner i ulike aldre var med, også noen uten instrument. De sang enstemt, men satte ofte til improviserte 2-stemmer enten under eller over melodistemmen. Sangene måtte passe til rytmisk besifringsspill på instrumentene, 3/4-takt var mye brukt. Mange av sangene hadde refreng. I de håndskrevne sangbøkene til musikkora finnes mang sanger som er kjent fra slik sangvirksomhet andre plasser. Et eksempel fra sangrepertoaret i et musikkor finnes nedenfor. Sangen er skrevet opp etter Åsta Møll og Lovise Rasmussen, Søgne, 19.mars 1983. Det er vanlig å improvisere en 2.stemme, selv om det ikke er tatt med i denne oppskrifta. Sangen ledsages av besifringsspill på gitar.

Vis meg vei - en kjæ - re Fel - ser til å
me - re lig - ne deg, så ditt re - ne skjøn - ne
Gil - led og - så se - es kan i meg . Du som
all min svak - het kjøn - ner, du som mi - ne sagn - der
bar. Du den be - te i - blant ven - ner, trygg - het
blott hos deg jeg har.

VERS 2: Vis meg veien kjære Frelser
til en tro så sterk og klar
at jeg midt i tidens mørke
ser din klarhet underbar.
(refr.:du som all ----)

VERS 3: Hjelp meg leve til din ære
i en ren og plettfri skrud,
så min vilje helt må være,
undergivet dine bud.
(refr.)

Musikkora er brukt på bedehuset, men har også del-
tatt i kirken på kveidsarrangement der. I den første
tida (fra 1920 og utover) kom de også sammen privat og
spilte hjemme hos hverandre. De hadde både en funksjon
utad i lekfolkets samlinger og funksjon som vennsamvær.
De likte godt å komme samme for å spille og syng hjemme
hos hverandre. I den første tida, fram til bortimot
2. verdenskrig, var det viktig at den som var med i
kristen virksomhet skulle mene noe med det, det skulle
være et vitnespyrd. Den som var med i ei sanggruppe
måtte stå inne for det han sang og ha et personlig for-
hold til det.

Under den sterke veknelsen i begynnelsen av 1930-
åra kom mange unge med blant de kristne. Den store in-
teressen blant de unge har holdt seg i åra framover.
Veknelsen bragte nye tendenser med seg. De unge ville
ha mer frisk og glad sang enn den tradisjonelle sangen
på bedehuset. Høsten 1933 ble det starta yngresforening
der et stort antall ungdommer fra hele Søgne var med.
Yngres begynte eget musikkor for de unge. Musikkoret
ble samlingssted for ungdommen i flere tiår framover.
Musikkorets viktigste oppgave var å engasjere de unge
til å være med i det kristne fellesskapet. Ungdommen
ble interessert i den friske, rytmiske sangstilen i
musikkoret, og likte seg bedre der enn i andre sammen-
henger der det ikke var slik sang. Alle som ville kunne

bli med i musikkoret, både kristne og ikke-kristne. Dette var nytt i forhold til tidligere. Bestemte musikalske kvalifikasjoner var heller ingen forutsetning for å kunne bli med. Det at alle skulle få være med var viktigere enn musikalsk kvalitet. Musikkoret i Yngresang de tradisjonelle sangene fra musikkora i eldre tid, men tok også opp nye sanger. Sangene ble øvd inn med to eller tre stemmer, ikke improviserte stemmer som i musikkora for voksne. Gitarer, fele, mandolin, senere trekkspill, piano og elektrisk orgel ble brukt til sangen.

Det fortelles om musikkora under krigen 1940-45, at de var veldig populære i ei mørk okkupasjonstid. Musikkoret var med på samlinger i kirken og spilte og sang framme i kirkekoret. Da hendte det at også orgelisten var med sammen med dem på orgelet. Kirken og prestene har vært positive til musikkor-virksomheten. Det var aldri nødvendig å spørre om lov til å stå framme i koret og spille, musikkoret bare gjorde det uten videre. Reaksjoner på den friske og rytmiske musikkorstilen kunne nok komme fram blant eldre folk, men de var ikke negative til virksomheten. Det var helst folk fra andre områder enn Søgne som reagerte på det rytmiske og friske. Kor og musikkor som representerer ulike sangstiler kan delta på like fot både på bedehuset og i kirken.

Musikkora har også inspirert til sang og musikkaktivitet hjemme, både blant kristne og ikke-kristne. Musillivet står generelt sett sterkt i Søgne, og det er den kristne sangtradisjonen som har hatt den største tilslutningen i bygdå. Ved siden av musikkoret i yngresang hadde ca. 90 medlemmer på det meste, har det vært flere andre musikkor for voksne. Et musikkor (ca 1950-62) spilte sag, trekkspill og gitar til sangen. Et annet (ca 1971-82) sang 4-stemt til trekkspill, piano og mandolin. Et populært musikkor på 1950-tallet (og også senere) var "Søgneguttane", med to trekkspill, gitar og sang.

Den tradisjonelle musikkorstilen holdt seg lenge i Søgne, selv om nyere instrumenter som elektrisk gitar kom inn etter hvert.

Sangen nedenfor er skrevet ned etter kassettopptak med yngreskoret i Søgne på 1960-70-tallet, (Søgnå Y.A.Kor). De synger overstemme ved siden av melodistemmen, og har med piano og rytmeakkompagnement. Sangen er frisk og engasjert i moderat tempo.

Du li - den - de, lang - tan - de, ap - kan - de venn. Du
 har ik - ke fred i hjer - te. Det
 fin - nes et ord som kan hjel - pe deg sann, som
 fo - rer til livs - gla - den her. Det er
 or - det om kor - set du ten - ger min venn. Ja
 or - det om kor - set i - gjen. Et
 ord fra de lap - par som ta - lar din sak, det er
 or - det du ten - ger i dag.

V.2:Du søker å slukke din brennende tørst
i verdens de sprukne brønner
men hører du ikke den kjærlige røst
som vil gi deg lindring og trøst
(refr.)

V.3:Og ordet om korset har kraft og i dag
å rense et syndig hjerte
Og Jesus deg elsker om du enn er svak
i himlen han taler din sak.
(refr.)

Det eneste musikkoret som er i vanlig drift i dag er Langenes musikkor, ved kysten øst for Høllen sentrum. Av kristen sangvirksomhet i dag må først og fremst nevnes barnekora. Lunde søndagskoles barnekor, starta 1973, og Høllen jentekor. Begge kora har mange barn med, foreldrene er interesserte i å få barna med der. Korøvelsene begynner vanligvis med sang og andakt. Til sangen i koret brukes pianoakkompagnement og enkle rytmeinstrumenter (Orff-instrumenter). Kora synger bl. a. på gudstjenester i kirken og på møter på merighetshuset. I kora legges det vekt på at barna skal ha et godt miljø å være i. Sangstilen i barnekora er frisk og glad og minner om samme sangglede som er typisk for musikkora.

Koraktiviteten blant ungdommen er i dag større enn noen gang, det finnes tre store kor. Som i musikkora har også sangkora som oppgave å samle opp ungdommen og få den med i det kristne fellesskapet. Sangstilen her er en annen enn i musikkora, mer inspirert av afroamerikanske rytmer, men ikke rock.

Lekfolket og den frilyndte ungdomslagsrørsla.

Ungdomslagsbevegelsen har hatt godt fotfeste i Søgne. I lagsprogrammet for Søgne Frilyndte ungdomslag (1895) står bl. a. at "Formålet for laget er at virke til Ungdommens almenmenneskelige Udvikling på kristelig Grund".²⁴ Samtidig som det også har vært et visst samarbeid mellom kristne lekfolk i bygda og ungdomslagsrørsla har det også vært sterke konflikter. Tradisjonelt sett står de for to ulike kristendomssyn, og lekfolket er lite preget av det grundtvigianske i ungdomslagsrørsla. Selv ikke folkehøgskolen i Søgne (1918) har hatt særlig innvirkning på tradisjonene blant de lekmannskristne. I alle fall på det religiøse området er ikke ungdomslagsbevegelsen representativ for det typisk folkelige. Også sangtradisjonene er forskjellig, både i syngemåte og valg av sanger. Lekfolkets lyse og glade evangeliske kristendomssyn bygger på andre religiøse forestillinger enn det lyse og glade i det grundtvigianske kristendomssyn.

Avsluttende bemerkninger.

Undersøkelsen har vist at sang og musikkvirksomheten blant lekfolket i Søgne er stor. Impulsene utenfra har kommet flere veier. Selv om vi vet lite om folkelig sang før vårt århundre, viser utviklinga på 1900-tallet en sterk og selvstendig folkelig tradisjon. Sangen har fått impulser ikke bare gjennom kirken, men gjennom folks direkte forbindelse med omverdenen og utlandet, spesielt Amerika og England. Den organiserte sangvirksomheten har vært sterkt knytta til den kristne virksomheten forøvrig. Det synes å være et sammenheng mellom det lyse glade evangeliske kristendomssynet og sangstil og sangprekssis. Sangen er sentral i en tiltagerde evangeliseringsstanke, spesielt etter 1930. Repertoar og

sangstil påvirkes i en viss grad av tanken på å vinne de unge, men samtidig holder sangstil og repertoar seg stabilt. Vekkelser kan føre med seg nye tendenser i holdninger og praksis, og vekkelser resulterer som oftest i økende sangaktivitet.

Samarbeidet mellom kirken og lekfolket har vært godt, og kirken har i alle fall i vårt århundre vært åpen for lekfolks sang og musikktradisjon. Forholdet mellom lekfolket og ungdomslagsrørsla viser at det i dette tilfelle er sammenheng mellom sangtradisjon og kristendomsforståelse.

Skille mellom generasjonene er større i dag enn tidligere. De ulike aldersgruppene er delt opp i barn, unge, voksne og gamle. Aldersgruppene gikk mer over i hverandre tidligere. Noe av årsaken til det kan være at tilslutningen til de ulike sanggruppene er så stor at oppdeling er nødvendig.

Denne undersøkelsen har konsentrert seg mest om den organiserte sangvirksomheten. En undersøkelse av sangen utenom kor og musikkor kunne også ha bragt inn viktig materiale. Mye av det som er tatt opp her bør bearbejdes mer og nytt materiale samles inn. Det er derfor tidlig å trekke endelige konklusjoner alt nå.

NOTER.

- 1) Anders Gustavson: De frie venner. En vakkelseerelse som lokal minoritetskultur. Kattégat-Skagerrak-prosjektet, meddelelser nr. 1 1982. Lund 1983. s. 112 ff.
- 2) Hans Try, Kattégat-Skagerrak-prosjektet, meddelelser nr. 1 1982, s. 143: Hovedtyngden av dette (det frivillige og lekmandsdominerte kristelige arbeidet i bygd) foregår innen statskirkens rammer, og de fleste vekkelser gjennomføres gjennom årene har også funnet sted innen denne rammen, i mer eller mindre intimt samarbeid med prest, menighetsforening o.s.v.

- 3) a) Bjørn Slettan: Vaagn op du som sover, stat op fra de døde, Vekkelser vind i et samfunn i omforming. Kattégat-Skagerrak-regionens kulturutvikling under 1800-tallet, bidrag til Symposiet i Lillestrand 18.-21. aug. 1982, red. Peter Ludvigsen, s. 71 - 74.
b) Søgne hovedkirke 1861-1961. Festskrift ved 100-årsjubileet. Red. O. Gaustad, S. Berntsen, L. Repstad, s. 22-28: Streif fra lekmannsarbeidet i Søgne det siste hundreår: "Den sterke hauglanske vekkelser som gikk over landet vårt i 50-årene, satte også merker i Søgne. Alt i 1851 begynte sokneprest Hansen å holde misjonsmøter, og 17. april 1854 ble det stiftet en misjonsforening tilsluttet Det Norske Misjonsselskap." Denne misjonsforeningen var forløper til Menighetsforeningen.
c) Søgne Menighetsforening 1873-1973, av Laurits Repstad.
d) Kattégat-Skagerrak-prosjektet, meddelelser nr. 1 1982.
4) Ingrid Gjertsen: Sangtradisjonen blant lekfolket i Luster. Hovedoppgave ved Inst. for musikkvi. univ. Oslo, 1978 s. 34: "Haugebevegelsen og lekmannsbevegelsen siden har hatt stor betydning for den religiøse folkesangen og dens utbredelse. At sterke religiøse strømninger har ført til rik blomstring innen de religiøse folketonene er velkjent. Folkelige former for religiøs sang har ofte hatt bedre levemuligheter i den religiøse praksis utenfor kirken enn i selve kirkenes gudstjeneste."
5) Statsarkivet Kristiansand. Dep. nr. 647.
6) Ingrid Gjertsen: Folkemusikk og kunstmusikk i religiøse miljøer. Syn og Segn 1981 hefte 4.
7) Kopibok nr. 44 A.I. for Kristiansand bispearkiv 1856-1858, 21, okt. 1857. Statsarkiver Kristiansand.
8) M.B. Landstad, brev til Kirkedepartementet 1855, oppmoder om "Hønsyn til hvorledes Melodierne er opbevarede hos vore afsondrede Landsmenigheder og hvilken Afrunding (Modifikasjon) Folkets eiendommelige Musik sands maatte have givet dem. En Skjøn som kjender vil formentlig her finde brugbare Motiver, og vil gjøre vel i at benytte dem. Man maa jo ønske, at også Melodierne skulle tiltale Folkets Hjærter og ikke for dem klinge alt for fremmede." Brevsamling nr. 474, Håndskriftsamlingen Universitetsbiblioteket Oslo.
9) Peter Lunde: Skulen og lærarane i Søgne prestegjeld fram til 1860. Utgjeve av Agder Historielag 1917.
10) Skulen og lærarane i Søgne, s. 40.
11) " " " s. 50-51.
12) Per A. Leland: Søgne Lærerskole 1866-79, Historisk bakgrunn, organisasjon og virksomhet. Oslo 1969.
13) Johan Theodor Storaker, styrer ved lærerskolen 1866-72, er bl.a. kjent som folkeninnesamler. Han var evne-

- rik og deltok i det meste av det som skjedde i bygda. Kattegat-Skagerak-prosjektet meddelelser nr.1 1982, s. 15. Se også 12).
- 14) Søgne Menighetsforening 1873-1973, av Laurits Repstad.
- 15) Intervju i Søgne, mars 1983. Det fortelles også om forsangere, at en bestemt person som var god til å synge stemte opp (begannte sangen) på møter, i begravelse o.s.v.
- 16) Andreas Hauge: Psalmebøker for Kirke og Hus, 1863. Mange ville ha denne salmeboka istedet for Landstads salmebok (1869) fordi Hauges var mer konservativ i salmevalg, flere av de gamle salmene var med og salmene hadde flere vers enn i Landstad. 1873 ble Hauges salmebok autorisert til bruk i de menigheter som ønsket det.
- 17) Andreas Ropeid, forelesning Univ. Bergen 26.-4.-1983.
" : Kirke, bedehus og lokal kristelig organisasjon. I ftt og heim 1973.
- 18) Salem ble overtatt av menighetsforeningen 1880. Der ble det m.a. drevet barnehjem og fattigpleie, forsamlingshall ble bygd der 1882.
- 19) Søgne menighetsforening 1873-1973, s. 9.
- 20) Søgne kristelige ungdomsforening 1909- 1959, s. 9.
- 21) Normann Grindland i Høllen er en av lekfolka i Søgne som har drevet flere kor.
- 22) Betania i Høllen bygd 1910, Menighetshuset på Lunde bygd 1920.
- 23) Boka eies av Normann Grindland, Høllen.
- 24) Vest-agder Ungdomslag 1893-1968, ved Gunnar Lands, s. 15.