«Mitt skip er lastet med...»

Skipperer fra Nedenes i norsk sjøfartshandel 1782-1786

Nora Rodin

Masteroppgave i historie

Institutt for arkeologi, konservering og historie

UNIVERSITETET I OSLO

Våren, 2016

«Mitt skip er lastet med...»

Skipperne fra Nedenes i norsk sjøfartshandel 1782-1786

Nora Rodin

Masteroppgave i historie

Institutt for arkeologi, konservering og historie

UNIVERSITETET I OSLO

Våren, 2016

© Nora Rodin

År: 2016

Tittel: «Mitt skip er lastet med...»
Skippere fra Nedenes i norsk sjøfartshandel 1782-1786

Forfatter: Nora Rodin

<http://www.duo.uio.no>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

Forord

Arbeidet med masteroppgaven har vært svært givende og lærerikt og det er med blandede følelser jeg nå setter siste punktum. Jeg vil rette en stor takk til Hilde Sandvik for god veiledning og oppmuntring underveis i arbeidet. Takk for faglige innspill, litteraturtips og for at du i det hele tatt satte meg på sporet av å skrive akkurat denne oppgaven.

Takk til Sophie Rodin for korrekturlesning. Takk til Ragnhild Hutchison og Amund Pedersen for faglige innspill, kapittellesing og litteraturtips. En takk går også til de ansatte på Riksarkivet for å ha hentet tralle på tralle med tollprotokoller fra magasinet. Takk til Gunnar Molden og Gustav Sætra for litteraturtips, og til Aust-Agder museum og arkiv og Norsk Folkemuseum for økonomisk støtte.

Asker, 9. mai 2016

Innholdsfortegnelse

Innledning	1
Avgrensning	2
Teori	5
Tidligere forskning	7
Kilder	11
Metode	13
Oppgavens struktur	18
De politiske forutsetningene for Danmark-Norges handel og sjøfart på 1700-tallet	19
Utenrikspolitiske forhold	19
Merkantilisme	21
Kolonier, handelskompanier og monopoler	22
Tollovgivningen	24
Norske forhold	26
Oppsummering	29
Nedenes og sjøfarten- Skippere fra Nedenes 1782-1786	30
Arendal og Risør	31
Nedenesprivilegiene og liggedagsordningen	32
Nedenes flåte	34
Skipperne fra Nedenes 1782-1786	35
En tredelt skippergruppe	36
De som ikke passer inn i en kategori	38
Konklusjon	39
Langs norskekysten med jernmalm -Innenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786	40
Jernverk og jernmalm	40
Jernmalmtransporten	42
Jernmalmtransporten fra Arendal 1786	43
Jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786	44
Sesong og aktivitet	45
Destinasjoner og last	47
Hvem var jernmalmskipperne?	50
En inntektsbringende binæring?	51
Konklusjon	54
Norsk småtømmer i bytte mot dansk korn og flesk- Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786	56
Et gjensidig forsyningsbehov	56
Nedenesprivilegiene og liggedagsordningen	57

Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786.	59
Destinasjoner	61
Utførselen fra Norge.....	64
Innførselen til Norge	66
Nedenesskippernes deltagelse i skutefarten mellom Danmark og Nedenes	69
Konklusjon	70
Med trelast til Europa- Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786	72
Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786.....	73
Aktivitet og sesong.....	75
Destinasjoner	77
Nedenesskipperne i utenlandsfarten fra det sønnafjelske Norge.	81
Last på reiser fra Norge til utlandet.....	82
Last på reiser fra utlandet til Norge.....	86
Ansvar og lønn	90
Konklusjon	92
Arbeidsdeling og sosial mobilitet	94
Tre typer sjøfart.....	94
Sosial og økonomiske hinder for rekruttering og mobilitet	96
Mobilitet mellom gruppene	98
Konklusjon	100
Nedenesskipperens funksjon i sjøfart, økonomi og næringsliv	101
Nedenesskipperens funksjon i norsk sjøfart	102
Arbeidsdeling	105
Sjøfartens funksjon i skippernes økonomi	106
Nedenesskipperens sjøfarts funksjon i Nedenes økonomi og næringsliv	108
Nedenesskipperens sjøfarts funksjon i den dansk-norske økonomien	109
Konklusjon	111
Kilder og litteratur	112
Vedlegg	118

Tabeller, figurer og kart

Tabell 3.1. Norsk flåte 1786.	35
Tabell 3.2. Nedenes flåte 1786.	35
Tabell 3.3: Geografisk fordeling på reisene gjort av skipper fra Nedenes i årene 1782-1786.	36
Tabell 3.4. Skipper fra Nedenes 1782-1786, fordelt på kategori.	37
Kart 4.1. De viktigste jerngruveområdene på Arendalsfeltet.	41
Kart 4.2. Kart over jernverk som fikk malm fra Arendalsfeltet.	42
Tabell 4.1. Jernmalmtransport fra Arendal i 1786. (For spesifisering se vedlegg 4.2)	43
Tabell 4.2. Oversikt over aktive jernmalmskipper fra Nedenes 1782-1786.	45
Tabell 4.3: Antall aktive jernmalmskipper fra Nedenes, per år.	45
Diagram 4.1. Jernmalmskipper fra Nedenes 1782-1786. Reiser fordelt på måneder.	46
Tabell 4.4. Jernmalmskipper fra Nedenes 1782-1786. Geografisk fordeling av reiser.	47
Tabell 4.5. Reiser ut fra Arendal gjennomført av jernmalmskipper fra Nedenes fra 1782-1786. Distanse og last.	47
Tabell 4.6. Reiser mellom havner utenfor Nedenes, ført av jernmalmskipper fra Nedenes 1782-1786. Distanse og last.	48
Tabell 4.7: Reiser inn til Arendal ført av jernmalmskipper fra Nedenes 1782-1786. Distanse og last.	49
Tabell 5.1: Aktive danmarksskipper fra Nedenes i årene 1782-1786.	59
Tabell 5.2: Antall danmarksskipper fra Nedenes og antall reiser, per år.	59
Diagram 5.1: Danmarks-skipper fra Nedenes 1782- 1786. Reiser fordelt på måneder.	60
Tabell 5.3: Oversikt over størrelsen på skipene ført av danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786.	60
Tabell 5.4: Danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786. Geografisk fordeling av reiser.	61
Tabell 5.5. Danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786. Reiser mellom Nedenes og Danmark.	62
Kart 5.1: De danske havnene danmarksskipperne fra Nedenes har vært inno i årene 1782-1786.	63
Diagram 5.2: Prosentvis fordeling over hvilke danske havner danmarksskipperne fra Nedenes har seilt til i årene 1782-1786.	64
Tabell 5.6. Last på reiser fra Norge til Danmark ført av danmarksskipper fra Nedenes i årene 1782-1786.	64
Tabell 5.6. Last på returreiser fra Danmark til Norge ført av danmarksskipper fra Nedenes i årene 1782-1786. (For spesifisering, se vedlegg 5.5)	66
Tabell 5.7: Skipsanløp fra Danmark til Arendal 1782, 1784 og 1786.	69
Tabell 5.8: Skipsanløp fra Danmark til Risør 1782, 1784 og 1786.	70
Tabell 5.9: Skipsanløp fra Danmark til Risør 1782, 1784 og 1786.	70
Kart 6.1. Europa på 1700-tallet.	72
Diagram 6.1. Hjemsted og borgerskap. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.	74
Tabell 6.1. Aktive utenlandsskipper fra Nedenes i årene 1782-1786.	75
Tabell 6.2. Antall utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786 og antall reiser, per år.	75

Diagram 6.2. Reiser fordelt på måneder. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.....	76
Tabell 6.3. Størrelsen på skipene ført av utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.	77
Tabell 6.4. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782- 1786. Geografisk fordeling av reiser. (For spesifiseringer se vedlegg 6.2, 6.3 og 6.4).....	78
Diagram 6.3. Reiser fordelt på norske havner. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786. (For spesifisering se vedlegg 6.2, 6.3 og 6.4).....	78
Diagram 6.4. Reiser mellom Norge og utlandet, fordelt på nåtidens land. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786. (For spesifisering se vedlegg 6,2 og 6.3).	79
Tabell 6.5. Skipsavganger fra det sønnafjelske Norge til utlandet 1786. Fordelt på skippernes hjemsted. (For spesifisering, se vedlegg 6.5).....	82
Tabell 6.6. Last på reiser fra Norge til utlandet. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786. (For spesifisering se tabeller i vedlegg 6.6).....	83
Tabell 6.7. Last på reiser fra utlandet til Norge. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786. (For spesifisering se vedlegg 6.5).....	87
Tabell 6.8. Importbestemmelser på fremmedkorn til den sønnafjelske Norge 1782-1786.	88
Vedlegg 2.1: Hovedtrekkene i den dansk-norske tollovgivningen mellom 1730-1786.	118
Vedlegg 2.2: Importforbud i tollforordningen fra 1762 som gjaldt Norge.....	119
Vedlegg 3.1: Skipper som både har seilt mellom norske havner og til Danmark.....	120
Vedlegg 3.2: Nedenesskipper som både har seilt til Danmark og til Utlandet.	120
Vedlegg 4.1: De norske jernverkene i perioden 1782-1786 og hvor de fikk malm fra. Opplysninger hentet fra Bredsdorffs rapport fra 1784.....	121
Vedlegg 4.2: Jernmalmtransport fra Arendal i 1786.	121
Vedlegg 4.3. Navn på innenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.	122
Vedlegg 5.1. Navn på danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786.....	122
Vedlegg 5.2: Danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786. Reiser mellom andre norske havner og Danmark....	123
Vedlegg 5.3: Danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786. Reiser mellom norske havner.....	123
Vedlegg 5.4: Last på reiser mellom norske havner. Danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786.....	124
Vedlegg 5.5: Innførte varer på danmarksskipperne fra Nedenes reiser 1782-1786. Spesifisering til diagram 5.4.	124
Vedlegg 6.1. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.....	125
Vedlegg 6.2: Utenlandsskipper fra Nedenes 1782- 1786. Reiser fra Norge til utlandet.....	126
Vedlegg 6.3: Utenlandsskipper fra Nedenes 1782- 1786. Reiser fra utlandet til Norge.....	127
Vedlegg 6.4. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782- 1786. Reiser mellom havner i Norge.	127
Vedlegg 6.5. Reiser mellom det sønnafjelske Norge og utlandet 1786, fordelt på skippernes hjemsted.....	128
Vedlegg 6.6. Last på reiser fra Norge til utlandet, utført av utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.....	128
Vedlegg 6.7. Last på reiser fra utlandet til Norge, ført av utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.....	131
Vedlegg 6.8. Spesifisering av importen. Utenlandsskipperne fra Nedenes last på reiser fra utlandet til Norge, ikke fullstendig liste.	133

Kapittel 1

Innledning

På slutten av 1700-tallet var Nedenes det største sjøfartsdistriktet i Norge, med en betydelig sjøfart både innenlands, innenriks og utenriks.¹ Nedenes var rikt på tømmer, som både ble eksportert til Danmark og utlandet og brukt til skipsbygging. Trelasteksporten og den store flåten la grunnlaget for stor sjøfart til utlandet, med varer både fra eget distrikt og fra de andre trelastbyene på Østlandet. Videre hadde allmuen i Nedenes handelsprivilegier som ga dem rett til å seile til Danmark for å drive egen handel. Dette bidro til en betydelig trafikk over Skagerrak. Nedenes hadde også rikelig med jernmalm som var ettertraktet ved jernverkene på Østlandet. Transporten av malm fra gruvene til jernverkene la grunnlaget for innenlands sjøfart fra distriktet.

I denne masteroppgaven vil jeg se nærmere på skipperne fra Nedenes og deres deltagelse i norsk sjøfartshandel i årene 1782-1786. Ved å redegjøre for hvor skipperne seilte, hvilke varer som ble fraktet og hvordan logistikken rundt sjøfartsreisene var organisert, vil jeg vise at det fantes en klar arbeidsdeling blant nedenesskipperne i perioden, der skipperne enten var spesialisert innenfor innenlandsfarten, danmarksfarten eller utenlandsfarten. De ulike sjøfartsgrenene har hatt ulike funksjoner både i skippernes økonomi, i Nedenes økonomi og næringsliv og i den dansk-norske økonomien.

Ved å bruke norske tollprotokoller fra alle de norske tollstedene til å studere reisene til alle skipperne fra Nedenes i de utvalgte årene, vil jeg forsøke å svare på følgende hovedproblemstilling:

- Hvilken funksjon har skipperne fra Nedenes hatt i sjøfart, økonomi og næringsliv i årene 1782-1786?

Underproblemstillinger som følge av dette vil være:

- På hvilke måter har skipperne fra Nedenes deltatt i den norske sjøfarten?

¹ Aanby, Anne Tone. «Pustnes» I *Aust-Agder-Arv 2010*. Årbok for Aust-Agder kulturhistoriske senter 2010, 176

- Hvilken funksjon har sjøfarten hatt i skippernes økonomi?
- Hvilken funksjon har nederesskippernes sjøfart hatt for økonomi og næringsliv i Nedenes?
- Hvilken funksjon har nederesskipperens sjøfart hatt i den dansk-norske økonomien?

Avgrensning

Tematisk

Tematisk er oppgaven begrenset til å gjelde skippernes sjøfart og de økonomiske og sosiale strukturene skipperne var en del av. Skipperen var personen med øverste kommando ombord på skipet og det var han som var ansvarlig for skip, last og mannskap mens skipet var til sjøs. Ofte eide han en eller flere parter i skipet og noen ganger var det skipperne selv som bestemte hvor skipet skulle seile og hvilke varer det skulle frakte. Det vanligste var imidlertid at skipperen seilte på oppdrag for redere eller befraktere.² I en studie av den norske sjøfartshandelen kunne det derfor vært like relevant å studere de som eide skipene eller varene.

Mitt valg av skipperne som analyseenhet tar utgangspunkt i kildematerialet jeg har valgt. I de norske tollprotokollene er de sjøveise reisene inn og ut av landet registrert på skipperne som førte skipene. Det er kun sporadiske opplysninger om redere og befraktere og det hadde derfor ikke vært mulig å følge skipene, varene eller eierne av disse på samme måte. Ved å velge skipperne som analyseenhet har det vært mulig å kartlegge seilingsruter og varestrømmer, samt andre strukturer og tendenser i sjøfarten. Selv om jeg har undersøkt både hvilke skip skipperne seilte og hvilke varer de har fraktet er det ikke disse som er hovedfokuset for analysen. Jeg har heller ikke studert mengden varer de ulike skipperne fraktet, kun hvor mange ganger de ulike varetypene ble transportert.

Geografisk

Geografisk er oppgaven begrenset til Nedenes. Slik det er brukt i denne oppgaven, tilsvarer dette Nedenes fogderi som utgjorde kystdistriktet i Nedenes amt. Nedenes amt tilsvarer

² Vigeland Nils P. *Norge på havet*, bind 1. Oslo: Nasjonalforlaget, 1953, 334

dagens Aust-Agder.³ Det geografiske området Nedenes fogderi dekket, var frem til 1662 Nedenes len. Selv om man hadde gått bort fra lensinndelingen, fortsatte man å kalle området Nedenes len i lang tid og det er denne betegnelsen som brukes i tollprotokollene.

For å få et riktig helhetsinntrykk av sjøfartshandelen i perioden var det nødvendig og studere skipperne som var hjemmehørende både i og utenfor kjøpstedene. Mange av skipperne, særlig de som seilte innenlands og til Danmark, står oppført som hjemmehørende i Nedenes len uten at det er spesifisert hvor i distriktet de bodde. Hadde jeg valgt å kun studere skipperne hjemmehørende i Arendal eller Risør ville jeg dermed fått et skjevt bilde av sjøfartshandelen, der andelen skipperne som seilte i utenlandsfart hadde vært langt høyere enn det som faktisk var tilfelle.

Tidsmessig

Oppgaven er avgrenset til årene 1782-1786. Disse årene inngår i det som har blitt betegnet som gylne år for norsk sjøfart på slutten av 1700-tallet, frem til krigsutbruddet i 1807.⁴ Under Den amerikanske uavhengighetskrigen i årene 1778-1783 var de store sjøfartsnasjonene som England, Holland, Frankrike og Spania i krig, mens Danmark-Norge holdt seg nøytrale. Både tap av skip i krigføringen og behovet for nøytrale handelsskip, la forholdene til rette for dansk-norsk sjøfart i Europa og vekst i den norske flåten. I løpet av de tre siste årene av krigen ble det bygget 55 nye skip, bare i Arendal tolldistrikt.⁵

Selv om det i den valgte perioden var gode år for skipsfarten, var det vanskeligere år på andre felt. Med unntak av 1783, var det i hele perioden uår for det sønnafjelske jordbruket. Dårlige avlinger fikk også konsekvenser for husdyrholdet og mange dyr døde som følge av mangel på fôr.⁶ Også ellers i Europa var 1780-tallet et dårlig tiår for jordbruket.⁷

³ Agerholt, Johan. *Nedenes len i det 17de hundreaaret*. Arendal: Aust Agder historielag, 1926, 11

⁴ Tank, Roar. «Arendal under enevældet 1600-1814». *Arendal fra fortid til nutid. Utgitt ved byens 200-aars jubileum som kjøpstad 7.mai 1923*. Kristiania: Gyldendalske Bokhandel, 1923, 341

⁵ Aanby, «Pustnes», 177

⁶ Sætra, Gunnar Grunde. *Embetsmann, bonde, borger. Konflikten mellom trelasthandlere i Arendal og bøndene i opplandet 1782-1795*. Hovedfagsoppgave i historie. Universitetet i Bergen, 1980, 21

⁷ Herstad, John. *I helstatens grep. Kornmonopolet 1735-88*. Riksarkivarens skriftserie 8. Oslo: Tano Aschehoug, 2000, 179

Den dansk-norske statens politikk i perioden karakteriseres av økonomiske tiltak som la strenge føringer for rikets handel og næringsliv. Kornmonopolet begrenset det sønnafjelske Norges import av korn til Danmark og tollforordningen fra 1768 inneholdt en rekke importforbud og andre tollreguleringer. All handel var i utgangspunktet forbeholdt borgerskapet i kjøpstedene og sammen med korn og matmangel førte dette til en rekke konflikter mellom bønder og borgere i perioden, med Lofthus-opprøret i 1786 som det mest kjente.

Utgangspunktet for at det er denne perioden som er valgt, har å gjøre med tilgjengeligheten på kilder. Da arbeidet med masteroppgaven startet var tollprotokollene for året 1786 digitalisert av Riksarkivet. Varelistene og skipsanløpslister⁸ for samme år var transkribert og tilgjengeliggjort på nett av prosjektet «Historiske toll- og skipsanløpslister».⁹ At deler av materialet var digitalisert gjorde gjennomgangen av kildene mer overkommelig og at varelistene og skipsanløpslister for ett av årene var transkribert åpnet muligheter for komparative undersøkelser. Senere har flere år både blitt digitalisert og transkribert, men 1786 ble valgt fordi dette var det mest komplette året da arbeidet startet.

For å kunne være sikker på at mønstrene jeg fant ikke bare var engangstilfeller, men klare tendenser var det nødvendig å velge en periode på minst fem år. I årene etter 1786 er det en del protokoller som ikke er bevart og det ble derfor naturlig å velge årene før. I utgangspunktet ønsket jeg å studere to femårsperioder. Da kunne jeg studert utvikling og sett om tendensene jeg fant i den ene perioden var gjeldene i ett større tidsrom. Jeg kunne også ha undersøkt hvilken betydning krigskonjunkturer og endret lovgivning hadde for sjøfarten og for skipperne. Men etter å ha registret over 5000 skipsanløp og avganger i første femårsperiode ble jeg nødt til å begrense meg til en periode. Fordi et av målene med undersøkelsen var å avdekke strukturer og en eventuell spesialisering var det heller ikke et alternativ å bare følge et utvalg skipper.

⁸ Skipsanløpslistene gjelder både for anløp og avganger

⁹ Databasen er tilgjengelig på www.toll.lokalhistorie.no

Teori

I bind en av *Norsk økonomisk historie* viser Dyrvik m.fl. til at det i perioden 1500-1850 fant sted en jevn økonomisk vekst i Norge. Dette skjedde på tross av at befolkningsveksten i perioden førte til økt press på jordbruksressursene i landet. Bakgrunnen for den økonomiske veksten tilleggde de bøndenes mangesyssleri der jordbruk ble kombinert med arbeid i andre næringer knyttet til blant annet skogbruk, fiske, bergverk og sjøfart.¹⁰ Ved å kombinere arbeid i flere næringer fikk man økt utnyttningen av husholdets arbeidsressurser og dermed økt produksjonen. Mens tilleggsnæringene var typiske mannsoppgaver, ble det gjerne opp til kvinner, barn og eldre og ta seg av jordbruket, og mens jordbruket hovedsaklige foregikk i sommerhalvåret kunne mange av tilleggsnæringene utføres på høsten og på vinteren.¹¹

Videre skapte husholdenes fordeling av arbeidsressurser ringvirkninger, og førte til vekst i flere ledd.¹² Uthenting av blant annet tømmer og jern skapte arbeidsplasser i produksjonsleddet, førte til produksjon av nødvendig redskap og utstyr og behovet for transport førte til vekst i skipsfarten.¹³ Graden av selvberging i husholdet minsket, mens kjøp og salg av varer og tjenester fikk økt betydning. Siden jeg i denne oppgaven kun undersøker fem år, vil jeg ikke kunne avdekke en eventuell utvikling eller økonomisk vekst, men teorier knyttet til økonomiske strukturer og økonomisk adferd i tiden før den industrielle revolusjonen kan likevel være med på å forstå det økonomiske systemet skipperne var en del av.

I boken *Jord og Gjærning* fra 1959 argumenterte Stein Tveite for at målet for den norske bonden på 1700-tallet, var å «produsere det som svarte seg best. Gardsdrifta og arbeidet blei innretta på de produksjonsgreiner som ga størst utbytte, på de varer som hadde lettest avsetning.»¹⁴ Han viser til at bøndene i de forskjellige landsdelene spesialiserte seg og drev markedsrettet vareproduksjon, og argumenterer for at husholdene valgte den type produksjon som ga mest avkastning.¹⁵ Overskuddet fra arbeidet ble brukt til å kjøpe nødvendige varer de ikke produserte nok av selv og til og betale skatter og avgifter. Videre kunne spesialiseringen

¹⁰ Dyrvik, Ståle m.fl. *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*. Bind 1 1500-1850. Universitetsforlaget, 1979, 243-247

¹¹ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie*, 247

¹² Dyrvik, Ståle. *Norsk historie 1625-1814. Vegar til sjølstende*. Oslo: Det norske samlaget. 1999, 115

¹³ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie*, 249

¹⁴ Tveite, Stein. *Jord og gjærning, trekk av norsk landbruk i 150 år. Det kongelige selskap for Norges vel, 1809-1959*. Kristiansand: Bøndenes forlag, 1959, 31

¹⁵ Tveite, *Jord og gjærning*, 72

føre til at man valgte bort å produsere visse type varer det kunne være mer lønnsomt å kjøpe. I følge Tveite var husholdenes mål størst mulig inntekt og dette best kunne nås ved hjelp av handelen.¹⁶

Tveite gir inntrykk av at det var husholdene selv som valgte å gå over til en mer markedsrettet produksjon. Ståle Dyrvik legger imidlertid vekt på at det i Norge var befolkningsvekst og økt skattepress som tvang bøndene til å arbeide mer og samtidig fordele arbeidsressursene ut over flere næringer. Husholdene var nødt til å drive en viss markedsrettet produksjon for å kunne betale skatter og avgifter og for å kunne kjøpe varer de ikke produserte nok av selv, eller varer de ikke produserte i det hele tatt.¹⁷ Gustav Sætra har videre pekt på at det var de merkantilistiske tiltakene fra den dansk-norske staten som tvang bøndene ut i markedsrettede næringer.¹⁸ For staten var det langt viktigere med selvforsyning innenfor helstaten enn det var med selvforsyning innenfor husholdet, og økonomisk vekst skulle oppnås gjennom lav import og høy eksport. Gjennom privilegiepolitikk, sirkumferensordninger, handelsmonopoler og tilrettelegging for eksport ble derfor markedsøkonomien fremmet, både i bondesamfunnet og i byene.

Gjennom sjøfarten var alle skipperne til en viss grad involvert i et marked der kjøp og salg av varer og tjenester inngikk som et viktig element. Den norske debatten rundt husholdenes markedsorientering og fordeling av arbeidsressurser danner derfor et nyttig bakteppe for studiet av skipperne fra Nedenes, og har vært til inspirasjon for oppgaven.

Husholdsperspektivet er imidlertid ikke dekkende som en fullstendig teoretisk ramme for denne oppgaven. For å forstå hvorfor skippernes seilingsruter og handelsmønster har vært som de har vært er det også nødvendig å se nærmere på den merkantilistiske handelspolitikken som ble ført i perioden, samt virkningene internasjonale konjunkturer hadde på norsk sjøfart. Dette vil jeg se nærmere på i kapittel to.

¹⁶ Tveite, *Jord og gjerning*, 72

¹⁷ Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, 120

¹⁸ Sætra, Gustav. «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850» *Norsk bondeøkonomi 1650-1850*. Anna Tranberg og Knut Sprauten (red.). Oslo: Det norske samlaget, 1996, 64

Tidligere forskning

I tidligere forskning på norsk sjøfart i perioden er det særlig lagt vekt på den norske utenriksfarten og mange har poengtert at dansk-norsk nøytralitet førte til gode vekstforhold for den norske flåten. Blant disse er de tre store sjøfartshistoriene som ble utgitt i løpet av 1900-tallet. Den første var Worm-Müllers *Den norske sjøfarts historie* i seks bind. Roar Tank var forfatter av kapitlene om 16- og 1700-tallet i bind 1, fra 1923.¹⁹ Den neste var *Norge på havet* av Gustav P. Vigeland, der bind 1, som omhandler tiden frem til 1850, kom ut i 1953.²⁰ Av en noe nyere dato er *Norsk sjøfart fra 1989* der Knut Sprauten skrev om perioden 1700-1814.²¹ I alle de tre sjøfartshistoriene blir det poengtert at det har vært et skille mellom kystfart, danmarksfart og utenlandsfart, men de går ikke nærmere inn på forskjellene i mellom de tre sjøfartsgrenene og for 1700-tallet har de i hovedsak fokusert på utenlandsfarten. Både Tank og Vigeland har blant annet brukt tollprotokollene til å undersøke hvor den norske flåten var hjemmehørende. I undersøkelsene har de lagt særlig vekt på rederne og hvor skipene var bygget, samt skipenes størrelse. De har imidlertid ikke gjort noen helhetlige undersøkelser over hvor skipene seilte eller hva de fraktet.

Både Vigeland og Sprauten legger vekt på at sjøfarten i perioden var preget av faste handelsruter og varestrømmer. Vigeland har pekt på at Norge på 1700-tallet var delt inn i to sjøfartsregioner. Den ene regionen gikk fra Finnmark til Lindesnes og den andre regionen gikk fra Lindesnes til svenskegrensa. Skip og skippere i de to regionene har seilt til forskjellige steder, handlet med forskjellige typer varer og de har kun i begrenset grad deltatt i hverandres sjøfart.²² Sjøfarten mellom Lindesnes til svenskegrensen var konsentrert om trelasthandelen, med hovedtyngde på eksporten fra Christiania og Drammen.²³ Sprauten skriver at de østnorske skutene hovedsakelig seilte med trelast til De britiske øyer og med jern og smålast til Danmark. Noen reiser gikk også til Frankrike og andre steder i Europa. Videre skriver han at norske skip og skippere kunne få fraktoppdrag i utlandet, som gjorde at de kunne være borte i flere år. Han mener at den norske flåten ikke deltok i farten på Asia, men at den seilte en del til de Vestindiske øyene.²⁴

¹⁹ Worm-Müller, Jacob S. (red.). *Den Norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dager*, bind 1, Kristiania: Steenske forlag, 1923

²⁰ Vigeland, *Norge på havet*

²¹ Sprauten, Knut. «Norsk sjøfart 1700-1814» i *Norsk sjøfart, bind 1*. Brit Berggren, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red). Dreyer Forlag: 1989

²² Vigeland, *Norge på havet*, 308

²³ Vigeland, *Norge på havet*, 308

²⁴ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 229

Arbeidene nevnt over sier lite eller ingenting om den innenlandske og den innenrikske sjøfarten i perioden. På 1980-tallet ble det imidlertid gjort flere studier av handelen mellom Norge og Danmark. I sin avhandling fra 1981, undersøkte den danske historikeren Anders Monrad Møller utviklingen i sjøfarten inn og ut av de danske provinskjøpstedene med utgangspunkt i årene 1733, 1769, og 1798.²⁵ Han viser til at det skjedde en kraftig vekst i den danske provinssjøfarten i perioden og mener at mye av veksten skyldes sjøfarten mellom Danmark og Norge. Fordi mange av de norske skutene som seilte til Danmark med tømmer returnerte med tomme skip, mens de danske skipene som seilte til Norge med korn alltid returnerte med tømmer, mener han at veksten hovedsakelig skyldes dansk etterspørsel etter norsk tømmer.

På 1980-tallet ble det også gjennomført et stort, nordisk tverrfaglig forskningsprosjekt om Kattegat-Skagerrak regionens kulturhistorie. Prosjektets mål var å kartlegge kontakten mellom kystområdene rundt Kattegat og Skagerrak og et av temaene de studerte var sjøfartshandelen mellom Norge og Danmark.²⁶ Prosjektet utga en skriftserie på 17 nummer og endte med en avhandling av den danske historikeren Paul Holm i 1991.²⁷ I avhandlingen undersøkte Holm hvorvidt Kattegat/Skagerrak-regionen kan sies å ha utgjort en felles maritim kultur. I delene som omhandler sjøfartshandelen mellom Norge og Danmark baserer han seg mye på arbeidet til Monrad Møller. Derfor tilfører han ikke så mye nytt på dette feltet, men han mener å kunne vise til at det var den gjensidige mangelsituasjon på begge sider av Skagerrak som la grunnlaget for handelskontakten. Videre mener han at denne handelskontakten både innvirket på og ble styrket av statens politiske interesser og at den var underlagt verdensmarkedets økonomiske interesser. Holm hevder at den regionale handelen har fungert som et marked for omsetning av de dansk-norske varene med dårligst kvalitet. Varene av bedre kvalitet ble solgt på det internasjonale markedet hvor man kunne oppnå høyere pris.²⁸

Gunnar Molden er en av de få som har studert den innenlandske sjøfarten på Sør- og Østlandet. I artikkelen ««Øster på Norge med Malm» Tromøyskipperne som fraktet jernmalm

²⁵ Møller, Anders Monrad. *Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. Århundret*. Esbjerg: Fiskeri og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, 1981

²⁶ Bråstad, Kjell J. «Agder- del av en Skagerrak-Kattegat-region?» I *Regionen. Historiske perspektiver, aktuelle utfordringer*. Agderseminaret 2008. Bjørg Seland (red.) Kristiansand: Høyskoleforlaget, 2009, 93

²⁷ *Kattagatt- Skagerack- regionens kulturutveckling på 1800-tallet*. Kattegat-Skagerrak prosjektet, Meddelelser nr. 1-17 og Holm, Poul. *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*. Esbjerg, Fiskeri og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet 1991

²⁸ Holm, *Kystfolk*, 295

på 1700-tallet» har han sett nærmere på sjøtransporten av malm fra Arendal til de sønnafjelske jernverkene.²⁹ Fordi jernmalmen var så tung var det utelukket å frakte den over lange avstander på land. Derfor vokste det i Arendal frem en egen sjøfartsgren i tilknytning til jernmalmen. Molden skriver at det varierte over tid hvor skipperne som dominerte i denne farten har vært hjemmehørende. Noen ganger dominerte skipperne fra Østlandet og andre ganger dominerte nedenesskipperne. I 1770 mener han imidlertid å kunne vise til at ni av de 20 jernmalmskipperne som var aktive det året, var hjemmehørende på Tromøya utenfor Arendal. I artikkelen «Ikke bare sol og seil- en oversikt over jernverksdriften i Aust-Agder» peker han på at skipperne, gjennom forbindelsen til jernverkene, både kunne få kreditt til skutebygging og forbindelser som kunne føre til andre mer innbringende fraktoppdrag. Samtidig har han pekt på at denne forbindelsen også kunne få negative konsekvenser for skipperne. Hvis jernverkene gikk konkurs, kunne dette også føre til økonomiske vanskeligheter for skipperne.³⁰

Den norske historikeren Gustav Sætra er blant dem som om har skrevet mest om sjøfarten, handelen og befolkningen i Nedenes både på 17- og 1800-tallet. I Kattegat/Skagerrak-prosjektets skriftserie bidro han med blant annet med flere artikler om Danmarkshandelen fra Nedenes på 1800-tallet.³¹ I artikkelen «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756» har han poengtert at handelen i Nedenes aldri ble fullstendig konsentrert til distriktets kjøpsteder, blant annet fordi allmuen siden 1500-tallet hadde hatt egne handelsprivilegier som tillot dem å seile i danmarkfart for å selge trelast, og å kjøpe korn. På tross av gjentatte klager fra borgerne, bekreftet myndighetene allmuens rettigheter flere ganger gjennom 1700-tallet. Sætra mener at årsakene til dette var at bøndenes skutehandelen ikke var i strid med helstatens selvforsyningstanke, siden den foregikk innenfor rikets grenser.³²

I artikkelen «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850» argumenterer Sætra for at de eksportrettede næringene la beslag på en stor del av nadenesbøndenes arbeidskraft og kapital. I kyststrøkene var det særlig skipsfarten, trelasthandelen og gruvedriften som la beslag på

²⁹ Molden, ««Øster på Norge med Malm» Tromøyskipperne som fraktet jernmalm på 1700-tallet», I *Tromøy årbok*, 1989

³⁰ Molden, Gunnar. «Ikke bare sol og seil- en oversikt over jernverksdriften i Aust-Agder» i *Heimen* 2/2000, 118

³¹ Cornell, Lasse (red.). *Kattagatt- Skagerrak- regionens kulturutveckling på 1800-tallet. Handel og sjøfart.* Kattegat-Skagerrak-prosjektet, Meddelelser nr. 10 og 16. Kattegat- Skagerrak-prosjektet, 1986 og 1988.

³² Sætra, Gustav Grunde. «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756». I *Skog och Brännvin. Studier i näringspolitisk beslutsfattande i Norden på 1700-talet.* Universitetsforlaget: 1984.

bøndernes ressurser.³³ Anne Tone Aanby har i sin hovedfagsoppgave studert befolkningsutviklingen og levevilkårene i Øyestad i Nedenes i perioden 1660-1800.³⁴ Hun mener å kunne vise til at det i løpet av perioden 1660-1800 skjedde en spesialisering i sidenæringene i Øyestad, der næringene fjernet seg fra den naturlige sammenhengen med gårdsdriften.³⁵ 1801 mener hun å kunne vise til at store deler av befolkningen i bygda hadde spesialiserte yrker som blant annet skipsbyggere, bergverksarbeider, sjømenn og håndverkere. Selv om dette var yrker uten direkte tilknytning til jordbruket, mener hun imidlertid at de fint lot seg kombinere med jordbruket, og at de fleste drev en viss matproduksjon i kombinasjon med den spesialiserte sidenæringen.³⁶

Dag Hunstad har studert økonomiske og sosiale strukturer i uthavnsamfunnene på Sørlandet.³⁷ Et uthavnsamfunn definerer han som et tettsted, uten ladested- eller kjøpstadsrettigheter, men med umiddelbar nærhet til skipsleia og høy anløpsfrekvens. I disse lokalsamfunnene var store deler av næringen orientert rundt sjøfarten, noe som også gjorde at skipperne hadde en fremtredende posisjon og en høy sosial status.³⁸ Dette gjaldt imidlertid kun skipperne som seilte til utlandet og i langfart. Han argumentere for at skipperne som seilte i Danmarksfart og innenlands hadde en langt lavere status og heller ikke ble regnet som en del av skipperstanden.³⁹ Kjell J. Bråstad har argumentert for at sosiale og økonomiske faktorer hindret mobilitet til skipperstanden. For å bli skipper mener han at man måtte ha de rette familiekontaktene til skippermiljøet og man måtte ha kapital til å kunne kjøpe seg en part i skuta man skulle føre.⁴⁰

Som gjennomgangen av den tidligere forskningen har vist, er det mange før meg som har skrevet om både norsk sjøfart, om regionen Nedenes og om sjøfarten i Nedenes. Det er også andre arbeider om temaet som ikke er nevnt her, men som har vært til nytte og inspirasjon for

³³ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850»

³⁴ Aanby, Anne Tone. *Befolkningsvekst og næringsforhold i Øyestad sogn på Agder 1660-1800*. Hovedfagsoppgave i historie. Universitetet i Bergen, 1976

³⁵ Aanby, *Befolkningsvekst og næringsforhold i Øyestad sogn på Agder 1660-1800*, 127

³⁶ Aanby, *Befolkningsvekst og næringsforhold i Øyestad sogn på Agder 1660-1800*, 127- 128

³⁷ Hundstad, Dag «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede monokulturer» I *Sjøfartshistorisk årbok*, 2004. Bergen: Bergen sjøfartsmuseum, 2005. Artikkelen bygger på forfatterens hovedfagsoppgave i historie, *Sørlandske uthavnssamfunn- fra maritime monokulturer til fritidssamfunn*, Universitetet i Bergen, 2004.

³⁸ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn», 10

³⁹ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn», 90

⁴⁰ Bråstad, Kjell J., «Norsk kystkultur- en kultur? Skagerrak-kysten». Heimen, 1992, 239. Bråstad var også en del av Kattegatt-Skagerrak-prosjektet.

oppgaven.⁴¹ Felles for de fleste tidligere studier av norsk sjøfart er imidlertid at de enten tar utgangspunkt i kun én type frakt, et begrenset antall aktører eller at de kun studerer sjøfarten i et begrenset antall havner. Selv om det er flere som har studert befolkningens næringsgrunnlag langs kysten og det er mange som har nevnt skipperne i sine studier, er det ingen som har studert skipperne som en samlet gruppe eller undersøkt hvilke utslag de ulike sjøfartsgrenene har gitt for arbeidsdeling blant skipperne. Det er heller ingen som har studert alle sjøfartsreisene til et distrikt inn og ut av Norge, innenfor en avgrenset periode. Ved å bruke skipperen som analyseenhet til å følge nedenesskippernes sjøfartsreiser, ikke bare inn og ut av Arendal og Risør, men også inn og ut av de andre norske havnene er det nettopp dette jeg ønsker å gjøre i denne oppgaven. I tillegg til å bidra med nye perspektiver til det vi allerede vet om sjøfart, handel og næringsliv i perioden, vil et slikt studie av distriktets sjøfart også kunne legge et grunnlag for komparative undersøkelser med andre distrikter eller perioder.

Kilder

Hovedkilden til undersøkelsen av Nedenes skipper vil være tollprotokollene fra Generaltollkammeret for de norske havnene i årene 1782-1786.⁴² Disse protokollene er i utgangspunktet regnskaper for innbetalte toll og avgifter på varer som har gått sjøveien inn og ut av Norge, men de inneholder også mye informasjon om skipene og skipperne som fraktet varene. Alle skipper som seilte inn eller ut fra en havn ble ført opp med dato, skipperens navn og hjemsted, stedet han kom fra eller hadde tenkt seg til, hvilke varer skipet var lastet med og hvor store kvanta, samt størrelsen på skipet. Noen ganger er det også ført inn informasjon om hvem varene ble transportert for og skipets videre planer. Det er også ført inn hvor mye hvert skip har betalt i toll og tiende og andre avgifter. Disse detaljerte innførslene gjør det mulig å følge den enkelte skipper fra havn til havn og på den måten få oversikt over seilingsruter, handelsmønster og en eventuell spesialisering eller arbeidsdeling.

⁴¹ I tillegg til de som er allerede er nevnt, har særlig arbeidet av, Dag Bakka jr, Birger Dannevig, Finn- Einar Eliassen, Ingeborg Fløystad og Kjell Olav Masdalen vært til nytte og inspirasjon for oppgaven. For fulle henvisninger se litteraturlisten.

⁴² Generaltollkammeret, tollregnskaper, Trondheim- Fredrikshald, 1782-1786. Oppbevares på riksarkivet. (RA/EA-5490/R01-R33)

Det norske tollvesenet

Alle skip som kom til eller seilte ut fra Norge måtte tollklarere varene sine på et tollsted. I perioden 1782-1786 var det 22 tolldistrikter langs den norske kysten, fra Halden i øst til Trondheim i nord. Under Akershus stift lå tollstedene Halden, Fredrikstad, Sand, Drammen, Holmestrand, Tønsberg, Langesund og Kragerø. Videre var Moss, Son og Krokstad samlet i ett distrikt som førte felles tollbøker, det samme gjaldt for Sandefjord og Larvik. Christiania tolldistrikt besto av tollstedene Christiania og Slependsen, som førte hver sine tollbøker. Under Kristiansand stift lå tollstedene Østre-Risør, Arendal, Kristiansand, Mandal og Flekkefjord. Under Arendal lå også tollstedet Grimstad. I Bergen stift lå tollstedene Bergen og Stavanger og i Trondheim stift Molde, Kristiansund og Trondheim. Bergen var det største tollstedet på landsbasis, mens Christiania og Drammen var de største på Østlandet.⁴³

I *Det norske tollvesens historie* er det en oversikt over de ansatte i den lokale tolladministrasjonen i 1777.⁴⁴ Denne viser at det i Arendal dette året var ansatt en tollere, en kontrollør, to overtollbetjenter og tre undertollbetjenter, hvorav to befant seg på tollstedet og en i uthavnene. Videre var det fire underordnede røyter som fungerte som vaktmannskap og roere. Det var tolleren som hadde ansvaret for den lokale tolladministrasjonen. Han var den øverste lederen i tolldistriktet og det var han som skulle føre tollprotokollen.⁴⁵

Kontrolløren var ikke underlagt tolleren og fungerte, som navnet tilsier, som en som skulle kontrollere at arbeidet gikk riktig for seg. Hans viktigste oppgaver var å føre kontratollbok og å føre tilsyn med tollbetjentenes arbeid.⁴⁶

Tollbetjentenes oppgaver var å gjennomføre daglige visitasjoner på skipene, overvåke lossing og lasting og å kontrollere inn- og utskipingen. Undertollbetjenten som befant seg i uthavnen skulle passe på at inngående skip ikke ankret opp noe sted før de hadde vært innom et tollsted og foretatt tolldeklarerer. Hans oppgave var å reise frem og tilbake langs kysten av distriktet og gå om bord i inngående skip. Helst skulle han følge skipet til nærmeste tollbetjent som da ville overta ansvaret. Hadde han ikke mulighet til det, skulle lasten forsegles.⁴⁷ Videre var det undertollbetjentene og røyterne som hadde ansvar for nattpatroljeringen på tollstedet.

⁴³ Basert på antall skipsanløp/avganger

⁴⁴ Jørgensen, Hans Jørgen. *Det norske tollvesens historie. Fra middelalderen til 1814*, Tolldirektoratet, 1969, 306-307

⁴⁵ Jørgensen, *Det norske tollvesens historie*, 305

⁴⁶ Riksarkivet, *Arkivkatalog til Generaltollkammeret 1a*, Riksarkivet, ca. 1942, s iii.

⁴⁷ Jørgensen, *Det norske tollvesens historie*, 308

Av tollprotokollene kommer det frem at det har vært store forskjeller i hvor pliktoppfyllende tollerne har vært i sin tjeneste. Noen ganger kan man se at antall konfiskasjoner av smuglervarer har gått kraftig opp når det har kommet en ny toller til tollstedet, før det har sunket tilbake til et normalnivå etter noen år. Dette vitner nok ikke om en økning i smugling i disse årene, men heller om en økning i antall kontroller.⁴⁸ Det har heller ikke vært uvanlig at tollerne og tollbetjentene har hatt mer eller mindre frivillige avtaler med kjøpmennene på tollstedet om å se gjennom fingrene med ulovlig handelsaktivitet.⁴⁹

På tross av tollsvikene gjør den omfattende tolladministrasjonen og den detaljerte dokumentasjonen av sjøveis trafikk, tollprotokollene til en svært egnet kilde i studiet av norsk sjøfartshandel. Selv om det mest sannsynlig har foregått en utstrakt smugling er det sannsynlig at reisene i seg selv har blitt registret og selv om varemengdene som oppgis ikke nødvendigvis er representativt for det virkelige innførselen er det sannsynlig at vareutvalget vil er representativt. På Riksarkivet finnes det i dag rundt 250 hyllemeter med regnskaper etter tollvesenets virksomhet i perioden 1605-1812. Fra 1751 er det, med få unntak, bevart årlige inngående og utgående regnskapsprotokoller fra alle de norske tollstedene.⁵⁰

I studiet av skipperne fra Nedenes kunne det også vært interessant å undersøke andre kilder som sjøpass, fraktbrev, journaler og regnskapsbøker. På Aust-Agder museum og Arkiv i Arendal har de blant annet et fartøysarkiv med mye relevant materialet knyttet til skip skipperne og redere fra perioden. En undersøkelse av dette materialet kunne bidratt til en grundigere forståelse av hvordan sjøfarten har vært organisert og hvordan avtaler mellom skipperne, redere og befraktere har blitt inngått. Jeg har sett igjennom materialet, men fordi tollprotokollene, som er denne oppgavens hovedkilde har så stort omfang har jeg vært nødt til å begrense meg i forhold til annet kildemateriale.

Metode

Ved å gå igjennom alle tollprotokollene for både innkomne og utgående reiser, for alle tollstedene for de utvalgte årene og plukke ut reisene fortatt av skipperne fra Nedenes, har det

⁴⁸ Teige, Ola. *Eliten i Christianias sosiale og politiske nettverk 1680-1750*. Oslo: Humanistisk fakultet, Universitetet i Oslo, 2008, 215

⁴⁹ Teige, Ola. *En torn i øye. Det store tollsviket og Inkvisisjonskommisjonen i Christiania 1705-09*. Hovedfagsoppgave i historie. Oslo: Universitetet i Oslo, 2001, 228

⁵⁰ Riksarkivet, *Arkivkatalog til generaltollkammeret, iv*

vært mulig å følge hver enkelt skipper fra havn til havn og samtidig få informasjon om hvilke skip han har ført og hvilke varer han har fraktet. For årene 1782-1786 er det imidlertid noen tollprotokoller som ikke er bevart. Dette gjelder inngående tollbok for Moss, Son og Krokstad for 1786, inngående tollbok for Holmestrand i 1785 og 1786 og inngående tollbok for Kragerø for årene 1784-1786. For alle disse tollstedene er de utgående tollbøkene bevart og så lenge skippere ikke har blitt værende på tollstedet har jeg kunnet finne de igjen i disse. For Grimstad finnes det ikke tollprotokoller for 1782 og 1784, men siden dette tollstedet først fikk laste- og losserettigheter i 1780, er det sannsynlig at grunnen til at de ikke finnes var fordi det ikke var noen skipsanløp. Dette støttes også av at det i de andre årene var svært få anløp. I 1786 er det for eksempel bare oppført to skip i tollprotokollen.

Tilsammen har jeg gått igjennom omkring 200 tollprotokoller fra de norske havnene i de aktuelle årene. Tollprotokollene for året 1786 ligger digitalisert på Digitalarkivets nettsider, mens resten av materialet har jeg måtte oppsøke på Riksarkivet.⁵¹ Mens protokollene fra de små tollstedene kan ha rundt 100 oppføringer, har noen av de største over 1000 innføringer både på inn- og utførsel. De fleste tollprotokollene har en skipsanløpsliste med skippernes navn og hjemsted, som fungerer som et register til resten av protokollen. For en del havner har jeg derfor kunnet gå direkte til oppføringene som gjelder skipperne fra Nedenes, uten å måtte lese meg gjennom resten av tollprotokollen. Det har imidlertid vist seg flere ganger at disse registrene ikke har vært helt korrekte. Noen ganger har ikke alle anløpene til en skipper blitt ført opp i registeret, noen skippere har blitt glemt og noen har blitt ført opp med feil hjemsted. Noen ganger kan det også se ut som om hjemstedet som er oppført tilhører skipet og ikke skipperen. I de havnene nederesskippernes har besøkt mest, særlig de store tollstedene på Østlandet og Arendal og Risør, har jeg derfor gått igjennom alle innførslene i protokollene for å være sikker på at jeg har fått med meg alt.

Begrensninger

I protokollene for Bergen har det ikke blitt ført skipsanløpslister. Bergen var, som nevnt, det største tollstedet og hadde i 1786 over 2000 oppføringer i protokollen.⁵² At disse protokollene ikke har register, har gjort at jeg, med tanke på oppgavens omfang, har valgt å kun søke opp de skipperne som i de andre tollbøkene står at skal til eller kommer fra Bergen. Hvis det var

⁵¹ Digitalarkivet.no. Regnskaper og skattemateriale: tollmateriale (lest 25.01.2016)

⁵² Generaltollkammeret, tollprotokoller fra Bergen 1786, (EA-5490/R26)

nedenesskipperne som seilte direkte frem og tilbake mellom utlandet eller Danmark og Bergen, vil dette ikke ha kommet med i undersøkelsen. Fra de andre tollstedenes protokoller kan det i midlertid virke som om det er svært få skipperne fra Nedenes som har seilt til Bergen og feilmarginen vil derfor mest sannsynlig ikke være særlig stor.

En annen faktor som begrenser helhetsbildet av nedenesskippernes sjøfart er at jeg kun har brukt tollprotokollene fra de norske tollstedene og at undersøkelsen derfor kun vil gi informasjon om reiser som har gått inn eller ut av Norge eller mellom norske havner. Reiser foretatt av nedenesskipperne mellom utenlandske eller danske havner vil ikke komme frem i materialet. Det finnes noen bevarte tollprotokoller fra de danske tollstedene, men de er ikke bevart for årene 1782-1786 og det ville også ligget utenfor denne oppgavens omfang å gå nærmere igjennom dette materialet.

Det vil imidlertid være mulig å også si noe om skippernes reiser mellom havner utenfor Norge ut fra informasjonene gitt i de norske tollprotokollene. Hvis en skipper kom hjem fra en annen havn enn han seilte til, må man anta at han har seilt mellom disse havnene, eventuelt med noen stopp på veien. Videre kan reisens lengde og typen varer gi indikasjoner på hva skipperen har foretatt seg mens han har vært utenlands. Andre ganger gis det opplysninger i tollbøkene om ulike betalte avgifter eller skatter som kan vitne om hvor skipet har vært eller har tenkt seg.

Tilsammen har jeg funnet nedenesskipperne i 5739 oppføringer i de norske tollprotokollene fra 1782-1786. Ved å sette sammen alle disse oppføringene i et regneark i Excel har det vært mulig å se hver enkelt skippers reiserute med både destinasjoner og datoer for de enkelte reisene. Denne metoden har gjort det mulig å oppdage åpenbare hull eller mangler i kildematerialet, eller min gjennomgang av dem. Konklusjonen er at det er svært få reiser som mangler. For alle skipperne jeg har funnet går det an å følge reisene fra havn til havn i Norge og inn og ut av landet. De eneste tilfellene der en skipper ser ut til å ha flyttet seg fra en havn til en annen, uten at dette er oppført i protokollene, er i forbindelse med skipsbytte. Dette er ganske konsekvent og det er nærliggende å anta at skipperne har blitt med et annet skip som passasjer for å hente eller etter å ha avlevert et skip til en annen skipper eller eier.

Kildekritiske momenter

Selv om tollprotokollene ser ut til å være rimelig nøyaktige er det en del metodiske utfordringer knyttet til bruken av dem. For det første er det ikke alle innførslene i tollprotokollene som gjelder skippere. Noen står oppført som roermenn eller som førere av åpen båt. Videre er det flere som er oppført med båtsleilighet. Det vil si at de enten har fraktet varer med et skip eller at de selv har fått transport med skipet.⁵³ Felles for både roermenn og båtsleiligheter er at de kun er oppført med noen få kommerselester. I protokollene der jeg har gått gjennom alle innførslene har jeg ikke funnet noen nedenesskipperer som har ført fartøy på under fire kommerselester, og fordi det i skipsanløpslistene noen ganger kan være vanskelig å avgjøre om en innførsel gjelder for et eget skip eller for båtsleilighet har jeg valgt å utelate alle innførsler som gjelder lasteevne på under fire kommerselester i protokollene, der jeg har brukt registeret som utgangspunkt.

Noen ganger kan det også være en utfordring å avgjøre hvor skipperne var hjemmehørende. Ofte er dette oppgitt, mens andre ganger står det kun hvor skipperen var borger. De fleste borgerne i Nedenes hadde borgerskap i Arendal eller Risør, men noen ganger var de borgere i byer lenger borte. I en oppføring kan en skipper for eksempel stå oppført som hjemmehørende i Arendal og i en annen som borger av Kragerø. Da kan det være vanskelig å avgjøre om personen har flyttet, om det ikke er snakk om samme person eller at han bor i Arendal, men er borger i Kragerø. Så lenge skipperen er nevnt som hjemmehørende eller borger et sted i Nedenes i en eller flere innførsler har jeg valgt å ta han med i undersøkelsen. Hvis det er noen som konsekvent står oppført med et borgerskap utenfor distriktet, men egentlig var hjemmehørende i Nedenes uten at dette har blitt oppgitt, vil denne skipperen ikke ha blitt tatt med.

Skippernes navn utgjør en annen utfordring. Flere skippere het det samme og noen steder er samme skippers navn skrevet på forskjellige måter i de forskjellige havnene. Til en viss grad kan man se på skipsstørrelsen og skipsnavnet om det er snakk om samme person eller ikke, men hvis samme navn dukker opp i ulike år med forskjellige skip kan man ikke alltid vite om skipperen har byttet skip eller om det er to forskjellige skippere. Andre ganger kan det være mer opplagt at det er snakk om forskjellige personer hvis samme navn har vært to steder på en gang.

⁵³ Det har ikke vært mulig å finne igjen reisene som mangler i forbindelse med skipsbytte som skipsleiligheter.

Disse utfordringene gjør at antall skippere ikke kan sies med sikkerhet. Det kan være at noen som burde blitt tatt med i undersøkelsen ikke har blitt tatt med, og omvendt. Det kan også være at det som virker som en skipper, egentlig er to forskjellige eller at to skippere med navn skrevet på forskjellige måter, egentlig er samme person. Videre kan det også ha vært skippere fra Nedenes som enten har oppholdt seg i utlandet gjennom hele undersøkelsesperioden, eller har vært inaktive, det vil si ikke foretatt noen reiser i løpet av de fem årene.

I bruken av tollprotokollene som kilde til norsk sjøfartshandel er det også viktig å ha i bakhodet at tollprotokollene først og fremst var et regnskap for toll og avgifter og at de derfor kun tar for seg den lovlige delen av skipsfarten, altså de som har tollklart varene sine. Man vet imidlertid at det har pågått en utstrakt smugling og man må regne med at den faktiske skipsfarten og varestrømmen har vært langt større enn det man kan se fra tollbøkene.⁵⁴ Hans Jørgen Jørgensen argumenterer imidlertid for at smuglingen hovedsakelig gjaldt importen. Når det gjaldt utførselen av varer var det vanskeligere å smugle, fordi tollen på trelast, som var den klart største eksportvaren, i det minste på Østlandet, ble beregnet ut fra skipets drektighet. For innførselen av varer mener han imidlertid at det kun var en liten del av varene som ble fortollet.⁵⁵ Varer kunne bli lastet ut i uthavnene før de seilte inn til tollstedet eller det kunne være at tollbetjentene kun registrerte deler av varene. En slik underfortolling vil til en viss grad kunne påvirke min undersøkelse. Jeg vil ikke kunne få en fullstendig oversikt over hvilke varer skipperne har fraktet eller hvor ofte de har fraktet hver vare, men protokollene vil kunne gi en indikator på vareutvalg og varestrømmer og reisene i seg vil mest sannsynlig være registret.

Den siste metodiske utfordringen jeg vil trekke frem er knyttet til skipenes lasteevne. Skip og skuter ble målt både i trelastlester og kommerselester. En kommerselst tilsvarte 2600 kilo som ble regnet som gjennomsnittlig vekt på 5,89 m³ handelsvare. En trelastlest var omtrent 2/3 av dette.⁵⁶ Ofte er det ikke oppgitt om et fartøy er målt i trelast- eller kommerselester, noe som kan gjøre en sammenligning vanskelig. For å komplisere dette ytterligere gjorde en bestemmelse fra 1672 at danske og norske skip kunne få målebrev der lasteevnene var

⁵⁴ Jørgensen, *Det norske tollvesens historie*, 356

⁵⁵ Jørgensen, *Det norske tollvesens historie*, 359

⁵⁶ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 102 og Johannessen, Trond «Mål og vekt i eldre tider» <http://maritimt.net/arkforsk/norskem.htm> (lest 25.01.2016)

redusert med en sjettedel og fra 1750 ble de fleste skip målt med redusert lasteevne. Dette ble i midlertid gjort i det skjulte for å ikke skape misnøye hos de andre sjøfartsnasjonene. Det er derfor ikke mulig å vite om lasteevnen som er oppgitt var den reelle.⁵⁷

Oppsummering

Med utgangspunkt i Generaltollkammerets tollprotokoller fra de norske havnene, vil jeg i denne oppgaven legge frem en tilnærmet fullstendig oversikt over den lovlige delen av nederesskipperne sjøfartshandel i årene 1782-1786. Statistikken som blir presentert vil bygge på alle reiser skipperne har gjort mellom norske havner og mellom disse og utlandet eller Danmark, men vil ikke vise reiser som er gjort mellom utenlandske eller danske havner. Reiser mellom Bergen og utlandet og Danmark er heller ikke tatt med. Videre er det kun tatt med fartøy over fire kommerselster og det er kun skipperne som enten har vært hjemmehørende eller har hatt borgerskap i Nedenes som er inkludert.

Oppgavens struktur

Kildeundersøkelsen vil bli presentert i kapittel tre til seks. I kapittel tre vil skipperne bli presentert og jeg vil redegjøre for en tredeling av skippergruppen. I kapittel fire, fem og seks vil jeg se nærmere på de tre skippergruppene, før jeg i kapittel syv vil se nærmere på hvilke sosiale og økonomiske faktorer som har ligget til grunn for skippernes arbeidsdeling, samt graden av mobilitet mellom gruppene. Før jeg ser nærmere på skipperne fra Nedenes er det imidlertid nødvendig med en gjennomgang av de politiske forholdene Danmark-Norge befant seg i på 1700-tallet.

⁵⁷ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 103

Kapittel 2

De politiske forutsetningene for Danmark-Norges handel og sjøfart på 1700-tallet

I løpet av 1700-tallet skjedde det store endringer i det dansk-norske handelsmarkedet, både innenriks og på internasjonalt plan. Dansk-norsk nøytralitet la forholdene til rette for økonomisk vekst og oppgangstider for eksport og sjøfart. Samtidig innførte de dansk-norske styresmaktene en rekke statlige økonomiske tiltak, som blant annet la sterke føringer for hvordan handelen og sjøfarten skulle gjennomføres. For å forstå hvorfor sjøfarten var organisert på den måten den var, og hvorfor skipperne fra Nedenes seilte og handlet på den måten de gjorde på 1780-tallet, er det derfor nødvendig med en gjennomgang av de utenrikspolitiske forholdene Danmark-Norges befant seg i på 1700-tallet, samt den økonomiske politikken som ble ført.

Utenrikspolitiske forhold

Utviklingen i Danmark-Norges handel og sjøfart på 1700-tallet må ses i sammenheng med forholdene ellers i Europa. For de store europeiske sjøfartsnasjonene, som England, Frankrike og Nederland var 1700-tallet et århundre preget av nesten konstant krig. Kriger som Den østerrikske arvefølgekrigen (1740-48), syvårskrigen (1756-63) og Den amerikanske uavhengighetskrigen (1778-83) førte til restriksjoner på havet for de andre europeiske sjøfartsnasjonene og de ble nødt til å bruke større deler av egen flåte i krigføringen. Danmark-Norge klarte imidlertid, gjennom store deler av århundret, å holde seg nøytrale.

Årene fra Den store nordiske krig sluttet i 1720 til Danmark-Norge kom med i Napoleons-krigene i 1807 representerer en lang fredsperiode i dansk-norsk historie. Den store nordiske krig markerte slutten på Sveriges tid som stormakt i Europa og landet ble ikke lenger sett på som en umiddelbar trussel mot freden i Norden.⁵⁸ Samtidig skrinla Danmark-Norge alle sine ambisjoner om å gjenerobre tapte provinser og konsentrerte seg heller om å beholde rikets

⁵⁸ Feldbæk, Ole. *Danmarks historie. Bind 4. Tiden 1730-1814*. København: Gyldendal, 1982, 254

grenser slik de var, og å holde seg utenfor de store konfliktene ellers i Europa.⁵⁹ Nøytraliteten gjorde det mulig for Danmark-Norge å ta større del i den europeiske sjøfarten enn de hadde gjort tidligere.

Frem til slutten av 1600-tallet hadde det meste av varetransporten inn og ut av Norge skjedd på utenlandske skip. Særlig hadde Nederland hatt en fremtredende rolle. Nederland hadde gjort seg store på kornhandel fra Baltikum og krydderhandel fra Asia og var på 1600-tallet den største sjøfartsnasjonen i Europa.⁶⁰ I Norge byttet de korn fra Baltikum med tømmer, som de både brukte til egen skipsbygging og infrastruktur, og solgte videre til blant annet England.

I et forsøk på å begrense Nederlands herredømme på havet, innførte England Navigasjonsakten i 1651. Denne bestemte at det kun var engelske skip, eller skip fra varenes opprinnelsesland som kunne frakte varer til England. Navigasjonsakten åpnet dermed mulighetene for norske skip til å overta mer av transporten av trelast til England.⁶¹ I løpet av århundret ble England den største importøren av norsk tømmer og norske skip overtok en stadig større del av transporten av egne eksportvarer. De mange krigene i Europa førte også til at de nøytrale norske skipene fikk transportoppdrag for de andre europeiske statene.

På begynnelsen av århundret var ferdselsområdet til de norske skipene relativt begrenset. Blant annet hadde Middelhavet lenge blitt betraktet som farlig farvann på grunn av sjørøvere. I 1746 ble det imidlertid inngått en fredsavtale mellom Danmark-Norge og Algerie der dansk-norske skip skulle få seile i fred mot årlige betalinger i form av penger og skipsmateriell.⁶² I løpet av 1750-tallet ble det inngått lignende avtaler med Tripoli, Tunis og med sultanen i Konstantinopel. Avtalene skulle sikre de dansk-norske skipene mot sjørøverangrep og førte til at norske og danske skip i større grad ble engasjert i fraktfart til Italia og til Nord-afrikanske havner. I løpet av århundret vokste den norske flåten kraftig og da Danmark-Norge kom med i Napoleons-krigene i 1807 var Norge blitt en av Europas største sjøfartsnasjoner, med en flåte som var like stor som Danmark og hertugdømmenes flåte til sammen.⁶³ For de dansk-norske styresmaktene var veksten i flåten et sentralt ledd i planene om å bedre rikets økonomi.

⁵⁹ Feldbæk, *Danmarks historie*, 255

⁶⁰ Palmer, R.R m.fl. *A history of the modern World. To 1815*. McGraw- Hill international Edition, 2007, 152

⁶¹ Moseng, Ole Georg m.fl. *Norsk historie 1537- 1814*. Oslo: Universitetsforlaget, 2003, 308

⁶² Feldbæk, Ole. *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie. Bind 9. Den lange fred 1700-1800*. København: Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag A/S, 1990, 167

⁶³ Bagge, Sverre og Mykland, Knut. *Norge i dansketiden*. Cappelen:1996, 229

Merkantilisme

Merkantilisme⁶⁴ er et begrep, skapt av den skotske økonomen Adam Smith i 1776, som betegner de praktisk-økonomiske tiltakene som ble satt i gang i en rekke europeiske stater på 16- og 1700-tallet.⁶⁵ Utgangspunktet for den merkantilistiske politikken var at verdens rikdom var konstant og at det en stat tjente, derfor ville være en annen stats tap. Statenes mål var dermed å samle mest mulig av verdens ressurser og rikdom innenfor egne grenser. Som følge av dette gjaldt det å selge mer til utlandet enn man trengte å kjøpe, og for å holde importen lav var et av målene stor grad av selvforsyning innenfor landegrensene.⁶⁶ Eksport av ferdigvarer ga større gevinst en eksport av råvarer. Derfor skulle importen begrenses til råvarer som kunne bearbeides og selges videre med fortjeneste. For størst mulig overskudd måtte produksjonskostnadene holdes lave og for å få til det måtte man ha en stor befolkning som sikret rikelig og rimelig arbeidskraft. Da var man også avhengig av en stor jordbruksproduksjon som holdt levekostnadene nede.⁶⁷ Både for fordelingen av ressurser innenfor statens grenser og for eksporten av varer til utlandet var det viktig med et godt utviklet transportsystem.

Innenfor den merkantilistiske tankegangen lå det også en idé om at det var statsmakten, bedre enn den enkelte, som var i stand til å fremme økonomisk utvikling. Gjennom statlige tiltak som tollreguleringer, importforbud, monopoler og privilegier kunne statene fremme innenriks produksjon og begrense importen. Videre kunne man, ved å skaffe seg kolonier, sikre tilgangen på eksotiske råvarer fra eget rike i bytte mot hjemmeproduserte ferdigvarer.⁶⁸ I Danmark-Norge kan man se de første sporene av en slik merkantilistisk tankegang på begynnelsen av 1600-tallet, men det var først på 1730-tallet at den merkantilistiske politikken virkelig skjøt fart. Et av de fremste eksemplene på dette er Otto Thotts *Aller underdanigste uforgribelige Tanker om Kommersiens Tilstand og Opkomst*,⁶⁹ som ble skrevet i 1735 som et

⁶⁴ Det har vært mye debatt knyttet til hvorvidt det har ligget en bevisst utviklet teori bak den økonomiske politikken som ble ført i en rekke stater på 16- og 1700-tallet. Det ligger ikke innenfor denne oppgavens omfang å gå dypere inn i denne debatten. Merkantilisme vil i det følgende bli brukt som en betegnelse på de proteksjonistiske økonomiske tiltakene som ble gjennomført i europeiske stater på 16- og 1700-tallet. For mer om dansk merkantilisme se blant annet Gladmann, Kristof og Oxenbøll Erik, *Studier i dansk merkantilisme, Omkring tekster av Otto Thott*. København: Akademisk forlag, 1983.

⁶⁵ Feldbæk, *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, 159

⁶⁶ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 86

⁶⁷ Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, 167

⁶⁸ Dyrvik m.fl. *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 86

⁶⁹ Gjengitt i Gladmann og Oxenbøll, *Studier i dansk merkantilisme*, 172- f.f.

programskrift for det tredje Kommersekollegiet som ble opprettet samme år.⁷⁰

Kommersekollegiets oppgaver var å ivareta saker knyttet til rikets handel, industri, sjøfart, toll, pengevesen og forsikringsvesen.⁷¹ Otto Thott var en av lederne og hans programskrift la mye av grunnlaget for de økonomiske tiltakene som ble gjennomført i løpet av 1700-tallet.⁷²

Karakteristisk for den dansk-norske merkantilismen var at den la stor vekt på landbruket.⁷³

Målet med de økonomiske tiltakene var å legge til rette for innenrikske vareproduksjon, slik at det kunne produseres nok til både å dekke innenriksmarkedet, samt gi et overskudd som skulle kunne eksporteres med fortjeneste. Det var også nødvendig å fremme vareproduksjonen i byene, med fabrikker og manufakturer, samt eksport og sjøfart på egne skip. For å få til dette var det nødvendig med strenge og omfattende tollreguleringer for inn- og utførsel, handelsmonopoler, og støtte og privilegier til manufakturer og annet næringsliv.⁷⁴

Kolonier, handelskompanier og monopoler

Danmark-Norge var på ingen måte det eneste landet som satte i gang denne typen tiltak på 16- og 1700-tallet. Mange av de andre europeiske statene gjorde det samme, noe som kunne føre til en aggressiv handelspolitikk og kamp om ressursene. En måte å sikre seg en større andel av verdens ressurser på var å skaffe seg kolonier. I 1620 anla Danmark-Norge en handelsstasjon i Trankebar sørøst i India og i 1755 ble det opprettet et handelskontor i Serampore (Frederiksnagore), i nærheten av Calcutta.⁷⁵ I siste halvdel av 1600-tallet starten utbyggingen av danske fort og handelsstasjoner på Gullkysten på Afrikas vestkyst og omtrent samtidig begynte Danmark-Norge og seile til Vestindia.⁷⁶ St. Thomas ble dansk-norsk koloni i 1672, St. Jan i 1718 og i 1733 kjøpte Danmark-Norge øya St. Croix fra Frankrike.⁷⁷ Fra Vestindia var Danmark-Norge sikret varer som sukker, tobakk, kaffe og brennevin og fra Asia fikk man

⁷⁰ Det første kommersekollegiet ble opprettet i 1670 og det andre i 1704. Begge ble imidlertid oppgitt etter kort tid på grunn av finansielle problemer.

⁷¹ Busck Steen. «Kommercekollegiet af 1735». *Danmarkshistorien.dk*. Universitetet i Århus, 2015 <http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/kommercekollegiet-af-1735/> (lest 12.1.2016)

⁷² Dyrvik. *Norsk historie 1625-1814*, 167

⁷³ Gladmann og Oxenbøll, *Studier i dansk merkantilisme*, 15

⁷⁴ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 109

⁷⁵ Brimnes, Niels. «Serampore- Frederiksnagore» og «Trankebar». *Danmarkshistorien.dk*. Universitetet i Århus, 2015 (lest 18.1.2016)

⁷⁶ Bejder, Peder og Kristensen, Benjamin. «Merkantilisme og danske tropekolonier» *Danmarkshistorien.dk* Århus universitet, 2015 (lest 18.1.2016)

⁷⁷ Brimnes, Niels. «Vestindiske øer- (dansk Vestindien)» *Danmarkshistorien.dk*. Århus Universitet, 2015 (lest 18.1.2016)

bomullstekstiler, krydder, te, porselen og silke. På Gullkysten ble det kjøpt slaver som ble solgt videre til Vestindia.

I starten var det handelskompanier, med sete i København, som hadde monopol på handelen med koloniene. Det var også de som tok seg av administrasjonen av dem. For styresmaktene var dette smart fordi koloniene var svært kostbare å drive. Kompaniene hadde private aksjonærer med mye kapital, som kunne brukes til å starte opp, drifte og holde ved like handel og kontakt over lange avstander. Ved å gi kompaniene monopol på handelen ville man få kontinuitet i varestrømmen og dermed få bygget opp et marked i København for kolonivarer. Når etterspørselen var skapt, kunne handelen frigis.

I India var det *Det Ostindiske handelskompani* som administrerte og hadde monopol på handelen på Trankebar frem til det gikk konkurs i 1729. Da ble *Det asiatiske kompani* stiftet. De tok over administrasjonen av Trankebar og fikk 40 års monopol på handelen med Asia.⁷⁸ I 1772 hadde de 40 årene gått og København var blitt et europeisk marked for asiatiske varer. Handelsmonopolet med Kina ble forlenget og varte frem til 1800-tallet, mens handelen med India ble frigitt. På Gullkysten og i Vestindia var det *Det Vestindisk- Guineisk kompani* som hadde monopol på handelen. Det var også de som sto for administrasjonen og som bygde opp sukkerproduksjonen på øyene. I 1755 ble handelen og sukkerproduksjonen frigitt til alle kongens undersåtter.⁷⁹

Også deler av innenrikshandelen var underlagt monopoler og handelskompanier. Dette gjaldt handelen med Finnmark, Island, Færøyene og Grønland. Handelen med Finnmark hadde tidligere vært forbeholdt Bergen og en periode Trondheim, men ble fra 1728 gitt til kjøpmenn fra København. Det samme gjaldt for handelen med Island og Grønland som ble overført fra Bergen til København i henholdsvis 1733 og 1734.⁸⁰ I 1747 overtok det nyopprettede *Det alminnelige handelskompani* handelsmonopolet med Finnmark og Island.

Handelskompaniene førte til at det ble etablert et stort marked for kolonivarer og andre utenlandske varer i København, og var et av eksemplene på hvordan de statlige tiltakene førte til at stor del av Danmark-Norges vareproduksjon, handel og sjøfart ble konsentrert rundt

⁷⁸ Feldbæk, *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, 178

⁷⁹ Feldbæk, *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, 176-177

⁸⁰ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 168

hovedstaden.⁸¹ København var sentrum for politikk og kultur og det var der man fant rikets største og mest kjøpesterke marked. Det var derfor naturlig å også sentrere næringslivet dit. Beskyttelsen av dette næringslivet var utgangspunktet for mange av tollbestemmelsene som kom i løpet av århundret.

Tollovgivningen

Tollen spilte en sentral rolle i rikets økonomi og hadde to klare funksjoner. For det første var den en av statens viktigste inntektskilder. Toll som først og fremst var til for å gi inntekter i statskassen kalles fiskaltoll og i Danmark-Norge var en slik fiskaltoll særlig knyttet til den norske trelasteksporten.⁸² Tollens andre hovedfunksjon var at den, i tråd med den merkantilistiske tankegangen, var et av styresmaktenes fremste verktøy for å utvikle og beskytte den innenrikske vareproduksjonen og sørge for at importen holdt seg lav. Varer fra utlandet kunne enten tillegges høye tollsatser, eller man kunne innføre totalforbud mot import av utvalgte varer. I motsatt ende av skalaen kunne man fjerne eller legge lave tollsatser på varer man trengte. Dette gjaldt særlig råvarer som kunne bearbeides og selges videre med fortjeneste. Tollen ble også brukt til å fremme rikets skipsfart ved blant annet å gi lavere tollsatser på varer som ble fraktet på dansk-norske skip.⁸³

I løpet av 1700-tallet kom det fire store tollforordninger, hvorav den første kom i 1732. Før dette hadde innførselstollen vært relativ lav og det hadde vært få importforbud. Tollrullen fra 1732 markerte heller ikke noe kraftig skille i denne tollpolitikken og den regnes som relativ moderat.⁸⁴ I løpet av de neste ti-årene ble det imidlertid innført en rekke tollreguleringer og importforbud som i praksis gjorde forordningen fra 1732 utdatert (se vedlegg 2.1). I tråd med Otto Thotts programskrift fra 1735 endret tollavgivningen karakter og ble mye mer proteksjonistisk. Særlig ble det innført mange importforbud på tekstiler og fargestoffer for å beskytte den danske produksjonen av dette. Av bestemmelsene som fikk størst betydning for Norge var korn- og jernmonopolet, som jeg vil komme nærmere inn på senere.

⁸¹ Feldbæk, *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, 162-164

⁸² Feldbæk, Ole. *Danmark-Norge 1380-1814. Bind IV, Nærhet og adskillelse 1720-1814*. Oslo: Universitetsforlaget, 1998, 95

⁸³ Dyrvik. *Norsk historie 1625-1814*, 133

⁸⁴ Rasch, Aage. *Dansk Toldpolitik 1760-1797*. Universitetsforlaget i Århus, 1955, 21

I 1762 sto en ny tollforordning klar. I denne var importtollen på noen råvarer satt ned og det var fortsatt en beskjedne utførselstoll, men innførselstollen var kraftig forhøyet og en lang rekke importvarer var blitt forbudt. Det var også blitt lagt høy toll på luksusvarer. Tilsammen inneholdt den nye tollforordningen rundt 150 importforbud. Mange av disse hadde allerede vært gjeldende i flere år, men det var først nå de ble samlet i en forordning. (se vedlegg 2.2).⁸⁵

De mange forbudene og de høye tollsatser gjorde tollforordningen fra 1762 svært vanskelig å etterkomme. I mange tilfeller, særlig innenfor landbruket og for noen industrivarer, var ikke den innenrikske produksjonen stor nok til å dekke etterspørselen og man ble nødt til å utstede en rekke dispensasjoner, selv om disse kun ble delt ut som siste utvei.⁸⁶ Allerede i 1768 ble det derfor utarbeidet en ny tollforordning.⁸⁷ Denne fortsatte den strenge proteksjonistiske politikken, men importforbudene ble redusert. Blant annet ble en mengde fargestoffer, som umbra, oker og valkejord tillatt. Det samme ble trippelse,⁸⁸ stoler og piper. En rekke tekstiler, som drejl, kanvas, noppen og grove pakklerreter ble også tillatt og ullforbudet var allerede blitt opphevet noen år tidligere.⁸⁹

I årene frem til 1784 fortsatte den strenge beskyttelse av jordbruket og industrien, men det ble ikke lenger innført like mange nye forbud og økte tollsatser som tidligere.⁹⁰ Et av unntakene var *overdådighetsforordningen* som ble innført i 1783. I et forsøk på å spare landets valuta i de økonomiske nedgangstidene etter den amerikanske uavhengighetskrigen ble det innført importforbud på en lang rekke luksusvarer.⁹¹

I 1776 ga Adam Smith ut boka *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of the Nations* der han kritiserte merkantilismen og presenterte en ny økonomisk liberalisme. Dette varslet om et skifte i den økonomiske tankegangen i Europa og fra Fredrik VI's statskupp i 1772 skjedde det en rekke markante endringer i den dansk-norske tollpolitikken. Mange av de merkantilistiske tiltakene ble oppgitt i løpet av de siste 15 årene av århundret. Kornmonopolet

⁸⁵ Rasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, 52

⁸⁶ Rasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, 289

⁸⁷ Tollforordningen 1768. *Forordning med hosføres tarif over hvad i Told, Cosumption og Assise skal betales i Danmark og Norge* Paris, den 26de November. Ao. 1768. København: Hans kongel. Majestets og Universitetets boktrykkeri, 1768.

⁸⁸ Et mineral brukt til polering av stein, glass og metaller

⁸⁹ Rasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, 204-106

⁹⁰ Rasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, 169

⁹¹ Rasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, 290

ble opphevet i 1788, jernmonopolet ble opphevet i 1797 (i praksis i 1794) og handelen med Island og Finnmark ble frigitt i 1787. Den siste tollforordningen i dette århundret kom i 1797. Den avskaffet de fleste importforbudene og tollen på en rekke varer ble satt ned. Tollrullen markerer dermed den definitive slutten for den dansk-norske merkantilismen.⁹²

Norske forhold

Som gjennomgangen av den dansk-norske økonomiske politikken på 1700-tallet viser, ble hovedstadens interesser prioritert fremfor alle andre byer og kjøpsteder i Danmark-Norge. Videre var det også slik at danske økonomiske interesser ofte ble prioritert før de norske.⁹³ I følge historiker Finn-Einar Eliassen lå det en oppfatning hos statsadministrasjonen om at man i Norge hadde visse fordeler som Danmark ikke hadde.⁹⁴ Foruten vareproduksjonen som i løpet av århundret vokste frem i København, var Danmark et utpreget jordbrukssamfunn. Det kom ikke store produksjonsoverskudd fra dette jordbruket, og det overskuddet som var ble stort sett solgt innenriks, blant annet til Norge.⁹⁵

Også i Norge var jordbruk hovederhvervet, men samtidig hadde man mye tømmer, jern og fisk som alle var ettertraktete varer på det europeiske markedet. På grunn av denne råvaretilgangen, samt etterspørselen på slike varer fra Europa, mente styresmaktene at den norske næringen ikke hadde et like stort beskyttelsesbehov som den danske produksjonen av manufaktur- og andre ferdigvarer.⁹⁶ Det var derfor mange av importforbudene som kun gjaldt Danmark, og hvis de også gjaldt for Norge var det ofte av danske hensyn, ikke norske. Denne holdningen til norsk økonomi førte til en viss frihet for norsk handel som danskene ikke hadde, men styresmaktens favorisering av danske hensyn og beskyttelsen av det danske jordbruket skapte også problemer for Norge, med kornmonopolet som det fremste eksempelet.

Kornmonopolet ble innført i 1735 og forbød all import av utenlandsk korn til Danmark og det sønnafjelske Norge. Bestemmelsen var et forsøk fra styresmaktene på å utnytte helstatens fordeler og å skape et beskyttet marked med høyere priser for de danske og de få norske

⁹² Rasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, 289-191

⁹³ Eliassen, Finn Einar. «Småbyenes storhetstid, ca. 1500-1830» *Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*. Knut Helle m.fl. Oslo: Pax forlag, 2006, 204

⁹⁴ Eliassen, . «Småbyenes storhetstid», 204

⁹⁵ Feldbæk, *Danmark-Norge 1380-1814*, 64

⁹⁶ Eliassen, «Småbyenes storhetstid», 204

kornprodusenten som hadde overskudd å selge. Som vi skal se i senere kapitler fungerte imidlertid aldri kornmonopolet som det totalforbudet det var ment som. Det ble lempet på reglene flere ganger på grunn av nød og matmangel. Allikevel gikk kornmonopolet til tider hardt utover særlig den sønnafjelske befolkningen i Norge, som var sterkt avhengig av å kunne kjøpe korn.⁹⁷

Selv om danske hensyn ofte veide tyngst, ble det også innført noen tiltak for å beskytte den norske vareproduksjonen. Jernmonopolet ble innført i 1730 for å beskytte norsk jernindustri mot svensk konkurranse og gjorde at det kun var norsk jern som kunne innføres til Danmark. I teorien betydde dette at de norske jernverkene hadde monopol på det danske markedet, men bestemmelsen gjaldt kun så lenge prisene holdt seg under ett visst nivå og så lenge de norske jernverkene klarte å produsere nok til å møte etterspørselen.⁹⁸ I 1760 ble det innført importforbud på glass fra utlandet, for å beskytte den norske produksjonen. Trelasten ble ikke underlagt noe monopol, fordi man mente at dette var en næring som klarte seg godt på egen hånd.⁹⁹ Sagbruksprivilegiene fra 1688 sørget imidlertid for en begrensning i antall sager i det sønnafjelske Norge og for at borgerskapet i kjøpstedene langt på vei fikk monopol på trelastnæringen.¹⁰⁰

Norske kjøpsteder

All handel, både med inn og utland, hadde siden kjøpstadsprivilegiene ble innført i 1662, vært forbeholdt kjøpstedene, og for å ha handelsrettigheter i en kjøpstad måtte man ha borgerskap. Det samme gjaldt hvis man ville drive et håndverk eller hvis man skulle seile som skipper.¹⁰¹ Som borger var man juridisk underlagt kjøpstaden og man var pliktig til å bidra til å dekke stedets utgifter.¹⁰² Helst skulle man også bo der man var borger. Som jeg vil komme nærmere inn på i de kommende kapitlene, var imidlertid ikke byborgernes monopol på handel og sjøfart så konsekvent som kjøpstadsprivilegiene gir uttrykk for. Både i Nedenes og i Mandal hadde for eksempel allmuen handelsrettigheter som ga dem lov til å seile med egne skuter

⁹⁷ Feldbæk, *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, 157

⁹⁸ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 117

⁹⁹ Holm, *Kystfolk*, 90

¹⁰⁰ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie 1500- 1970*, 47

¹⁰¹ Fløystad, Ingeborg. *Agders historie 1641-1723. Bønder byvekst og borgarar*. Bergen: Agder Historielag, 2007, 161

¹⁰² Sætra, «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756», 306

lastet med trelast til Danmark og kjøpe med seg korn tilbake. Gjennom liggedagsordningen kunne allmuen kjøpe korn og matvarer direkte fra skuter som lå til havn, uten å gå veien om kjøpmennene i byene.¹⁰³

Ved inngangen til 1700-tallet var det 11 kjøpsteder i Norge, de fire stiftsbyene Christiania, Bergen, Trondheim og Kristiansand, samt Fredrikstad, Halden, Tønsberg, Larvik, Skien, Kragerø og Stavanger. I tillegg fantes det en rekke ladesteder, som var byer og tettsteder som hadde vokst frem ved utløpene av fløtingselvne hvor tømmer ble lagret og utskipet til inn og utland, men som ikke hadde fulle handelsrettigheter slik kjøpstedene hadde.¹⁰⁴ Ladestedene sognet til en kjøpstad i nærheten og de som ville drive handel på ladestedet måtte ha borgerskap i kjøpstaden. Etterhvert som ladestedene vokste, begynte flere av dem å kjempe for egne kjøpstadprivilegier. Dette førte til en økning fra 11 til 23 kjøpsteder i løpet av 1700-tallet. Drammen (Strømsø og Bragernes) fikk sine privilegier i 1715, Moss i 1720, Arendal og Risør i 1723, Molde og Kristiansund i 1742 og Holmestrand i 1752. I Nord-Norge gjorde Finnmarksmonopolet at det ikke var noen kjøpsteder nord for Trondheim før opphevelsen av monopolet i 1787. Da fikk Hammerfest kjøpstadprivilegier, mens Vardø og Tromsø ble kjøpsteder i henholdsvis 1789 og 1794. I tillegg til disse kjøpstedene var det også noen av ladestedene, som Mandal og Flekkefjord, som fikk utvidede handelsrettigheter mot slutten av århundret. Grimstad fikk i 1780 losse- og lasterett for Frolands jernverks produkter og for varer man trengte på verket.¹⁰⁵

I tollforordningen fra 1768 nevnes det i tillegg en rekke ladesteder som hadde rett til å laste, losse og fortolle kornvarer fra Danmark og trelast til Danmark og utlandet, samt varer som ble transportert mellom de innenlandske havnene. En del av disse ladestedene var samlet under Sand tollsted ved Drøbakssundet, Son og Krokstad var underlagt Moss, og Slependsen var underlagt Christiania. Sandefjord var underlagt Larvik. Ladestedet Langesund var tollsted for kjøpstaden Skien og for Porsgrunn og Brevik. Langesund, Brevik og Porsgrunn hadde også lov til å handle med grove fremmede varer.¹⁰⁶

¹⁰³ Herstad, *I helstatens grep*, 218-219

¹⁰⁴ Eliassen, «Småbyenes storhetstid», 145

¹⁰⁵ Hofstad, Svein (1977): «Næringslivet før og nå» i *Agder, bygd og by i Norge*. Gyldendal norske Forlag, 154

¹⁰⁶ Tollforordningen 1768. Kapittel 5, 19

Oppsummering

Mens de andre sjøfartsnasjonene i Europa lå i nærmest konstant krig med hverandre gjennom hele 1700-tallet, klarte Danmark-Norge å holde seg nøytrale gjennom store deler av århundret. Sammen med den engelske navigasjonsakten og etterspørsel etter norske råvarer i Europa la dette forholdene til rette for vekst i den norske sjøfarten. Videre førte frigivelsen av handelen med Vestindia og India og fredsavtalene med de nordafrikanske statene til en utvidelse av flåtens ferdselsområde.

Den økonomiske politikken i Danmark- Norge i perioden var preget av en proteksjonistisk tollovgivning. Selv om man kan se små tegn til nedtrapping av den merkantilistiske politikken gjennom hele siste halvdel av 1700-tallet, var det først etter årene denne oppgaven omfatter at de virkelige endringene i den økonomiske politikken ble iverksatt. Mange av forbudene, som korn- og jernmonopolet gjaldt fortsatt og handelen med Kina, Island, Grønland, Færøyene og Finnmark var fortsatt underlagt københavnsk monopol. København som senter for produksjon av manufakturvarer og distribuering av koloni- og luksusvarer var fortsatt i høy grad gjeldene. For skipperne fra Nedenes i perioden 1782-1786 betydde dette at det fantes en rekke statlige føringer for hvor de kunne seile og hvilke varer de kunne frakte. Samtidig var det visse typer handel og sjøfart som det ble lagt ekstra til rette for. I de neste fire kapitlene vil jeg se nærmere på hvordan dette påvirket nedenesskippernes sjøfartsreiser, samt undersøke hvilke funksjoner skipperne har hatt i den dansk- norske økonomien.

Kapittel 3

Nedenes og sjøfarten- Skippere fra Nedenes 1782-1786

Det økonomiske næringsgrunnlaget for Nedenes sjøfartshandel på 1700-tallet var tømmer og jernmalm. Rundt Arendal fantes et av landets største jernmalmfelter, langs kysten fantes det eikeskoger og lenger inn i landet var det gran- og furuskoger som strakte seg helt opp mot høyfjellet.¹⁰⁷ Videre hadde distriktet flere elver som var egnet til fløting og en lang kystlinje med gode og beskyttede havner. Med en kystlinje vendt mot Skagerak, hadde Nedenes også kort vei til Danmark og sentrale europeiske sjøfartsårer. De naturgitte forholdene var dermed godt egnet for handel med inn- og utland.

Mens Nedenes var rikt på naturresurser fra skogen og fjellet, var korn imidlertid mangelvare både i kyststrøkene og i de indre bygdene i Agder. I kyststrøkene trengte man også tilførsel på kjøtt og andre husdyrprodukter. Nedeneskysten består av kupert terreng, få sammenhengende jordbruksarealer og tynt jordlag noe som gjør området dårlig egnet til stor jordbruksproduksjon.¹⁰⁸ I følge Kjell Bråstad hadde allikevel de aller fleste husholdene i distriktet en viss matproduksjon til eget forbruk, og selv på de ytterste øyene der jordbruksarealene var svært marginale var det vanlig at man hadde et par husdyr og kanskje en kjøkkenhage.¹⁰⁹ Gustav Sætra har imidlertid pekt på at selv om klimaet var godt langs kysten, førte de mange bruksdelingene til at teigene ble for små til at de kunne forsyne hele området med korn.¹¹⁰ I et bønneskrift fra allmuen i Nedenes fra 1737 ble det hevdet at «Neppe to a 3 gårder i et helt sogn paa landet kan forsjune sine opsiddere med nødtørftig korn til brød vinteren over paa øene» og at «Stranden er over det hele len opfyldt med beboere der hverken pløier eller saar, og samme mangel som lenet har paa korn, har den og paa andre viktualia og hvis dertil klæder av vadmél, strie og videre behøves».¹¹¹ Noen av varene man trengte kunne

¹⁰⁷ Austerheim, Hilde L (red). *Contrari vind*. Utstillingskatalog, Arendal: Aust-Agder kulturhistoriske senter, 2007, s. 5

¹⁰⁸ Hofstad, «Næringslivet før og nå», 137

¹⁰⁹ Bråstad, «Norsk kystkultur- en kultur? Skagerrak-kysten», 237-238

¹¹⁰ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 66

¹¹¹ Gjengitt i Tank, «Arendal under enevældet 1600-1814», 216

man få fra andre steder i Norge, men en god del måtte man skaffe gjennom handel med Danmark eller utlandet.¹¹²

På midten av 1500-tallet begynte nederlenderne å seile til Nedenes for å kjøpe trelast. Trelasten byttet de i korn fra Baltikum og andre varer Nedenes befolkning trengte. I begynnelsen ble tømmeret hugget fra kystnære områder og mye av handelen foregikk gjennom direkte handel med bøndene. Etterhvert som trelasteksporten vokste og tømmeret måtte hentes fra lenger inn i landet, fikk imidlertid borgerskapet mer og mer kontroll over handelen. For å frakte tømmer fra innlandet og ut til kysten ble det nødvendig å bygge ut distriktets fløtningselver. Dette krevde kapital og det hadde borgerne.¹¹³ Gjennom kjøpstadsprivilegiene fra 1662 fikk borgerskapet i utgangspunktet monopol på all handel i distriktet, og gjennom sagbruksprivilegiene fra 1688 fikk de kontroll over store deler av foredlingen av tømmeret.¹¹⁴ Borgerne bosatte seg ved utløpet av de store fløtningselvene Nidelven og Sønedeledsfjorden der tømmeret ble lagret og solgt, og i takt med veksten i trelasthandelen vokste ladestedene Arendal og Risør frem.

Arendal og Risør

Etter en langvarig kamp med Kristiansand, fikk Arendal og Risør kjøpstadsprivilegier i 1723. Dette forble også de eneste kjøpstedene i Nedenes inntil Grimstad, Tvedestrand og Lillesand fikk byprivilegier i første halvdel av 1800-tallet. Arendal og Risør var også de eneste tollstedene i distriktet og alle som skulle seile inn eller ut av Nedenes måtte derfor fortolle varene sine der.¹¹⁵ Mens Arendal hadde fulle handelsrettigheter, hadde Risør som den eneste norske kjøpstaden i tollforordningen fra 1768 innskrenkede rettigheter.

Risør kunne handle kornvarer fra Danmark, selge trelast til inn og utland, losse og laste varer som skulle transporteres innenlands og fortolle grove varer fra utlandet.¹¹⁶ John Herstad mener at dette åpenbart må være en feil og at både Arendal og Risør har hatt fulle handelsrettigheter fra 1723 da de fikk sine privilegier.¹¹⁷ En stikkprøve fra tollprotokollenes

¹¹² Sætra, Gustav. «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 66

¹¹³ Austarheim, *Contrari vind*, 10

¹¹⁴ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 69

¹¹⁵ Grimstad hadde også losse og lasterett, men kun svært få skip har tollklarert varene side der i perioden denne oppgaven dekker. Se kapittel 1.

¹¹⁶ Tollforordningen 1768. Kapittel 5

¹¹⁷ Herstad, *I helstatens grep*, 131

varelister fra 1786 viser imidlertid at det til Risør, dette året, kun kom 30 forskjellige varer fra utlandet, hvorav de fleste må kunne karakteriseres som grove varer som slipesteiner, stenkull og huder. Til Arendal kom det samme år så mye som 176 forskjellige typer varer fra utlandet hvorav mye må kunne karakteriseres som finere varer og luksusvarer, som silkebånd, safran og forskjellige typer vin.¹¹⁸

En del av forklaringen på dette kan være at Arendal var en større by enn Risør med flere skipsanløp i året, men det forklarer allikevel ikke forskjellen i type varer. Tollforordningen fra 1768 oppgir ingen forklaring på hvorfor Risør hadde andre handelsrettigheter en Arendal. Som vi skal se i de påfølgende kapitlene er det imidlertid tydelig at Arendal og Risør har hatt forskjellige funksjoner i Nedenes sjøfart, og at nedenesskipperne som har seilt inn og ut av Arendal ofte har seilt andre steder enn de som har seilt inn og ut av Risør.

Nedenesprivilegiene og liggedagsordningen

Gjennom handelen utviklet det seg et avhengighetsforhold mellom bøndene i amtet og borgerne i Arendal og Risør. Det var borgerne som eide bergverkene og mange av sagene. De eide også store deler av flåten og hadde monopol på eksport og import til og fra utlandet. For å ha varer å selge var borgerne avhengige av bøndenes arbeidskraft, og vareleveranser fra bøndene i distriktet. Bøndene var på sin side avhengige av tilførsel på korn og andre livsnødvendige varer, som de på grunn av handelsmonopolet måtte kjøpe av borgerne.¹¹⁹ Dette avhengighetsforholdet kunne gi økonomisk trygghet for bøndene, ved at de i dårlige tider kunne få kjøpe varer de trengte på kreditt fra borgerne de leverte varer til eller jobbet for. Kreditthandelen førte imidlertid ofte til at bøndene havnet i gjeldsforhold det kunne være vanskelig å komme seg ut av og de ble dermed tvunget til å levere varene sine til handelsborgerne de sto i gjeld til. Dette kunne gjøre at de måtte akseptere dårlig betaling for varene sine og at de måtte ta til takke med å bli betalt med korn og andre varer av dårlig kvalitet.¹²⁰ I Nedenes gjaldt dette særlig for trelastbøndene i innlandet, som var nødt til å handle med kjøpstedene som lå ved utløpet av elven de fløtet tømmeret sitt i, men også de som leverte kull og malm til jernverkene kunne havne i lignende gjeldsforhold.¹²¹

¹¹⁸ Aust- Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper XV Arendal, stykke 105.1 og XIV Risør stykke 93.1, 1786. Oppbevares på Riksarkivet. (RA/EA-5490/R15/L0105 og L0093)

¹¹⁹ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 68

¹²⁰ Molden, Gunnar. *Seilskutebyen Arendal*. Oslo: ARFO, 1998, 23

¹²¹ Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, 121

Befolkningen langs kysten sto i en noe friere stilling fordi de ikke var like avhengig av borgerskapet for å få tak i varene de trengte. I Nedenes hadde allmuen siden 1500-tallet hatt privilegier som tillot skutefart mellom Norge og Danmark. Nedenesprivilegiene ble først formalisert i et reskript utstedt av stattholder Gyldenløve i 1688. Der fikk alle innbyggere i Nedenes lov til å utføre bord, ved og smålast fra egen skog, med egne skip til Danmark. Fra Danmark kunne de kjøpe med seg korn til eget bruk.¹²² Privilegiene ble siden noe utvidet og bekreftet flere ganger, blant annet i tollforordningen fra 1768:

«Dennem, som boe i Nedenes- Lehn udi Norge, skal det være tilladt udi deres Skiberomme at indtage i Norge Trælast og andre Landets Vahre, dermed at segle til Danmark, og der igjen at indlade hvad Vahre sammestæds falder: Dog at de hver Gang deres Ladning forud, saavel ved Told- stæderne udi Norge, som og i Danmark, Behørigen angive og fortolde»¹²³

Videre hadde allmuen, gjennom liggedagsordningen, mulighet til å kjøpe korn direkte fra skutene som lå til havn i et visst antall dager, uten at varene måtte gå via en kjøpmann. Ordningen ga også skipperen lov til å selge korn direkte fra skipssiden under liggedagene, som i 1768 ble satt til 14 dager.¹²⁴ I en forordningen fra 30 juli, 1768 blir det bekreftet at det skulle være:

«allmuen eller landmanden tilladt at kiøbe Korn-Varer af de til de søndenfieldske told- og Lade-steder med benævnde Varer ankommende Skibe, og være vedkommende Skipper tilladt til Allmuen ligemed Borgerne i Kiøbstæderne saavel i store som smaa partier at udsælge deslige Korn-Varer, dog maa det ej skee i længere tid, end alene 14 Dage efter skibets Ankomst der til stedet»¹²⁵

I Nedenes hadde dermed ikke borgerskapet noe reelt monopol på handelen. Allmuen langs kysten, som hadde varer å selge, kunne seile til Danmark og kjøpe med seg varer de trengte tilbake. Privilegiene ga dem imidlertid ikke lov til å handle varer fra de andre norske kjøpstedene og utenrikshandelen var formelt forbeholdt borgerne gjennom hele århundret.

¹²² Sætra, «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756», 304

¹²³ Tollforordningen av 1768. kapittel 6, paragraf 5

¹²⁴ Tollforordningen av 1768. Kapittel 6, paragraf 6. Gjennom liggedagsordningen kunne allmuen også kjøpe varer direkte fra skipssiden på skip som lå til havn i Nedenes. I tollforordningen fra 1768 ble liggedagene satt til 14 dager. Tidligere hadde den vært på åtte dager.

¹²⁵ Schou, Jacob Henric. *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 5 : Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1766 til 1774, 30 jul 1768, 101*

Nedenes flåte

På begynnelsen av 1600-tallet var det få skip hjemmehørende i Nedenes, men trelasthandelen la grunnlaget for økonomiske vekst, noe som også førte til vekst i flåten. God tilgang på materialer til skipsbygging, egnede steder langs kysten til å anlegge skipsverft og maritim kunnskap, blant annet som følge av den nære kontakten med Nederland, førte til at skipsutbyggingen i distriktet skjøt fart fra midten av 1600-tallet.¹²⁶ Ingeborg Fløystad har pekt på at flere av handelsfamiliene i distriktet tjente godt på handel og sjøfart i siste halvdel av 1600-tallet og at store deler av inntektene ble brukt til å investere i skip.¹²⁷

En vanlig måte å finansiere skipsbygging eller skipsinnkjøp på var at flere gikk sammen og dannet partsrederier. På denne måten ble både kostnader og risiko spredd på flere parter og terskelen for å kunne investere i skip var dermed ikke så høy.¹²⁸ Ofte kunne også varer og tjenester bli betalt med skipsparter. Seilmakeren og skipsbyggeren kunne få betalt for arbeidet med part i skuta, det samme kunne bonden som leverte tømmeret som ble brukt til å bygge skipet. Kjøpmennene i byene skjøt gjerne inn kontanter og ofte var det de som var korresponderende reder for skipet.¹²⁹ Partsrederiene muliggjorde en lokal finansiering av flåten og førte til at skipseierne kom fra forskjellige samfunnslag, og at mange av skipene var i bondeeie.¹³⁰ Ofte eide også skipperne eller flere parter i skuta. Dette kunne fungere som en forsikring for de andre eierne av skipet, ved at skipperen da hadde en personlig interesse av å øke rederiets inntekter.¹³¹

Allerede på slutten av 1600-tallet var Arendal Norges nest største sjøfartsdistrikt, etter Bergen, med 15-20% av landets flåte og etter en tilbakegang under den store nordiske krigen fortsatte veksten gjennom 1700-tallet.¹³² I 1786 var den norske flåten på 817 skip, på tilsammen 47 128 11/12 kommerselester. Av disse var 163 skip, på tilsammen 9702 1/2 kommerselester hjemmehørende i Arendal og Risør. Det vil si at i slutten av undersøkelsesperioden for denne oppgaven var 20,6% av landets flåte, målt i lasteevne, hjemmehørende i Nedenes. Det store flåten la grunnlaget for en stor sysselsetting i distriktet. I

¹²⁶ Molden, *Seilskutebyen Arendal*, 22

¹²⁷ Fløystad, *Agders historie 1641-1723*, 215

¹²⁸ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 224

¹²⁹ Austarheim, *Contrari vind*, 26

¹³⁰ Hunstad, «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede sjøfartskulturer», 89

¹³¹ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 226

¹³² Agder Historielag. *Agders historie*. Kristiansand, 1991, 132

følge Gustav Sætra hadde omkring 8,1% av den mannlige befolkningen på landsbygda i Agder sjøfarten som hovedyrke i 1801.¹³³

Skipene fra Nedenes ble brukt både til innenlands varetransport, danmarksfart, og til eksport og import til og fra utlandet. Finn- Einar Eliassen har pekt på at flere av de store trelastbyene på Østlandet hadde relativt små flåter i forhold til hva de trengte for å transportere eksportvarene sine til utlandet. I Nedenes hadde de imidlertid langt større flåter enn det som var trengtes til deres eksportvarer.¹³⁴ Som vi skal se i de tre neste kapitlene førte dette til at skip og skippere fra Nedenes spilte en betydelig rolle i sjøfart, handel og næringsliv, ikke bare i eget hjemdistrikt, men i hele det sønnafjelske Norge.

Tabell 3.1. Norsk flåte 1786.¹³⁵

	Akershus stift		Kr.sand stift		Bergen Stift		Tr.heim stift		Sum	
	Skip	Lester	Skip	Lester	Skip	Lester	Skip	Lester	Skip	Lester
1786	326	23020	327	16223 1/6	119	5208 1/2	45	2676 ½	817	47128 11/12

Tabell 3.2. Nedenes flåte 1786.¹³⁶

	Over 100 cml		100-50 cml		Under 50 cml		Sum	
	Skip	Lester	Skip	Lester	Skip	Lester	Skip	Lester
Arendal	28	3612 ½	30	2221	34	758 1/2	92	6492
Risør	1	112	24	1687 1/2	45	1411	71	3210 1/2
Sum	29	4132 ½	54	3998 1/2	79	2169 ½	163	9702 1/2

Skipperne fra Nedenes 1782-1786.¹³⁷

Denne oppgavens undersøkelsen av de norske tollprotokollene har vist at det i løpet av de fem årene 1782-1786 var 296 skippere fra Nedenes som var aktive i den norske sjøfartshandelen. Dette var alle skipperne som seilte inn eller ut av en eller flere av de norske havnene i løpet av perioden, og som har oppgitt at de var hjemmehørende i Arendal, Risør eller Nedenes len,

¹³³ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850, 65 og 75

¹³⁴ Eliassen, «Om ieg ikke sælher der, gaaer ieg til Kork»

¹³⁵ Tank, Roar. «Arendal under enevældet 1600-1814», 341

¹³⁶ Aust- Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper XV Arendal, stykke 105.1 og XIV Risør stykke 93.1, 1786. Oppbevares på Riksarkivet. (RA/EA-5490/R15/L0105 og L0093)

¹³⁷ Med mindre annet er oppgitt bygger alle tabeller og annen data som vil bli presentert i resten av dette kapittelet og i kapittel 4,5 og 6 på Generaltollkammeret, inngående og utgående tollregnskaper for alle tollsteder mellom Fredrikshald og Trondheim, 1782-1786. Oppbevares på riksarkivet. RA/EA-5490/R01-R33. (Forkortet note: Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33)

eller at de var borgere av Arendal eller Risør. Det faktiske antallet nedenesskipperne i perioden kan ha vært noe høyere. Skipperne kan ha oppholdt seg i utlandet i hele perioden eller de kan ha seilt på utenlandske skip, men disse har ikke blitt registrert i tollprotokollene og er derfor heller inkludert i denne undersøkelsen.¹³⁸

I løpet av de fem årene seilte de 296 skipperne fra Nedenes tilsammen 5738 reiser. 29,1% av reisene gikk mellom norske havner, 20,7% gikk mellom Norge og Danmark, 49,1 % gikk mellom Norge og utlandet, mens 1,1 % av reisene er ukjente.¹³⁹ En reise regnes i denne undersøkelsen som en seilt distanse fra en havn til en annen. Hvis skipperen har seilt tur/retur vil dette dermed regnes som to reiser.

Tabell 3.3: Geografisk fordeling på reisene gjort av skipperne fra Nedenes i årene 1782-1786.¹⁴⁰

Type reise	Antall reiser	%
Mellom norske havner	1668	29,1
Mellom Norge og Danmark	1186	20,7
Mellom Norge og utlandet (inkludert Færøyene og Vestindia)	2820	49,1
Ukjent	64	1,1
Sum	5738	100

En tredelt skippergruppe

I norsk sjøfartshistorie har det vært vanlig å dele inn sjøfarten i utenlandsfart, danmarksfart og kystfart, og som vi så i kapittel én er det gjort mange studier både av sjøfarten i sin helhet og av de ulike sjøfartsgrenene. Det er imidlertid ingen som har studert skipperne i de tre sjøfartskategoriene som en samlet gruppen eller undersøkt graden av arbeidsdeling mellom dem. Felles for mange av de tidligere studiene er at de har et kildegrunnlag som er enten er begrenset til noen få aktører, noen få havner eller tollsteder, eller at de kun studerer et distrikts sjøfart inn og ut av eget distrikt. Ved å studere alle sjøfartsreisene til alle skipperne fra Nedenes, inn og ut av Norge, innenfor en avgrenset periode har det i denne oppgaven vært mulig å vise at det har eksistert en klar arbeidsdeling blant nedenesskipperne i perioden.

¹³⁸ For flere utfordringer knyttet til kildene, se kapittel 1.

¹³⁹ De ukjente reisene er distanser som mangler i tollprotokollene, der en skipper har forflyttet seg mellom to havner uten at dette er registrert i kildematerialet. Det kan hende at han ikke har reist mellom disse stedene som skipper og at det er derfor ikke reisen er registret, men det skyldes også at noen tollprotokoller mangler og at det derfor ikke har vært mulig å få detaljene om reisene.

¹⁴⁰ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Av skippernes reiser mellom de norske havnene, ble 68,6% ført av skipper som kun seilte mellom norske havner. Av reisene mellom Norge og Danmark ble 70,6% ført av skipper som alltid hadde Danmark som mål for reisen og av reisene mellom Norge og utlandet ble 91,8 % ført av skipper som alltid hadde utlandet som mål. At hver skipper stort sett holdt seg til en type reise har gjort at jeg har valgt å dele inn skipperne i tre kategorier basert på hvor de har seilt. De tre kategoriene er: «Innenlandsskipper», «Danmarksskipper» og «Utenlandsskipper». Ved å dele inn skipperne disse kategoriene vil jeg vise at skipperne, med utgangspunkt i hvor de har seilt og hvilke typer varer de har fraktet, har hatt forskjellige funksjoner både i norsk sjøfart, i skippernes egen økonomi, i Nedenes økonomi og næringsliv og i den dansk- norske økonomien.

Tabell 3.4. Skipper fra Nedenes 1782-1786, fordelt på kategori.¹⁴¹

Kategori	Antall skipper	%
Innenlandsskipper	24	8,1
Danmarksskipper	47	15,9
Utenlandsskipper	182	61,5
Skipper som ikke passer inn i en av kategoriene	30	10,1
Skipper som kun har seilt en reise	13	4,4
Sum	296	100

En innenlandsskipper defineres her som en skipper som kun seilte mellom norske havner. Skipperne i denne kategorien har altså ikke seilt til Danmark eller til utlandet i løpet av perioden. I løpet av årene 1782-1786 var det 24 slike skipper fra Nedenes.

Danmarksskipper er skipper som kun har seilt mellom Norge og Danmark. Disse skipperne kan ha hatt noen stopp i norske havner på veien, men deres endelige mål har alltid vært i Danmark. De har altså ikke seilt frem og tilbake mellom norske havner og de har ikke seilt til utlandet. 47 av nederesskipperne fra undersøkelsesperioden passer inn i denne kategorien.

Utenlandsskipper defineres som skipper som seilte mellom Norge og utlandet. Reiser til Færøyene og til Vestindia er også tatt med i denne kategorien. Selv om dette var steder som tilhørte den danske kronen, har de i et rent sjøfartsmessig perspektiv hatt mer tilfelles med

¹⁴¹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

utlandet enn med Danmark. Reisens lengde og type handel er blant begrunnelsene for dette. Videre kan noen av utenlandsskipperne ha hatt stopp i København på veien til eller fra utlandet. Som vi så i kapittel 2 var det et særlig marked for kolonivarer og manufakturvarer i hovedstaden og dette var derfor et naturlig stopp på veien for mange av skipperne som hovedsakelig seilte til utlandet. Utenlandsskipperne har imidlertid ikke seilt frem og tilbake mellom Norge og Danmark slik danmarksskipperne har gjort. Og selv om de ofte har hatt ett eller flere stopp i norske havner på veien til eller fra utlandet, har de ikke seilt frem og tilbake mellom disse havnene slik innenlandsskipperne har gjort. I løpet av årene 1782-1786 var det 182 utenlandsskipper hjemmehørende i Nedenes.

De som ikke passer inn i en kategori

Av de 296 aktive skipperne fra Nedenes i perioden var det dermed 253 skipper, eller 85,5%, som passer inn i en av de overnevnte kategoriene. Av de resterende 43 skipper var det 13 skipper som kun står registret i tollprotokollene med en reise, noe som gjør det vanskelig å avgjøre hvor de eventuelt passer inn. Grunnene til at de kun står oppført med en reise kan være mange. Fem av skipperne seilte sin ene reise i 1782 og det kan hende at de etter dette la opp eller tok en pause fra skipperyrket. Videre kan det være at skipperne har oppholdt seg i utlandet i flere av undersøkelsesårene. Fem av skipperne er kun registrert på en utgående reise til utlandet, noe som kan tyde på at de har blitt der til undersøkelsesperioden er ferdig eller at de har solgt skipet, forlist, omkommet, emigrert eller lignende. At det ser ut som om skipperne kun har seilt en reise kan også skyldes kildematerialet. Hvis skipperen har flyttet eller oppgitt ett annet hjemsted på de andre reisene sine vil det ikke komme frem i min gjennomgang av kildene. Det er også mulig at han kun har vært skipper på en reise og ellers hatt andre roller på skipet. Da vil han heller ikke være registrert i kildene.

Ser man bort fra skipperne som kun er registrert på en reise er det dermed 30 nederesskipper fra perioden som ikke passer inn i en av skipperkategoriene. Seks av disse skipperne ligger i krysningspunktet mellom innenlandsskipperne og danmarksskipperne, mens 23 skipper ligger i skjæringspunktet mellom danmarksskipper og utenlandsskipper. Én skipper har seilt både frem og tilbake mellom norske havner, til Danmark og til utlandet. (Se vedlegg 3.1 og 3.2) Det er ikke mulig å se et tydelig mønster blant disse skippernes reiser. De har foretatt de forskjellige type reisene om hverandre og det er dermed ikke slik at de først har seilt en type reise og så gått over til en annen. For å kunne finne ut om disse skipperne har vært i en

overgangsfase fra en type sjøfart til en annen, eller om de har fortsatt å seile ulike type reiser om hverandre gjennom hele sin skipperkarriere er det nødvendig å undersøke et lengre tidsrom enn det denne undersøkelsen dekker. I de følgende tre kapitlene vil ikke de 43 skipperne som ikke passer inn i kategoriene være inkludert i analysen, men de vil trekkes inn i kapittel syv, der jeg vil se nærmere på mobiliteten mellom de forskjellige skippergruppene.

Konklusjon

Med en flåte som utgjorde over 20% av Norges totale flåte var Nedenes på 1780-tallet en betydelig aktør i norsk sjøfartshandel. Grunnlaget for sjøfarten var distriktets tilgang på tømmer og jernmalm, samt behovet for korn og andre nødvendighetsvarer. I perioden 1782-1786 var det 296 aktive skipper fra distriktet som enten har seilt innenlands mellom norske havner, frem og tilbake mellom Norge og Danmark eller mellom Norge og utlandet. Stort sett har hver skipper holdt seg til en type fart gjennom hele perioden. Denne klare arbeidsdelingen gjør at jeg har valgt å dele inn skipperne i kategoriene innenlandsskipper, danmarksskipper og utenlandsskipper. I de tre neste kapitlene vil jeg se nærmere på hvilke funksjoner de tre skipperkategoriene har hatt i norsk sjøfart, i skippernes egen økonomi, i Nedenes økonomi og næringsliv og i den dansk-norske økonomien.

Kapittel 4

Langs norskekysten med jernmalm - Innenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786

20 April 1782 la Christen Jensen fra Nedenes ut fra Arendal med kursen mot Larvik. Han var skipper på en liten skute fra Risør på 16 kommerselester. Med seg om bord hadde han en styrmann og tre matroser og sammen seilte de, gjennom hele sommerhalvåret, frem og tilbake mellom Arendal og Langesund og Larvik. Skuta var lastet med jernmalm fra gruvene i Arendalsområdet som skulle fraktes til jernverkene oppover Skiensvassdraget og til Fritzøe jernverk i Larvik. En gang imellom tok de også turen innom Kragerø og hentet jernmalm fra gruvene på Langøy.

I årene 1782-1786 var det 24 skipperne fra Nedenes som kun seilte mellom norske havner. Disse skipperne seilte hovedsakelig mellom de sønnafjelske havnene og alle, med unntak av to, transporterte jernmalm fra gruvene i Arendal og Kragerøområdet til jernverkene innover Oslofjorden. Ingen av innenlandsskipperne seilte til Danmark eller utlandet i løpet av perioden.

Jernverk og jernmalm

Den norske jernverkshistorien startet for alvor i første halvdel av 1600-tallet da masovnen ble tatt i bruk og i løpet av 16- og 1700-tallet ble det etablert en rekke jernverk på Sør- og Østlandet.¹⁴² I Nedenes ble Barbu verk ved Arendal drevet frem til 1660. Da Barbu ble lagt ned, flyttet driften til Båseland i Holt som senere ble til Nes jernverk. I 1705 ble Egeland verk i Gjerstad startet opp, og Froland verk fikk sine privilegier i 1763.¹⁴³

Selv om det var en betydelig produksjon ved jernverkene i Nedenes, og da spesielt ved Nes jernverk som holdt produksjonen i gang helt frem til 1959, er det særlig Arendalområdets rike

¹⁴² Vogt, J. H. L. *De gamle norske jernverk* Kristiania: H. Aschehoug, 1908, 6

¹⁴³ Masdalen, Kjell-Olav m.fl. (red.). *Jerngruvene i Aust-Agder*. Arendal: Jerngruveprosjektet, 1990, 1

forekomst av jernmalm som har gjort Nedenes viktig i norsk jernverkshistorie.¹⁴⁴ Som forvalteren ved Eidsfoss jernverk, Peder Mortensen Bredsdorff, skrev i en rapport om de norske jernverkene i 1784, var det «som om naturen har i Norge lagt de fleste og beste Jernmalm-gange i Nedenes lehn, og ellers vesten for Langesunds fjorden».¹⁴⁵ «Arendalsfeltet», som var et geologisk område som strakk seg fra Fevik til Tvedestrand, var ett av tre store jernmalmfelter i Sør-Norge. De andre var Fensfeltet ved Ulefoss nord for Skien og Langøy ved Kragerø. Av disse var Arendalsfeltet det klart største.¹⁴⁶

Kart 4.1. De viktigste jerngruveområdene på Arendalsfeltet.¹⁴⁷

De fleste jernverkene ble i utgangspunktet etablert i nærheten av lokale jernmalforekomster, men den lokale malmen var av varierende kvalitet og ofte tok det ikke lang tid før all malmen i disse gruvene var utvunnet. Samtidig kunne det være en fordel å blande flere typer malm. Malmen fra Arendalsfeltet var av god kvalitet med lite fosfor og svovel, noe som var viktig for å få ett godt smibart jern.¹⁴⁸ Dette førte til at nesten alle de sønnafjelske jernverkene etterhvert skaffet seg gruver i Arendalsområdet. I 1641 begynte Bærums verk med gruvedrift ved Solborg gård i Øyestad og i siste halvdel av 1600-tallet startet Fritzøe verk med

¹⁴⁴ Molden, Gunnar. «Ikke bare sol og seil», 111. Masovnproduksjonen la ned i 1909, mens jernforedlingen fortsatte frem til 1959

¹⁴⁵ Bredsdorff, Peder Mortensen. *Tanker til højere og nærmere Eftertanke angaaende Norges Jern-Verker, hvad ansees til deres Skade, og hvad derimod vilde være fornødent og beforderligt til deres Opkomst; Tilligemed kort Efterretning om Jern-Verkerne, om Malmenes Beskaffenhed og Behandling, samt om Kul med videre forestillende*. København: Svares. 1784, 33

¹⁴⁶ Masdalen, *Jerngruvene i Aust-Agder*, 5 og 14

¹⁴⁷ Kart hentet fra Masdalen, *Jerngruvene i Aust-Agder*, 14

¹⁴⁸ Masdalen, *Jerngruvene i Aust-Agder*, 3

malmutvinning fra Torbjørnsbu, Bråstad, Klodeborg og Lerestvedt.¹⁴⁹ Kort tid etter skaffet også de andre jernverkene seg gruver i området. I følge geologen J. H. L. Vogt leverte arendalsgruvene, i tiden før 1814, så mye som 2/3 av all jernmalm til de norske jernverkene. Av de sønnafjelske jernverkene var det bare Eidsvold verk i Akershus, Lesja verk i Oppland og Odals verk i Hedmark som klarte seg uten arendalsmalmen.¹⁵⁰ (Se vedlegg 4.1)

Kart 4.2. Kart over jernverk som fikk malm fra Arendalsfeltet.¹⁵¹

Jernmalmtransporten

Selv om de fleste jernverkene ble etablert i nærheten av lokale jernmalmbeforekomster, var det særlig tilgangen på to andre naturressurser som var avgjørende for hvor verkene ble plassert. Det ene var tilgangen på vannkraft. Verkene måtte ligge inntil en foss for å få vannkraft til å drive blant annet stangjernhammerne og blåsebelgene som ga oksygen til masovnen. Vel så viktig var også tilgangen på skogressurser som sikret de store mengdene med kull som trengtes for blant annet å holde masovnen i gang. Siden kullet kom fra innlandet, og derfor måtte fraktes over land, var det avgjørende for jernverkene med kort avstand til skogen.

¹⁴⁹ Masdalen, *Jerngruvene i Aust-Agder*, 2

¹⁵⁰ Vogt, *De gamle norske jernverk*, 28

¹⁵¹ Kart hentet fra Kartverket.no. Redigert av forfatteren.

Landtransport av malm var kun aktuelt over kortere avstander. Malmen ble fraktet i tønner og en tønne veide gjerne rundt 600 kilo.¹⁵² Å skulle transportere noe så tungt over land, var både dyrt og tidkrevende. At både jernmalmfeltene og jernverkene lå relativt nær kysten, muliggjorde imidlertid at man kunne frakte malmen til sjøs.¹⁵³ Fra gruvene ble malmen derfor fraktet korteste vei ned til nærmeste malmbrygge. Dette ble gjort om vinteren med hest og slede. Når isen smeltet fra fjorden ble malmen transportert sjøveien til havnen nærmest det aktuelle verket, for så å bli transportert fra havna til verket ved neste vinter.¹⁵⁴ At man kunne frakte jernmalmen til sjøs førte til at transportkostnadene ble overkommelige, og muliggjorde at jernverkene ikke trengte å ligge i umiddelbar nærhet til gruvene. Som følge av Arendals rike forekomst på jernmalm av god kvalitet og avstandene mellom gruvene og verkene vokste det derfor frem en egen skipsfartsgren i distriktet knyttet til gruvedriften.

Jernmalmtransporten fra Arendal 1786

Hvem som har utført jernmalmtransporten fra Arendal har, i følge historiker Gunnar Molden, variert over tid. I noen perioder har østlandsskuter dominert, mens i andre perioder har skuter og skipper fra Nedenes stått for det meste av transporten.¹⁵⁵ En gjennomgang av den utgående tollprotokollen fra Arendal i 1786 viser at det, dette året, gikk 213 reiser med jernmalm ut fra Arendal. Av disse ble 109 gjennomført av skipper fra Nedenes.

Tabell 4.1. Jernmalmtransport fra Arendal i 1786.¹⁵⁶ (For spesifisering se vedlegg 4.2)

	Antall reiser gjort av skipper eller roermenn hjemmehørende i Nedenes	Antall reiser gjort av skipper eller roermenn hjemmehørende andre steder
Skipper	109	45
Roermenn	0	59
Totalt	109	104

Regner man kun ut fra antall reiser, sto Nedenesskipperne for omtrent halvparten av jernmalmtransporten fra Arendal i 1786. I kildematerialet skilles det imidlertid mellom

¹⁵² Vogt, *De gamle norske jernverk*, 30

¹⁵³ Vogt, *De gamle norske jernverk*, 28

¹⁵⁴ Masdalen, *Jerngruvene i Aust-Agder*, 6

¹⁵⁵ Molden, «Ikke bare sol og seil», 118

¹⁵⁶ Aust-Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper, XV Arendal, stykke 105.2 (RA/EA-5490/R15/L0105/0002), 1786-1786, oppbevares på Riksarkivet.

skippere og roermenn, der de sistnevnte regnes som de som hadde fartøy på fire kommerselester eller mindre.¹⁵⁷ Mens alle de som fraktet jernmalm og var hjemmehørende i Nedenes ble regnet som skippere, er omtrent halvparten av de som var hjemmehørende andre steder oppført som roermenn. Kildematerialet oppgir ikke hvor mye jernmalm som ble fraktet på de forskjellige reisene, så man kan ikke vite hvor mye mindre jernmalm en roermann har fraktet i forhold til en skipper, men siden roermennene hadde mindre fartøy må man kunne anta at de fraktet en del mindre enn skipperne.

Ser man på transporten til hvert enkelt tollsted kan man se at Nedenesskippernes rolle i jernmalmtransporten var betydelig høyere til noen havner enn til andre. Mens de dette året sto for all transporten av jernmalm til Risør, 79% av reisene til Langesund, 42% av reisene til Drammen og 23% av reisene til Larvik, har de ikke fraktet noe jernmalm til de resterende havnene. Oversikten viser imidlertid kun de direkte reisene fra Arendal og som vi skal se var det ikke uvanlig at skipperne hadde et stopp på veien før de seilte til havnene som lå lengst unna. Gjennomgangen av skipsanløpene fra Arendal i 1786 viser dermed at Nedenesskipperne spilte en betydelig rolle i jernmalmtransporten, men at de på ingen måte var de eneste aktørene.

Jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786

Av de tilsammen 296 aktive skipperne fra Nedenes i årene 1782-1786 var det 27 skippere som deltok i jernmalmtransporten. Fem av disse passer, som jeg var inne på i forrige kapittel, ikke inn i noen av skipperkategoriene og har seilt *både* mellom norske havner og mellom Norge og Danmark. De resterende 22 skipperne seilte kun mellom norske havner og passer dermed inn under kategorien «innenlandsskipperne».

Tilsammen var det 24 slike innenlandsskipperne fra Nedenes i perioden, som samlet gjennomførte 1144 reiser. Bare to av disse skipperne deltok ikke i jernmalmtransporten. Den ene var Søren Jensen som seilte tur/retur mellom Arendal og Risør med matvarer en gang i 1784. Skuta han seilte på denne turen pleide vanligvis å transportere malm, men da med andre skippere. Den andre var Endre Jacobsen som i 1782 seilte to ganger tur/retur mellom Bergen og Langesund med stopp i Arendal, med jern den ene veien og fisk den andre. Siden disse to

¹⁵⁷ Se kapittel 1

skipperne seilte svært få turer, og fordi de ikke fraktet jernmalm har jeg valgt å ikke regne de med i resten av dette kapittelet. Det samme gjelder reisene til de fem skipperne som faller utenfor innenlandsskipper-kategorien.¹⁵⁸ Statistikken som blir presentert i det følgende bygger dermed på reisene til de 22 innenlandsskipperne fra Nedenes som deltok i jernmalmtransporten i perioden (heretter kalt jernmalmskipperne).

Sesong og aktivitet

I løpet av de fem undersøkelsesårene gjennomførte de 22 jernmalmskipperne fra Nedenes 1137 reiser mellom norske havner, noe som tilsvarer et gjennomsnitt på 52 reiser per skipper. Det var imidlertid bare fem av skipperne som var aktive alle årene og fire skipper seilte bare i ett av undersøkelsesårene. Årlig var det derfor ikke mer en 12-16 aktive skipper som til sammen gjennomførte mellom 200 og 260 reiser hvert år. Mens skipperen Christen Jensen, som seilte mest, gjennomførte så mye som 130 reiser i løpet av perioden seilte Bertel Jansen bare fire reiser før han overlot skuta til en annen skipper. Et mer riktig gjennomsnitt blir derfor 18 reiser i året, per skipper.

Tabell 4.2. Oversikt over aktive jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786.¹⁵⁹

Aktive:	Antall skipper	%
Alle undersøkelsesårene	5	22,7
Fire av undersøkelsesårene	3	13,6
Tre av undersøkelses årene	6	27,3
To av undersøkelses årene	4	18,2
Ett av undersøkelsesårene	4	18,2
Totalt	22	100

Tabell 4.3: Antall aktive jernmalmskipperne fra Nedenes, per år.¹⁶⁰

År	Antall skipper	Antall reiser	Gj.snitt reiser per skipper
1782	12	208	17,3
1783	15	219	14,6
1784	13	246	18,9
1785	12	257	21,4
1786	12	207	17,3

¹⁵⁸ Disse fem skippernes innenlandsreiser følger seilingsmønsteret til de andre innenlandsskipperne.

¹⁵⁹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

¹⁶⁰ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Sesong

Jernmalmskippernes seilingssesong startet i månedsskiftet april/mai og varte frem til oktober, men de fleste reisene ble gjennomført i løpet av sommermånedene. Fra mai til september gjennomførte de fleste skipperne mellom fire- seks reiser i måneden, som tilsvarer omkring to- tre reiser tur-retur. Siden skipperne var opptatt med sjøfarten gjennom store deler av sommeren må det ha vært opp til de øvrige medlemmene av skippernes hushold å ta seg av et eventuelt jordbruk. Det ser imidlertid ut som om skippernes har hatt noen dagers opphold mellom hver reise, og de kan derfor i teorien ha hatt mulighet til å hjelpe til med onnearbeid og lignende. Det er imidlertid sannsynlig at mye av tiden mellom reisen har gått med til å skaffe nye oppdrag og gjøre skuta klar til ny reise. Siden jernmalm transporten kun har foregått i sommermånedene, har skipperne hatt vinteren fri til å kunne utføre annet arbeid. Jeg har ikke funnet noen eksempler på hvilke type arbeid disse skipperne har utført på vinterstid, men det er nærliggende å se for seg at de kan ha vært med på å frakte jernmalm, kull og setteved til og fra Arendalsgruvene eller gjort annet arbeid tilknyttet gruvedriften. Som vi har sett var dette arbeid som måtte utføres på vinterføre.

Diagram 4.1. Jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786. Reiser fordelt på måneder.¹⁶¹

Skuter

Alle jernmalmskipperne seilte små skip på mellom 4 1/2 og 20 kommerselester. Med seg ombord hadde de to- tre matroser og noen hadde også med en styrmann. Tilsammen seilte de

¹⁶¹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

18 forskjellige skuter i perioden. To av disse ble seilt av fire forskjellige skippere hver, fem skuter ble seilt av samme skipper gjennom hele perioden, mens resten ble seilt av en til tre skippere, men var ikke nødvendigvis i bruk av jernmalmskipperne gjennom alle fem årene. Det er også flere skippere som har byttet skute i løpet av perioden. Gunnar Molden har pekt på at det var vanlig at jernmalmskipperen selv eide hele eller deler av skuta de førte.¹⁶² At flere skippere har byttet på å føre samme skuta, kan derfor tyde på at de forskjellige partseierne har byttet på å føre skuta.

Destinasjoner og last

Tabell 4.4. Jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786. Geografisk fordeling av reiser.¹⁶³

Type reise	Antall reiser	%
Arendal- andre norske havner	525	46,2
Andre norske havner- Arendal	534	46,9
Mellom andre norske havner	78	6,9
Sum	1137	100

93% av jernmalmskippernes 1137 reiser i perioden gikk inn eller ut av Arendal, og det var ingen av de utgående reisene som gikk ut fra Risør. Dette er naturlig ettersom skipperne først og fremst transporterte jernmalm fra Arendalsfeltet. Ingen av skipperne var innom Halden, Fredrikstad, Sand eller Tønsberg i perioden og ingen seilte nordvest for Kristiansand.

Utgående reiser fra Arendal

Tabell 4.5. Reiser ut fra Arendal gjennomført av jernmalmskipperne fra Nedenes fra 1782-1786. Distanse og last.¹⁶⁴

Fra Arendal til:	Jernmalm	Jernmalm+ noe mer	Jern	Korn	Ledig	Antall reiser
Langesund	346	2	1		1	350
Risør	80	5			2	87
Larvik	70					70
Slependen	6					6
Moss	4					4
Christiania	2			1		3
Drammen	3					3
Holmestrand	2					2
Totalt	513	7	1	1	3	525

¹⁶² Molden, ««Øster på Norge med Malm» Tromøyskipperne som fraktet jernmalm på 1700-tallet», I *Tromøy årbok*, 1989

¹⁶³ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

¹⁶⁴ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Så mye som 2/3 av reisene som gikk ut fra Arendal gikk til Langesund og mye ble også fraktet til Risør og Larvik. Langesund var, som nevnt, tollstedet til områdene oppover Skiensvassdraget og det var derfor dit jernmalm til Ulefoss, Fossum og Bolvik jernverk ble fraktet. Om det var de samme skipperne som fraktet malmen videre fra Langesund oppover vassdraget, kommer ikke frem i kildematerialet. Til Risør ble det transportert malm til Egeland og Nes og i Larvik lå Fritzøe jernverk. Noen få reiser gikk også til Moss, Christiania, Slependen, Drammen og Holmestrand.

På 97,7% av reisene som gikk ut fra Arendal var skipene kun lastet med jernmalm. Bare på syv av reisene var de lastet med andre varer i tillegg. Fem av disse var reiser til Risør der skipene var lastet med sukker og tobakk eller fransk vin og de to siste var reiser til Langesund hvor den ene hadde med seg fransk vin og den andre ost. Bare fem av jernmalmskippernes reiser gikk ut fra Arendal uten jernmalm. Av disse gikk en til Langesund med jern, tre seilte med tomme skip, mens den siste seilte med korn til Christiania.

Reiser mellom andre havner

Tabell 4.6. Reiser mellom havner utenfor Nedenes, ført av jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786. Distanse og last.¹⁶⁵

Mellom andre havner	Jernmalm	Trelast	Kalk	Ledig	Ukjent	Antall reiser
Kragerø- Larvik	25					25
Larvik- Kragerø				25		25
Langesund- Larvik	9					9
Langesund- Holmestrand	6					6
Langesund- Drammen	2					2
Langesund- Moss	1					1
Langesund- Kristiansand		1				1
Langesund- Risør				1		1
Slependen- Christiania				1		1
Slependen- Moss		1				1
Slependen- Kristiansand			1			1
Christiania- Slependen				1		1
Christiania- Kristiansand				1		1
Larvik- Langesund				1		1
Risør- Slependen	1					1
Ukjent					1	1
Totalt	44	2	1	30	1	78

¹⁶⁵ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Som jeg har vært inne på, hendte det at jernmalmskipperne var innom en eller flere andre havner på veien før de returnerte til Arendal. En del seilte videre fra Langesund til Drammen, Holmestrand, Larvik eller Moss med jernmalm. Noen av skipperne pleide også å dra tur/retur Kragerø for å hente malm på Langøya. Denne malmen fraktet de alltid til Larvik, selv om både Ulefoss, Bærum og Dikemark også fikk malm derfra. På vei til Kragerø hadde de alltid tomme skip.

Det var ikke vanlig at skipperne tok med seg andre type varer når de seilte mellom de forskjellige havnene. Bare på tre av reisene var skipene lastet med noe annet en jernmalm. En reise gikk fra Slependsen til Moss med trelast og to reiser gikk til Kristiansand fra Langesund og Slependsen, med trelast den en gangen og kalk den andre. Kristiansand var også den eneste havnen jernmalmskipperne fra Nedenes var innom som ikke hadde tilknytning til et jernverk.

Returreiser til Arendal

Tabell 4.7: Reiser inn til Arendal ført av jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786. Distanse og last.¹⁶⁶

Til Arendal Fra:	Jern	Jern+ diverse annet	Matvarer	Matvarer + diverse annet	Diverse	Ledig	Ukjent	Antall reiser
Langesund	11		2	1	1	320	2	337
Risør	21	10	8	2	2	45		88
Larvik		1				76	1	78
Holmestrand						8		8
Slependsen					5	2		7
Moss	1				1	4		6
Drammen	1				2	2		5
Kristiansand						3		3
Christiania					2			2
Totalt	34	11	10	3	13	460	3	534

Stort sett returnerte jernmalmskipperne til Arendal med tomme skip. Bare 13,9 % hadde med seg varer tilbake. Over halvparten av disse hadde med seg jernvarer fra jernverkene de hadde levert varer til. Dette kunne både være halvfabrikata som stangjern og ferdigvarer som kakkelovner. Noen av de som hadde med seg jern hadde også med seg andre varer. Dette var hovedsakelig korn og matvarer, men også talg, voks, bøker, stenkull, stål, lin-bånd og krafser.

¹⁶⁶ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Noen hadde bare med seg matvarer i lasten, mens det på 13 reiser ble fraktet varer som kalk, trelast, tobakk, vindusglass, lin, flyttegods, ved eller tjære.

Hvem var jernmalmskipperne?

Kildematerialet gir kun sparsomme opplysninger om hvem jernmalmskipperne var, men ser man på opplysningene om alle skipperne samlet, kan man allikevel få noen små hint om gruppens sosial tilhørighet. Ingen av jernmalmskipperne står oppført i tollbøkene med borgerskap. Det var heller ingen av skipperne som var hjemmehørende i Arendal og bare to var hjemmehørende i Risør. Resten står oppført som hjemmehørende i Nedenes len, noe som mest sannsynlig vil si at de bodde utenfor kjøpstedene. Alle skipperne seilte små skuter og sammenlignet med de som seilte til Danmark og utlandet var det denne gruppen som seilte de minste skipene.

De fleste jernmalmskipperne hadde svært vanlige patronymikon som Jensen, Hansen og Nielsen. Dette gjør det vanskelig å innhente mer informasjon om hvem de var fra annet kildemateriale. Gunnar Molden har i en artikkel i *Tromøy Årbok* fra 1989 forsøkt å finne ut hvor jernmalmskipperne fra Nedenes, som var aktive i 1770, bodde.¹⁶⁷ Han mener å kunne vise at av de 20 aktive jernmalmskipperne fra Nedenes, det året, bodde ni på Tromøya. Han argumenterer også for at øya på det tidspunktet var såpass tett befolket at bøndene var helt avhengig av ekstra sysselsetting for å få endene til å møtes. En av jernmalmskipperne Molden fant på Tromøya i 1770 var Hans Hansen Alve. I skiftet etter kona hans står det at han eide halvparten av en malmskute på elleve kommerselester og at han befant seg «øster i Scheens fiord».¹⁶⁸ Hans Hansen var fortsatt aktiv som jernmalmskipper på 1780-tallet og han seilte fortsatt en skute på elleve kommerselester frem og tilbake til Skiensfjorden (Langesund).

At jernmalmskipperne bodde utenfor kjøpstedene, seilte små skip, ikke hadde borgerskap og at de kun seilte mellom norske havner kan tyde på at skipperne var bønder og strandsittere som har hatt jernmalmtransporten som en nødvendig inntektskilde. Dette forklarer også hvorfor så mange av skipperne returnert til Arendal med tomme skip. For å kunne drive handel innenlands måtte man i prinsippet være handelsborger, og det var det ingen av

¹⁶⁷ Molden, «Øster på Norge med Malm».

¹⁶⁸ Molden, «Øster på Norge med Malm», fotnote 19

jernmalmskipperne som var.¹⁶⁹ I tilfellene der skipperne har hatt med seg andre varer i lasten er det derfor sannsynlig at dette har vært varer til eller fra verkene de har transportert jernmalm for, eller at de har fått andre fraktoppdrag fra redere eller handelsborgere. For jernmalmskipperne må dermed sjøfarten ha vært en ren transportjobb de utførte mot betaling, som de videre kunne bruke til å kjøpe korn, matvarer og det de ellers måtte trenge, samt betale skatter og avgifter.

En inntektsbringende binæring?

Tollprotokollene gir ikke svar på hvor mye skipperne tjente på malmtransporten. Dette er også et tema det er skrevet svært lite fra før, men i *Bærums verks historie* nevner Yngvar Hauge at betalingen for sjøfrakt av malm fra Langø i Kragerø til Sandvika (Slependen) i 1785 var 38 skilling per tønne.¹⁷⁰ Med dette som utgangspunkt går det an å gjøre et svært grovt anslag over hvor inntektsbringende jernmalmtransporten var for skipperne.

En full malmtønne veide, som tidligere nevnt, rundt 0,6 tonn og en kommerselst tilsvarer cirka 2600 kg. Det vil si at det gikk 4,3 tønner malm på en kommerselst.¹⁷¹ Mens en skute på 4 ½ kommerselst, som var den minste jernmalmskuta fra Nedenes i perioden, i teorien da kunne frakte rundt 20 tønner per tur, kunne den største skuta, som var på 20 kommerselster, frakte rundt 86 tønner på en tur. Den gjennomsnittlige størrelsen på jernmalmskippernes skuter i perioden var elleve kommerselster. Det vil si at skutene hadde en gjennomsnittlig lastekapasitet på 47,3 tønner jernmalm. Bruker vi fraktprisen fra Bærums Verk tilsvarer det en gjennomsnittlig betaling på 18 riksdaler og 72 skilling per reise tur-retur.

Det må understrekes at dette er et svært grovt anslag. For det første kan man ikke anta at skutene alltid seilte fulllastede. Det kunne være mangel på oppdrag eller det kunne være at skuta ikke tålte å full-lastes med den tunge malmen. Hauge skriver for eksempel om jernmalmskipperen Kristen Sandbo fra Tromøya i 1773, som aldri kunne fylle skuta helt full fordi Bærums verk, som han transporterte malmen for, ikke tillot at man seilte med dekket i sjøen. Han skriver også at den samme skipperen ofte måtte dra innom Kragerø på veien for å fylle på lasten.¹⁷²

¹⁶⁹ Fløystad, *Agders historie 1641-1723*, 161

¹⁷⁰ Hauge, Yngvar. *Bærums verks historie*. Oslo: Aschehoug, 1953, 179

¹⁷¹ Norsk forlishistorisk forening. Gamle norske måleenheter. (lest 18.11.2015)

¹⁷² Hauge, *Bærums verks historie*, 144

For det andre varierte fraktprisene per tønne både ut fra fraktens lengde og etter tyngden på malmen. I følge tall fra J. H. L. Vogt kostet en tønne malm fritt levert ved et av jernverkene rundt 1760 mellom 0,80 og 2,30 riksdaler. I 1806 lå produksjonsutgiftene per tønne, ved noen av gruvene i arendalsfeltet, på mellom 0,48- 2,12 riksdaler.¹⁷³ Ved Hakadal, som var det verket som lå lengst unna Arendalsgruvene, kostet en tønne Arendalsmalm 4,48 riksdaler i 1807.¹⁷⁴ Verket fikk sin malm fra Torbjørnsbu, hvor produksjonskostnadene var 48 skilling per tønne. Det vil si at det gikk med fire riksdaler i transport og andre utgifter. Siden jernverket i Hakadal lå et godt stykke fra kysten, må en stor andel av disse fire riksdalene ha gått med til å betale for landtransporten. På verket i Ulefoss kostet en tønne Arendalsmalm 2,48 riksdaler i 1807.¹⁷⁵ Ulefoss fikk blant annet malm fra Alve på Tromøya der det kostet en riksdal å produsere en tønne malm i 1806.¹⁷⁶ Da var det rundt 1,48 riksdaler per tønne igjen til å dekke alle transportetappene frem til verket, samt andre utgifter.

En del av betalingen for transporten gikk med til å betale diverse havneavgifter. Det var ingen toll på den innenlandske forflytningen av malmen, men det skulle blant annet betales havnepenger, lastepenger, stemplet papirpenger og aksisepenger. Om disse utgiftene skrev justisråd og overinspektør ved Fritzøe jernverk F. L. Fabricius i en rapport i 1775:

«Disse Paalegg falde ei allene for seg selv Jernverks Eierne besværlige, men de deraf følgende saakaldede Toldbod- Expeditioner, saavel ved Ind som Udladning med stemplet papir, fastsatte og sædvanlige skriverpenger til mange betiente, Veierpenge og deslige, forøge endog udgifterne anseelig; saa at paa malmen allene forhøyes af den aarsag Transportbekostningen paa en Bærgtønde, hvortudi indeholdes langt mere Steen end Erts, til 15 a 16 skilling. Sandt nok, disse udgifter fordres ikke af Jærnverks Eierne, men av skipperne, men det indsees lettelig, at de første under Fragten, som naturligvis paa Grund derav maa blive høiere, egentlig betale dem»¹⁷⁷

Peder Mortensen Bredsdorff skrev i sin rapport fra 1784, følgende anbefaling:

«Da de fleste verfter maae hente endel malm til skips fra Nedenes lehn og ved Kragerø som ikke alene falde overmaade kostbare, men endog er vanskelig at faae fartøyer til, saa var at ønske, at de fartøyer som ser føre (?) malm, måtte, naar de intet andet indehavde, og intet paa tilbakereisen medtog uden baglast eller noget jern og andre materialer til gruvenes fornødenhet, allernaadigst, blive forskaanede for lastepengenes Svarelse og anden Told- Klarering for heele reisen frem og tilbake (Told-seddel, fyr og mudderpenge undtagne) hvorved baade de fornødne Førtøjer opmunters til at lade sig frakte med malm, og Fragten tillige kunde ventes saa meget billigere.»¹⁷⁸

¹⁷³ Vogt, *De gamle norske jernverk*, 31

¹⁷⁴ Vogt, *De gamle norske jernverk*, 31

¹⁷⁵ Vogt, *De gamle norske jernverk*, 31

¹⁷⁶ Aust-Agder arkivet, *Rapport om gravedriften i Arendal kommune*, Bergvesenet. Rapport 6130, 16

¹⁷⁷ Fabricius, F. L. «Om de Norske Søndenfjeldske Jernværkers nærværende Tilstand, deres mangler, og Midler til deres Opgønst» i *Noget om Norges Bærgværker*. København, publisert 1794, skrevet 1775, 18

¹⁷⁸ Bredsdorff, *Tanker til højere og nærmere Eftertanke*, 123

I tollprotokollene er det ført regnskap over havnepenget, lastepengene, eventuelle ekstra lastepenger, papirpenger og aksisen. Mens papirpengene har hatt en fast takst på 3 skilling per innreise eller utreise og havnepenget har vært faste 12 skilling ved innkommende reiser til Arendal, ser lastepengene og aksisen ut til å ha variert etter lastens størrelse. Noen stikkprøver fra tollprotokollene viser at mens den minste jernmalmskuta på 4 ½ lester betalte 2,57 riksdaler i avgifter for en reise tur/retur Arendal- Risør, var de samlede avgiftene for den største skuta på 20 lester på 6,26 riksdaler for en reise tur-retur Arendal-Langesund. Skutene på rundt 10 lester ser ut til å ha betalt avgifter på mellom 3 og 4 riksdaler per reise tur-retur.

Fra regnestykket basert på fraktprisen til Bærums verk gjenstår det da rundt 15 riksdaler på en gjennomsnittlig reise tur-retur. Ganget med 9, som var gjennomsnittet for hvor mange reiser med jernmalm hver skipper seilte i året, utgjør det en årlig betaling på rundt 135 riksdaler. I følge tall fra John Herstads bok om kornmonopolet kostet en tønne korn i Nedenes i gjennomsnitt 198 skilling på 1780-tallet.¹⁷⁹ For årsinntekten, basert på fraktprisen fra Bærums verk, kunne man dermed kjøpe rundt 65 tønner korn.

Herstad regner et årlig kornforbruk til 2,5 tønner kornvarer per person på 1700-tallet.¹⁸⁰

Ragnhild Hutchison har ut i fra samtidige husholdsbudsjetter anslått det årlige kornbehovet for en familie på fire voksne og to barn til 21 tønner, som vil si 3,5 tønner per person.¹⁸¹

Basert på disse to anslagene skulle årsinntektene fra jernmalmtransporten dermed være nok til å dekke mellom 18- 26 personers årlige kornforbruk. Hvis man regner et gjennomsnittlig hushold til seks personer utgjør det nok korn til å dekke kornforbruket til mellom tre til fem familier.¹⁸²

Ved første øyekast ser jernmalmtransporten dermed ut til å være relativt godt betalt. Til sammenligning kunne en helårsarbeider ved Nes jernverk, som var lønnet etter de laveste daglønnsatsene, tjene mellom 66-99 rd. i året.¹⁸³ Betalingen for jernmalmtransporten skulle imidlertid deles på skipperen og hans mannskap på to eller tre personer og hvis det var flere eiere av skuta skulle de andre eierne også ha sin del av fortjenesten. Videre må en del av

¹⁷⁹ Herstad, *I helstatens grep*, 386

¹⁸⁰ Herstad, *I helstatens grep*, 201

¹⁸¹ Hutchison, Ragnhild. *In the doorway to development. An enquiry into market oriented structural changes in Norway ca. 1750-1830*. Florence: 2010, 47

¹⁸² Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*. 95

¹⁸³ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 247

fortjenesten ha gått med til vedlikehold av skuta. Det er også sannsynlig at jernmalmtransporten til Bærum var blant de best betalte oppdragene siden dette var blant jernverkene som lå lengst borte.

Uten et bedre kildegrunnlag er det ikke mulig å si noe mer nøyaktig om hvor mye den enkelte skipper kunne tjene på jernmalmtransporten, men rapporten til Bredsdorff antyder at det ikke har vært en særlig attraktiv næringsvei og det er lite sannsynlig at jernmalmskipperne har kunnet overleve på inntektene fra jernmalmtransporten alene. Samtidig var sjøtransporten av malm en av de få transportoppgavene knyttet til jernverkene som ikke var underlagt noen form for pliktarbeid. Kjørsel av jernmalm på land, både det som kunne fraktes rett fra gruvene til verket og det som skulle fraktes til og fra malmbyggene var en del av sirkumferensordningen. Det samme var tilvirkning og kjørsel av kull og ved. Ordningen ga verkene rett til å kreve arbeidsinnsats fra bøndene i området og skulle sikre jernverkene den nødvendige ressurstilgangen.¹⁸⁴ At ikke malmtransporten til sjøs ble underlagt denne ordningen kan tyde på at det ikke var vanskeligere å skaffe skip og skipperne enn at det var mulig uten tvang.

Konklusjon

Tollprotokollene fra de norske havnene i årene 1782-1786 har vist en klar tendens blant Nedenes innenlandsskipperne, der alle unntatt to har transportert jernmalm fra Arendalsfeltet til jernverkene oppover Oslofjorden. De fleste seilte ut fra Arendal kun lastet med jernmalm og returnerte med tomme skip. Med unntak av noe jernvarer fra jernverkene skipperne transporterte malm til, har det vært lite frakt av andre type varer. Skipperne hadde en vesentlig større rolle i jernmalmtransporten til jernverkene i nærområdene (Nes og Egeland), jernverkene oppover Skiensvassdraget og dels til Fritzøe, enn de hadde til verkene lenger inn i Oslofjorden. Med unntak av en skipper som seilte to ganger til Bergen, har ingen av skipperne seilt nordvest for Kristiansand i løpet av perioden.

Gjennom jernmalmtransporten har innenlandsskipperne hatt en sentral funksjon i jernverkens råvareforsyning, både i eget distrikt og i resten av det sønnafjelske Norge. Siden landtransport av malm kun var aktuelt over korte avstander, og plasseringen av jernverket ofte ble bestemt

¹⁸⁴ Nagel, Anne Hilde. «Ekspropriasjon og tvangsarbeid. Et jernverk blir til» i *Jernverk på Agder*, Hans Try (red.) Kristiansand: Agder distriktshøyskole, 1986, 32

ut fra tilgang på skog fremfor tilgang på malm, var sjøtransporten av malm essensiell for den norske jernverksdriften. I perioden har skipperen fra Nedenes stått for omtrent halvparten av malmtransporten fra Arendal.

Selv om samtidige rapporter antyder at det var vanskelig å få tak i nok skippere og skuter til å transportere malmen, var malmtransporten ikke underlagt noen form for pliktarbeid. At jernmalmskipperne bodde utenfor kjøpstedene, seilte små skip, ikke hadde borgerskap og at de kun seilt mellom norske havner kan tyde på at de var bønder og strandsittere som hadde jernmalmtransporten som en nødvendig inntektskilde ved siden av eller i stedet for jordbruket. Det er imidlertid lite sannsynlig at inntektene fra jernmalmtransporten har vært nok til å leve av. Fordi denne gruppen kun har seilt i sommerhalvåret hadde de mulighet til å kombinere sjøfarten med annet arbeid i vinterhalvåret. Ingen av skipperne har drevet egen handel mens de var på reise. For innenlandsskipperne må sjøfarten dermed ha vært en ren transportjobb som de utførte mot betaling.

Kapittel 5

Norsk småtømmer i bytte mot dansk korn og flesk- Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786

Mens Christen Jensen seilte frem og tilbake langs norskekysten med jernmalm, krysset skipper Tellef Torbjørnsen Skagerrak 42 ganger i løpet av årene 1782-1786. I perioden var han skipper på en kreyert på 19 ½ kommerselester og en brigg på 25 kommerselester. Sammen med en styrmann og fire matroser seilte han ut fra Risør lastet med trelast, jernvarer og huder. Målet var Odense i Danmark der han byttet ut lasten med korn, matvarer og andre nødvendighetsvarer som han tok med seg tilbake til Risør. Tellef Torbjørnsen var en av tilsammen 47 danmarksskipperne fra Nedenes i årene 1782-1786.

Skipperne jeg har valgt å kalle danmarksskipperne er de som kun har seilt mellom Norge og Danmark. De kan ha hatt ett eller flere stopp i norske havner på veien, men deres endelige mål har alltid vært en dansk havn. Selv om danmarksskipperne også var innom andre norske havner deltok de ikke i jernmalmtransporten, som var karakteristisk for innenlandsskipperne. Det var heller ingen som seilte til utlandet. Tilsammen utgjorde de 47 danmarksskipperne 15,9 % av det totale antall skipperne fra Nedenes i perioden.

Et gjensidig forsyningsbehov

Grunnlaget for nedenesskippernes danmarksfart var todelt. På den ene siden var det en stor dansk etterspørsel etter tømmer, som Nedenes hadde mye av, og på den andre siden var det i Nedenes, som vi så i kapittel 3, en absolutt nødvendighet med tilførsel av korn og andre matvarer, som Danmark hadde mye av. På 1600-tallet var det, som vi har sett, hollenderne som hadde stått for mye av den nødvendige matvaretilførselen, men denne handelen avtok utover 1700-tallet, blant annet som følge av den danske kronens opptrapping av den

merkantilistiske handelspolitikken. Fra slutten av 1600-tallet overtok Danmark gradvis Nederlands ledende rolle som forsyner av nødvendige matvarer til Nedenes.¹⁸⁵

Korn- og jernmonopolet

Blant de merkantilistiske tiltakene som var med på å fremme skutehandelen mellom Danmark og Nedenes var korn- og jernmonopolet. Som vi så i kapittel to, ble jernmonopolet innført for å sikre et dansk markedet for det norske jernet og kornmonopolet ble innført for å sikre et norsk markedet for det danske kornet. For staten var skutehandelen mellom Norge og Danmark gunstig fordi den passet inn i ønsket om selvforsyning innenfor helstaten.

Poul Holm har anslått at det samlede sønnafjelske importbehovet for korn i perioden 1774-1785 var på rundt 400 000 tønner. På grunn av monopolet måtte i teorien alt dette kornet kjøpes fra Danmark.¹⁸⁶ Det ble imidlertid gjort en rekke unntak fra kornmonopolet som følge av uår og klager fra bøndene, så det ble aldri det totalforbudet det var ment som, men monopolet var utvilsomt med på forsterke handelen og sjøfarten over Skagerrak.

Nedenesprivilegiene og liggedagsordningen

En annen bestemmelse som hadde betydning for distriktets handel med Danmark var nedenesprivilegiene. I utgangspunktet var all handel med inn- og utland forbeholdt handelsborgerne i kjøpstedene og allmuen måtte derfor kjøpe varene de trengte fra dem. I Nedenes hadde imidlertid allmuen, som vi så i kapittel tre, mulighet til å seile til Danmark med egne skip, lastet med trelast og andre norskproduserte varer, og kjøpe med seg korn og diverse andre danske varer tilbake. Kornet hadde de mulighet til å selge videre gjennom liggedagsordningen.¹⁸⁷

Det var imidlertid mye uenigheter og konflikter knyttet til allmuens handelsrettigheter. Borgerne mente at det var de som hadde monopol på all handel. Mens allmuen hevdet at de var fattige strandsittere, sjøfolk, bønder og husmenn som ikke kunne overleve uten retten til å kjøpe korn fra Danmark (jfr. brev fra allmuen i 1737, nevnt i kapittel 3), mente borgerne og

¹⁸⁵ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 67

¹⁸⁶ Holm, *Kystfolk*, 86

¹⁸⁷ Tollforordningen 1768, kapittel 6, paragraf 6

embetsmennene mente på sin side at bøndene forsømte jordbruket, fordi de heller prioriterte alternative næringsveier. De hevdet at klagene fra bøndene kom fra fordekte kjøpmenn og brennevinsbrennere som måtte ha korn for å drive sin ulovlige næring utenfor kjøpstedene.¹⁸⁸ Særlig var det konflikter knyttet til liggedagsordningen, der allmuen hadde mulighet til å kjøpe korn rett fra skipene som lå til havn og dermed omgå kjøpmennene som mellommenn.¹⁸⁹ I 1782 ble skipperen Christian Lofthus dømt for å ha solgt korn på kreditt til bøndene i Lillesand, som han selv hadde kjøpt i Danmark. To år senere ble han frifunnet fordi dommeren mente handelen hadde vært i tråd med nedenesprivilegiene. I frifinnelsen ble det imidlertid ikke nevnt noe om salg av korn fordi Lofthus hadde fått retten til å godta at kornet han hadde solgt kom fra egen gård.¹⁹⁰

På tross av klager og gjentatte konflikter mellom borgerne og allmuen, fikk allmuen beholde både nedenesprivilegiene, samt retten til å handle korn direkte fra skutene som lå til havn gjennom hele 1700-tallet. Hvorvidt liggedagsordningen også ga skipperne mulighet til å selge det danske kornet videre til allmuen var, som eksemplet med Christian Lofthus viser, noe mer usikkert. Det kan virke som om bestemmelsen om videresalg av det danske kornet kun gjaldt skipperborgerne og ikke skipperne som seilte under nedenesprivilegiene. Gustav Sætra hevder imidlertid at mange skipperne nok har kunnet drevet en handelsvirksomhet utover det nedenesprivilegiene ga dem rett til, fordi dette har vært vanskelig å kontrollere.¹⁹¹ Ingeborg Fløystad har videre pekt på at borgerskapets handelsmonopol aldri ble en faktisk realitet i Agder. Både i innenlands- og innenrikshandelen tok bønder, strandsittere og andre del i handelen og, det var flere skipperne uten borgerrettigheter som tok seg friheter i handelen.¹⁹²

Blant danmarksskipperne fra Nedenes i årene 1782-1786 er det ingen som står oppført i tollprotokollene med borgerskap. Det er kun fire skipperne som står oppført som hjemmehørende i Arendal og bare tre i Risør. Resten står oppført som hjemmehørende i Nedenes len, altså utenfor kjøpstedene. Ut i fra opplysningene om skippernes reiser i tollprotokollene, er det vanskelig å avgjøre hvorvidt skipperne har seilt til Danmark for å drive egen handel eller om de har fraktet varer på oppdrag for andre. Som vi skal se i det

¹⁸⁸ Sætra, «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756», 305, 335

¹⁸⁹ Sætra, «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756», 322

¹⁹⁰ Sætra, *Embetsmann, bonde, borger*, 17

¹⁹¹ Sætra, *Embetsmann, bonde, borger*, 18

¹⁹² Fløystad, *Agders historie 1641-1723*, 190

følgende er det imidlertid en stor andel av danmarksskippernes reiser passer inn under allmuens handelsprivilegier.

Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786.

De 47 danmarksskipperne fra Nedenes (se vedlegg 5.1), som var aktive i årene 1782-1786, gjennomførte tilsammen 897 reiser i løpet av perioden. I gjennomsnitt seilte hver skipper 19,1 reiser. Skipperen som seilte mest var Cordt Simonsen som gjennomførte 50 reiser, mens seks av skipperne bare seilte en reise tur-retur Danmark. Bare ni av skipperne var aktive i alle de fem undersøkelsesårene, mens så mye som 17 skipper kun seilte i ett av årene. Hvert år var det derfor ikke mer enn 20-28 aktive danmarksskipper fra Nedenes som i gjennomsnitt seilte tur-retur Danmark tre –fire ganger i året hver.

Tabell 5.1: Aktive danmarksskipper fra Nedenes i årene 1782-1786.¹⁹³

Antall aktive år	Antall skipper	%
Alle årene	9	19,1
Fire av undersøkelsesårene	10	21,3
Tre av undersøkelsesårene	2	4,5
To av undersøkelsesårene	9	19,1
Ett av undersøkelsesårene	17	36,2
Totalt	47	100,2

Tabell 5.2: Antall danmarksskipper fra Nedenes og antall reiser, per år.¹⁹⁴

År	Antall skipper	Antall reiser	Gj.snitt. reiser per skipper
1782	20	167	8,35
1783	23	142	6,17
1784	27	166	6,15
1785	28	222	7,93
1786	28	200	7,14

Sesong

Seilingssesongen for danmarksskipperne var stort sett lik som for innenlandsskipperne. Sesongen startet for fullt i mai og varte ut året, men de fleste reisene ble gjennomført mellom mai og september. I godt vær kunne man krysse Skagerrak på under et døgn, men i følge tollprotokollene har en reise tur-retur Danmark tatt omtrent en måned.¹⁹⁵ Det kan derfor være at skipperne seilte noe frem og tilbake mellom danske havner og det er sannsynlig at de lå til havn i Danmark en stund før de returnerte. Hvor lenge skipene ble liggende før de seilte videre kan ha vært avhengig av hvor lang tid det tok å få solgt lasten. Hadde de en fast kjøper

¹⁹³ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

¹⁹⁴ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

¹⁹⁵ Gøthesen, Gøthe. *Norskekystens fraktemenn: om seilfartøyer i kystfart*. Oslo: Grøndahl, 1980, 144

kunne de kanskje returnere forttere.¹⁹⁶ Også i Norge tok det som en regel en uke eller to før de seile ut på ny tur.

Diagram 5.1: Danmarks-skipperne fra Nedenes 1782- 1786. Reiser fordelt på måneder.¹⁹⁷

Skutestørrelse

Tabell 5.3: Oversikt over størrelsen på skipene ført av danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786.¹⁹⁸

Kommerselester	Antall	%
Under 10 lester	4	6,9
10-19 lester	30	51,7
20-29 lester	19	32,8
30-39 lester	5	8,6
Totalt	58¹⁹⁹	100

Alle danmarksskipperne fra Nedenes seilte skuter på under 40 kommerselester. Den største skuta i gruppen var på 37 kommerselester, mens den minste var på åtte lester.

Gjennomsnittsstørrelsen var på 19 kommerselester. Skutene denne gruppen seilte var altså noe større enn skutene til innenlandsskipperne, men de har fortsatt vært ganske små. 27 av skipperne holdt seg til den samme skuta gjennom hele perioden, mens resten seilte to eller tre

¹⁹⁶ Vigeland, Nils P. *Danmarksfarten fra Sørlandet*. Oslo: Norsk sjøfartsmuseum, 1936, 35

¹⁹⁷ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

¹⁹⁸ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

¹⁹⁹ Dette antallet er høyere enn det faktiske antall skuter gruppen har seilt. Skutene i denne kategorien er ikke oppført med navn. Det gjør det vanskelig å avgjøre hvor mange skuter gruppen egentlig har seilt. I denne tabellen har derfor hvert skute, hver enkelt skipper seilte blitt regnet som en. Hvis to skipper har seilt samme skip, vil det i denne tabellen derfor bli regnet som to skip.

forskjellige skuter. Også i denne gruppen er det flere tilfeller der samme skute har blitt seilt av flere skipperne. Siden Nedenesprivilegiene gjaldt for varer fraktet på egne skuter må man anta at mange av skipperne eide hele eller parter av skuta selv.²⁰⁰ Det er nærliggende å se for seg at de forskjellige eierne av skuta har bytte på å føre den, ut i fra hvem av dem som har hatt varer å selge. Dette underbygges også av at det er mange av danmarksskipperne som kun har seilt i ett av undersøkelsesårene.

Destinasjoner

Mens Arendal var hoved-utseilingshavn for Nedenes innenlandsskipperne, seilte de fleste danmarksskipperne ut fra Risør. Hele 67,9 % av gruppens reiser gikk direkte mellom Risør og Danmark, mens bare 14,5% gikk mellom Arendal og Danmark. De resterende reisene gikk til og fra andre norske havner og mellom disse og Danmark. Det var kun reisene som gikk direkte mellom Nedenes og Danmark som falt inn under Nedenesprivilegiene.²⁰¹

Tabell 5.4: Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786. Geografisk fordeling av reiser.²⁰²

Reiser	Antall	%
Mellom Nedenes og Danmark	739	82,4
Mellom Nedenes og andre norske havner	53	5,9
Mellom andre norske havner	6	0,7
Mellom andre norske havner og Danmark	98	11,0
Ukjent	1	0,1
Sum	897	100,1

Reiser mellom Nedenes og Danmark

En stor andel av danmarksskippernes reiser til og fra Arendal og Risør gikk til og fra Ålborg. Ålborg ligger ved inngangene til Limfjorden og var i undersøkelsesperioden den største byen på Nord-Jylland. Etter København var den også den største industribyen i Danmark med blant annet tobakksfabrikk, hatteindustri, såpekokeri og sukkerraffineri.²⁰³ Videre hadde byen et stort oppland som produserte landbruksvarene nedenesskipperne trengte, og som etterspurte det norske tømmeret. I Ålborg var det derfor både rik tilgang på varer nedenesskipperne

²⁰⁰ Vigeland, *Danmarksfarten fra Sørlandet*, 23

²⁰¹ Fløystad, *Agders historie 1641-1723*, 179

²⁰² Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

²⁰³ Holm, *Kystfolk*, 93

trengte, og god avsetning for de norske varene. Samtidig må man regne med at en del av de som seilte til Ålborg også seilte videre innover Limfjorden, da alle skip som skulle videre innover fjorden måtte fortolle varene sine i Ålborg.²⁰⁴

Til de andre danske havnene var det store variasjoner mellom hvilke havner Arendal og Risør hadde mest kontakt med. Mens det fra Risør gikk mange reiser til og fra Odense og Horsens gikk det ingen reiser mellom disse stedene og Arendal i løpet av perioden. Tilsvarende gikk mange av reisene fra Arendal til og fra København og Thisted. Fra Risør gikk det kun noen få reiser til og fra København og ingen til Thisted. Her er det imidlertid viktig å huske at det kun er snakk om nedenesskippernes reiser. Det kan derfor godt hende at det har vært kontakt mellom Risør og Thisted eller mellom Arendal og Odense, men denne kontakten har altså ikke gått gjennom nedenesskipperne.

Tabell 5.5. Danmarksskipper fra Nedenes 1782-1786. Reiser mellom Nedenes og Danmark.²⁰⁵

	Fra Risør	Til Risør	Fra Arendal	Til Arendal	Totalt
Ålborg	141	137	22	20	319
Odense	44	47			91
Horsens	35	32			67
København	4	3	21	25	54
Korsør	12	9	2	2	24
Thisted			12	12	23
Randers	4	4	6	3	17
Kalundborg	9	8		1	18
Rørvig	5	13	1	1	21
Mariager	5	15			20
Frederikshavn (Fladstrand)	4	8		1	12
Helsingør	1	5		1	7
Holbæk	6				6
Svendborg	2	3			6
Nyborg	3	2			5
Hobro	4				4
Kerteminde	1	1			2
Præstø	1	2			3
Århus		3			3
Ebeltoft	2				2
Karrebæksminde		2			2
Frederikssund	1		1		2
Vejle		1			1
Danmark, uspesifisert	29	1			30
Totalt	313	296	65	66	739

²⁰⁴ Tollforordningen av 1768. Kapittel 6, side 7

²⁰⁵ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Kart 5.1: De danske havnene danmarksskipperne fra Nedenes har vært innom i årene 1782-1786.²⁰⁶

Reiser til og fra andre norske havner

Av de 59 reisene danmarksskipperen seilte mellom norske havner gikk 15 mellom Nedenes to kjøpsteder Arendal og Risør. 38 reiser gikk mellom Nedenes og andre norske havner, mens seks av reisene gikk mellom andre havner i Norge. På reisene mellom de norske havnene seilte omtrent halvparten med tomme skip. Resten var lastet med varer som enten skulle til Danmark eller hjem til Nedenes. Bare noen få ganger tok de med seg varer som kun skulle transporteres innenlands. Blant annet gjaldt dette på tre reiser der det ble fraktet jernmalm sammen med andre varer.

98 av gruppens reiser gikk mellom andre norske havner og Danmark. En del av disse gikk inn og ut av Drammen, Slependsen, Christiania og Langesund. Det var også en del av danmarksskipperne som seilte inn og ut fra Kristiansand. Det var ingen danmarksskipper fra Nedenes innom Sand eller Holmestrand i perioden, ellers var de innom alle de andre sønnafjelske havnene. Vestover i Norge har de foruten reisene til og fra Kristiansand kun seilt en reise inn og en reise ut av Mandal, og en reise inn og en reise ut av Stavanger (se vedlegg 5.2 og 5.3).

Tilsammen var danmarksskipperne fra Nedenes innom 25 danske havner i perioden. I tillegg til de som allerede er nevnt, gikk det også mange reiser til eller fra Korsør, Randers, Kalundborg, Rørvig og Mariager. De aller fleste havnene lå på Fyn og Sjælland, og en del lå

²⁰⁶ Kart hentet fra Geodatastyrelsen, Danmark. Redigert av forfatteren

på østkysten av Jylland. Kildematerialet viser ingen kontakt med Jyllands vestkyst. Dette er også i tråd med Anders Monrad Møller studer fra 1981. Hans undersøkelser viser at de norske skutene hovedsakelig seilte til havnene rundt Storebælt og at en stor andel seilte til Ålborg, Randers og Horsens og de andre havene på Øst-Jylland.²⁰⁷ Poul Holm har argumenter for at de norske skipene satset på disse områdene fordi dette var rikere områder der man kunne få bedre betalt for varene man hadde å selge.²⁰⁸

Diagram 5.2: Prosentvis fordeling over hvilke danske havner danmarksskipperne fra Nedenes har seilt til i årene 1782-1786.²⁰⁹

Utførselen fra Norge

Tabell 5.6. Last på reiser fra Norge til Danmark ført av danmarksskipperne fra Nedenes i årene 1782-1786.²¹⁰

Varetype	Antall reiser	% av reiser
Trelast	279	66,3
Trelast og jernvarer	105	24,9
Trelast, jernvarer og diverse annet	13	3,1
Trelast og diverse annet	14	3,3
Diverse (ikke trelast)	8	1,9
Ukjent	2	0,5
Sum	421	100

²⁰⁷ Monrad Møller, *Fra galeoth til galease*, 129-131

²⁰⁸ Holm, *Kystfolk*, 89-90

²⁰⁹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

²¹⁰ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

På vei til Danmark var skipene på så mye som 97,4% av reisene lastet med trelast. I følge Nils P. Vigeland var tømmeret som ble solgt til Danmark i hovedsak småtømmer, som små bjelker og bord fra skog som lå nær kysten. Det var gjerne trelasten av dårligst kvalitet som ble solgt til Danmark og Vigeland skriver at en ladning trelast til Danmark kunne gi under halvparten av prisen man ville fått for trelast solgt til for eksempel England.²¹¹

For å handle med Danmark gjennom nedenesprivilegiene var det en forutsetning at man hadde varer å selge. Selv om borgerne gjennom sagbruks- og kjøpstadsprivilegiene i stor grad hadde fått kontroll over trelasthandelen, gjaldt ikke dette nødvendigvis for bøndene i kyststrøkene. I følge Gustav Sætra var de fleste bøndene i Nedenes ikke avhengig av å fløte tømmeret sitt i de store fløtningselvene som rant ut i Arendal og Risør. Fordi de heller ikke var avhengige av borgerskapet for å skaffe seg korn, trengte de ikke nødvendigvis å levere tømmeret sitt til trelasthandlerne i kjøpstedene, slik bøndene i de indre bygden måtte.²¹² Dette var imidlertid ikke ensbetydende med at alle skogressursene bøndene disponerte kunne brukes i danmarkshandel. Det var flere av bøndene i distriktet som hadde leveringsplikt på kull og setteved til jernverkene og jerngruvene i nærheten, og mye av småtømmeret gikk derfor med til dette.²¹³ Samtidig var det fortsatt en del sager i bondeie og produksjonen fra disse hadde bøndene mulighet til å selge videre gjennom Nedenesprivilegiene.²¹⁴ Gustav Sætra mener det ikke var uvanlig at danmarksfarten ble kombinert med egen sagbruksdrift.²¹⁵

Hogsten skjedde stort sett på høsten og kunne enkelt kombineres med sjøfarten.²¹⁶

Tømmerfløting og saging i de vanndrevne sagene måtte imidlertid skje i årstidene det ikke var is på elvene, men kan ha blitt gjort på våren og på høsten, altså utenfor seilingssesongen.

Samtidig har vi sett at mange av danmarksskipperne bare seilte i noen få av undersøkelsesårene og der er derfor sannsynlig at sjøfarten har vært styrt av om man har hatt varer å selge. Det er også mulig at noen av skipperne i denne gruppen har vært velstående nok til å ansette arbeidere til å ta seg av gårds- og tømmerdriften, mens de selv var til sjøs.

Christian Lofthus hadde for eksempel 20 faste arbeidsfolk på gården sin og kunne ha opp til

²¹¹ Vigeland, *Danmarksfarten fra Sørlandet*, 21

²¹² Sætra, *Embetsmann, bonde, borge*, 18-19

²¹³ Sætra, «Danmarksfarten endres», 109

²¹⁴ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 70

²¹⁵ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850», 70

²¹⁶ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie*, 163

30-40 arbeider i onnetiden. Han drev også eget sagbruk. Selv seilte han som skipper både under nedenesprivilegiene til Danmark og på oppdrag for andre til og fra utlandet.²¹⁷

Annen last

I tillegg til trelasten hadde danmarksskipperne på 28% av reisene også med seg diverse jernvarer som jernstenger, kakkelovner og jerngryter. Som vi har sett hadde det norske jernet, som følge av jernmonopolet, enerett på det danske markedet. Kun på 9 % av reisene til Danmark var det andre varer i lasten istedenfor eller i tillegg. Dette var hovedsakelig huder, kummen, ost, slipesteiner, stenkull og kalk. På noen få reiser var det også varer som salt, røkelaks, flyttegods, bær, papir, stemplet papir, tinntallerkener, mel og et eikeskatoll. Det dukker også opp uventede varer som sitroner, tobakk og asiatiske tekstiler.

I motsetning til tidligere utgaver av nedenesprivilegiene, sier privilegiene, slik de fremstår i tollforordningen av 1768, ingenting om at varene allmuen hadde rett til å selge til Danmark måtte være egenproduserte. Det hadde imidlertid kun lov til å selge trelast og andre «landets varer». Mens jern, huder og en del av de andre varene skipperne fraktet må kunne antas å ha havnet inn under disse privilegiene, er det åpenbart at tobakken og sitronene ikke kan ha vært norskproduserte.

Innførselen til Norge

Tabell 5.6. Last på returreiser fra Danmark til Norge ført av danmarksskipperne fra Nedenes i årene 1782-1786.²¹⁸ (For spesifisering, se vedlegg 5.5)

Varetype	Antall reiser	% av reiser
Korn	71	17,1
Korn og andre matvarer	74	17,8
Korn, matvarer og diverse forbruksvarer	75	18,0
Matvarer og diverse forbruksvarer	31	7,4
Københavnvarer	32	7,7
Ballast	128	30,8
Ukjent/uleselig	5	1,2
Sum	416	100

²¹⁷ Sætra, *Embetsmann, bonde, borger*, 15

²¹⁸ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

På over halvparten av returreisene til Norge var skipene lastet med kornvarer. Rug og bygg var de vanligste kornsortene, men det kom også havre og andre kornvarer som malt, byggryn, bokhvetegryn, sago og diverse sorter mel. Ingen av danmarksskipperne hadde med seg hvete eller hvetemel. Mange hadde derimot med seg matvarer som smør, ost, flesk, erter og diverse levende dyr. Videre inneholdt lasten ofte også forbruksvarer som klær, grove tekstiler, talg og talglys, tauverk, spinnerokker og såpe.

Dette var alle varer som falt inn under allmuens handelsrettigheter og var blant varene allmuen i Nedenes trengte tilførsel av utenifra. Vigeland skriver at på lik linje med at trelasten som ble fraktet til Danmark skal ha vært den av dårlig kvalitet, skal også kornet fra Danmark har vært av laber kvalitet.²¹⁹ Dette stemmer også med Paul Holms konklusjon om at i et helstatsperspektiv har handelen mellom Danmark og Norge fungert som et marked for rikets dårligste varer.²²⁰

Københavnvarer

Lasten på reisene som kom fra København skiller seg klart ut fra resten. På disse reisene var det gjerne veldig mange forskjellige varer i lasten og ofte trengtes det flere sider i tollprotokollene for å få registrert alt. Mens varene fra de andre danske havnene var typiske hverdagsvarer som korn, husdyrprodukter og bruksredskaper, var varene fra København gjerne kolonivarer og luksusvarer som sukker, tobakk, te, kaffe, krydder og finere tekstiler. Som vi så i kapittel to var det et særlig marked for slike varer i hovedstaden. En sjelden gang hadde skipperen med seg denne type varer også fra de andre danske havnene, men dette hørte til unntakene og det var da gjerne bare et par forskjellige varer.

Handelen med kolonivarer og andre varer av utenlandsk opprinnelse var ikke en del av nedenesprivilegiene. Det var kun handelsborgere i kjøpstedene som hadde lov til å handle med varer fra utlandet. Som vi har sett var det ingen av danmarksskipperne som sto oppført med borgerskap og det er derfor sannsynlig at de transporterte varene fra København på oppdrag fra handelsmenn i Arendal og Risør. Av de 31 reisene fra København ble 15 utført av skipper Christen Andersen og ni av skipper Anders Jørgensen Næskil. Mens Christen Andersen kun seilte frem og tilbake mellom Arendal og København, var Anders Jørgensen

²¹⁹ Vigeland, *Danmarksfarten fra Sørlandet*, 21

²²⁰ Holm, *Kystfolk*, 295

Næskil også innom andre norske og danske havner. De resterende reisene med typiske københavnavarer ble gjort av skipperne som kun har tatt en reise til København og ellers seilt til de danske provinsene, der de har kjøpt korn og fete- og forbruksvarer.

Hans Chr. Johansen, som har studert handelen mellom Norge og København i 1787, peker på at København var en lite attraktiv havn for mange av de norske handlende.²²¹ Også i København trengte man tilførsel av korn og matvarer utenfra og det fantes dermed ikke et marked der for de nødvendige korn- og matvarene de norske skipperne trengte. De danskproduserte varene skipperne kunne kjøpe med seg fra København hadde også en langt høyere verdi enn korn- og matvarene fra provinshavnene. Johansen peker på at det for de norske handlende var ønskelig å sitte igjen med et overskudd som kunne brukes til skatter og avgifter. Dette førte til at mange av de som seilte til København med trelast, seilte videre til en annen dansk provinshavn for å heller kjøpe med seg returvarer derifra.²²² Dette ser imidlertid ikke ut til å være tilfelle for nederesskipperne, da de har omtrent like mange reiser fra som til København. Det er i midlertid bare 6,6 % av gruppens reiser som har gått til eller fra København, så det ser ut til å stemme at København har vært en lite attraktiv destinasjon for danmarksskipperne.

Retur til Norge med tomme skip

Selv om korn- og matimporten til Nedenes ser ut til å ha vært en viktig del av danmarksfarten, returnerte omtrent en tredjedel til Norge med tomme skip. Anders Monrad Møller har argumentert for at dette viser at den dansk-norske handelsforbindelsen først og fremst var basert på dansk etterspørsel etter norske varer og at norsk etterspørsel etter korn og fetevarer var av sekundær betydning.²²³ Nils P. Vigeland skriver videre at det rundt Limfjorden var mye byttehandel på våren, mens man på sommeren og utover høsten i større grad fikk betalt i kontanter.²²⁴ Som også Johansens studier av københavnshandelen viser er det derfor ikke sikkert at behovet for korn og matvarer alltid har vært hovedmotivet for nederesskippernes danmarksfart. Samtidig som innbyggerne langs nedereskysten trengte tilførsel av korn, trengte de også penger for blant annet å kunne betale skatter og avgifter. Det

²²¹ Johansen, Hans Chr.. «København-Norge en handels- og skipfartakse i slutningen af 1700-tallet» i *Søfart, politik, identitet, tilegnet Ole Feldbæk*. Kronborg: Handels & Søfartsmuseet på Kronborg, 1996

²²² Johansen. «København-Norge», 299-301

²²³ Møller, *Fra galeoth til galease*, 146

²²⁴ Vigeland, *Danmarksfarten fra Sørlandet*, 35

kan også være at målet med reisene var å tjene penger de kunne bruke på å skaffe seg varer de ikke selv hadde lov til å kjøpe fra Danmark eller utlandet.²²⁵

Nedenesskippernes deltagelse i skutefarten mellom Danmark og Nedenes

Undersøkelsen av nedenesskippernes sjøfart i årene 1782-1786 har vist at en betydelig andel av skipperne fra distriktet har seilt mellom Norge og Danmark med trelast og korn og det kan se ut som om danmarksskipperne har hatt en sentral funksjon som distributør av nødvendige korn- og matvarer til hjemdistriktet. Men hvor stor del av den totale handelstrafikken mellom Danmark og Nedenes sto disse skipperne egentlig for? Roar Tank har i *Arendal fra Fortid til Nutid* undersøkt danmarkshandelen til Arendal i årene 1779-1781. Han konkluderte med at det var få skip hjemmehørende i Arendal som seilte til Danmark i denne perioden. Han mener at det var de danske skipene som sto for den største delen av kontakten.²²⁶ Gustav Sætra har konkludert med det samme for Arendal rundt 1800.²²⁷ Jeg har gått igjennom alle innkomne skip fra Danmark til Arendal for årene 1782, 1784 og 1786 i skipsanløpsregistrene i tollprotokollene. Tallene fra disse årene støtter Tank og Sætras konklusjoner. Av totalt 277 skipsanløp fra Danmark til Arendal på de tre årene var det kun 23,46% som ble ført av skipperne hjemmehørende i Nedenes.

Tabell 5.7: Skipsanløp fra Danmark til Arendal 1782, 1784 og 1786.²²⁸

	Skipsanløp ført av Nedenesskipperne	Skipsanløp ført av skipperne hjemmehørende andre steder	Antall skipsanløp fra Danmark totalt
1782, inn	15	106	121
1784, inn	20	47	67
1786, inn	30	59	89
Sum	65 (23,46%)	212 (76,53%)	277

Ser man i midlertid på tilsvarende tall fra Risør, er situasjonen ganske annerledes. Av 393 skipsanløp fra Danmark til Risør, i løpet av de tre årene, er så mye som 56,23% ført av skipperne hjemmehørende i Nedenes.

²²⁵ Tveite, Stein. *Jord og gjerning*, 31

²²⁶ Tank, «Arendal under enevældet 1600-1814», 312

²²⁷ Sætra, «Danmarksfarten endres», 104

²²⁸ Aust-Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper, inngående protokoller for Arendal 1782, 1784 og 1786. (RA/EA-5490/R15).

Tabell 5.8: Skipsanløp fra Danmark til Risør 1782, 1784 og 1786.²²⁹

	Skipsanløp ført av Nedenesskipperne	Skipsanløp ført av skipperne hjemmehørende andre steder	Antall skipsanløp fra Danmark totalt
1782, inn	57	47	104
1784, inn	78	56	134
1786, inn	86	69	155
Sum	221 (56,23%)	172 (43,76%)	393

Som undersøkelsen av nedenesskipperne i perioden har vist, var det svært få av danmarksskipperne som faktisk var hjemmehørende i Arendal eller Risør, de fleste står oppført om hjemmehørende i Nedenes. Hvis man skal undersøke hvor stor del av farten mellom Nedenes og Danmark nedenesskipperne selv sto for vil det derfor gi et mer nøyaktig bilde hvis man behandler distriktets to tollsteder samlet. Legger man sammen tallene for Arendal og Risør blir det totalt 670 skipsanløp fra Danmark. Av disse har skipperne hjemmehørende i Nedenes stått for 42,69%. I undersøkelsesperioden har altså nedenesskipperne stått for litt under av halvparten av skutefarten mellom Nedenes og Danmark, noe som gir et ganske annet bilde enn det flere tidlige har argumentert for.

Tabell 5.9: Skipsanløp fra Danmark til Risør 1782, 1784 og 1786.²³⁰

	Skipsanløp ført av Nedenesskipperne	Skipsanløp ført av skipperne hjemmehørende andre steder	Antall skipsanløp fra Danmark totalt
1782, inn	72	153	225
1784, inn	98	103	201
1786, inn	116	128	244
Sum	286 (42,69%)	384 (57,31%)	670

Konklusjon

Gjennom Nedenesprivilegiene hadde allmuen i Nedenes lov til å seile til Danmark, på egne skip, med trelast og andre norske varer og kjøpe med seg korn og andre danske varer tilbake. Langt på vei ser danmarksskipperne reiser ut til å passe godt med allmuens privilegier. 82,4% av gruppens reiser gikk direkte mellom Nedenes og de danske provinshavnen. Særlig gikk mange av reisene til Ålborg. På veien til Danmark var så godt som alle skipene lastet med

²²⁹ Aust-Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper, inngående protokoller for Risør 1782, 1784 og 1786. (RA/EA-5490/R14).

²³⁰ Aust-Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper, inngående protokoller for Arendal og Risør 1782, 1784 og 1786. (RA/EA-5490/R14 og R15). Tallene som presenteres i tabell 5.7, 5.8 og 5.9 er basert på alle reiser fra Danmark. Det vil si at nedenesskipperne også inkluderer de som både har seilt til Danmark og til innlandet, de som har seilt til Danmark og til utlandet og utenlandsskipperne som også har seilt til København. Datagrunnlaget for disse tabellene er altså ikke det samme som for resten av tabellene i dette kapittelet, som kun er basert på danmarksskippernes bevegelser.

trelast. Mange hadde i tillegg med seg jern. På vei tilbake var majoriteten lastet med korn og/eller andre mat og forbruksvarer. En del returnerte også med tomme skip. Mens innenlandsskippernes sjøfart bar preg av kontinuitet, kan det virke som om danmarksfarten i større grad var styrt av behov og om man hadde varer å selge. At det var en høy andel som kun seilte i ett av årene eller kun på få reiser underbygger dette. Fordi disse reisene passer godt inn under allmuens handelsprivilegier og fordi ingen av danmarksskipperne står oppført med borgerskap er det sannsynlig at majoriteten av skipperne seilte til Danmark for å drive egen handel. Samtidig er det sannsynlig at danmarksskipperne også har transportert varer på oppdrag for andre. 17,6% av gruppens reiser gikk til og fra andre norske havner og mellom disse og Danmark. Disse reisene falt ikke inn under nedenesprivilegiene. Det samme gjelder reisene fra København hvor det ble transportert store mengder utenlandske varer, som var forbeholdt handelsborgerne.

I perioden har danmarksskipperne fra Nedenes stått for i underkant av halvparten av all trafikk mellom Nedenes og Danmark og har med det hatt en sentralt rolle i distribusjonen av nødvendige mat- og forbruksvarer til hjemdistriktet og i den innenrikske eksporten av trelast og jern fra distriktet. Danmarksfarten har også bidratt til at befolkningen langs nedeneskysten har hatt kapital til å betale skatter og avgifter. I et helstatsperspektiv har skipperne bidratt til å fordele helstatens resurser innenfor rikets grenser. Fra statens side ble det gjennom korn- og jernmonopolet og Nedenesprivilegiene lagt til rette for, og oppfordret til en slik mellomrikshandel.

Kapittel 6

Med trelast til Europa- Utenlandsskippere fra Nedenes 1782-1786

Kart 6.1. Europa på 1700-tallet.²³¹

Mens Christen Jensen fraktet jernmalm langs norgeskysten og Tellef Torbjørnesen seilte frem og tilbake over Skagerrak med småtømmer og korn, seilte skipper Jean Borrely (1734-1794) med trelast og fransk brennevin til De britiske øyer. I løpet av årene 1782-1786 var han skipper på både Haabet på 114 ½ trelastlester og De trende søstre på 236 ½ trelastlester. Det siste var han selv reder for. Trelasten og brennevinet hentet han i Drammen og med seg tilbake til Norge hadde han noen ganger ballast og andre ganger varer som salt, risengryn, pundtlær, ost, smør og hvetemel. Med seg ombord hadde han en styrmann og 13 matroser og sammen seilte de syv ganger til utlandet i løpet av perioden. Jean Borelly var en velstående

²³¹ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 229

mann som eide flere hus i Arendal og da han døde etterlot han seg en formue på 15 000 riksdaler.²³²

Borelly var en av i alt 182 aktive utenlandsskipperne fra Nedenes i perioden 1782-1786 (se vedlegg 6.1). Utenlandsskipperne var skipperne som seilte mellom Norge og utlandet. De var også innom andre norske havner og København for å fylle på lasten, men deres endelige mål var alltid i utlandet. Det var ingen av skipperne i denne kategorien som deltok i jernmaltransporten mellom norske havner slik innenlandsskipperne gjorde, og det var heller ingen som seilte frem og tilbake mellom Norge og Danmark med trelast og korn slik danmarksskipperne gjorde. Tilsammen utgjorde utenlandsskipperne 61,5% av de aktive skipperne fra Nedenes i perioden og de var dermed den klart største skippergruppen.

Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786

Utenlandsskipperne skiller seg klart fra de andre skippergruppene i Nedenes. En av forskjellene knytter seg til skippernes sosiale tilhørighet. Som vi har sett var de fleste innenlandsskipperne og danmarksskipperne bosatt utenfor byen og ingen av dem sto oppført i tollprotokollene som borgere. Blant utenlandsskipperne er det imidlertid 40% som står oppført som hjemmehørende i et av distriktets kjøpsteder og 47% står oppført med borgerskap enten i eller utenfor distriktet.

Noen av utenlandsskipperne tilhørte de store handels- og rederfamiliene fra Arendal, Risør og Grimstad som Dedekam, Herlofsen, Kallevig, og Bie. Disse familiene utgjorde det øvre sosiale sjiktet av befolkningen i kjøpstedene og flere av skipperne gikk i løpet av livet over til å bli handelsborgere og redere.²³³ Et eksempel på dette er Herlof Herlofsen (1757-1820). Han dro til sjøs i slutten av tenårene og ble skipperborger i 1781, 23 år gammel. I 1782 dukker han opp i tollprotokollene som skipper på farens skip Margretha Jacoba på 124 trelastlester og i årene 1783-1786 var han skipper på skipet Herlofs Haab på 120 trelastlester, som han selv eide en fjerdepart i.²³⁴ Med dette skipet seilte han blant annet med trelast fra Drammen til England og til St. Croix i 1786. Da Herlofs far, Stian, døde i 1795 sluttet han å seile og

²³² Foss, Frithjof. *Arendals byes historie*. Arendal: Arendal Historielag 1998, 215

²³³ Fløystad, *Agders historie 1641-1723*. 2007, 219

²³⁴ Diesen, Einar. *Slekten Herlofson gjennom 400 år*. Oslo, 1973, 38-39

overtok farens rederivirksomhet. Han eide etterhvert mange skip og drev også korn- og krambodhandel og skipsverft. Da han døde etterlot han seg en formue på 9000 riksdaler.²³⁵

Diagram 6.1. Hjemsted og borgerskap. Utenlandsskipperer fra Nedenes 1782-1786.²³⁶

* Tre av skipperne fra Arendal har borgerskap både i Arendal og et sted utenfor Nedenes (Ferdikstad, Kragerø, Larvik)

**En skipper i denne kategorien har borgerskap både i Arendal og Risør. To skipperer har borgerskap i Arendal og et sted utenfor Nedenes (Kragerø og Kristiansand).

Utenlandsskippernes sosiale tilhørighet har variert fra skipper til skipper og mellom skipperer i ulike deler av distriktet. I kjøpstedene var det kun en liten andel som tilhørte de øvre sosiale sjiktet, mens resten tilhørte byenes middelklasse, sammen med håndverkere, små kjøpmenn og lavere embetsmenn.²³⁷ Utenfor kjøpstedene hadde imidlertid utenlandsskipperne ofte en lang mer fremtredende posisjon. Som vi så i kapittel en har Dag Hundstad studert de økonomiske og sosiale strukturene i uthavnsamfunnene på Sørlandet. I uthavnene var det meste av stedets næringsgrunnlaget basert på sjøfarten og mange skipperer, særlig de som seilte til utlandet, var bosatt i og rundt disse tettstedene.²³⁸ Hundstad trekker særlig frem Gamle Hellesund i Lillesand, Hesnesøy i Grimstad, Mærdø i Arendal, og Lyngør i

²³⁵ Diesen, *Slekten Herlofson gjennom 400 år*, 38-39

²³⁶ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33. Tollprotokollene er ikke konsekvente i måten de oppgir borgerskap eller hjemsted på og er derfor ikke en helt pålitelig kilde på dette feltet. De er det kan være flere enn det som som er oppgitt som hadde borgerskap. Det kan være flere av dem som står oppført som hjemmehørende i Nedenes len som egentlig bodde i Arendal, Risør og omvendt. Diagrammet kan derfor kun brukes som en indikasjon på skippernes hjemsted og sosiale status, og ikke som en gjengivelse av faktiske forhold.

²³⁷ Eliassen, Finn- Einar. «Storbyenes storhetstid», 221

²³⁸ Hundstad, «Sørlandske uthavnsamfunn- rendyrkede monokulturer», 10

Tvedestrand som eksempler på slike uthavnssamfunn, men lignende tettsteder fantes også flere andre steder i distriktet, blant annet i Narestø i Flosta.²³⁹

Hundstad argumenterer for at skipperne i uthavnssamfunnene beholdt sin rolle som øverstkommanderende også når han var i land, og at det både til sjøs og på land var ett tydelig skille mellom skipperen og resten av mannskapet. Det var skipperen selv som valgte ut mannskapet han skulle ha med seg ombord, og disse valgte han gjerne ut fra lokalsamfunnet han kom fra. Derfor var det viktig for matrosene å ha et godt forhold til skipperne.²⁴⁰ Denne posisjonen bidro til at skipperen hadde høy sosial status. Hundstad mener skipperens posisjon har vært såpass fremtredende i uthavnssamfunnene at man kan dele befolkningen inn i to sosiale hovedgrupper, henholdsvis *skipperstanden* og *matrosstanden*. Til skipperstanden som utgjorde det øvre sosiale sjiktet regner han også rederne, losoldermannen havarikommisjonæren og tollbetjenten.²⁴¹ Han mener imidlertid at det kun var skipperne som seilte til utlandet som tilhørte denne skipperstanden. Som vi skal se i neste kapittel, hadde gjerne innenlandsskipperne og danmarksskipperne en langt lavere sosial status.

Aktivitet og sesong

Tabell 6.1. Aktive utenlandsskipper fra Nedenes i årene 1782-1786.²⁴²

Antall aktive år	Antall skipper	%
Alle årene	62	34,1
Fire av årene	34	18,7
Tre av årene	30	16,5
To av årene	29	15,9
Ett av årene	27	14,8
Sum	182	100

Tabell 6.2. Antall utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786 og antall reiser, per år.²⁴³

År	Antall skipper	Antall reiser	Gj.snitt. reiser per skipper
1782	121	551	4,55
1783	138	625	4,53
1784	131	606	4,63
1785	130	569	4,38
1786	129	623	4,89

De 182 utenlandsskipperne fra Nedenes som var aktive i årene 1782-1786 gjennomførte tilsammen 2973 reiser. I gjennomsnitt seilte hver skipper mellom fire og fem reiser i året, som

²³⁹ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede monokulturer», 107

²⁴⁰ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede monokulturer», 92

²⁴¹ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede monokulturer», 93

²⁴² Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

²⁴³ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

vil si omtrent to turer til utlandet per år. Noen skippere klarte imidlertid så mye som fire eller fem utenlandsturer på ett år. Skipperen som seilte mest i perioden var Thomas Doran som gjennomførte 45 reiser med 16 turer til utlandet. Blant de som seilte minst var det fire skippere som kun seilte en reise tur-retur utlandet hver. Omtrent like mange står kun registret på to reiser, men forsvinner ut av kildematerialet et sted i utlandet. Det kan enten være at de seilte i fraktfart mellom utenlandske havner og først kom hjem etter at undersøkelsesperioden var over, eller at de overleverte skipet til en annen skipper i utlandet og reiste hjem til Norge som passasjer.

Sesong

I motsetning til i de to andre kategoriene var sjøfarten i større grad en helårssyssel for mange av utenlandsskipperne. Også her var det størst trafikk i sommermånedene, men flere seilte inn og ut av de norske havnene i løpet av vinteren og mange overvintret i utlandet. En reise tur-retur tok typisk rundt en-to måneder, men mange var også på reise lenger og det kunne godt ta over ett år før de var tilbake i Norge. For mange av skipperne har det derfor vært lite tid til overs for å kombinere sjøfarten med annet arbeid. Som vi så i forrige kapittel, i eksempelet med Christian Lofthus, er det imidlertid sannsynlig at flere av skipperne i denne gruppen kan ha eid gårder og/eller sagbruk der de har hatt ansatt arbeidskraft, mens de selv har vært på sjøen.

Diagram 6.2. Reiser fordelt på måneder. Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786.²⁴⁴

²⁴⁴ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Skip og skipsstørrelse

Utenlandsskippernes skip var på mellom 23-265 trelastlester (cirka. 15-175 cml.). Det største skipet var Ebenetzer på 264 ½ trelastlester (175 cml.) som ble ført av Peder Friderich Dahl og det minste var Minerva på 23 trelastlester (15 cml.) som ble ført av Andreas Sørensen. De fleste skipene var på mellom 50 og 150 trelastlester (cirka. 30-100 cml.) og gjennomsnittsstørrelsen var på 122,2 trelastlester.

Tabell 6.3. Størrelsen på skipene ført av utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.²⁴⁵

Størrelse	Antall skip	%
Under 50 trl.	10	5,7
50-99 trl.	58	33,3
100- 149 trl.	55	31,6
150-199 trl.	27	15,5
200-249 trl.	20	11,5
Over 250 trl.	4	2,3
Sum	174	99,9

Tilsammen seilte utenlandsskipperne rundt 174 forskjellige skip i løpet av perioden. Omtrent 2/3 av skipperne førte samme skip gjennom alle årene de var aktive innenfor undersøkelsesperioden, mens resten byttet skip minst en gang. Noen byttet skip så mye som fire ganger og som i de andre skippergruppene er det også her skipper som byttet på å føre samme skip. Utenlandsskippernes skip er de eneste som står oppført i tollprotokollene med skipsnavn. Mange av skipene hadde flotte navn som *Spes Fortuna*, *Providentia*, *Le Favorith*, *Neptunus*, *Mercurius*, *Løven* og *Fortuna*. Noen hadde kvinnenavn som *Dorothea Margrethe* eller *Inger Helene*, mens andre hadde stedsnavn som *Arendahl*, *Langesund* og *Kongsberg*. Det var imidlertid flere skip som het det samme og noen skip byttet navn i forbindelse med salg eller ombygging, derfor må det regnes en viss feilmargin i antall skip.

Destinasjoner

Mens innenlandsskipperne fra Nedenes alltid seilte ut fra Arendal og danmarksskipperne oftest seilte ut fra Risør, ble begge havnene brukt av Nedenes utenlandsskipper. I løpet av perioden seilte skipperne 962 ganger inn eller ut av Arendal og 505 ganger inn eller ut av Risør. Det var imidlertid bare 40% av gruppens reiser som gikk direkte mellom Nedenes og utlandet.

²⁴⁵ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Resten av reisene gikk mellom Nedenes og andre norske havner, mellom andre norske havner og mellom disse og utlandet. Særlig seilte utenlandsskipperne mye til og fra Christiania, Drammen og Langesund. Mange av skipperne seilte i fraktfart mellom østlandsbyene og utlandet gjennom hele sesongen og returnerte først til Nedenes på høsten hvis skipet skulle legges i vinteropplag.

Tabell 6.4. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782- 1786. Geografisk fordeling av reiser.²⁴⁶ (For spesifiseringer se vedlegg 6.2, 6.3 og 6.4)

Type reise	Antall	%
Nedenes- utlandet	497	16,7
Utlandet- Nedenes	693	23,3
Nedenes- andre norske havner	216	7,4
Andre norske havner- Nedenes	17	0,6
Mellom Arendal og Risør	22	0,7
Mellom andre norske havner	29	1,0
Andre norske havner- utlandet	825	27,7
Utlandet- andre norske havner	611	20,6
Ukjent	63	2,1
Sum	2973	100,1

Diagram 6.3. Reiser fordelt på norske havner. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.²⁴⁷ (For spesifisering se vedlegg 6.2, 6.3 og 6.4)

²⁴⁶ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

²⁴⁷ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

I tillegg til å seile mye til de store østlandsbyene, var utenlandsskipperne også den av skippergruppene fra Nedenes som seilte mest nordvest for Kristiansand. Tilsammen seilte de 47 ganger inn eller ut av Trondheim, 28 ganger inn eller ut av Kristiansand, 15 ganger inn eller ut av Bergen, åtte ganger inn eller ut av Molde, seks ganger inn eller ut av Kristiansund, fem ganger inn eller ut av Mandal, og en gang ut fra Stavanger. Dette er imidlertid fortsatt ganske lite og utgjør kun 3,7 % av alle utenlandsskipperns reiser.

Reiser til utlandet

Den desidert største farten for utenlandsskipperne i perioden gikk mellom Norge og De britiske øyene. 79,1% av reisene mellom Norge og utlandet gikk til eller fra Skottland, Irland eller England. Hele 61,5% av reisene gikk til eller fra England. Av de resterende reisene gikk 7,7 % til eller fra Frankrike, 5,6 % til eller fra Nederland og 2,3% til eller fra Belgia.

Diagram 6.4. Reiser mellom Norge og utlandet, fordelt på nåtidens land. Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786.²⁴⁸ (For spesifisering se vedlegg 6,2 og 6.3).

Det eneste stedet skipperne ser ut til å ha seilt til utenfor Europa var Vestindia hvor de har seilt til fire ganger, og fra en gang. Grunnen til at det kun er registrert en hjemreise derfra er fordi to av de andre som seilte til Vestindia, seilte innom Færøyene på veien hjem, og det er derfor dette stedet som står oppført i tollprotokollene. Ingen av skipperne seilte direkte til eller fra Asia, Afrika eller Amerika. Det betyr imidlertid ikke at det ikke har vært skipperne far

²⁴⁸ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33.

Nedenes i disse verdensdelen i perioden. De kan ha ført utenlandske skip eller de kan ha vært på reise gjennom hele undersøkelsesperioden og dermed ikke blitt registret i de norske tollprotokollene.

Selv om kildematerialet ikke gir noe direkte dokumentasjon på hva skipperne har gjort mens de har oppholdt seg i utlandet, gir de sammenlagte tallene for skippernes reiser en indikasjon på at de også har seilt en del mellom de utenlandske havnene. Mens 939 av skippernes utgående reiser gikk til England, var det bare 678 reiser som kom hjem derfra (se vedlegg 6.1 og 6.2). Det vil si at på 261 turer til England har skipperne enten ikke seilt tilbake til Norge som skipper i løpet av perioden, eller så må de ha seilt videre til en eller flere andre havner før de seilte hjem. Utenlandsskipperne er registrert på 119 flere hjemreiser en utgående reiser til Skottland i perioden. Videre var det også langt flere som seilte hjem fra enn til Belgia og Portugal. Det kan derfor se ut som om mange av skipperne som seilte ut fra Norge til England seilte videre til et av disse stedene, med eventuelt andre stopp i mellomtiden, før de seilte tilbake til Norge.

Fraktfart på Middelhavet

Nedenesskippernes fart til Middelhavet ser ved første øyekast ut til å ha vært svært liten. Selv om det var blitt relativt trygt for dansk-norske skip å seile i Middelhavet etter at det ble inngått fredsavtaler med sjørøverstatene på 1750-tallet, var det bare 1,5 % av skippernes reiser som gikk direkte mellom Middelhavet og Portugal og Norge. Alle de direkte reisene til og fra Frankrike og Spania var til havner i Biscayabukta på landenes nord- og nordvestkyst. Det er imidlertid sannsynlig at det faktiske antallet reiser til Middelhavet og Portugal har vært noe høyere, men når skipperne har seilt dit har de gjerne seilt innom andre havner på veien og det er derfor disse havnene som står registret i tollprotokollene.

Som følge av avtalene som var blitt inngått med sjørøverstatene på 1750-tallet, måtte alle dansk-norske skip som skulle seile sør for Kapp Finisterre, på nord-vest kysten av Spania, ha algerisk sjøpass.²⁴⁹ Sjøpasset fungerte som et nøytralitetsbevis og skulle sikre at man kunne seile trygt uten å bli kapret av sjørøvere. Passet ble utstedt fra København og kunne enten hentes der eller man kunne få det tilsendt til et sted man var innom på reisen. Ved reisens slutt

²⁴⁹ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 236

måtte passet leveres tilbake. I tollprotokollene er det ført regnskap over alle som har fått utdelt slike pass. Det står oppført hvor de har fått det utdelt, hvor lenge de har hatt det og hvor de har levert det tilbake. Noen har seilt med sjøpasset i over ett år, mens andre kun har hatt det i et par måneder, for en reise tur/retur Middelhavet eller Portugal. Jeg har ikke gått systematisk igjennom innførslene i tollprotokollene som gjelder sjøpass, men har likevel funnet flere tilfeller der sjøpasset både har blitt hentet og avlevert i utenlandske havner.

En av utenlandsskipperne som fikk utstedt algerisk sjøpass i perioden var skipperen Mads Johansen med briggen Resolutionen på 53 trelastlester.²⁵⁰ Sammen med en styrmann, fem matroser og en dreng seilte han ut fra Arendal til Ostenede i dagens Belgia den 2. august 1783. Der fikk han tilsendt sjøpasset fra København og den 31. august seilte han videre til Lisboa. Derfra seilte han til Middelhavet. Den 20. september året etter returnerte han til Hamburg. Hva han har gjort i mellomtiden sier tollprotokollene ingenting om, men det er sannsynlig at han har brukt året på å seile i fraktfart mellom Middelhavet og resten av Europa. I Hamburg leverte han inn sjøpasset til den danske konsulen som sendte det videre til København. Den 29. januar 1785, etter ett og ett halvt år på reise, var han tilbake i Arendal.

Nedenesskipperne i utenlandsfarten fra det sønnafjelske Norge.

Som vi har sett over, gikk en stor andel av utenlandsskipperne fra Nedenes reiser ut fra de andre store havnene på Østlandet. Før jeg går videre og ser på varene skipperne fraktet i perioden, vil jeg derfor se nærmere på hvor stor andel av den sønnafjelske utførselen til utlandet nedenesskipperne faktisk sto for. I kapittel 3 så vi at Nedenes på 1780-tallet var det største sjøfartsdistriktet i Norge, og at distriktets flåte i 1786 utgjorde 20,6% av landets totale flåte. Videre er det flere som har pekt på at lasteevnen til Nedenes handelsflåte på dette tidspunktet var langt større enn det distriktet trengte til egen eksport og at nedenesskipperne derfor også tok på seg fraktoppdrag for de andre østlandsbyene.²⁵¹

Med utgangspunkt i de utgående skipsanløpslistene fra 1786, for havnene mellom Arendal og svenskegrensen, har jeg undersøkt hvor skipperne på alle reisene fra Norge til utlandet dette året var hjemmehørende. Totalt gikk det 1708 skipavganger ut fra det sønnafjelske Norge til

²⁵⁰ Dette skipet er blant de minste i gruppen, men det var også langt større skip som seilte til Middelhavet.

²⁵¹ Eliassen, ««Om ieg ikke sælher der, gaaer ieg til Kork», 11

utlandet i 1786. Av disse sto utenlandske skipper for 48,9%, skipper hjemmehørende andre steder i Norge for 33,8%, mens Nedenesskipperne sto for 17,3% av avgangene.

Tabell 6.5. Skipsavganger fra det sønnafjelske Norge til utlandet 1786. Fordelt på skippernes hjemsted.²⁵² (For spesifisering, se vedlegg 6.5)

Skipsavganger fra det sønnafjelske Norge til utlandet	Antall avganger	% av avganger	Lester ²⁵³	% av lester
Ført av skipper fra Nedenes	296	17,3	34 109,5	25,2
Ført av andre norske skipper	578	33,8	59 580	44,1
Ført av utenlandske eller danske skipper	834	48,9	41 427,25	30,7
Totalt	1708	100	135 116,75	100

De utenlandske skipene var imidlertid en god del mindre enn de norske. Målt i lasteevne blir derfor fordelingen 30,7% med utenlandske skipper, 44,1% med andre norske skipper og 25,2% med skipper fra Nedenes. I eget distrikt sto nedenesskipperne, målt i lasteevne, for 72,7% av utførselen fra Arendal og 61,7 % av utførselen fra Risør. I Christiania sto de for 32,3%, i Drammen 21,5 % og fra Langesund 16,5%. I tillegg har de også stått for flere av avgangene fra de andre sønnafjelske havnene.

Målt i lasteevne sto dermed skipper fra Nedenes for en fjerdedel av sjøfarten fra det sønnafjelske Norge til utlandet dette året. Av utførselen til utlandet utført på norsk kjøp sto nedenesskipperne for 33,8% av avgangen og 36,4% hvis man måler i lasteevne.

Her er det imidlertid viktig å huske at lestetallene viser skipenes største mulige lasteevne og det er ikke sikkert at skipene alltid har seilt ut fra Norge med full last. Tallene kan allikevel si noe om størrelsesforholdet mellom de ulike aktørene i sjøfarten fra Norge og viser at nedenesskipperne spilte en betydelig rolle ikke bare i Nedenes sjøfart til utlandet, men også i resten av det sønnafjelske Norges utenlandsfart.

Last på reiser fra Norge til utlandet

Den viktigste frakten utenlandsskipperne fra Nedenes sto for var eksport av norsk trelast til utlandet. Av skippernes reiser fra Norge til utlandet i årene 1782-1786 seilte hele 98,2% ut fra Norge med trelast. På 62,7% av reisene var skipene kun lastet med trelast, mens på 35,5% ble

²⁵² Skipsanløpslister over skipsavganger i 1786 fra alle havnene mellom Halden og Arendal (med unntak av Slepden) Tollprotokollene, 1786. RA/EA-5490/R01-R33. Transkribert av «Historiske toll- og skipsanløpslister» på www.toll.lokalhistorie.no

²⁵³ Det kan være en viss feilmargin her fordi noen skipsavganger kun oppgir lester uten å spesifisere om det er trelastlester eller kommerselester

det fraktet andre varer i tillegg. På de 1,8 % av reisen som seilte ut uten trelast, ble det enten fraktet andre varer, eller så har de seilt med tomme skip eller med ukjent last.²⁵⁴

Tabell 6.6. Last på reiser fra Norge til utlandet. Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786.²⁵⁵ (For spesifisering se tabeller i vedlegg 6.6)

Type vare	Antall reiser	% av reiser til utlandet
Trelast	829	62,7
Trelast og fransk vin og brennevin	385	29,1
Trelast og jern	20	1,5
Trelast, jern og fransk vin og brennevin	22	1,7
Trelast, fransk vin og brennevin og diverse annet	10	0,8
Trelast, jern og diverse annet	4	0,3
Trelast, jern, fransk vin og brennevin og diverse annet	2	0,1
Trelast og diverse annet (ikke jern eller fransk vin og brennevin)	26	2,0
Diverse (ikke trelast)	15	1,1
Ballast	4	0,3
Ukjent	5	0,4
Sum	1322	100,0

Norsk trelast til England

71,8% av utenlandsskippernes reiser som gikk ut fra Norge med trelast, gikk til England. På dette tidspunktet var det meste av Englands egne skoger hugget ned og landet var derfor helt avhengig av store tømmerforsyninger utenfra for å opprettholde utbyggingen av byer, flåte og infrastruktur.²⁵⁶ Tømmeret kunne imidlertid ikke kjøpes fra hvor som helst. England hadde mulighet til å skaffe tømmer fra koloniene sine i Nord-Amerika, men siden disse lå så langt unna ble transporten derfra svært dyr. Fordi tømmer var en tung og volumkrevende vare å transportere, var landtransport uaktuelt. Det begrenset trelasthandel til steder der skogen enten gikk helt ned til kysten eller man hadde elver som kunne brukes til fløting.

I Nedenes gikk skogen, som vi har sett, i utgangspunktet helt ned til kysten og langs kysten fantes det en rekke gode havner. Etterhvert som skogen i kyststrøkene ble hugget ned og man

²⁵⁴ Ukjent last vil si at kilden har vært uleselig, mangelfull eller at hele kilden mangler.

²⁵⁵ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

²⁵⁶ Hutchison, Ragnhild. «The Norwegian and Baltic Timber trade to Britain 1780-1834 and it's interconnections» i *Scandinavian Journal of History Vol. 37, No. 5, December 2012*. The Historical Associations of Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden, 2012, 581

begynte å hente tømmer fra lenger inn i landet hadde man elver man kunne bruke for å fløte tømmeret ut til kysten. Dette gjorde Norge godt egnet for sjøtransport av tømmer. I tillegg var avstanden fra det sørlige Norge til England kort, noe som gjorde transportkostnadene billigere enn for eksempel til områdene rundt Østersjøen, som også leverte mye trelast.²⁵⁷ At norske skip kunne stå for transporten av tømmeret i krigstider må også ha vært en medvirkende faktor til at det norske tømmeret var ettertraktet.²⁵⁸

Det meste tømmeret som ble eksportert til England var planker og bord, som var saget til i lengder og tykkelser egnet til husbygging, skipsbygging og lignende. I Norge hadde man en fordel ved at man kunne bruke vannkraft fra fossene i fløtingselvene til å drive oppgangssaga for å sage til tømmeret. I land som manglet elver med tilstrekkelig fallhøyde måtte sagingen av tømmeret stort sett skje for hånd, noe som var langt mer ressurskrevende.²⁵⁹ Sverige hadde for eksempel mistet sine beste områder for saging av tømmer til Russland i første halvdel av 1700-tallet og var dermed ingen konkurrent for den norske trelasten.²⁶⁰

Jern

Der den norske trelastnæringen hevdet seg på det europeiske markedet, kan ikke det samme sies om den norske jernindustrien. På det internasjonale markedet hadde det norske jernet stor konkurranse fra det svenske jernet, som ble regnet for å ha langt bedre kvalitet enn det norske.²⁶¹ I følge en rapport fra den tidligere omtalte F. L. Fabricius ved Fritzøe verk i Larvik fra 1759, ble det norske jernet ansett for å være alt for hardt og det trengte også langt mer stenkull for å smis enn det svenske. Videre skriver Fabricius at sjøfolk insisterte på at det norske jernet var mer magnetisk enn andre lands jern. I redsel for at det skulle skape forstyrrelser for kompasset ville man derfor ikke bruke det i skipsbygging.²⁶²

Selv om det var en betydelig jernproduksjonen både i Nedenes og i det sønnafjelske Norge forøvrig, transporterte derfor utenlandsskipperne fra Nedenes lite norsk jern til utlandet i

²⁵⁷ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie*, 41

²⁵⁸ Kent, H.S.K. *War and Trade in Northern Seas: Anglo-Scandinavian Economic Relations in the Mid-Eighteenth Century*. *Cambridge Studies in Economic History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1973, 40-44

²⁵⁹ Dyrvik m.fl., *Norsk økonomisk historie*, 42 og 65

²⁶⁰ Kent, *War and Trade in Northern Seas*, 40

²⁶¹ Fabricius, F.L. *Om jern Handlingen*. 1759. Riksarkivet, Localia 23, Larvik (RA/EA-4024/F/L0023/0004). Gjengitt på engelsk i Kent, *War and Trade in Northern Seas*, 199

²⁶² Fabricius, *Om jern Handlingen*. i Kent, *War and Trade in Northern Seas*, 200-201.

løpet av perioden. Bare på 3,4% av utenlandsskippernes reiser til utlandet hadde skipene med seg jern i lasten. Siden jernet var så tungt ble det alltid kun transportert i små mengder, gjerne sammen med trelasten.²⁶³ Det var i stedet en vare av en helt annet art som utgjorde skipperes neststørste eksportvare.

Fransk vin og brennevin

På hele 31,7% av skippernes reiser til utlandet ble det transportert fransk vin og brennevin sammen med trelasten. I tillegg var det tre reiser der det kun ble fraktet fransk vin og brennevin og tre reiser der dette ble fraktet sammen med andre type varer som ikke var trelast. Med unntak av åtte reiser til Nederland og en reise til St. Croix ble alt dette fraktet til de britiske øyene.

Eksporten av fransk vin og brennevin fra Norge er lite studert og omtalt. Det finnes ingen studier, hverken i samtiden eller i nåtiden, som har sett nærmere på denne handelen. I tollprotokollene er heller ikke vinen og brennevinet tatt med i de summariske listene over utførte varer og står kun oppført under den enkelte skippers last. Dette antyder at handelen med fransk vin og brennevin på en eller annen måte har skilt seg ut fra resten av eksporten fra Norge.

Siden forholdet mellom England og Frankrike var mindre godt igjennom store deler av 1700-tallet er det sannsynlig at Norge her har fungert som en slags mellommann for salg av de franske varene på det engelske markedet. Som følge av navigasjonsakten hadde Norge egentlig ikke lov å frakte disse varene til England, så enten har det ligget en særskilt avtale til grunn for handelen, eller så må man ha solgt vinen og brennevinet videre som dansk- eller norskprodusert. Siden denne handelen har foregått i såpass stor skala og varene er registret i de norske tollprotokollene er det lite sannsynlig at dette har blitt innført ulovlig til England. Ole Feldbæk har pekt på at under den amerikanske uavhengighetskrigen ble de krigførende statenes kolonivarer ført inn på det europeiske markedet via København. Varene ble fraktet fra koloniene til Danmark under beskyttelse av dansk flagg og derfra solgt videre. Ordningen var økonomisk gunstig Danmark-Norge og ble derfor støttet og beskyttet av staten.²⁶⁴ Det er

²⁶³ Kent, *War and Trade in Northern Seas*, 1973, 65-66

²⁶⁴ Feldbæk, Ole. *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*. Herning: Systime, 1993, 143

sannsynlig at en tilsvarende ordning har ligget bak handelen med vinen og brennevinet fra Frankrike.

Andre eksportvarer

På kun 61 av skippernes 1322 reiser fra Norge til utlandet ble det transportert andre varer sammen med eller i stedet for trelasten, jernet og den franske vinen og brennevinet. Fire av disse reisene gikk til Vestindia. I tillegg til trelast og en del jern var disse skipene lastet med en rekke forskjellige varer som murstein, korkepropper, stenkull, slipesteiner, kanoner, skrivepapir, talg, hodevann, levende hester, lerreter, lin, hatter, strømper, knapper, snorer og andre tekstiler og klær. I tillegg var de lastet med matvarer som erter, eddik, brød, smør, øl, saltet kjøtt og fisk, gryn, mel og korn, brennevin og mer. En del av dette var ment som skipsproviant til den lange reisen. Nedenesskipperne deltok ikke i triangelfarten mellom Europa, Afrika og Vestindia, men bidro med forsyninger av diverse varer til befolkningen i de danske-norske koloniene.

På de resterende reisene som gikk til Europa med andre varer ble det fraktet salt, eddik, svisker, fisk og kjøttvarer, ost, ved, carduanskinn,²⁶⁵ bjørneskinn, puddersukker²⁶⁶, tran, tjære, flyttegods, gråstein, genever, kornbrennevin, talg, tretallerkner, hvete og hvetemel, likør, tauverk, alun, kobber, korkepropper og skipsproviant. På ni reiser seilte skipene enten tomme eller med ukjent last. De forskjellige type varene ble kun utført på noen få reiser hver og det er ikke mulig å spore noen tydelige mønster i frakten. Utenlandsskipperne fra Nedenes har altså ikke stått for noe systematisk utførsel av andre varer en trelast og fransk vin og brennevin i perioden.

Last på reiser fra utlandet til Norge

I forhold til eksporten var importen utenlandsskipperne sto for ganske lav. Så mye som 56,2% av returreisene fra utlandet til Norge returnerte med tomme skip. Når de først hadde varer i lasten var det gjerne få varetyper og små mengder. Ofte står det i tollprotokollene at hele eller deler av lasten var til skipperen selv.

²⁶⁵ Et fint, svart eller farget bukke- eller saueskinn

²⁶⁶ Dette puddersukkeret var innført ulovlig og skipperen var derfor blitt anmodet om å utføre det igjen.

Som vi så i kapittel 2, var det et bevisst ønske fra den dansk-norske staten å holde importen fra utlandet lav for å beskytte den innenrikske vareproduksjonen. En rekke varer var underlagt importforbud og andre var tillagt høye tollsatser. Dette gjorde at skippernes muligheter for å fylt opp skipene med varer til hjemreisene var ganske små. Videre var vanligvis importvarene langt mindre volumkrevende en trelasten. Selv om man hadde med seg varer tilbake til Norge, var det derfor lite sannsynlig at man fikk utnyttet hele skipets lasteevne.

Tabell 6.7. Last på reiser fra utlandet til Norge. Utenlandsskipper fra Nedenes 1782-1786.²⁶⁷ (For spesifisering se vedlegg 6.5).

Type last	Antall reiser	% av returreiser fra utlandet
Ballast	733	56,2
Kornvarer	59	4,5
Kornvarer sammen med andre varer	143	11,0
Diverse andre varer (ikke kornvarer)	295	22,6
Ukjent	74	5,7
Sum	1304	100

Import av utenlandsk korn under kornmonopolet

På 15,5% av skippernes reiser fra utlandet til Norge var skipene lastet med korn, enten alene eller sammen med andre varer. Som vi har sett i tidligere kapitler, var det som følge av kornmonopolet i utgangspunktet forbud mot all import av utenlandsk korn fra utlandet til det sønnafjelske Norge. I løpet av perioden ble det imidlertid gitt en rekke midlertidige importtillatelser på fremmed korn, som i realiteten gjorde kornmonopolet lite gjeldende. Tillatelsene ble gitt for import av rug, bygg, havre og havremel, mens importen av hvete, hvetemel og malt forble forbudt gjennom hele perioden.²⁶⁸ De midlertidige opphevelsene gjorde at av de i alt 60 månedene i undersøkelsesperioden var import av bygg kun forbudt i omtrent 22 måneder, rug i 20 måneder, havre i 12 måneder og havremel i 11 måneder.

²⁶⁷ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

²⁶⁸ Herstad, *I helstatens grep*, 191

Tabell 6.8. Importbestemmelser på fremmedkorn til den sønnafjelske Norge 1782-1786.²⁶⁹

Periode	Importtillatelser
6.2 1782- 30.6.1782	Tillatt å importere fremmed bygg, havre og havremel
25.7 1782-30.9.1782	Tillatt å importere 20 000 tønner fremmed havre til Akershus stift
22.8.1782- 31.12.1782	Tillatt å importere fremmed bygg, havre, havremel til Kristiansand stift
20.9. 1782-31.12.1782	Tillatt å importere fremmed bygg, havre, havremel til Akershus stift
28.10. 1782- 30.6 1783	Import av fremmed rug tillatt. Ble 11.11 utvidet til også å gjelde bygg, havre og havremel
24.3 1783- 31.12 1783	Import av rug, bygg, havre og havremel kornvarer tillatt
26.4. 1784- 31.8.1784	Import av fremmed rug, bygg, havre og havremel tillatt på innenlandske skip
22.9.1784- 31.8.1785	Import av fremmed havre og havremel tillatt
26.1. 1785- 31.12.1785	Import av rug, bygg, havre og havremel tillatt
19.10.1785- 31.7.1786	Import av rug, havre og havremel tillatt
7.7.1786- 31.7.1787	Import av rug, bygg, havre og havremel tillatt

Selv om deler av kornimporten dermed var tillatt gjennom store deler av perioden, var det også internasjonale faktorer som begrenset kornimporten. Perioden 1782-1790 var dårlige kornår i England og i 1774 hadde landet innført prisregulert eksportforbud på kornvarer. Også i østersjøområdene var det dårlige kornår som resulterte i tidvise eksportforbud.²⁷⁰ I følge John Herstad ble det allikevel importert 65000 tønner utenlandsk korn årlig til det sønnafjelske Norge i perioden 1781-1788. Størst var importen i 1786 med rundt 130 000 tønner fremmedkorn.²⁷¹

Av de tilsammen 201 reisene til utenlandsskipperne der det ble fraktet korn ble det importert bygg på 51 reiser, rug på 35 reiser og havre eller havremel på 52 reiser. Malt ble kun importert på en reise. Så langt ser altså kornimporten ut til å følge importbestemmelsene. Ser man imidlertid på importen av hvete og hvetemel var situasjonen annerledes. Selv om innførselen av denne kornsorten var forbudt gjennom hele perioden, ble det importert hvete og hvetemel på hele 120 reiser. Det vil si at over halvparten av de som hadde med seg korn hadde med seg en korntype som var ulovlig gjennom hele perioden. Som vi så i forrige kapittel var det ingen av nederesskipperne som hadde med seg hvete fra Danmark.

Jeg har ikke undersøkt hvorvidt de andre kornsortene ble innført innenfor de tillatte periodene, så det er fullt mulig at også en del av dette ble innført ulovlig. I følge John Herstad ble det imidlertid gitt en rekke enkelttillatelser på kornimport, der importørene hevdet å ha

²⁶⁹ Herstad, *I helstatens grep*, 429-430

²⁷⁰ Herstad, *I helstatens grep*, 196

²⁷¹ Herstad, *I helstatens grep*, 196

handlet i god tro.²⁷² Med så mange nye bestemmelser må det ha vært vanskelig å holde følge med hva som var tillatt eller ikke. I hvertfall ser det ut som man har kunnet bruke dette som en unnskyldning.

Andre importvarer

På 36,6% av returreisene (438 reiser) var skipene lastet med diverse andre varer i tillegg til eller i stedet for korn. Mye av lasten var typiske «hverdagsvarer» som klær, tekstiler, matvarer, råvarer som kull, steiner og salt og diverse bruksgjenstander (for oversikt over de importerte varene, se vedlegg 6.6). På reisene fra de britiske øyene ble det hovedsakelig fraktet blå, bly, grovt stentøy, puntlær, salt, slipesteiner, såpe og matvarer som ost, smør og poteter.²⁷³ Fra Skottland ble det i tillegg importert en del stenkull. Selv om det kan se ut som om flere av skipperne seilte fra England til Skottland før de seilte hjem, ser det ikke ut til å ha vært noe større import fra Skottland enn fra England.

Fra Frankrike hadde skipperne med seg en del salt og frukt. Bare på tre reiser hadde de med seg vin og brennevin. Den franske vinen og brennevinen skipperne fraktet fra Norge til England må derfor ha kommet til Norge med andre skippere. Fra Belgia var skipene lastet med humle, stentøy og blå, mens de fleste fra Portugal var lastet med salt, i tillegg til noe frukt. Fra Tyskland, Østersjølandene og Russland kom det hovedsakelig korn, men også salt, kornbrennevin, hamp, pottemakerarbeid og lin. Fra Nederland (med unntak av Amsterdam) ble det fraktet stentøy og murstein. Fra Vestindia var skipene lastet med rom og madeiravin.

Noen få ganger hadde skipperne fra stedene nevnt over også med seg sukker og tobakksvarer. Det var kun svært få som hadde med seg tekstiler, klær og fargestoffer og heller nesten ingen som har hadde med seg krydder og andre varer fra fjernere strøk. Felles for alle er at også de kun har hatt med seg et lite utvalg varer og flere steder står det i tollprotokollene at varene var til skipperen selv. Her er det imidlertid viktig å huske på at dette kun gjelder den lovlige handelen. Man vet at det har vært mye smugling, så det faktiske utvalget varer transportert til Norge kan ha vært langt høyere.²⁷⁴

²⁷² Herstad, *I helstatens grep*, 191-192

²⁷³ Blår eller stry er trevler av hamp- eller linfiber. Det kan spinnes til garn som videre veves til grove lerreter, eller brukes til tetting mellom bord på skip og hus.

²⁷⁴ Kent, *War and Trade in Northern Seas*, 110

Last på reiser fra Amsterdam og København

Lasten på skippernes reiser hjem fra Amsterdam og København skiller seg klart ut fra resten av returreisene. Importen fra København har vi allerede vært inne på i forbindelse med danmarksskipperne og importen fra Amsterdam hadde samme karaktertrekk. Skipene fra disse stedene var ofte lastet med et stort utvalg varer. En del var typiske hverdagsvarer som de som er nevnt over, men i tillegg var de lastet med tobakk, sukker, fargestoffer, tekstiler, porselen, papir, krydder og andre eksotiske mat- og drikkevarer for å nevne noe. Totalt var det 47 av utenlandsskippernes reiser fra Amsterdam og 18 fra København som var lastet med denne typen varer.

Som vi har vært inne på, hadde Nederland, frem til slutten av 1600-tallet, vært hovedimportør av det norske tømmer og det var også de som hadde stått for mye av distribusjonen av varer til Nedenes og til Europa forøvrig. Mot slutten av 1700-tallet hadde handelsstrømmene i Europa endret seg og England hadde overtatt som Europas økonomiske knutepunkt og som hovedimportør av det norske tømmeret.²⁷⁵ Derfor er det interessant å merke seg at selv om det var i England man på denne tiden fant det største markedet for de norske eksportvarene, var det fortsatt i Nederland, i tillegg til i København, at nederesskipperne skaffet seg det største utvalget importvarer både fra Europa og fra fjernere verdensdeler. Hans Chr. Johansen skriver at selv om den dansk-norske statens monopol- og privilegiepolitikk la opp til at det var København som skulle være distributør av koloni- og luksusvarer til Norge og de danske provinsene, ble ikke dette nødvendigvis tilfelle i praksis. Han mener at på 1780-tallet var både Lübeck, Hamburg og Amsterdam fortsatt viktige transittbyer for forsyninger av denne type varer til både Norge og Danmark.²⁷⁶

Ansvar og lønn

Som gjennomgangen av utenlandsskippernes sjøfart i perioden har vist skilte utenlandsskipperne seg klart ut fra de andre skippergruppene i Nedenes. I tillegg til å være den eneste gruppen med borgerskap var utenlandsskipperne også gruppen som seilte de største skipene, de seilte til destinasjoner lengst unna og de kunne være borte flere år av gangen. At skipene var større gjorde også at utenlandsskipperne hadde ansvar for et større

²⁷⁵ Hutchison, «The Norwegian and Baltic Timber trade to Britain 1780-1834 and it's interconnections», 581

²⁷⁶ Johansen, «København- Norge», 299-300

mannskap. Han hadde også et større ansvar både overfor rederen som eide skipet og overfor befrakteren som eide varene.

Overfor rederen var skipperen ansvarlig for skip og fraktinntekter.²⁷⁷ Skipperne seilte på ordre fra rederne, men uforutsette ting kunne skje og mange av avgjørelsene underveis på reisen måtte derfor overlates til skipperen. Skipperen utstedte og underskrev også en rekke dokumenter som fraktkontrakter og fraktbrev på vegne av rederen. Samtidig måtte skipperen kunne legge frem et akseptabelt regnskap ved reisens slutt, hvor han måtte forsvare utgiftene og avgjørelsene som var tatt.²⁷⁸

Overfor befrakteren var skipperen ansvarlig for lasten, salget og salgsinntektene. Han ble instruert i innkjøp av forskjellige varer eller om å skaffe ballast. Han kunne også få fullmakt til å ta hånd om salget.²⁷⁹ Noen ganger ble de norske eksportvarene fraktet til England på bestilling fra utenlandske handelsmenn. Da var det denne handelsmannen som bestilte transporten og skipperen sto ansvarlige ovenfor han. Skipperen hentet da varene det var lagt inn bestilling på i en norsk havn, og fraktet det til utlandet der importøren tok det i mot. Andre ganger var ikke varene bestilt på forhånd og da var det skipperens ansvar å få solgt lasten. Vanligvis fikk de med seg instruksjer fra befrakteren om hvor de skulle henvende seg når de kom frem, men noen ganger kunne det hende at de måtte innom flere havner før de fant en kjøper.²⁸⁰ Når det gjaldt importen kunne skipperne få med seg bestillinger fra norske handelsmenn på varer de skulle ta med seg tilbake. Andre ganger var det skipperens eget ansvar å finne returlast. Det var, som vi har sett over, ikke alltid like lett, og det kunne skape mye misnøye hos rederne hvis skipperne kom hjem med ballast eller kun med få varer.²⁸¹

Lønn

Mens inntektene fra salget av varene tilhørte befrakteren og betalingen fra befrakteren for transporten av varene tilhørte rederen, fikk skipperen og resten av mannskapet utbetalt lønn fra rederen. I innførlene om algeriske sjøpass i tollprotokollene er skippernes lønn oppført. For reiser av denne typen ser det ut til at skipperne har tjent 20 riksdaler i måneden i den

²⁷⁷ Vigeland, *Norge på havet*, 334

²⁷⁸ Eliassen, «Om ieg ikke sælher der, gaaer ieg til Kork», 22-24

²⁷⁹ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 248

²⁸⁰ Eliassen, «Om ieg ikke sælher der, gaaer ieg til Kork», 22-24

²⁸¹ Vigeland, *Norge på havet*, 335

perioden de har hatt sjøpasset. Noen skipperer står oppført med 24 riksdaler i måneden. Skipperens lønn var langt høyere enn resten av mannskapets lønn. Til sammenligning hadde styrmannen som seilte sammen med Mads Johnsen 12,32 riksdaler i måneden og de fem matrosene og drengen hadde tilsammen 32 riksdaler i måneden

For en skipper som seilte hele året tilsvarte lønna fra reisene med det algeriske sjøpasset en årslønn på 240 riksdaler. Jeg har imidlertid ikke funnet eksempler på skipperlønninger på andre utenlandsreiser, så jeg kan ikke si noe om hvorvidt dette var representativt for det generelle lønnsnivået. Det var heller ikke alle skipperne som seilte hele året, så for mange har nok årslønningen vært en del lavere.

Månedslønna var imidlertid ikke den eneste inntekten utenlandsskipperne hadde. I tillegg til lønna hadde skipperne lov til å handle med seg noen varer som kunne omsettes tollfritt. Som vi har sett over står det flere steder i tollprotokollene at importvarene er til skipperen selv, så det er tydelig at de har benyttet seg av denne muligheten. Videre var det vanlig at befrakterne ga skipperne en ekstra godtgjørelse, kalt *kaplak*, for at han skulle passe ekstra godt på lasten. Denne kunne gjerne utgjøre like mye som lønna. I tillegg var det også flere av skipperne som eide parter i skipet de seilte. Da ville de også få en del av fortjenesten av frakten. Det var dermed gode muligheter for skipperne til å skaffe seg store inntekter i tillegg til den ordinære lønna.²⁸²

Konklusjon

De mange utenlandsskipperne fra Nedenes i perioden har hatt en sentral funksjon i utførselen av norske eksportvarer i perioden, både fra eget distrikt og fra det sønnafjelske Norge forøvrig. Mange av skipperne som seilte ut fra Nedenes fortsatte i fraktfart mellom trelastbyene på Østlandet og havner i utlandet og returnerte først til Nedenes på slutten av året hvis skipet skulle legges i vinteropplag. Majoriteten av gruppens utgående reiser gikk til de britiske øyene lastet med trelast og gjerne fransk vin og brennevin, men det gikk også reiser til blant annet Frankrike, Belgia og Nederland og til andre land i Europa, samt Vestindia. På returreisene til Norge seilte over halvparten med tomme skip. Resten hadde med seg et lite utvalg mat- og forbruks- og råvarer og på tross av kornmonopolet var det flere som hadde

²⁸² Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 248

med seg kornvarer. Fra Amsterdam og København hadde de med seg kolonivarer og andre eksotiske varer. Det ser også ut som om skipperne ofte seilte mellom en eller flere europeiske havner før de seilte hjem.

Mens innenlandsskipperne og danmarksskipperne hovedsakelig seilte i sommerhalvåret, var sjøfarten i større grad en helårsaktivitet for utenlandsskipperne. De seilte større skip, var lenger på reise og hadde samtidig et større ansvar ovenfor redere, befraktere og mannskap. Sosialt skilte skipperne i gruppen seg ut ved å være de eneste med borgerskap og flere har tilhørt de store reder- og handelsfamiliene i distriktet. I utgangspunktet seilte skipperne på oppdrag for redere og befraktere, men de hadde også visse muligheter for å drive egen handel underveis på reisen. Gjennom bonusordninger og utbytte fra rederiets inntekter hadde de muligheter til å skaffe seg store inntekter fra sjøfarten. Siden denne gruppen brukte større deler av året på havet hadde de mindre tid til å kombinere sjøfarten med annet arbeid. Det kan imidlertid ha vært flere av skipperne som har hatt mulighet til å ha ansatte arbeidere til å ta seg av annen eventuell drift mens de selv var på sjøen.

I Nedenes økonomi og næringsliv var utenlandsskippernes funksjon å transportere distriktets eksportvarer til utlandet. På tross av kornmonopol og diverse importforbud har de også bidratt til forsyningen av nødvendige korn- mat- og forbruksvarer til hjemdistriktet. Ved å seile i fraktfart for andre byer, både i Norge og i utlandet, har de også brakt med seg kapital tilbake til Nedenes. Også i et dansk-norsk perspektiv har deres fremste funksjon vært å frakte rikets eksportvarer til utlandet. Hele 25% av utførselen fra det sønnafjelske Norge ble i 1786 utført av skipperne fra Nedenes. At transporten, både av rikets egne varer og av varer fra de andre europeiske landene skjedde på dansk- norske skip var i et merkantilistisk system svært gunstig. På den måten ville inntektene fra frakten samles innenfor rikets grenser, og Danmark-Norge ville tilegne seg en større andel av verdens rikdom.

Kapittel 7

Arbeidsdeling og sosial mobilitet

Undersøkelsen av skipperne fra Nedenes sjøfart i årene 1782-1786 har vist en klar arbeidsdeling blant skipperne, der hver skipper stort sett har holdt seg til enten å seile mellom sønnafjelske havner, til Danmark eller til utlandet. I tillegg til at hver de tre skippergruppene har hatt ulike funksjoner i den norske sjøfarten har undersøkelsen vist at de også hatt ulike funksjoner både i skippernes egen økonomi, i Nedenes økonomi og næringsliv og i den dansk-norske økonomien. I kapittel tre så vi at det bare var 10,1% av skipperne som seilte i flere typer sjøfart i løpet av perioden. I dette kapitlet vil jeg se nærmere på årsakene til denne arbeidsdelingen. Hva hindret skipperne i å seile i en annen type sjøfart? Var det et valg ut i fra hva som, for å bruke Stein Tveites ord, «svarte seg best», eller var det sosiale og økonomiske faktorer som hindret sosial mobilitet mellom skippergruppene?

Tre typer sjøfart

Denne oppgavens kategorisering av skipperne i de tre kategoriene innenlandsskipperne, danmarksskipperne og utenlandsskipperne tar utgangspunkt i hvor skipperne har seilt. Forskjellen i skipperens seilingsruter er imidlertid langt fra den eneste faktoren som skiller gruppene fra hverandre. Som vi har sett i de tre foregående kapitlene var det også en rekke andre forskjeller mellom dem, både hva gjaldt tiden de brukte på sjøen, deres motiv for å delta i sjøfarten, samt mulighetene de hadde for inntjening. Det var også forskjeller i de tre skippergruppenes sosiale tilhørighet.

Som vi så i forrige kapittel kunne utenlandsskipperne ha en høy sosial status og en fremtredende samfunnsposisjon. Særlig gjaldt dette i distriktets uthavner, der Dag Hundstad har argumentert for at skipperne utgjorde det øvre sosiale sjiktet av befolkningen. Han mener imidlertid at det har vært langt mindre prestisje knyttet til skipperen som seilte til Danmark og mellom norske havner, og at det kun var utenlandsskipperne som ble regnet som en del av skipperstanden.²⁸³ At det har vært et merkbart skille mellom innenlandsskipperne og

²⁸³ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede monokulturer», 90 og 93

danmarksskipperen på den ene siden og utenlandsskipperne på den andre siden kommer også tydelig frem i min undersøkelse av skipperen fra Nedenes i årene 1782-1786.

Undersøkelsen av nedenesskipperne har vist at alle innenlandsskipperne i distriktet bodde utenfor kjøpstedene og at ingen av dem hadde borgerstatus. Videre førte skipperne i denne gruppen de minste skutene og de seilte de korteste distansene. Selv om ikke alle skipperne var aktive i alle de fem undersøkelsesårene bar gruppens sjøfart preg av kontinuitet. I gjennomsnitt seilte hver skipper 18 reiser i året, noe som tilsvarte omtrent to- tre turer tur/retur i måneden i sommermånedene. Innenlandsskipperne drev ikke med egen handel, men transporterte jernmalm som en relativt lavt lønnet tjeneste for jernverkene på Sør- og Østlandet.

Også de fleste danmarksskipperne bodde utenfor kjøpstedene, og det var heller ingen i denne gruppen som ser ut til å ha hatt borgerskap. Selv om danmarksskipperen også seilte små skuter, var de noe større en innenlandsskippernes skuter. I gjennomsnitt har danmarksskipperne brukt omtrent like mye av året på sjøfarten som det innenlandsskipperne gjorde. Det var imidlertid flere av danmarksskipperne som bare seilte i et eller to av undersøkelsesårene, så det har ikke vært like stor kontinuitet i denne gruppens sjøfart som i innenlandsskippernes sjøfart. Gjennom nenesprivilegiene hadde danmarksskipperne mulighet til å drive egen handel med Danmark. De kunne også ta fraktoppdrag for andre, og fordi danmarksskippernes reisen var lenger, skipene noe større og dermed hadde plass til mer last enn det innenlandsskipperne seilte med, er det sannsynlig at de også fikk noe bedre betalt for fraktoppdragene sine.

Blant utenlandsskipperne var det flere av skipperne som var hjemmehørende i Arendal eller Risør og mange står oppført med borgerskap. Utenlandsskipperne førte de største skipene, de seilte til stedene som lå lengst unna og de var lenger på reise. Også denne gruppen gjennomførte de fleste reisene sine i løpet av sommerhalvåret, men seilingssesongen varte gjerne noe lenger og flere har også seilt på vinteren eller overvintret i utlandet. For utenlandsskipperne var sjøfarten i utgangspunktet en transporttjeneste de utførte mot betaling, men de hadde også muligheter til å handle egne varer underveis på reisen, og i tillegg til lønna hadde de diverse bonusordninger som ga dem muligheter til stor fortjeneste.

Sosial og økonomiske hinder for rekruttering og mobilitet

At utenlandsfarten innebar lengere reiser gjennom vanskeligere farvann stilte høyere krav til utenlandsskippernes navigasjonkunnskap. Alle skipperne som ville føre skip til utlandet måtte derfor ha bestått en navigasjonseksamen.²⁸⁴ At skipperne skulle underskrive og utstede diverse dokumenter underveis på reisen stilte videre krav til lese og skriveferdigheter og forretningene med utenlandske handelsmenn stilte krav til språk og regneferdigheter. Dette var ikke noe som ble tilstrekkelig dekket av den vanlige allmueskolen, så den nødvendige kunnskapen ble man nødt til å tilegne seg på andre, gjerne kapitalkrevende, måter.²⁸⁵

I velstående familier valgte man ofte å ansette private huslærere for barna sine for å lære dem opp i språk. Det var også flere som valgte å sende sønnene sine på lengere opphold hos handelskontaktene sine i utlandet, der de kunne læres opp i språk og forretningsvirksomhet.²⁸⁶ Videre fantes det egne skoler der man kunne få opplæring i navigasjon. Den første navigasjonsskolen i Arendal ble holdt av Peder Johannes Holst (1706-1793) og i 1770 skrev Arendalskapteinen Anders Davidsen Wiborgh en lærebok i navigasjon, som ble trykket i København.²⁸⁷ I 1799 ble det startet opp en privatskole med særlig undervisning i navigasjon på Borøya ytterst i Oksefjorden.²⁸⁸ For å kunne gå opp til navigasjonseksamen krevdes det også syv års erfaring og/eller at man hadde fylt 20 år.²⁸⁹

I tillegg til å ha bestått navigasjonseksamen var det også forventet at skipperne som skulle seilte til utlandet tok borgerskap i en av distriktets kjøpsteder, og dermed ble med å betale kjøpstadens utgifter. Som vi så i forrige kapittel var det imidlertid mange av utenlandsskipperne som sannsynligvis har seilt uten borgerskap. Jeg har ikke undersøkt i andre kilder hvorvidt utenlandsskipperne som står oppført i tollprotokollene uten borgerskap faktisk var borgere, men Roar Tank har pekt på at det, som følge av svært stor aktivitet på havet på 1780-tallet var mangel på dugelige skipperne i Arendal.²⁹⁰ Dette kan ha ført til at man har løst noe på kravet om skipperborgerskap. Selv om man var skipperborger hadde man imidlertid ikke anledning til å seile med varer til utlandet for egen regning. Det var

²⁸⁴ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 245

²⁸⁵ Bakka jr., Dag. *Fløsta bygdebok 1, Sjøfart- Skogen, vinden og havet*. Stanbø: Fløsta historielag, 2010, 32

²⁸⁶ Dannevig, Birger. *Arendal gjennom skiftende tider: 1528-1723-1973*. Arendal: Arendal kommune, 1973, 41

²⁸⁷ Dannevig, *Arendal gjennom skiftende tider*, 41

²⁸⁸ Bakka, *Fløsta bygdebok 1, Sjøfart*, 32

²⁸⁹ Bakka, *Fløsta bygdebok 1, Sjøfart*, 33

²⁹⁰ Tank «Arendal under enevældet 1600-1814», 244

handelsborgerne som hadde monopol på all handel med utlandet, og for å kunne seile i sjøfartshandel til utlandet var det derfor også nødvendig med kontakter til kjøpmenn eller redere som man kunne frakte varer på oppdrag for.

Som vi har sett i tidligere kapitler var det også vanlig at skipperne eide en eller flere parter i skuta han førte. Jeg har ikke funnet noen indikatorer på at dette har vært et krav, men det er sannsynlig at det har vært ønskelig. Som vi så i kapittel tre, kan det at skipperen eide en part i skipet ha fungert som en forsikring for de andre partseierne fordi han da hadde en personlig interesse av å øke rederiets inntekter.²⁹¹ Partsrederiene gjorde det mulig å investere i skip uten å være styrtrik og både varer og tjenester kunne, som vi har sett i tidligere kapitler, bli betalt med skipsparter. Skipene som seilte til utlandet kunne imidlertid være svært store og det er sannsynlig at en part i et slikt skip har kostet langt mer enn en part i et skute som har seilt til Danmark eller langs Norgeskysten. Samtidig kan skipene ha vært delt opp i svært mange parter og det er derfor mulig at man kunne skaffe seg en liten eierandelen i en stor skute til en overkommelig pris. Tilsammen viser imidlertid kravene til utdanning, borgerskap, kontakter og kapital at det har vært en høy terskel for å kunne seile som skipper i utenlandsfart. Både sosiale og økonomiske faktorer satte begrensninger for rekrutteringen til utenlandsskippergruppen.

Kravene til skippere som skulle seile i danmarksfart var langt lavere. Som følge av nedenesprivilegiene kunne i prinsippet alle som ville, seile til Danmark. Nedenesprivilegiene gjaldt imidlertid kun for reiser utført på egne skuter og det var derfor et krav at man eide en eller flere parter i skuta man førte. For å benytte seg av nedenesprivilegiene ser det også ut til å ha vært en forutsetning at man har hatt varer å selge. Privilegiene nevner ikke dette som et krav, men i løpet av undersøkelsesperioden var det ingen av skipperne som seilte til Danmark med tomme skip. Det ser derfor ut som om det ikke har vært et alternativ å seile til Danmark for å kjøpe korn mot kontanter. Hvis man ikke hadde varer å selge var det, som vi har sett, også en mulighet å frakte varer til Danmark på oppdrag for andre. Da var man i såfall, på samme måte som utenlandsskipperne, avhengig av kontakter til handelsmenn eller redere som man kunne frakte varer på oppdrag for. Selv om danmarksfarten også må ha krevd kvalifikasjoner innen navigasjon har jeg ikke funnet noen indikasjoner på at skippere som skulle seile til Danmark måtte ha bestått navigasjonseksamen.

²⁹¹ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 226

For å seile i danmarksfart fantes det dermed visse økonomiske og sosiale hindre, men disse var langt lavere enn kravene for å seile i utenlandsfart. Gustav Sætra har argumentert for at grunnen til det har vært såpass få og små begrensinger på farten mellom Nedenes og Danmark var at denne farten passet godt med statens ønske om selvforsyning innenfor helstaten.²⁹² I tråd med den merkantilistiske politikken var det et ønske om at det skulle være lav import, og for å få til dette var det nødvendig å fordele rikets ressurser innenfor grensene. I tillegg til korn- og jernmonopolet, var nedenesprivilegiene et godt eksempel på hvordan staten la til rette for en slik mellomrikshandel.

Også for skipperne som seilte mellom de norske havnene var det relativt få krav. Det viktigste ser ut til å ha vært kontakten med noen man kunne frakte varer på oppdrag for. For innenlandsskipperne i Nedenes gjaldt dette i hovedsak kontakt med jernverkene som trengte å få transportert jernmalm. Man måtte også ha tilgang på en skute man kunne føre. Hvorvidt det også har vært et krav at skipperne måtte eie parten i denne skuta er mer usikkert. I følge Gunnar Molden har det i hvertfall vært vanlig at skipperen eide hele eller deler av skuta selv. Selv om det ikke nødvendigvis har vært et krav har det derfor sannsynligvis vært en fordel om man har hatt kapital til å kunne skaffe seg part i en skute. Molden også pekt på at skipperne gjennom tilknytningen til jernverkene kunne få kreditt til skutebygging.²⁹³

Mobilitet mellom gruppene

De strenge kravene som ble stilt til skipperne som skulle seile i utenlandsfart er med på å forklare hvorfor utenlandsskipperne fremstår som en såpass klart avgrenset gruppe i perioden som er undersøkt her. Hvis man først oppfylte kravene for å seile som skipper til utlandet, er det sannsynlig at man har holdt deg til det, og ikke seilt i den mindre innbringende innenlands- eller danmarksfarten. Samtidig bør det nevnes at utenlandsskipperne heller ikke har vært en homogen gruppe og at det sannsynligvis har vært store forskjeller både i sosial status og velstand blant skipperne i gruppen. Selv om man hadde de riktige kvalifikasjonene som trengtes for å bli utenlandsskipper, var det ikke sikkert man hadde de rette kontaktene som gjorde at man fikk seile i de mest innbringende oppdragene.

²⁹² Sætra, «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756», 336

²⁹³ Molden, «Øster på Norge med Malm»

Selv om det var 182 av skipperne som kun seilte til utlandet i perioden var det, som vi så i kapittel tre, også 24 skipper som seilte både til Danmark og til utlandet. Selv om det ikke er mulig å se noen tydelige mønster i disse skippernes sjøfart, er det sannsynlig at noen av danmarksskipperne i løpet av yrkeskarrieren jobbet seg opp til å kunne seile til utlandet. Det kan også ha vært utenlandsskipper som tok turer til Danmark innimellom utenlandsreisene., enten for å kjøpe og selge egne varer, eller på oppdrag for andre. Dag Hundstad skriver også at det var flere av utenlandsskipperne som på sine eldre dager gikk over til å seile i danmarksfart.²⁹⁴ Samtidig må man regne med at det var skipper som seilte ulovlig til utlandet. Gustav Sætra skriver blant annet at det på 1730-tallet foregikk et utstrakt tollsvik i Arendal tolldistrikt der danmarksskipper uten borgerbrev fikk tollsedler som sa at de skulle seile til Danmark på egne skip, selv om det var åpenbart at de skulle seile til England og Nederland.²⁹⁵ Det er ikke utenkelig at dette eller noe lignende også har foregått i større eller mindre målestokk senere i århundret.

Danmarksskippergruppen er den mest flytende av de tre skippergruppene i perioden. Mens det var 47 nedenesskipper som kun seilte til Danmark i undersøkelsesårene, var det tilsammen 30 skipper som både seilte til Danmark og til utlandet eller med jernmalm i Norge. Videre var det som vi har sett også flere av utenlandsskipperne som var innom København på veien til eller fra utlandet for å selge eller fylle på varer. Gunnar Molden har pekt på at jernmalmskipperne, gjennom kontakten med jernverkene kunne få andre mer innbringende fraktoppdrag.²⁹⁶ Hvis man først var skipper på et skip eller skute, ser det derfor ut som om terskelen for å seile til Danmark har vært lav, enten man fraktet varer på oppdrag for andre, eller man handlet med egne varer.

Som jeg var inne på over, ser det imidlertid ikke ut som om det har vært særlig attraktivt å seile til Danmark for å kjøpe korn mot kontant betaling. Innenlandsskipperne hadde både skip tilgjengelig og kontanter som de helt eller delvis hadde behov for å omsette i korn og matvarer. Som følge av nedenesprivilegiene, hadde de mulighet til å seile til Danmark for å kjøpe kornet de trengte. At de ikke har gjort det kan tyde på at det har vært ett bedre alternativ å kjøpe korn direkte fra de danske skutene som lå til havn i Nedenes under liggedagene, enn å selv seile til Danmark.

²⁹⁴ Hundstad, «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede monokulturer», 2005, 90

²⁹⁵ Sætra, «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756», 314-315

²⁹⁶ Molden «Ikke bare sol og seil- en oversikt over jernverksdriften i Aust-Agder», 118

Samtidig kan innenlandsskippernes muligheter for kreditt hos jernverkene ha betydd at man har kunnet havne i gjeldsforhold som det potensielt kunne være vanskelig å komme seg ut av. Dette kan ha gjort av skipperne har vært tvunget til å seile i jernmalmtransporten gjennom hele seilingssesongen, eller at de har måtte godta å bli betalt med varer i stedet for kontanter. Jeg har ikke funnet noen konkrete eksempler på dette blant jernmalmskipperne, men lignende forhold er kjent blant annet for bøndene som leverte kull og malm til jernverkene på land.²⁹⁷

Konklusjon

De tre skippergruppene fra Nedenes i perioden 1782-1786 har utført forskjellige typer sjøfart, de har hatt ulike muligheter for inntekt og de har hatt ulike sosial tilhørighet.

Utenlandsskipperne skiller seg klart ut fra de andre gruppene. Krav til utdanning, kapital, kontakter og borgerskap har gjort at det har vært høye sosiale og økonomiske hinder for å seile i utenlandsfart. Som følge av nedenesprivilegiene har kravene til danmarksskipperne vært langt lavere. Dert var det kun et krav om eierskap i skuta man skulle føre og hvis man skulle frakte varer på oppdrag fra andre trengte man de rett kontaktene. For innenlandsskipperne ser kravet om kontakter ut til å ha vært det største hinderet.

Det har dermed vært flere sosiale og økonomiske faktorer som har begrenset mobiliteten mellom skippergruppene. Samtidig er det også noen små indikatorer på at skipperne har valgt den type sjøfart som ga best avkastning innenfor deres sosiale og økonomiske rammer. Selv om innenlandsskipperne i prinsippet hadde mulighet, gjennom nedenesprivilegiene, til å seile til Danmark for å kjøpe korn, har de ikke benyttet seg av muligheten. Det er også eksempler på utenlandsskipperne som har tatt turer til Danmark og danmarksskipperne som har fraktet varer mellom norske havner selv. Hvorvidt dette har vært et bevist valg eller om det har blitt styrt av mangel på andre oppdrag eller muligheter er imidlertid usikkert.

²⁹⁷ Mykland, Knut «Sirkumferensbonden» i Try, *Jernverk på Agder*, 63

Kapittel 8

Nedenesskipperens funksjon i sjøfart, økonomi og næringsliv

Målet med denne oppgaven har vært å besvare spørsmålet om hvilken funksjon skipperne fra Nedenes har hatt i sjøfart, økonomi og næringsliv i årene 1782-1786. Dette har blitt forsøkt besvart ved hjelp av tollprotokollene fra alle de norske tollstedene i perioden. Ved å flette sammen seilingsrutene til alle skipperne hjemmehørende i Nedenes i de fem årene, har det vært mulig å legge frem et tilnærmet fullstendig bilde av skippernes deltagelse i den norske sjøfarten i perioden. Metoden har også gjort det mulig å avdekke økonomiske og sosiale strukturer og tendenser blant skipperne, og har vist at det har eksistert en relativt klar arbeidsdeling mellom dem. Ved å bruke skipperne som analyseenheter har det videre vært mulig å si noe om hvilken funksjon de ulike skippergruppernes sjøfart har hatt i skippernes økonomi, i Nedenes økonomi og næringsliv og i den dansk-norske økonomien generelt.

I løpet av de fem årene 1782-1786 var det totalt 296 skipperne hjemmehørende i Nedenes. Dette var skipperne som seilte inn eller ut av en eller flere norske havner i perioden og som var hjemmehørende eller borgere i Arendal, Risør eller Nedenes len. Tilsammen gjennomførte disse skipperne 5738 reiser i løpet av perioden. 29,1 % av reisene gikk mellom norske havner, 20,7% gikk mellom Norge og Danmark, mens 49,1 % gikk mellom Norge og utlandet.²⁹⁸ Skipperne har også seilt mellom utenlandske havner, men denne delen av sjøfarten er ikke direkte inkludert i undersøkelsen. Mens alle skipperens innenlandsreiser gikk ut fra Arendal, var Risør hoved-utseilingshavnen for skipperens danmarksreiser. I utenlandsfarten seilte skipperen både ut fra Arendal og Risør, men som følge av at Arendal var en større by, var det også flest skipperne som seilte ut derfra.

²⁹⁸ De siste 1,4% av reisene er ukjente. Dette er fordi noen protokoller mangler eller fordi det har vært andre avvik i kildematerialet.

Nedenesskipperes funksjon i norsk sjøfart

De aller fleste av nedenesskippernes reiser inn og ut av Norge i perioden gikk inn eller ut av de sønnafjelske havnene, det vil si havnene mellom Kristiansand og svenskegrensen. Kun 1,5% av skippernes reiser gikk inn eller ut av tollstedene vest for Kristiansand.²⁹⁹ Dette stemmer godt med Niels P. Vigelands påstand om at Norge har vært delt inn i to sjøfartsregioner og at skip og skipper i de to regionene har seilt til forskjellige steder, handlet med forskjellige typer varer og kun i begrenset grad har deltatt i hverandres sjøfart.³⁰⁰

Utenlandsfarten

Den klart største sjøfarten for nedenesskipperne i perioden gikk mellom Norge og de britiske øyene, spesielt til og fra England. De har også seilt en del til og fra Frankrike, Nederland, Belgia og Portugal. Den eneste destinasjonen skipperne har seilt til utenfor Europa var de dansk-norske koloniene i Vestindia. Selv om de norske tollprotokollene ikke gir noen direkte dokumentasjon på hva skipperne har foretatt seg mens de var i utlandet, vitner forskjeller i antall inngående og utgående reiser fra de forskjellige landene, om at skipperne også seilte en del mellom utenlandske havner. Det ser blant ut som om en del av skipperne som seilte til England kan ha seilt videre til Skottland, Belgia eller Portugal før de seilte hjem. Det er også flere av skipperne som har hatt algeriske sjøpass og seilt i fraktfart på Middelhavet. Dette seilingsmønsteret er i tråd med Knut Sprautens poeng om at den norske sjøfarten i perioden i hovedsak var preget av faste transportruter, men at norske skip og skipper også seilte i fraktfart mellom utenlandske havner. Som vi så i kapittel en viser han til at de sønnafjelske skutene hovedsakelig seilte til de britiske øyene og til Danmark. Noen få reiser gikk til Frankrike, Spania og andre land i Europa. Han har også pekt på at norske skip tok fraktoppdrag for de andre landene i Europa og at de seilte til de Vestindiske øyene.³⁰¹

På vei til utlandet var nedenesskippernes skip stort sett alltid lastet med trelast. Noe av trelasten kom fra eget distrikt, men skipperne transporterte også varer for de andre sønnafjelske tollstedene. Særlig transporterte de mye trelast fra Christiania, Langesund og Drammen. Jern ble kun fraktet i små mengder og det har også vært lite transport av andre typer varer. At den sønnafjelske utenlandsfarten i perioden var konsentrert rundt

²⁹⁹ Reiser mellom Bergen og utlandet/Danmark er ikke medregnet. Se kapittel 1.

³⁰⁰ Vigeland, *Norge på havet*, 308

³⁰¹ Sprauten, «Norsk sjøfart 1700-1814», 229

trelasthandelen er allment kjent. At en stor del av skipperne i tillegg fraktet store mengder fransk vin og brennevin til utlandet har imidlertid frem til nå vært relativt ukjent. Ved å selge vinen og brennevinet via Norge kunne franskmennene utnytte den dansk-norske nøytraliteten, og få solgt varene sine på det europeiske markedet, på tross av at de selv lå i krig med mottakerlandene.³⁰²

På returen til Norge fra utlandet returnerte over halvparten uten last. De som hadde med seg varer hadde gjerne bare med seg et par forskjellige varetyper. Dette var gjerne typiske hverdagsvarer som grove tekstiler, matvarer, salt og andre forbruksvarer. De har også transportert en god del korn. Returreiser fra Amsterdam skiller seg klart ut fra de andre reisene. Derfra returnerte ofte skipperne med et stort utvalg koloni- og luksusvarer og andre eksotiske varer. Selv om England var blitt den største importøren av norsk tømmer på slutten av 1700-tallet, var det dermed fortsatt fra Nederland at nedenesskipperen transporterte det største utvalget importvarer.

Som vi så i kapittel tre har Finn- Einar Eliassen pekt på at mens flere av de store trelastbyene på Østlandet hadde relativt små flåter i forhold til hva de trengte for å transportere sine eksportvarer til utlandet, hadde Nedenes en langt større flåte enn det som trengtes til deres eksport, og som vi har sett utgjorde Nedenes flåte i 1786 20,6% av Norges totale flåte. Dette gjorde at skip og skipperer fra Nedenes også tok på seg transportoppdrag for de andre byene på Østlandet.³⁰³ At nedenesskipperen har hatt en slik funksjon i den sønnafjelske sjøfarten blir bekreftet i denne oppgavens undersøkelse. Av de 1708 skipsavgangene som gikk ut fra det sønnafjelske Norge til utlandet i 1786 sto nedenesskipperne bak 17,3%. Måler man ut i fra skipenes lasteevne sto de for 25,2%. Av det som ble utført på norsk kjøp sto nedenesskipperne for 33,9% av skipsanløpene og 36,4% målt i lasteevne. Fra Arendal sto de for 72,7 % av lastekapasiteten, fra Risør 61,7%, i Christiania 32,3%, i Drammen 21,5% og fra Langesund sto de for 16,5%. Nedenesskipperne har dermed hatt en sentral funksjon, ikke bare i Nedenes egen sjøfart til utlandet, men også i hele det sønnafjelske Norges utenlandsfart i perioden.

³⁰² Feldbæk, *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*. 143

³⁰³ Eliassen, «Om ieg ikke sælger der, gaaer ieg til Kork», 11

Danmarksfarten

Mens nedenesskipperne reiser til utlandet ofte gikk inn eller ut av de andre sønnafjelske havnene, gikk det meste av skippernes danmarksfart direkte mellom Nedenes og Danmark. Omkring 40% av skippernes danmarksreiser gikk til eller fra Ålborg. Videre seilte de til Odense, Horstens og til de andre havnene på østkysten av Jylland og på begge sider av Storebælt. De har imidlertid ikke seilt direkte til eller fra havene på vestkysten av Jylland i løpet av perioden. At det var disse områdene som hadde største betydning for den norske danmarksfarten stemmer godt overens med resultatene fra Anders Monrad Møllers studier av den danske provinshandelen på 1700-tallet.³⁰⁴ Som vi så i kapittel fire har også Poul Holm argumenter for at de norske skipperne satset på områdene rundt Limfjorden og Kattegat fordi dette var rikere områder der man kunne få bedre betalt for varene man hadde å selge.³⁰⁵

På reisene til Danmark var skippernes skuter, med kun få unntak, alltid lastet med trelast. En del var i tillegg lastet med jernvarer og noen få hadde med seg andre typer varer som huder, kull, kalk, ost og kummen. Det meste av dette var varer fra eget distrikt, men noen ganger hentet de også trelast og jern i de andre havnene på Østlandet. På veien tilbake fra Danmark til Nedenes hadde de ofte med seg korn og diverse mat- og forbruksvarer. I underkant av en tredjedel returnerte med tomme skip. Skippernes returreiser fra København skiller seg klart ut fra de andre danmarksreisen. Som skipene som returnerte fra Amsterdam, var disse skipene ofte lastet med et stort utvalg varer, hvorav mye var manufakturvarer og diverse koloni- og luksusvarer.

I tidligere studier av sjøfarten mellom Nedenes og Danmark er det flere som har pekt på at nedenesskippernes deltagelse i danmarksfarten var lav sammenlignet med de danske aktørene. Blant annet har Roald Tank argumentert for at det var de danske skipene som sto for den største delen av trafikken rundt 1780.³⁰⁶ Som vi så i kapittel fem var Tanks studier begrenset til Arendal tolldistrikt. Denne oppgaven har imidlertid vist at en stor andel av reisene mellom Nedenes og Danmark gikk ut og inn av Risør og at det var svært få av skipperne som seilte til Danmark som faktisk var hjemmehørende i en av kjøpstedene. Ved å inkludere alle skipperne hjemmehørende i Nedenes har denne oppgaven dermed vist at skipperne fra distriktet sto for

³⁰⁴ Monrad Møller, *Fra galeoth til galease*, 129-131

³⁰⁵ Holm, *Kystfolk*, 89-90

³⁰⁶ Tank, «Arendal under enevældet 1600-1814», 312

noe under halvparten av alle reisene mellom Nedenes og Danmark i perioden, noe som gir et ganske annet bilde enn det flere tidligere har argumentert for.

Innenlandsfarten

Av nedenesskipperens reiser mellom norske havner var omtrent en fjerdedel reiser på vei til eller fra utlandet eller Danmark. De resterende tre fjerdedelene var knyttet til transporten av jernmalm fra jerngruvene i Arendal til jernverkene på Sør- og Østlandet. På alle disse reisene seilte skipperen ut fra Arendal. Derfra seilte en stor andel til Langesund tolldistrikt der jernverkene Fossum, Bolvik og Ulefoss lå. De seilte også til Nes og Egeland jernverk i Risør tolldistrikt og til Fritzøe verk i Larvik. Det ble også transportert malm til Holmestrand, Drammen, Slependen, Christiania og Moss og mellom Kragerø og Larvik. På veien ut fra Arendal var skutene sjelden lastet med andre varer enn jernmalm, og på tilbaketuren seilte de stort sett med tomme skuter. Noen ganger hadde de imidlertid med seg jern fra jernverkene de hadde levert malm til, eller diverse mat og forbruksvarer på returen til Arendal.

I kapittel fire så vi at Gunnar Molden har pekt på at det har variert over tid hvor skipperne som har utført jernmalmtransporten fra Arendal har vært hjemmehørende. Noen ganger var det østlandsskipperne som dominerte og andre ganger var det nedenesskipperne.³⁰⁷ Denne oppgaven har vist at i 1786 sto nedenesskipperne for omtrent halvparten av alle reisene som gikk ut fra Arendal med jernmalm. Nedenesskipperens skuter var imidlertid noe større enn de andre aktørenes skuter og det er derfor sannsynlig at de også har fraktet en del mer enn de som var hjemmehørende andre steder. Nedenesskipperne transporterte også langt mere malm til verkene i eget distrikt, oppover Skiensfjorden og dels til Larvik, enn de gjorde til de resterende jernverkene på Østlandet.

Arbeidsdeling

Som vi så i kapittel en, har tidligere sjøfartsforskning poengtert at det har vært et skille mellom kystfart, danmarksfart og utenlandsfart og mange av de tidligere studiene av sjøfarten i perioden er begrenset til å gjelde en av disse sjøfartsgrenene. Selv om begreper som danmarksskipper, kystskipper og jernmalmskipper er innarbeidet i faglitteraturen er det

³⁰⁷ Molden, «Ikke bare sol og seil», 118

imidlertid ingen som har undersøkt skipperne i de tre sjøfartsgrenene som en samlet samlet gruppe, eller undersøkt hvilke utslag de ulike sjøfartsgrenene har gitt for arbeidsdeling blant skipperne.

Ved å studere alle nenedeskippernes seilingsruter i perioden, har jeg i denne oppgaven vist at det i Nedenes i årene 1782-1786 eksisterte en klar arbeidsdeling mellom skipperne i distriktet. Stort sett har hver skipper holdt seg til enten å seile mellom norske havner, mellom Norge og Danmark eller mellom Norge og utlandet. Kun 10,1% av skipperne i perioden har seilt i flere typer sjøfart. Med utgangspunkt i hvor skipperne har seilt har jeg valgt å dele dem inn i kategoriene innenlandsskipperne, danmarksskipperne og utenlandsskipperne. Mellom de ulike skippergruppene har det ligget flere sosiale og økonomiske faktorer som har hindret sosial mobilitet. Særlig ble det stilt høye krav til skipperne som skulle seile i utenlandsfart og skipperne i denne gruppen skiller seg klart ut fra de andre skippergruppene. I tillegg til at de tre skippergruppene har hatt ulike funksjoner i den norske sjøfarten, har de også hatt ulike funksjoner både i skipperens økonomi, i Nedenes økonomi og næringsliv og i den dansk-norske økonomien.

Sjøfartens funksjon i skippernes økonomi

Jordbruksressursene langs kysten av Nedenes var, som vi har sett, relativt knappe. Selv om de aller fleste husholdene i distriktet hadde en viss matproduksjon, var befolkningen derfor avhengig av andre inntektskilder for å kunne kjøpe kornet og matvarene de trengte. Som befolkningen ellers i landet trengte de også penger til å betale skatter og avgifter. Som vi så i kapittel en har Gustav Sætra pekt på at for befolkningen langs nenedeskysten var særlig trelasthandelen, gruvedriften og sjøfarten viktige inntektskilder.³⁰⁸ Anne Tone Aanby har videre argumentert for at befolkningen i deler av Nedenes, rundt 1800, stort sett arbeidet i spesialiserte yrker som blant skipsbyggere, bergverksarbeider, sjømenn og håndverkere. Selv om disse yrkene stort sett lot seg kombinere med matproduksjon, hadde de ingen direkte tilknytning til jordbruket.³⁰⁹ Skipperryket var i utgangspunktet et slikt yrke. Det har imidlertid variert mellom gruppene hvilke funksjon sjøfarten har hatt for skippernes økonomi og hvorvidt sjøfarten har hatt direkte sammenheng med gårdsdriften eller ikke.

³⁰⁸ Sætra, «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850»

³⁰⁹ Aanby, *Befolkningsvekst og næringsforhold i Øyestad sogn på Agder 1660-1800*, 127. Aanby har undersøkt næringsutviklingen i Øyestad i Nedenes

For de fleste innenlandsskipperne fra Nedenes i årene 1782-1786 ser sjøfarten ut til å ha vært et hovederhverv. Ikke alle skipperne har seilt hvert år, men i de årene de seilte har de stort sett brukt hele sommerhalvåret på å seile frem og tilbake mellom de sønnafjelske havnene med jernmalm. Innenlandsskipperne har ikke hatt mulighet til å drive egen handel mens de har vært på reise. For denne gruppen har sjøfarten derfor fungert som ren transporttjeneste de har utført mot betaling. Hvis de eide parter i skuta de førte ville de i tillegg kunne få utbytte av rederiets inntekter. Som overslaget over betalingen for jernmalmtransportene, i kapittel fire, har vist, er det imidlertid tvilsomt at inntektene fra jernmalmtransporten har vært nok til å leve av. Siden jernmalmtransporten kun har foregått i sommerhalvåret har skipperne hatt mulighet til å kombinere sjøfarten med annet arbeid som kunne utføres på vinterstid og siden de har hatt tilknytning til jernverkene er der sannsynlig at de har hatt mulighet til å gjøre annet arbeid tilknyttet malmgruvene. Siden innenlandsskipperne har brukt mesteparten av sommerhalvåret på sjøfarten er det lite sannsynlig at de kombinert sjøfarten med jordbruksproduksjon av særlig størrelse. I den grad de har hatt egen matproduksjon, har det i såfall vært opp til de øvrige medlemmene av skippernes hushold å ta seg av denne.

Mens sjøfarten for innenlandsskipperne var en lønnet tjeneste, har danmarksskipperens sjøfart i større grad fungert som et middel for å kunne drive egen handel med Danmark. Også danmarksskipperne har tatt lønnede fraktoppdrag, men gjennom nedenesprivilegiene hadde de i tillegg mulighet til å seile til Danmark på egne skip for å drive egen handel. I Danmark kunne de selge trelast og andre norske varer, og kjøpe med seg korn og andre danske varer tilbake. At danmarksskippernes reiser passer godt med betingelsene for denne handelen tyder på at en stor del av skippernes reiser ble utført for å kunne drive egen handel. Samtidig var en av forutsetningene for å kunne seile i danmarksfart at man hadde varer å selge. Det er derfor sannsynlig at mange av skipperne i denne gruppen kombinerte sjøfarten med annet arbeid, fortrinnsvis tømmerhogst og sagbruksdrift. Mens innenlandsskippernes sjøfart bar preg av stor kontinuitet, er det flere av danmarksskipperen som bare har seilte i ett eller to av undersøkelsesårene. Denne gruppens sjøfart ser dermed ut til å ha hatt tettere tilknytning til gårdsdriften enn de andre gruppenes sjøfart. Danmarksskippernes sjøfart ser også i større grad ut til å ha vært styrt av behov og om man har hatt varer å selge.

For danmarksskipperen betydde handelen under nedenesprivilegiene at de kunne selge varene sine direkte til Danmark uten å gå veien om kjøpmennene i Arendal og Risør. Dette ville sannsynligvis gjøre at de kunne få en bedre pris for varene sine samtidig, som de kunne kjøpe

korn og andre varer de trengte til en billigere pris enn hvis de måtte kjøpe det av de norske kjøpmennene. Ved å selge varene side til Danmark kunne de også skaffe seg nødvendige inntekter for å betale skatter og avgifter. De hadde også mulighet til å skaffe seg inntekter de kunne bruke på å kjøpe seg varer i Norge, som de ikke selv hadde lov til å kjøpe med seg fra Danmark.

Mens innenlandsskipperen og danmarksskipperne gjerne var småbønder og strandsittere, tilhørte flere av utenlandsskipperne det øvre sosiale sjiktet i samfunnet. Mange av dem hadde borgerskap i Arendal og Risør og flere av dem bodde i kjøpstedene. Videre var det flere av utenlandsskipperne som tilhørte de store handels og rederfamiliene i distriktet. For noen av skipperen var skipperyrket en steg på veien til å ta over familiens rederi- eller handelsbedrifter. Andre fortsatte som skipper gjennom hele livet. Som for innenlandsskipperne og en del av danmarksskipperne var sjøfarten for utenlandsskipperne i hovedsak en lønnet transporttjeneste. Som følge av større ansvar og høyere krav til utdanning og erfaring var imidlertid utenlandsskippernes lønn en god del høyere enn de andre gruppenes lønn. I tillegg til lønna hadde utenlandsskipperne også mulighet til å handel med seg egne varer mens de var i utlandet, og de hadde bonusordninger som kunne utgjøre like mye som lønna i seg selv. Hvis skipperen eide parter i skuta ville han også få utbytte av rederiets inntekter. I motsetning til de andre de andre skippergruppene som kun seilte i sommerhalvåret var sjøfarten i større grad en helårsaktivitet for mange av utenlandsskipperne. Denne gruppen har dermed hatt mindre tid til å kombinere sjøfarten med annet arbeid. Som vi så i eksemplet med Christian Lofthus er det imidlertid sannsynlig at flere av skipperne kan ha hatt ansatte arbeidere til å ta seg av eventuell gårdsdrift og sagbruksdrift, mens de selv var på sjøen.

Nedenesskipperens sjøfarts funksjon i Nedenes økonomi og næringsliv

Som vi så i kapittel tre var Nedenes næringsgrunnlag på 1700-tallet trelast og jern. Distriktets rike tilgang på jernmalm la grunnlaget for distriktets jernverksnæring og skogene både i Nedenes og i distriktets omland la grunnlaget for Nedenes trelastnæring. Trelastnæringen og jernverksnæringen la videre grunnlaget for sjøfarten, og etter hvert som distriktets sjøfart vokste ble sjøfarten i seg selv en næringsvei og en viktig inntektskilde for distriktet. Samtidig har vi sett at jordbruksressursene i distriktet var knappe og befolkningen var derfor helt avhengig av tilførsel på korn og matvarer utenfra. Både i trelastnæringen, jernverksværingen og forsyningen av korn og matvarer til distriktet hadde skipperne sentrale funksjoner.

Som denne oppgaven har vist var innenlandsskipperne funksjon i Nedenes økonomi og næringsliv å bidra med råvaretilgangen til jernverkene i distriktet. Ved å frakte jernmalm til de andre sønnafjelske jernverkene har de også brakt med seg kapital tilbake til hjemdistriktet. Danmarksskippernes funksjon var å transportere distriktets trelast og jern til det danske markedet og bidra i forsyningen av nødvendige korn- mat og forbruksvarer fra de danske provinsene til hjemdistriktet. De har også brakt med seg diverse koloni- og luksusvarer fra København og dermed bidratt til at disse varene har vært tilgjengelige for Nedenes befolkning. Samtidig har denne gruppen gjennom skipsfarten og handelen også brakt med seg kapital tilbake til Nedenes.

Utenlandsskippernes funksjon i Nedenes økonomi og næringsliv har vært å transportere distriktets trelast til det utenlandske markedet. Som danmarksskipperne har de også stått for forsyninger av både korn, mat- og forbruksvarer og koloni- og luksusvarer til hjemmemarkedet. Ved å transportere varer for andre både i inn og utland har disse skipperne gjennom skipsfarten også brakt med seg inntekter tilbake til Nedenes. Samtidig har den merkantilistiske handelspolitikken i perioden bidratt til å begrense importen fra utlandet. Som vi har sett returnerte en stor andel av skipperen fra utlandet med tomme skip, og de som hadde med seg varer hadde gjerne bare et par forskjellige vareslag.

Nedenesskipperens sjøfarts funksjon i den dansk-norske økonomien

I kapittel to så vi hvordan den økonomiske politikken i Danmark-Norge på 1700-tallet var preget av merkantilistiske tiltak som satte en rekke føringer for helstatens handel og sjøfart. Den merkantilistiske politikken sprang ut fra en tanke om at verdens rikdom var konstant og at det en stat tjente derfor ville være ville være en annen stats tap. Innenfor en slik tankegang vil økonomisk vekst blant annet kunne oppnås ved å eksportere mer til utlandet enn man trengte å importere. For å begrense importen ble innført en rekke importforbud og høye tollsatser på importvarer. Samtidig ble det lagt til rette for eksport og innenlandsk vareproduksjon. For å begrense behovet for import var det også nødvendig å fordele helstatens ressurser innenfor rikets grenser. Både i eksporten og i den innenrikske fordelingen av ressurser spilte sjøfarten en sentral rolle. Gjennom varetransport på dansk-norske skip, fremfor på utenlandske skip, ville man videre kunne tilegne seg en større andel av verdens rikdom.

På samme måte som nedenesskipperen hadde ulike funksjoner i Nedenes økonomi og næringsliv hadde de også ulike funksjoner i det merkantilistiske handelssystemet. Som denne oppgaven har vist hadde Nedenes utenlandsskipperne en sentral funksjon i transporten av norsk trelasten til utlandet, ikke bare fra eget distrikt, men fra hele det sønnafjelske Norge. Trelasteksporten til utlandet ga både penger i statskassa gjennom fiskaltollen på tømmeret, og den brakte med seg kapital tilbake til Danmark-Norge. Ved at tømmeret ble ført ut av landet på norske skip falt også fraktinntektene i dansk-norske hender. Det samme skjedde når skipperne seilte i fraktfart mellom utenlandske havner. Skipperne fra Nedenes var på ingen måte alene om å ha disse funksjonene i helstatens økonomi, men siden de sto for omkring 25% av all utførsel fra det sønnafjelske Norge har de utvilsomt spilt en sentral rolle.

Både innenlandsskipperne og danmarksskipperens funksjon i den dansk-norske økonomien var å bidra til fordelingen av helstatens ressurser innenfor rikets grenser. Gjennom jernmalmtransporten har innenlandsskipperen hatt en sentral funksjon i den norske jernverksnæringens råvaretilgang. Siden landtransport av malm kun var aktuelt over korte avstander, og plasseringen av jernverket ofte ble bestemt ut fra tilgang på skog fremfor tilgang på malm, var sjøtransporten av malm essensiell for den norske jernverksdriften. Siden det norske jernet hadde monopol på det danske markedet, var malmtransporten også viktig for helstatens tilgang på jern.

Danmarksskipperne sørget for distribusjonen av tømmer og jern til Danmark og korn og matvarer til Nedenes, og har dermed bidratt til å holde importen fra utlandet lav. Som vi har sett fungerte handelen mellom det sønnafjelske Norge og de danske provinsene også som et markedet hvor man kunne få omsetning for varer det ikke var et marked for i utlandet. Et eksempel på dette er det norske jernet. Mens det norske jernet i utlandet ble utkonkurrert av det svenske jernet, var Danmark gjennom jernmonopolet tvunget til å kjøpe sitt jern fra Norge.

Det er imidlertid deler av nedenesskippernes sjøfart som viser at merkantilismen i praksis ikke har fungert helt slik det var lagt opp til. At utenlandsskipperne ofte returnerte fra utlandet med få varer i lasten, eller med tomme skip, kan tyde på at statens tiltak for å begrense importen langt på vei fungerte. Selv om den dansk-norske statens monopol- og privilegiepolitikk la opp til at det var København som skulle være distributør av koloni- og luksusvarer til Norge og de

danske provinsene, var det, som vi har sett, imidlertid flere av skipperne som returnerte fra Amsterdam med nettopp denne typen varer. Selv om kornmopolet i utgangspunktet begrenset det sønnafjelske Norges import av korn til Danmark, var det også mange av skipperen som returnerte fra utlandet med korn i lasten. Som følge av kornmangel ble det gitt en rekke tillatelser for kornimport i perioden, men import av hvete var forbudt gjennom hele perioden. Det var allikevel denne korntypen nedenesskipperne hadde med seg flest ganger fra utlandet.

Konklusjon

Langt på vei bekrefter denne oppgavens undersøkelse av skipperne fra Nedenes i årene 1782-1786, tidligere studier av seilingsruter og varestrømmer i det sønnafjelske Norge. Ved å bruke ett kildemateriale som omfatter alle nedenesskipperens reiser i perioden har det imidlertid vært mulig å bidra med detaljert statistikk over Nedenesskipperens deltagelse i sjøfarten. Undersøkelsen har vist at nedenesskipperne har hatt en sentral funksjon, både i sjøfarten inn og ut av eget distrikt og i resten av det sønnafjelske Norges sjøfart.

Ved å studere seilingsrutene til alle skipperne hjemmehørende i Nedenes innenfor undersøkelsesperioden, har oppgaven også vist at det har eksistert en klar arbeidsdeling blant skipperen, der hver skipper har holdt seg til enten å seile mellom norske havner, mellom Norge og Danmark eller mellom Norge og utlandet. I tillegg til å ha hatt ulike funksjoner i norsk sjøfart har de tre skippergruppene også hatt ulike funksjoner i skippernes økonomi, i Nedenes økonomi og i den dansk norske økonomien.

Kilder og litteratur

Kilder

Riksarkivet:

Generaltollkammeret, tollregnskaper, Trondheim- Fredrikshald, 1782-1786 (RA/EA-5490/R01- R33). Samtlige inngående og utgående tollbøker.

Fabricius, F. L. «Om de Norske Søndenfieldske Jernværkers nærværende Tilstand, deres mangler, og Midler til deres Opkomst» i *Noget om Norges Bærgværker*. København, publisert 1794, skrevet 1775, Localia 23, Larvik (RA/EA-4024/F/L0023/0004)

Trykte kilder

Bredsdorff, Peder Mortensen. *Tanker til højere og nærmere Eftertanke angaaende Norges Jern-Verker, hvad ansees til deres Skade, og hvad derimod vilde være fornødent og beforderligt til deres Opkomst; Tilligemed kort Efterretning om Jern-Verkerne, om Malmenes Beskaffenhed og Behandling, samt om Kul med videre forestillende*. København: Svares, 1784

Schou, Jacob Henric. *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu gieldende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 5 : Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1766 til 1774*

Tollfordordningen av 1768. *Forordning med hosføres tarif over hvad i Told, Consumption og Accise skal betales i Danmark og Norge Paris, den 26de November. Ao. 1768*. København: Hans kongel. Majestets og Universitetets boktrykkeri, 1768

Litteratur

Aanby, Anne Tone. *Befolkningsvekst og næringsforhold i Øyestad sogn på Agder 1660-1800*. Hovedfagsoppgave i historie. Universitetet i Bergen

Aanby, Anne Tone. «Pustnes» I Aust- Agder- Arv 2010. *Årbok for Aust-Agder kulturhistoriske senter*, 2010.

Agerholt, Johan. *Nedenes len i det 17de hundreaaret*. Arendal: Aust Agder historielag, 1926

Agder Historielag. *Agders historie*. Kristiansand, 1991

Aust-Agder-arkivet. *Rapport om jerngruvedriften i Arendal kommune*. Bergvesenet rapport 6130. <http://www.ngu.no/FileArchive/BVrapporter/BV6130.pdf> (Lest 19.4.2016)

Austarheim, Hilde L. (red). *Contrari vind*. Utstillingskatalog, Arendal: Aust-Agder kulturhistoriske senter, 2007

- Bagge, Sverre og Mykland, Knut. *Norge i dansketiden*. Cappelen:1996
- Bakka jr., Dag. *Flosta bygdebok 1, Sjøfart- Skogen, vinden og havet*. Stanbø: Flosta historielag, 2010
- Brimnes, Niels. «Vestindiske øer- (dansk Vestindien)», «Serampore- Frederiksnagore» og «Trankebar». *Danmarkshistorien.dk*. Universitetet i Århus, 2015. (Lest 18.1.2016)
- Bråstad, Kjell J. «Norsk kystkultur- en kultur? Skagerrak-kysten». *Heimen*, 1992
- Bråstad, Kjell J. «Agder- del av en Skagerrak-Kattekat-region?» I *Regionen. Historiske perspektiver, aktuelle utfordringer*. Agderseminaret 2008. Bjørg Seland (red.) Kristiansand: Høyskoleforlaget, 2009
- Busck Steen. «Kommercekollegiet af 1735» *Danmarkshistorien.dk*. Universitetet i Århus, 2015. (Lest 12.1.2016)
- Cornell, Lasse (red.). *Kattagatt- Skagerack- regionens kulturutveckling på 1800-tallet. Handel og sjøfart*. Kattegat-Skagerrak prosjektet, Meddelelser nr. 10. Göteborg: Kattegat-Skagerrak-prosjektet, 1986
- Cornell, Lasse (red.). *Kattagatt- Skagerack- regionens kulturutveckling på 1800-tallet. Handel og sjøfart*. Kattegat-Skagerrak prosjektet, Meddelelser nr. 16. Esbjerg: Kattegat-Skagerrak-prosjektet, 1988
- Dannevig, Birger. *Grimstads sjøfarts historie*. Kragerø: Naper Boktrykkeri, 1971
- Dannevig, Birger. *Arendal gjennom skiftende tider: 1528-1723-1973*. Arendal: Arendal kommune, 1973
- De Vries, Jan. «The Industrial Revolution and the Industrious Revolution» i *The Journal of Economic History* Vol 54/2. Cambridge University Press: 1994
- De Vries, Jan og Van der Woude, Ad. *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perceverance of the Dutch Economy, 1500-1815*. Cambridge: Cambridge University press, 1997
- De Vries, Jan. *The Industrious revolution. Consumer behavior and the household economy 1650 to the present*. Cambridge university press, 2008
- Diesen, Einar. *Slekten Herlofson gjennom 400 år*. Oslo, 1973
- Dyrvik, Ståle m.fl. *Norge under enevælde 1720-1800. Handbok 1. Norges historie bind 6, del 2*. Universitetsforlaget, 1976
- Dyrvik, Ståle m.fl. *Norsk økonomisk historie 1500- 1970. Bind 1 1500-1850*. Universitetsforlaget, 1979
- Dyrvik, Ståle. *Norsk historie 1625-1814. Vegar til sjølstende*. Oslo: Det norske samlaget, 1999

Eliassen, Finn Einar. «Småbyenes storhetstid, ca. 1500-1830» *Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*. Knut Helle m.fl. Oslo: Pax forlag, 2006

Eliassen, Finn- Einar. ««Om ieg ikke sælher der, gaaer ieg til Kork» Med Jarlen og Cimbern i trelastfart fra Norge» i *Norsk maritimt museums årbok*, 2009

Feldbæk, Ole. *Danmarks historie. Bind 4. Tiden 1730-1814*. København: Gyldendal, 1982

Feldbæk, Ole. *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie bind 9. Den lange fred 1700-1800*. København: Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag A/S, 1990

Feldbæk, Ole. *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*. Herning: Systime, 1993, s. 143

Feldbæk, Ole. *Danmark-Norge 1380-1814. Bind IV, Nærhet og adskillelse 1720-1814*. Oslo: Universitetsforlaget, 1998

Fløystad, Ingeborg. «Jernverkene i Nedenes amt: produksjonen på 1700- tallet» I *Heimen* 2/2000

Fløystad, Ingeborg. *Agders historie 1641-1723. Bønder byvekst og borgarar*. Bergen: Agder Historielag, 2007

Fløystad, Ingeborg. «Skuter, skip og og oversjøiske forbruksvarer. Nedenes kysten midt på 1600-tallet». *Aust- Agder-Arv, Årbok 2012*. Arendal: Aust-Agder kulturhistoriske museum, 2012

Foss, Frithjof. *Arendals byes historie*. Arendal: Arendal Historielag, 1998

Geodatastyrelsen. Kart over Danmark, hentet fra <http://gstkort.dk/spatialmap?> (lest 23.2.2016)

Gladmann, Kristof og Oxenbøll Erik, *Studier i dansk merkantilisme, Omkring tekster av Otto Thott*. København: Akademisk forlag, 1983.

Gøthesen, Gøthe. *Norskekystens fraktemenn: om seilfartøyer i kystfart*. Oslo: Grøndahl, 1980

Hauge, Yngvar. *Bærums verks historie*. Oslo: Aschehoug, 1953

Herstad, John. *I helstatens grep. Kornmonopolet 1735-88*. Riksarkivarens skriftserie 8. Oslo: Tano Aschehoug, 2000

Historiske toll og skipsanløpslister. www.toll.lokalhistorie.no

Hofstad, Svein, «Næringslivet før og nå» i *Agder, bygd og by i Norge*. Gyldendal norske Forlag, 1977

Holm, Poul. *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*. Esbjerg: Fiskeri og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, 1991

Hunstad, Dag. «Sørlandske uthavnssamfunn- rendyrkede sjøfartskulturer». I *Sjøfartshistorisk Årbok* 2004. Bergen: Bergen sjøfartsmuseum, 2005

Hutchison, Ragnhild. «De små hjulene. En artikkel om strandsitterens betydning for utviklingen av lokale økonomier langs Agder- og Telemarkskysten på 1600-tallet» *Heimen*, 2005.

Hutchison, Ragnhild. *In the doorway to development. An enquiry into market oriented structural changes in Norway ca. 1750-1830*. Florence: 2010

Hutchison, Ragnhild. «The Norwegian and Baltic Timber trade to Britain 1780-1834 and it's interconnections» i *Scandinavian Journal of History Vol. 37, No. 5, December 2012*. The Historical Associations of Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden, 2012

Johansen, Hans Chr. *Næring og bystyre. Odense 1700-1789*. Odense: Odense universitetsforlag, 1984

Johannessen, Trond «Mål og vekt i eldre tider» www.maritimt.net. Norsk Forlishistorisk forening. (Lest 25.01.2016)

Johansen, Hans Chr.. «København-Norge en handels- og skipfartakse i slutningen af 1700-tallet» i *Søfart, politik, identitet, tilegnet Ole Feldbæk*. Kronborg: Handels & Søfartsmuseet på Kronborg, 1996

Jørgensen, Hans Jørgen. *Det norske tollvesens historie. Fra middelalderen til 1814*, Tolldirektoratet, 1969

Kartverket. www.data.kartverket.no (lest 19.04.2016)

Kent, H.S.K. *War and Trade in Northern Seas: Anglo-Scandinavian Economic Relations in the Mid-Eighteenth Century*. *Cambridge Studies in Economic History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1973

Lindstøl, Tallak: *Risør gjennom tohundre år. 1723-1923*. Risør: Risør kommune, 1923.

Lindqvist, Kristin. *Handelshus i trange tider*. Masteroppgave i historie. UiO, 2008

Masdalen, Kjell Olav m.fl. *Jerngruvene i Aust- Agder*. Arendal: Jerngruveprosjektet, 1990

Mikkelsen, Jørgen. «Norsk jern til Danmark og dansk korn til Norge. Dansk norske handelsforbindelser ca. 1700- 1810». I *Jacob Aals fotspor i København og omegn. Den Danske forbindelsen*. Jacob Aal- Prosjektet. Skrift nr. 3. Tvedestrand, Nes Jernverksmuseum, 2010

Molden, Gunnar. ««Øster på Norge med malm». Tromøyskipperne som fraktet jernmalm på 1700-tallet» i *Trømøy årbok*, 1989

Molden, Gunnar. *Seilskutebyen Arendal*. Oslo: Arfo, 1998

Molden, Gunnar. «Ikke bare sol og seil - en oversikt over jernverksdriften i Aust- Agder» i *Heimen* 2/2000

Molden, Gunnar (2006): «Gruvedrift ved Neskilen». Eydehavnportalen. Industrihistorie gjennom 100 år. www.aaks.no, 2006 (lest 19.04.2016)

Moseng, Ole Georg m.fl. *Norsk historie 1537- 1814*. Oslo: Universitetsforlaget, 2003

Møller, Anders Monrad. Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. Århundret. Esbjerg: Fiskeri og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, 1981

Nabohandel over Skagerrak. Rapport 03-2001. Arendal: Aust-Agder museumstjeneste, 2001

Norsk forlishistorisk forening. «Gamle norske måleenheter». www.maritimt.net. (Lest 18.11.2015)

Ormrod, J. David. «Institutions and the enviroment: Shipping movments in the North Sea/Baltic zone 1650-1800» i *Shipping and economic Growth 1350-1850*, Richardd W. Unger (red.) Leiden- Boston: Brill, 2011

Paine, Lincoln. *Sea and Civilization. A maritime history of the world*. London: Atantic Books, 2013

Palmer, R.R m.fl. A history of the modern World. To 1815. McGraw- Hill international Edition, 2007

Rasch, Aage. *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, Universitetsforlaget i Århus,1955

Riksarkivet, *Arkivkatalog til General tollkammeret 1a*, Riksarkivet, ca. 1942

Sprauten, Knut. «Norsk sjøfart 1700-1814» i *Norsk sjøfart* bind 1. Brit Berggren, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red). Dreyer Forlag: 1989

Sætra, Gunnar Grunde. *Embetsmann, bonde, borger, Konflikten mellom trelasthandlere i Arendal og bøndene i opplandet 1782-1795*. Hovedoppgave i historie. Universitetet i Bergen, 1980

Sætra, Gustav Grunde. «Kampen om liggedagsordningen og Nedenesprivilegiene 1723-1756». I *Skog och Brännvin. Studier i näringspolitisk beslutsfattande i Norden på 1700-talet*. Universitetsforlaget, 1984.

Sætra, Gustav. «Danmarksfarten i 1790». *Det var en gang*. Årsskrift 1989-1990 for Vestre Moland og Lillesand historielag, 1990.

Sætra, Gustav. «Markedsøkonomi i Agders bygder 1650-1850» *Norsk bondeøkonomi 1650-1850*. Anna Tranberg og Knut Sprauten (red.). Oslo: Det norske samlaget, 1996

Tank, Roar. «Arendal under enevældet 1600-1814». *Arendal fra fortid til nutid. Utgitt ved byens 200-aars jubileum som kjøpstad 7.mai 1923*. Kristiania: Gyldendalske Bokhandel, 1923

Teige, Ola. *En torn i øye. Det store tollsviket og Inkvisisjonskommisjonen i Christiania 1705-09*. Hovedfagsoppgave i historie. Oslo: Universitetet i Oslo, 2001

Teige, Ola. *Eliten i Christianias sosiale og politiske nettverk 1680-1750*. Oslo: Humanistisk fakultet, Universitetet i Oslo, 2008

Try, Hans (red.). *Jernverk på Agder*. Agderdistriktshøyskole skriftsserie 1986/3, 1986

Tveite, Stein. *Jord og gjerning, trekk av norsk landbruk i 150 år. Det kongelige selskap for Norges vel, 1809- 1959*. Kristiansand: Bøndernes forlag, 1959

Tveite, Stein. *Engelsk-Norsk trelasthandel 1640-1710*. Bergen- Oslo: Universitetsforlaget, 1961

Vigeland, Nils P. *Danmarksfarten fra Sørlandet*. Oslo: Norsk sjøfartsmuseum, 1936

Vigeland Nils P. *Norge på havet*, bind 1. Oslo: Nasjonalforlaget, 1953

Vogt, J. H. L. *De gamle norske jernverk*. Kristiania: H. Aschehoug & co, 1908

Worm-Müller, Jacob S. (red.). *Den Norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dager*, bind 1, Kristiania: Steenske forlag, 1923

Vedlegg

Kapittel 2

Vedlegg 2.1: Hovedtrekkene i den dansk-norske tollovgivningen mellom 1730-1786.³¹⁰

1730	Jernmonopolet
1732	Ny tollforordning. Høy toll på vin, brennevin, salt, grønnsåpe, farget og trykket kattun, jern og kobbervarer, kjøretøy, møbler og bekledningsgjenstander. Ellers moderat
1734	Strengere regler knyttet til utførsel av huder, innførselstoll på kalk fordoblet
1735	Kornmonopolet, importtoll kraftig forhøyet på sukker, østers og krapp
1736	Importforbud på fløyel, rask og chalon (et fint ullstoff)
1737	Importforbud på messingplater og tråd, eksportforbud på gammelt kobber og messing
1739	Økt innførselstoll på blikkenslagerarbeid, koffertar, gjørtlerarbeid og stue-ur og på en rekke tekstiler
1740	Økt toll på utenlandske fargete og trykte lerreter, importforbud på slipespon og kjørøk (et fargestoff av sot)
1741	Importforbud på såpe av olje og tran, ytterligere forbud knyttet til tekstiler, forbud mot utenlandsk kornbrennevin og akevitt
1742	Bestemmelse om at utenlandske varer skulle kjøpes første-hånds. Altså fra opprinnelsesland eller havn. Var varen kjøpt annen-hånds ble tollen høyere
1745	Importforbud mot tran, innførsel av jerngryter ble lovlig
1746	Importforbud mot forarbeidet kobber
1750	Importforbud mot raffinert sukker og sirup
1752	Importforbud mot en rekke farge og garvestoffer
1753	Ytterligere innstramminger knyttet til importforbudet på silke, ull og bomullsvarer
1755	Importforbud på trykte kattun og sirtser (bomullsstoff), med unntak av det som ble importert av det Asiatiske kompani
1756	Økt toll på glass import og forbud mot import av flasker til Norge
1757	Importforbud på gull og sølvsmedarbeid til København, eksportforbud på båter og joller i eik
1759	Økt toll på rhinsk vin og hetvin
1760	Norsk glassmonopol i Norge og Danmark
1761	Københavnsk monopol på tobakkshandelen
1762	Proteksjonistisk tollforordning, med mange importforbud
1768	Ny proteksjonistisk tollforordning, men noen av forbudene fra 1762 ble opphevet.
1771	Tollen på manufakturvarer fra hertugdømmene redusert
1773	Forbud mot import av jernspon
1776	Importforbud på brokkerede kattun
1776	Forbud mot kinesisk og østindisk silke
1779	Forbud mot import av skriftstøperarbeid
1780	Importforbud på porselen (unntatt kinesisk)
1782	Eksportforbud på kluter
1783	Overdådighetsforordningen: Importforbud på møbler, gulvtepper, vogner og seletøy, ur, porselen og fajanse, glass, gull og sølvvarer, plumager og kniplinger, fine viner og likører, gammel fransk vin og utenlandsk øl, utenlandske matvarer.

³¹⁰ Rasch, Aage. *Dansk Toldpolitik 1760-1797*. 1955, s. 21- 25 og 137

Vedlegg 2.2: Importforbud i tollforordningen fra 1762 som gjaldt Norge.³¹¹

Varekategori	Forbudte varer
Fiskevarer	Bergfisk og annen tørrfisk
Kornvarer	Bokhvetegryn eller –mel, bygg, byggryn, byggmel, erter, havre og havregryn, hvete, malt, rug
Sukker, kaffe, kakao m.m.	Sirup, raffinert sukker.
Drikkevarer og tobakk	Arak (kun tillatt på danske skip fra øst- og Vestindia), kornbrennevin, rom (kun tillatt fra Vestindia), tobakksblader.
Mineraler	Salt (unntatt fransk, spansk, portugisisk og lüneburgs), svovel (oppheves 1783), trippelse (oppheves i 1768).
Brensel og lys	Talglys
Oljer og fettstoffer	Tran og talg
Farge og garvestoffer	Brasilentre- raspet, brunrødt, kølnsk jord, engelskrødt, farger- alle slag, okergult, raspet tre, umbra (oppheves i 1768), valkejord (oppheves 1768), vitriol (ikke engelsk) (oppheves 1783).
Såpe og parfymer	Såpe, alle slag
Tekstiler	Astrag (tillat med danske skip fra India og Kina), atlasker, gull og sølvbånd, Bånd med blomster, trykte eller uten blomster, baracan, barat, baj, bommeside, fløyel, kallemank, chagriner, chalon, damask, galloner, luer, knapper av silke, kamelhår og gull- og sølvtråd, kniplinger, ligatur, diverse lerreter, livbånd, mohrer av gull eller sølv eller av silke, multum, nattøyer, skosnorer av taft, palentiner eller smekker av gull og sølv eller silke, perpetuan, plysj, polemit av kamelhår eller ull, poplin, possementmagerarbeid, pournel, ras de sicile, rask, rubber eller cheniller, sarduk, serge, serge de soy, silke, silketøy, sirts, snorer av silke, strømper, tørklær av silke eller med gull eller sølv eller av lerret, ullvarer, ulmerduk, vanter.
Steinhuggerarbeid	Lik- og repos-sten
Porselen o.l.	Stentøy, alle slag
Glass	Drikkeglass, alle slag
Edelmetaller	Bladgull- uekte, gull i gulltrekkerarbeid
Uedle metaller	Jerngryter, -kakkelovner, -skorsteiner, -plater, -kuler, -stenger, kobber i arbeid eller tråd, trykkerier og typer, metall- slagen og reven, messingplater og tråder, spon til bruk for bokbindere
Møbler	Stoler (opphevet i 1768)
Klær	Ferdigsydd tøy
Diverse	Spillekort, piper (opphevet i 1768)

³¹¹ Rasch, Aage. *Dansk Toldpolitik 1760-1797*. 1955, s 332-339. Med forbehold om at dette ikke er alle forbudene.

Kapittel 3

Vedlegg 3.1: Skippere som både har seilt mellom norske havner og til Danmark.³¹²

Skipper	Reiser mellom norske havner	Reiser Mellom Norge og Danmark	Reiser totalt
Jens Gundersen	40 (malmtransport)	18	58
Christer Jacobsen	5 (malmtransport)	2	7
Christen Mortensen	2 (ikke malmtransport)	1	3
Jens Sonnichsen	8 (ikke malmtransport)	17	25
Niels Christensen	77 (malmtransport)	2	79
Wrold Pedersen	8 (malmtransport)	24	32
Willum Thorsen	2 (malmtransport)	2 (og 1 reise tur/retur Gdansk)	6
Totalt	142	68	210

Vedlegg 3.2: Nedenesskipperer som både har seilt til Danmark og til Utlandet.³¹³

Skipper	Reiser mellom norske havner*	Reiser mellom Norge og Danmark	Reiser mellom Norge og utlandet	Reiser totalt
Anders Christensen Bie	3	1	17	21
Aanon Nielsen Omre		2	23	25
Elling Olsen	1	17	1	19
Elling Ellingsen	4	37	2	43
Erich Halvorsen	3	9	7	19
Gunder Thorsen	3	11	21	35
Herlof Herlofsen		1	3	4
Jens Pedersen Sand	3	26	6	35
Jørgen Munk		14	4	18
Jens Olsen	2	22	4	28
Jens Holte		1	7	8
Kiostol Andersen		1	4	5
Knud Kiddelsen		1	1	2
Mads Hansen	2	4	17	23
Niels Thorsen	3	1	14	18
Ole Thorsen		12	7	19
Ole Christensen	3	25	5	33
Ole Pedersen	1	2	8	11
Ole Pedersen Ugland		3	5	8
Peder Bentsen		2	34	36
Tønnes Jacobsen Schalle	4	44	6	54
Torger Ellingsen	2	5	21	28
Thomas Olsen	3	4	2	9
Sum	37	245	219	501

*På vei til eller fra Danmark eller utlandet

³¹² Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

³¹³ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Kapittel 4

Vedlegg 4.1: De norske jernverkene i perioden 1782-1786 og hvor de fikk malm fra. Opplysninger hentet fra Bredsdorffs rapport fra 1784.³¹⁴

Jernverk	Malmtilførsel fra:
Froland (Aust- Agder)	Nærområdene
Båseland/Nes (Aust-Agder)	Nærområdene og fra Arendalsfeltet
Egeland (Aust-Agder)	Arendalsfeltet
Ulefoss (Telemark)	Nærområdene (Fensfeltet) og fra Arendalsfeltet og Kragerø
Fossum (Telemark)	Nærområdene, Arendalsfeltet og Fensfeltet
Bolvik (Telemark)	Arendalsfeltet, Kragerø, Bamble, Fensfeltet og Tørresdal
Fritzøe (Vestfold)	Arendalsfeltet og Kragerø
Eidsfoss (Vestfold?)	Nærområdene og fra Arendalsfeltet og Fensfeltet
Hassel (Buskerud)	Nærområdene og Arendalsfeltet
Bærum (Akershus)	Arendalsfeltet og Kragerø.
Dikemark (Akershus)	Bæruns verk og noe fra nærområdene og fra Kragerø
Moss (Østfold)	Arendalsfeltet, Fensfeltet og fra Egersund
Hakadal (Akershus)	Nærområdene og fra Arendalsfeltet
Lesja verk i Oppland Odals verk i Hedmark og Eidsvolds verk i Akershus var de eneste av de sønnafjelske verkene som ikke fikk malm fra Arendal. Det samme gjaldt for de to nordafjelske jernverkene, Mostadmarken i Trøndelag og Fosen i Romsdal. Noen flere små jernverk kan ha eksistert i perioden, men var i følge Bredsdorff ikke i drift i 1784.	

Vedlegg 4.2: Jernmalmtransport fra Arendal i 1786.³¹⁵

	Skipper fra Nedenes		Skipper fra andre steder (Stedsnavn= hjemsted)		Reiser totalt
	Skipper	Roermenn	Skipper	Roermenn	
Til Moss	0	0	Sand: 5	Moss: 8 Kristiansand: 1	14
Til Sand	0	0	Sand: 1	Drammen: 1	2
Til Slependen	0	0	Slependen:5 Tønsberg: 5 Sand: 1	Slependen: 6	17
Til Drammen	5	0	Sand: 1	Drammen: 2 Sand: 2 Moss: 1 Tønsberg:1	12
Til Holmestrand	0	0	0	Moss:2	2
Til Tønsberg	0	0	Tønsberg: 2	0	2
Til Larvik	13	0	Larvik: 21	Larvik:7 Kristiansand: 5 Kragerø: 5 Slependen:2 Sand: 2	55
Til Langesund	69	0	Larvik:4	Kragerø: 5 Slependen: 3 Sand: 2 Kristiansand:2 Tønsberg: 2	87
Til Risør	22	0	0	0	22
Sum	109	0	45	59	213

³¹⁴ Bredsdorff, Peder Mortensen. *Tanker til højere og nærmere Eftertanke, 1784*, Kapittel 2

³¹⁵ Aust-Agder fylke, Generaltollkammeret, tollregnskaper, XV Arendal, stykke 105.2, 1786-1786,

Vedlegg 4.3. Navn på innenlandsskipperer fra Nedenes 1782-1786.³¹⁶

Anders Andersen	Hans Torgersen Engsøe	Ole Jørgensen
Berthel Jansen	Kiostel Sørensen	Peder Jacobsen
Christen Jensen	Lars Andersen	Peder Larsen
Clemt Pedersen	Michel Nielsen	Sivert Torbjørnsen
Endre Jacobsen	Niels Jacobsen	Søren Jensen
Erich Wollen	Niels Larsen	Søren Kiostolsen
Gunder Jensen	Niels Larsen	Thomas Christensen
Hans Hansen	Niels Nielsen	Torgrim Hansen

Kapittel 5

Vedlegg 5.1. Navn på danmarksskipperer fra Nedenes 1782-1786.³¹⁷

Anders Jørgensen Næskild	Henrich Aasoldsen	Morten Olsen
Aslach Christensen	Iver Knutsen	Niels Rejersen
Bent Andersen	Jens Jensen	Ole Jørgensen
Bjørn Jensen	Jens Jensen	Ole Pedersen
Bjørn Jensen	Jens Jensen Norgaard	Ole Pedersen
Christen Andersen	Jens Jensen	Ole Pedersen
Christen Christensen	Jens Olsen	Ole Sivertsen
Christen Torjusen	John Sivertsen	Ole Sørensen
Cordt Simonsen	John Aanundsen	Ole Terjesen
Elias Jacobsen	Jørgen Torjusen	Poul Christensen
Even Christensen	Knud Axelsen	Svend Knudsen
Even Madsen	Knud Torstensen	Tellef Torbjørnsen
Gunder Olsen	Lars Madsen	Thomas Stenersen
Gunder Sivertsen	Lars Simonsen	Thomas Tharaldsen
Hans Biørnsen	Lars Thorsen	Torje Reiersen
Hans Christian Teilmann	Morten Larsen	

³¹⁶ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

³¹⁷ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Vedlegg 5.2: Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786. Reiser mellom andre norske havner og Danmark.³¹⁸

	Ålborg	Horstens	Korsør	Odense	Kalundborg	Randers	København	Thisted	Rørvik	Mariager	Hjørring	Helsingør	Hobro	Kerteminde	Næstved	Danmark	Sum
Fredrikstad	2																2
Halden		1							1							1	3
Moss		3															3
Christiania			1		1	4	1			1			1				9
Slependen	4	1	4		1												10
Drammen	4	7	4	5	1	3	1										25
Tønsberg									1			1					2
Larvik	3						1										4
Langesund	2										6						8
Kragerø															1		1
Grimstad	1																1
Kristiansand	5	1			3	3	3	6			6			1			28
Mandal								1									1
Stavanger	1																1
Sum	22	13	9	5	6	10	6	7	2	1	12	1	1	1	1	1	98

Vedlegg 5.3: Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786. Reiser mellom norske havner.³¹⁹

↓Fra/ til →	Halden	Moss/Son	Christiania	Slependen	Drammen	Larvik	Langesund	Kragerø	Risør	Arendal	Grimstad	Kristiansand	Sum
Christiania				2									2
Drammen		1							5				6
Larvik									2	3		1	6
Langesund						1			2	1			4
Kragerø									2				2
Risør	1		1		1			2		4	1	1	11
Arendal						3	1		11			2	17
Kristiansand									7	2			9
Mandal										1			1
Stavanger												1	1
Sum	1	1	1	2	1	4	1	2	29	11	1	5	59

³¹⁸ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

³¹⁹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Vedlegg 5.4: Last på reiser mellom norske havner. Danmarksskipperne fra Nedenes 1782-1786.³²⁰

Varetype	Antall reiser
Trelast	1
Trelast og diverse annet	4
Korn og andre matvarer	8
Korn, matvarer og diverse	6
Diverse	7
Ballast	32
Ukjent	1
Diverse: Kattun, rosiner, slipesteiner, lerreter, dyner, nonneskjær, jernstenger, hjemmelagde varer, ister, huder, kalveskinn, alun, jernmalm, og diverse Københavnvarer	

Vedlegg 5.5: Innførte varer på danmarksskipperne fra Nedenes reiser 1782-1786. Spesifisering til diagram 5.4.³²¹

Korn:	Rug, bygg, malt, havre, byggryn, bokhvetegryn, sago, hampefrø, og mel (uspesifisert)
Matvarer	<p>Dyreprodukter: Smør, ost og egg</p> <p>Kjøtt: svin (levende), flesk (saltet, røkt, grønnsaltet), kjøtt (saltet), fårekjøtt (tørket), lammekjøtt, oksekjøtt, pølser, gjess (levende, saltet, røkt) og ender (levende), kalkuner og høns</p> <p>Fisk: Ål (saltet), sild (røkt, saltet), flyndre (tørket)</p> <p>Frukt og grønt: Erter, humle, epler, frisk frukt, gulrøtter og hvitkål</p> <p>Drikkevarer: Mjød og kornbrennevin</p>
Forbruksvarer	<p>Klær: Hatter, ullhatter, strømper, ullstrømper, hansker, hjemmelagde ullvarer, vanter</p> <p>Tekstiler: Lerreter, verken, seilduk, lin, ull, ulltøy, vadmél, ulmerduk og dynevar</p> <p>Annet: Talg, talglys, såpe, grønnsåpe, dyner, spinnerokker, tauverk, trestoler, bolter, huder, kalveskinn, høy, kjønørk, jerngryter og diverse hjemmelagde varer</p>
Københavnvarer (et utvalg):	<p>Sukkervarer: Sukker, sirup, kandis og puddersukker</p> <p>Te og kaffe: Kaffebønner, te, kongo te, te bohe, zing ziong te og songlo te</p> <p>Matvarer og krydder: Kirsebær, rosiner, ingefær, fransk og hollandsk ost, kanel, pepper, anis, korinter, svsker, soya, oliven, kapers, allehånde, kardemomme, safran, olje og alspeice</p> <p>Tobakk: Tobakk, snustobakk og skråtobakk</p> <p>Alkohol: Rom, hetvin og madeira</p> <p>Tekstiler og klær: Damask, ravnduk, sirts, kattun, forklær, fruentimmer tøy, plysj, natttrøyer, kinesisk silke, challon, nanking, frakker og skjorter</p> <p>Annet: Kinesisk porselen, hamp, urtekram, substans, stivelse, skipsanker, stentøy, billiardkuler, vokslys, kommoder, triller, coffardieflagg, svovel, isenfarge, almanakker, katekismer, bøker, sølvskjeer, alterlys, fruentimmer pynt, apotekervarer, stemplet papir, kortspill, blå, skrivepapir, kanonkrutt, stoler, pudder, hodevann, indigo og fermanbuk</p>

³²⁰ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

³²¹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Kapittel 6

Vedlegg 6.1. Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782-1786.³²²

Aanon Erichsen	Hans Groosj	Mads Jensen
Aanon Jensen Bie	Hans Helmer	Mads Johansen
Aanon Natvig	Hans Willumsen	Mads Moglestue
Aanon Pedersen	Henrich Carstensen	Mads Nielsen
Aanon Pedersen	Henrich Woxholt	Mouritz Dietrichsen
Alf Sørensen	Herlof Herlofsen	Mouritz Mouritzen
Anders Biørnsen	Iver Hirschholm	Nicolai Holst
Anders Johnsen	Jacob Bowmann Herlofsen	Niels Asbiørnsen
Anders Jørgensen	Jacob Christensen Natvig	Niels Borthig
Anders Madsen	Jacob Holst	Niels Christen Langaard
Anders Mældahl	Jacob Larsen	Niels Christensen Smith
Anders Torgrimsen	Jacob Pedersen Gram	Niels Ellingsen
Andreas Albert Jansen	Jacob Stiansen	Niels Enge
Andreas Hornbeck	Jean Borrely	Niels Evensen
Andreas Sørensen	Jens Andersen	Niels Henriksen
Andreas Sørensen Gjessing	Jens Bork	Niels Henriksen
Aslak Pedersen	Jens Christensen Natvig	Niels Jensen Eide
Bjørn Pedersen	Jens Clausen	Niels Jensen Strøm
Bæruld Ellingsen	Jens Clemmetsen	Niels Olsen
Carl Andersen	Jens Cortsen	Niels Pedersen
Christen Andersen	Jens Dahl	Niels Pedersen
Christen Hardong	Jens Eynersen	Niels Thorsen Gartha
Christen Jensen	Jens Jensen 3	Ole Evensen
Christen Jensen Nordberg	Jens Krøger	Ole Hielm
Christen Møller	Jens Larsen	Ole Jacob Alstrup
Christen Thorsen	Jens Larsen Wrensted	Ole Joensen
Christian Henriksen	Jens Nielsen	Ole Johnsen
Christian Jensen Lofthus	Jens Olsen	Ole Larsen
Christian Ruuge	Joen Biørnsen	Ole Mogensen
Christopher Hansen	Joen Pedersen	Ole Møglestue
Christopher Johnsen	John Christophersen	Owe Lindved
Cornelius Erichsen	Johan Collet Dedekam	Peder Aanonsen Røed
Cornelius Lindved	Johan Juell	Peder Aasulsen
Edvard Jensen	Johannes Madsen	Peder Biørnsen
Einer Mortensen	John Andersen	Peder Carstensen
Ellef Olsen	John Eyde	Peder Ellingsen
Elling Nielsen	John Halvorsen	Peder Evensen
Engelbreth Hansen	Jørgen Johansen Sannum	Peder Friderich Dahl
Erasmus Dietrichsen	Jørgen Biørnsen	Peder Olsen Natvig
Even Evensen	Jørgen Floed	Peder Svensen
Eyner Aaselsen	Knud Johansen	Peter Henriksen
Eyner Biørnsen	Knud Norberg	Peter Jacob Nielsen
Gerhard Gelmeyden	Knud Tellefsen	Petter Larsen
Giert Gelmuden	Knud Torstensen	Petter Olsen
Gunder Knutsen	Knud Winter	Rasmus Christensen
Gunder Nielsen	Lars Dahl	Rasmus Dietrichsen
Halvor Aasoldsen junior	Lars Erichsen Lund	Rasmus Holders
Halvor Aasoldsen senior	Lars Hansen	Richart Hansen
Halvor Eynersen	Lars Joensen	Salve Olsen Hossnæs
Hans Andersen Bie	Lars Nielsen	Salve Pedersen
Hans Axelsen	Lars Olsen	Samuel Kallevig
Hans Berg	Lars Westlye	Sivert Mouritzen
Hans Christopher Møglestue	Lydert Nielsen	Stian Andreas

³²² Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Stian Henrichsen
 Stian Kiostolsen
 Sven Kiostolsen
 Svend Tiostolsen
 Søren Andreasen (Giessing)
 Søren Bøyensen
 Søren Jacobsen
 Søren Speilberg

Søren Aanonsen
 Tellef Jørgensen
 Tellef Jørgensen Holm
 Thiostol Asbiørnsen
 Thomas Borthig
 Thomas Doran
 Thomas Lemming
 Thomas Pedersen

Thomas Pedersen
 Thore Carstensen
 Thore Taraldsen Braavig
 Torjus Gundersen
 Willum Christensen Grooss
 Wrold Eynersen
 Øwen Jensen Krøger

Vedlegg 6.2: Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782- 1786. Reiser fra Norge til utlandet.³²³

↓ Fra/til →	England	Irland	Skottland	Nederland	Frankrike	Østersjøen	Belgia	Portugal	Spania	Vestindia	København	Russland	Italia	Totalt
Fredrikstad	42	2		1	9									54
Halden	12			2	9									23
Moss/Son	19	1			14		1							35
Christiania	292			1	16									309
Sand	10			12										22
Drammen	130			25	7									162
Holmestrand				1										1
Larvik	2				1									3
Langesund	143			2							1			146
Kragerø	39													39
Risør	149	1	16	3	1		2							172
Arendal	96	102	10	31	51	7	10	2	1	4	12			325
Kristiansand	3					2								5
Mandal		1												1
Bergen				1										1
Molde		3							1					4
Kristiansund		1									1			2
Trondheim		16										1	1	18
Sum	939	127	26	79	108	9	13	2	2	4	14	1	1	1322

³²³ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Vedlegg 6.3: Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782- 1786. Reiser fra utlandet til Norge.³²⁴

↓Fra/til→	Fredrikstad	Halden	Moss/son	Christiania	Sand	Drammen	Holmestrand	Tønsberg	Larvik	Langesund	Kragerø	Risør	Arendal	Kristiansand	Mandal	Bergen	Molde	Kristiansund	Trondheim	Sum
England	30	11	12	155	12	45		10		67	18	143	166	6			1		2	678
Irland	1		3	9		30				11		6	86	1	2		2	1	9	161
Skottland	1			14		1	1			21	1	64	42							145
Nederland		1	1	8	8	14	1			2		5	35	2						77
Frankrike	4	8	3	9		1				10	1	9	42	1		2			5	95
Belgia	1	2		9	1	2				3		6	24							48
Portugal				8		2				1		1	14		1	3		1	3	34
Tyskland				1								4	5	1						11
København	1								1			3	17							22
Førøyene										1			1							2
Vestindia													1							1
Utlandet, ukjent				2						2			3	2		1				10
Østersjøen						1					1	1	15							18
Russland																			2	2
Sum	38	22	19	215	21	96	1	11	1	118	21	242	451	13	3	6	3	2	21	1304

Vedlegg 6.4. Utenlandsskipperne fra Nedenes 1782- 1786. Reiser mellom havner i Norge.³²⁵

↓Fra/til→	Fredrikstad	Halden	Moss/son	Christiania	Slependen	Sand	Drammen	Tønsberg	Larvik	Langesund	Kragerø	Risør	Arendal	Kristiansand	Bergen	Molde	Kristiansund	Trondheim	SUM
Halden													1						1
Christiania	1					1							3						5
Sand				2															2
Slependen				2															2
Drammen													1						1
Tønsberg	1	1	2	7								1							12
Risør	3		8	26			9			19	2		9						76
Arendal	13	2	2	57	2	1	55	1	3	10		13		1				2	162
Kristiansand				3						1			4		1				9
Mandal							1												1
Stavanger													1						1
Bergen				2								1	3					1	7
Kristiansund																		1	1
Trondheim													2			1	1		4
SUM	18	3	12	99	2	2	65	1	3	30	2	15	24	1	1	1	1	4	284

³²⁴ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

³²⁵ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Vedlegg 6.5. Reiser mellom det sønnafjelske Norge og utlandet 1786, fordelt på skippers hjemsted.³²⁶

Havn	Avganger til utlandet	Avganger til utlandet utført av skipperer hjemmehørende i utlandet	Avganger til utlandet utført av skipperer hjemmehørende i Norge	Avganger til utlandet utført av skipperer fra Nedenes
Christiania	198 (24143)	71 (7656,5)	127 (16486,5)	57 (7813,5)
Drammen	224 (18262,5)	100 (6826,5)	124 (11436)	26 (3924,5)
Langesund	338 (28827)	191 (7139)	147 (21688)	38 (4766)
Arendal	170 (12396)	85 (3128,5)	85 (9267,5)	83 (9022,5)
Risør	124 (7331,75)	73 (2794,75)	51 (4537)	51 (4537)
Halden	119 (7767,5)	34 (1418)	85 (6349,5)	3 (201)
Fredrikstad	78 (7280,5)	21 (2469,5)	57 (4811)	15 (1599)
Holmestrand	87 (4571,5)	42 (1676)	45 (2895,5)	0
Kragerø	96 (6316,5)	62 (1826)	34 (4490,5)	8 (955)
Son, Krokstad, Moss	137 (8137,5)	92 (3738)	45 (4399,5)	12 (1001)
Larvik og Sandefjord	28 (2729)	5 (498)	23 (2231)	1 (105)
Sand	87 (5676,5)	58 (2256,5)	29 (3420)	2 (185)
Tønsberg	22 (1677,5)	0	22 (1677,5)	0
Sum	1708 (135116,75)	834 (41427,25)	874 (93689,5)	296 (34109,5)

Vedlegg 6.6. Last på reiser fra Norge til utlandet, utført av utenlandsskipperer fra Nedenes 1782-1786.³²⁷

Tallene representerer antall reiser varetypen har blitt fraktet på.

Kun trelast:

↓ Til/fra →	Arendal	Risør	Langesund	Drammen	Christiania	Kragerø	Moss/son	Halden	Fredrikstad	Sand	Larvik	Trondheim	Molde	Holmestrand	Mandal	Sum
England	84	145	134	44	47	38	19	11	7	4	2					536
Irland	91	1					1		2			2	1		1	99
Skottland	7	16			14											37
Frankrike	50	1	2	7			11	9	8		1					89
Nederland	22	3		21					1	6				1		55
Belgia	6	2					1									9
København	5															5
Portugal	1															1
Sum	266	168	136	72	61	38	32	20	18	10	3	2	1	1	1	829

³²⁶ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

³²⁷ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Trelast og fransk vin og brennevin:

↓Til/fra→	Christiania	Drammen	Fredrikstad	Arendal	Sand	Langesund	Trondheim	Kristiansand	Halden	Sum
England	223	78	35	5	6	8		2	1	358
Nederland		3		1	2					7
Irland				10			7			17
Skottland				3						3
Frankrike				1						1
Sum	223	81	35	20	8	8	7	2	1	385

Trelast og jern

↓Til/fra→	Arendal	Christiania	Moss/ Son	Halden	Fredrikstad	Risør	Trondheim	Langesund	Sum
København	2							1	3
Belgia	2								2
England	2	3				1			6
Nederland	1			2					3
Frankrike		1	3		1				4
Irland							1		1
Sum	7	4	3	2	1	1	1	1	20

Trelast, jern og fransk vin og brennevin

↓Til/fra→	Christiania	Drammen	Sum
England	13	8	21
Nederland		1	1
Sum	13	9	22

Trelast, fransk vin og brennevin og diverse annet

↓Til/fra→	Christiania	Sand	Trondheim	Arendal	Sum
England	4			1	5
Irland			3		3
Nederland		1			1
Vestindia				1	1
Sum	4	1	3	2	10

Diverse: Carduanskinn, salt kjøtt, hatter, eddik, hodevann, skipsproviant, salt, puddersukker, tran og tjære

Trelast, jern og diverse annet

↓Til/fra→	Arendal	Molde	Sum
Vestindia	2		2
København	1		1
Irland		1	1
Sum	3	1	4

Diverse: salt sild, skipsproviant, ost, tran, tjære, korkepropper, stenkull, murstein, lerret,, slipesteiner, kanoner, hester

Trelast, jern, fransk vin og brennevin og diverse annet

↓ Til/fra →	Christiania	Trondheim	Sum
England	1		1
Irland		1	1
Sum	1	1	2

Diverse: kobber og tran

Trelast og diverse annet (ikke jern og fransk vin og brennevin)

↓ Til/fra →	Arendal	Sand	Risør	Trondheim	Christiania	Molde	Kristiansand	Kristiansund	Bergen	Langesund	Sum
København	3										3
Nederland	3	3			1				1		8
Vestindia	2										2
England	1		2				1			1	5
Spania	1										1
Irland	1			2		1		1			5
Belgia	1										1
Frankrike					1						1
Sum	12	3	2	2	2	1	1	1	1	1	26

Diverse (et utvalg): ost, bjørneskinn, flyttegods, genever, carduanskinn, gråstein, kornbrennevin, piper, talg, tretallerkener, hvete, erter, talg, murstein, sko, skrivepapir, lerret, diverse klær, likør, skipsproviant, tjære, tran

Diverse (ikke trelast)

↓ Til/fra →	Arendal	Kristiansand	Trondheim	Molde	Kristiansund	Christiania	Sum
Østersjøen	4	2					6
Portugal	1						1
København	1				1		2
Nederland	1						1
Belgia	1						1
Russland			1				1
Italia			1				1
Spania				1			1
England						1	1
Sum	8	2	2	1	1	1	15

Diverse: salt, brennevin, eddik kjøtt, fisk og ved

Ballast og ukjent last

↓ Til/fra →	Arendal	Kragerø	Risør	Sum
Østersjøen	3			3
England	2	1	1	4
Nederland	2			2
Sum	7	1	1	9

Vedlegg 6.7. Last på reiser fra utlandet til Norge, ført av utenlandsskipperer fra Nedenes 1782-1786.³²⁸

Tallene representerer antall reiser varetypen har blitt fraktet på.

Ballast

↓Fra/til→	Arendal	Risør	Christiania	Langesund	Drammen	Fredrikstad	Sand	Kragerø	Halden	Moss	Trondheim	Kristiansund	Mandal	Molde	Sum
England	69	97	96	60	41	24	12	11	8	6	1				425
Irland	34	5	6	10	26	1				3	5	1	1	1	93
Skottland	13	30	10	20	1	1		1							76
Frankrike	32	8	5	8	1	4		1	3	1					63
Belgia	12	5	8	3	2				2						32
Nederland	8	2	3	1	9		5			1					29
København	2	1													3
Vestindia	1														1
Tyskland		3	1												4
Ukjent	2		2	2				1							7
Sum	173	151	131	104	80	30	17	14	13	11	6	1	1	1	733

Kornvarer

↓Fra/til→	Arendal	Risør	Christiania	Kristiansand	Halden	Drammen	Trondheim	Molde	Langesund	Fredrikstad	Sum
England	7	13	9	1	2	1		1	1	1	36
Irland	8			1							9
Skottland		2									2
Belgia	1		1								2
ukjent				1							1
Østersjøen	5	1				1					7
Russland							2				2
Sum	21	16	10	3	2	2	2	1	1	1	59

³²⁸ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33

Kornvarer sammen med diverse andre varer

↓Fra/til→	Tønsberg	Trondheim	Risør	Mandal	Langesund	Kristiansand	Kragerø	Fredrikstad	Drammen	Christiania	Arendal	Sum
England	1		6		1	1	3	1	1	7	52	73
Irland		1	1								25	27
Skottland			8								11	19
Nederland											2	2
Belgia											2	2
Portugal				1							3	4
Frankrike											1	1
Østersjøen											9	9
København								1			1	2
Tyskland											3	3
Ukjent						1						1
Sum	1	1	15	1	1	2	3	2	1	7	109	143

Diverse varer (ikke kornvarer)

↓Fra/til→	Tønsberg	Trondheim	Sand	Risør	Moss/Son	Molde	Mandal	Larvik	Langesund	Kristiansund	Kristiansand	Kragerø	Halden	Fredrikstad	Drammen	Christiania	Bergen	Arendal	Sum
England	9			26	5				2		2	4		4	2	20		28	102
Skottland	1			23					1							4		18	47
Irland		3				1	1								3			19	27
Frankrike		5		1					2				4			2	2	8	24
Portugal		3	1	1					1	1					2	7	3	11	30
Belgia				1										1		1		8	11
Nederland			1	1					1						3	3		21	30
Tyskland				1														2	3
København				2				1										13	16
Færøyene									1									1	2
Østersjøen																		1	1
Ukjent																	1	1	2
Sum	10	11	2	56	5	1	1	1	8	1	2	4	4	5	10	37	6	131	295

Ukjent last

↓Fra/til→	Trondheim	Sand	Risør	Moss/Son	Langesund	Kristiansand	Holmestrand	Halden	Drammen	Christiania	Arendal	Sum
England	1		1	1	3	2		1		22	10	41
Skottland			1									1
Irland					1				1	3		5
Nederland		2	2			2	1	1	2	2	4	16
Belgia											1	1
Frankrike				2		1		1		2	1	7
Tyskland						1						1
Portugal										1		1
København											1	1
Sum	1	2	4	3	4	6	1	3	3	30	17	74

Vedlegg 6.8. Spesifisering av importen. Utenlandsskipperne fra Nedenes last på reiser fra utlandet til Norge, ikke fullstendig liste.³²⁹

Korn og kornvarer	Havre og havremel, hvetemel og hvetegryn, bygg, malt, byggryn, rug, risengryn, sago, mamogryn, perlegryn
Mat og drikkevarer	Humle, levende husdyr, sviker, rosiner, hvetekaker, honningkaker, pepperkaker, kaker, tvebakker, brød, øl, ost, smør, poteter, kjøtt, flesk, salt, sitroner, appelsiner, pomeranser, frukt, epler, blomkål, diverse sukkervarer, kaffebønner, valnøtter, mandler, vineddik, olje, blomkål, fransk brennevin, ingefær, kornbrennevin, te, rom, korinter, safran, urtekram, pepper, champagne, kål, valnøtter, oliven, kapers, tørrfisk, sennep, hasselnøtter, agurker, madeira, allspeice, kanel, mosellvin, fiken, kastanjer,
Ikke-spiselige varer	Såpe, blå, stenkull, apotekervarer, grovt stentøy, lin, blekhvitt, pundtlær, anker, murstein, fjær, bly, tobakk, tobakspiper, talg og talglys, drev eller verk, dreierarbeid, pottemakerarbeid, slipesteiner, ståltråd, tønneholder, pokkenholdt, ballastskuffer, brunrødt, vadmél, rødfarge, carduspapir, bøker, sager, bomull, kirsey, porselen, seilduker, voksllys, speil med mahognyramme, diverse tekstiler, saks, filt, baj, strie, sålelær, flasker, grovt klede, sild, løk, kavringer, papir, speil, stemet, multum, gråpapir, hamp, seildul, ravnduk, harpax, stenkrukker, tjære, lanterner, stekegryter, brannsprøyte med slange, likstein, takstein, vekstskåler, møllesteiner, linolje, gråpapir, jern, korkepropper, fuglebur, pompetrær, isenfarve, fernambuk, blausel, gulldegler, pennefjærer, blekkpulver, kjønørk, takstein, hornlim, flaggduk, kniver, tråd, lerret, tau, kattun, sirs, frukttrær, kobber, skatoll, kanoner, hatter, nanking, stoler og lenestoler

³²⁹ Tollprotokollene 1782-1786. RA/EA-5490/R01-R33