Årbok for Karmsund 1997-1998

Karmsund Folkemuseum

Haugesund 1998

Haugesund Bok & Offset A.S

Nordover Smedesundet ca. 1870. Til venstre brigg «Norden», R. G. Hagland. Flere små og store skip i sundet, til høyre fastlandssiden av Haugesund med Skåre kirke i bakgrunnen, omtrent midt på bildet. *Foto: K. F.*

SJØFARTEN I HAUGESUND 1840-1875

Av: Arild Bjørdal

Titusenvis av mennesker deltok på 1800-tallet i de sesongmessige fiskeriene langs norskekysten. På Sør-Vestlandet ble det i vintermånedene fra januar til mars fisket etter vårsild, et fiskeri som sysselsatte mennesker fra alle lag og yrkesgrupper. Det var et yrende liv i fiskevær og byer, på sjøhus og brygger. Alle ville tjene seg noen spesiedaler ekstra. I kjølvannet av det rike fiskeriet kom en betydelig økonomisk vekst, både i byer og på bygdene, i tillegg til framveksten av flere nye byer mellom Bergen og Lindesnes. I dette området ble det i perioden 1842-1866 gitt ladestedsrettigheter til seks nye byer, og fulle kjøpstadssrettigheter til tre. Byene ble i høy grad fundert på eksporten av den tilvirkede silda.

Jeg skal i denne artikkelen ta for meg sjøfartens utvikling i Haugesund i perioden fra ca. 1840 til 1875, og se nærmere på samspillet mellom fiskeri og sjøfart.[1] Jeg skal særlig fokusere på hvilken betydning vårsildfiskeriet hadde for utviklingen av sjøfarten i Haugesund. Sjøfartsnæringen i byen var i høy grad knyttet til eksporten av vårsild. Et sentralt punkt blir derfor å finne ut hva som skjedde etter at den viktigste, og langt på vei eneste, ressursen forsvant i 1870. Pessimistene som gikk imot bystatus til Haugesund i 1840-årene, spådde undergang og ruin for stedet når silda forsvant. Utviklingen etter 1870 blir derfor sentral.

Moderniseringen av sjøfarten kjennetegnes først og fremst ved at næringen rev seg løs fra handel og eksport, og startet i fraktfart mellom fremmede havner. Opphevelsen av den engelske Navigasjonsakten i 1849, som i realiteten fristilte verdenshandelen, markerte et skillepunkt for den norske sjøfarten, som kastet seg ut på verdensmarkedet. Jeg skal derfor også undersøke når moderniseringen av sjøfartsnæringen kan sies å ha startet i Haugesund, og hva vårsildfiskeriet hadde å si for denne prosessen i byen.

Jeg bruker i det følgende begrepet "sjøfart" om den totale aktivitet som har vært utfoldet på havet, unntatt fisket. I det ligger alle former for

lokalfart, eksportfart og fraktfart. "Skipsfart" benyttes om den rent næringsmessige del av sjøfarten, dvs. fart mellom fremmede havner, uavhengig av hjemlig produksjon, handel og eksport.

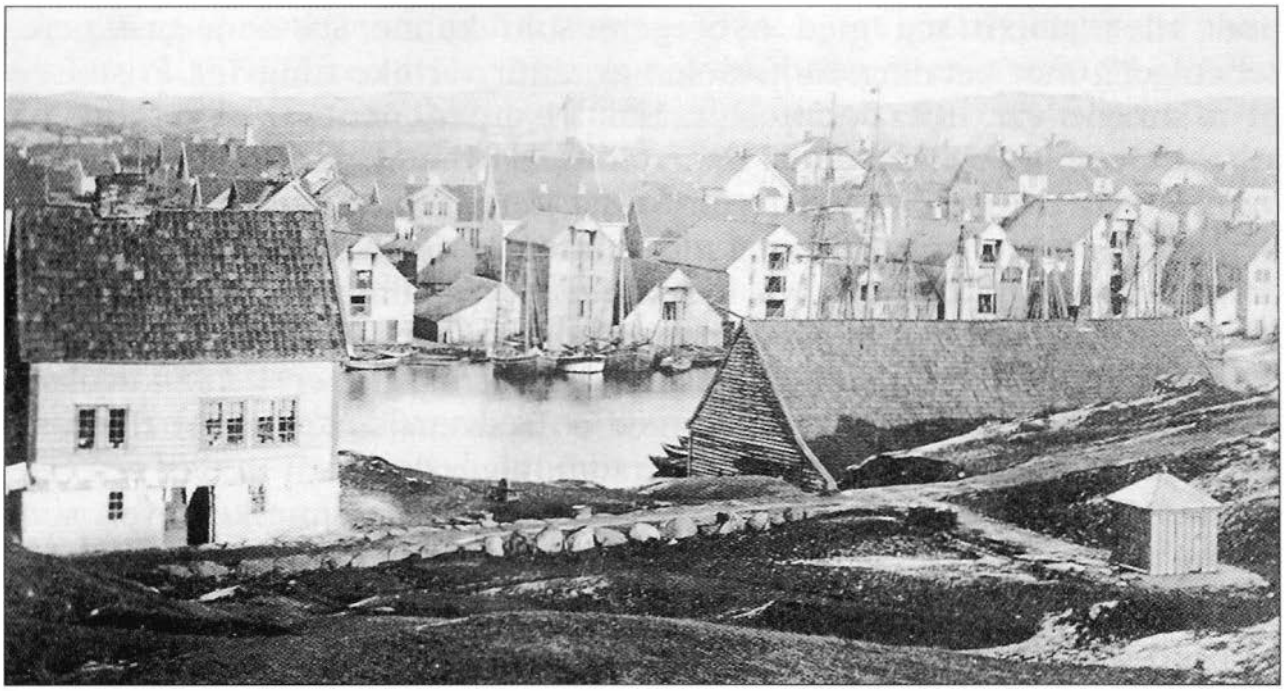
Fartøyene ble målt i kommerselester (kml.) som er en betegnelse som viser lasteevnen til fartøyet, og tilsvarer 2,08 netto register tonn (nrt.) Jeg skiller i fremstillingen mellom begrepene "fartøyer" og "skip" etter størrelse. Båter under 100 kml. kalles "fartøyer", og over 100 kml. for "skip". Når flåten omtales generelt, kalles samtlige for fartøyer.

Når eksportområdene for vårsilda fra Haugesund omtales, bruker jeg navnesettingen på byer langs Østersjøen fra de samtidige kildene. Grenser har endret seg og byer har skiftet navn siden den gang, men det letter framstillingen å beholde de gamle navnene.

Haugesund vokser fram

Haugesund vokste fram fra midten av 1830-årene, midt under et rikt fiske etter vårsild på Sør-Vestlandet. I de hektiske ukene fisket stod på, strømmet tusenvis av mennesker til kysten for å delta i fisket. Fyrdirektør Arntzen anslo i 1849 at "det er næppe Overdrivelse naar man antager, at mindst 40.000 mennesker beskjæftiges paa denne Deel af Fisket, Byerne

Det rike vårsildfiskeriet på midten av 1800-tallet, la det direkte grunnlaget for at sjøfarten som næring vokste fram i Haugesund. Fartøyene gikk i månedene mellom mars og november i skytteltrafikk mellom Haugesund og de store sildemarkedene langs Østersjøen. De fleste fartøyene gjorde 2-3 turer i løpet av en sesong, men enkelte klarte opptil sju sildeturer i de hektiske månedene. *Foto: K. F.*



Sildesalting var en av Haugesunds viktigste næringer under vårsildperioden. Det var som foredlere heller enn fiskere byen tok del i fiskeriet. Det var bygget opp 124 salterier i Haugesund innen 1868, og i gode år ble det saltet 110 000 tønner sild i byen. Haugesunderne selv stod for omlag halvparten av dette kvantumet. *Foto: K. F.*

fraregnede." Det var et yrende liv og skrål og spetakkel i fiskevær og byer, på sjøhus og brygger, og alle ville tjene seg noen spesiedaler ekstra. I tillegg til alle som var direkte involvert i fisket, kom de store ringvirkningene på land, særlig i byene. Håndverkerne fikk nok å gjøre, bøkkere, repslagere, seilmakere, blokkmakere, smeder, skipstømmermenn, skomakere, skreddere, ja alle grupper fikk merke de gode årene med vårsildfiske. Kjøpmenn og krambodkarer, vertshusholdere og ølhandlere hadde hendene fulle for å betjene de store folkemengdene som kom for å delta. I den korte vinteren fisket varte var det et sydende liv på havna og på sjøhus, og resten av året brukte byfolkene til å forberede neste sesong.

Den økende eksportproduksjonen trakk bygdene ut av det gamle selvforsyningssamfunnet og over i pengehusholdet. Denne spesialiseringen førte til at behovet for avsetning for fangstene i nærheten av fiskeplassene økte. Deltakerne i fisket trengte stadig forsyninger som landhandlerne ikke kunne skaffe tilstrekkelig av. I tillegg var sildeeksport en bynæring. Eksportørene måtte ha borgerskap i en av de nærmeste byene. Selv med borgerskap var eksport av saltsild fra Haugesund tungvint. Fartøyene som skulle til utlandet med sild, måtte først til kontrollstasjonen i Kopervik for å angi lasten. Siden måtte de innom ett av tollstedene langs kysten, før de kunne sette kursen for markedene. Om en ikke hadde borgerskap, var en

nødt til å alliere seg med byborgere som kunne stå som utskipere, selvfølgelig mot betaling. Innførselen av varer var like tungvint. Fristelsen til å smugle var nok derfor stor. Handelssituasjonen var svært tid- og arbeidskrevende og ikke minst irriterende. Det Haugesund trengte, var inn- og utførselsrettigheter og en egen tollstasjon. Kravene om en by mellom Bergen og Stavanger meldte seg mot slutten av 1830-årene. Etter en langdryg kamp mot Kopervik om bystatusen og uthaling fra et avventende Storting, fikk Haugesund i 1854 endelig ladestedsrettigheter.

Fra 1830 og fram til stedet fikk ladestedsrettigheter i 1854, vokste Haugesund fra et lite kremmerleie med et tredvetalls mennesker, til en by med nesten tusen innbyggere. I årene som fulgte hadde byen den raskeste veksten i landet. Allerede i 1865 hadde over 3200 mennesker byen som hjemsted.

Landets største flåte av småfartøyer

Ved inngangen til 1840-årene bestod Haugesunds beskjedne flåte av 6-7 jakter og parter i en galeas og en brigg. 35 år senere hadde byen vokst seg til nesten 4500 innbyggere med en flåte på nesten 300 fartøyer. Mellom disse årstallene lå en rivende utvikling, som for alvor skjøt fart i siste halvdel av 1850-årene, og som holdt et høyt tempo helt opp til 1875. Hvert år økte flåten med 10-15 fartøyer, enkelte år også mer.

I 1830 forteller Jens Kraft om Haugesund i sin Beskrivelse over Kongeriget Norge. "Her boe endeel Familier paa Houge og Sørhougs Grund, og her er et Par Smaafartøier hjemmehørende, ligesom her og til Sildesaltning findes endeel Pakhuser." Snaue ti år senere, i 1839, hadde stedet en galeas, 1/4 part i en galeas, en part i brigg, tre slupper og tre jakter.

Utover i 1840-årene, og særlig fra midten av tiåret, startet veksten for alvor for Haugesund. Folketallet økte fra 150 i 1845 til over 1000 bare ti år senere. I 1840-årene ser vi også utviklingen i flåten. Fra 1841 førte lensmannen i Torvastad lister over fartøyer som hørte hjemme i Torvastad tinglag.

Flåten i Haugesund økte bare svakt i løpet av 1840-årene. Etter 1850 var veksten sterkere, og særlig opp mot midten av 1850-tallet tok veksten av.

I forbindelse med en fornyet søknad om ladestedsrettigheter sendt til Stortinget i 1853, ble det lagt ved søknaden en beretning om stedets økonomiske vekst. Det ble hevdet at det i Haugesund var 17 fartøyer som ble brukt i utenriksfart, "og et endnu større Antal haves til Fiskerienes Drift og Fart inden riget." Dette var nok i beste fall en hvit løgn for å stille stedet i det beste lyset. Fartøytallene gjaldt for hele tinglaget, hvor det totalt dette året hørte hjemme 43 fartøyer. I selve Haugesund derimot var det bare snaue halvparten.

Det var gjennomgående små fartøyer som ble kjøpt inn til Haugesund i årene fram til 1870. Flåten under 20 kml. utgjorde i disse årene fra 80-85 prosent av alle fartøyene. Dette skyldtes hovedsakelig tonnasjebehovet sildeeksporten skapte. "Når silda skulle fraktes fra fiskefeltet til salteplassene, til bykjøpmannene og videre til mottakerhavnene (...), var det tilstrekkelig og ønskelig med små og lett manøvrerbare fartøyer", sier Harald Hamre.

I siste halvdel av 1860-årene var haugesunderne på stadig leting etter nye varer og markeder for flåten. Alle visste at vårsilda var en ustadig ressurs, som før eller senere ville forsvinne. Dette bidro bl.a. til at flere større fartøyer over 50 kml. ble anskaffet i disse årene, men uten at småfartøyenes posisjon ble endret. Flåten bestod fremdeles av en stor skare småfartøyer.

Tabell 1: Fartøyer hjemmehørende i Haugesund ved utgangen av utvalgte år

	0-10 kml.		11-20 kml		21-50 kml.		51-100 kml.		100 + kml.		Totalt		
	Ant.	Kml.	Ant.	Kml.	Ant.	Kml.	Ant.	Kml.	Ant.	Kml.	Ant.	Kml.	Gj.sn.
1841	1	9	4	62	2	65	-	-	-	-	7	136	19,4
1845	3	10	7	108	2	44	-	-	-	-	12	162	13,5
1850	9	51,5	7	101,5	1	22	-	-	-	-	17	175	10,3
1856	17	100,5	12	173	3	77,5	4	259,5	-	-	36	610,5	17,0
1860	43	256,5	16	230	10	261	2	142	-	-	71	889,5	12,5
1866	54	353,5	61	867,5	19	512,5	6	387,5	2	360,5	142	2481,5	17,5

KILDER: FARTØYFORTEGNELSENE 1841-1866, ANHANG 1856.

Den gjennomsnittlige drektigheten holdt seg svært lav i forhold til andre byer og landet under ett. Den sank til og med i årene fra 1855 til 1864, helt omvendt av det en kunne forvente av en sjøfartsby. For de norske byene sett under ett økte gjennomsnittet fra 54,2 kml. i 1860 til 59,5 kml. i 1864.

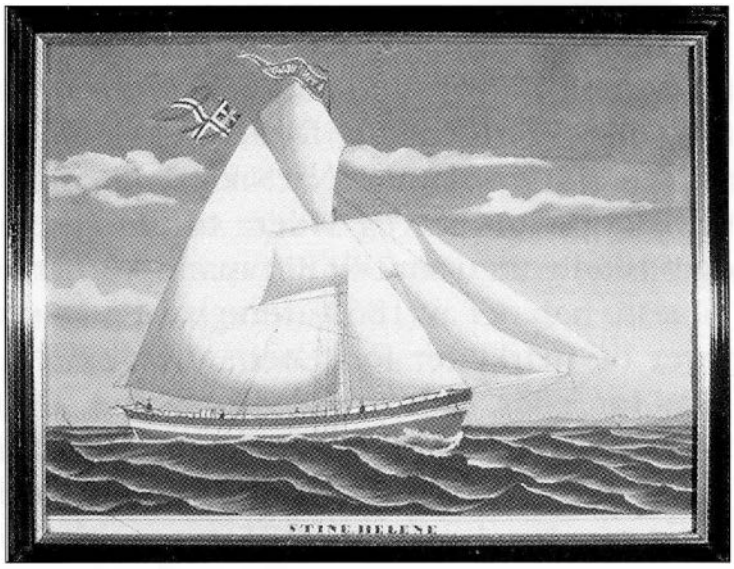
Den gjennomsnittlige størrelsen på den haugesundske flåten steg fra 1862 og framover. I 1866 var den kommet opp i 17,5 kml., og ved inngangen til 1870-tallet lå den på 18,6 kml. Haugesund hadde etablert seg som sjøfartsby på Vestlandet, og lå i årene 1867-1870 på en 5. plass blant byene i sjøfartsstatistikken over antall hjemmehørende fartøyer. Imidlertid var den gjennomsnittlige drektigheten ekstremt lav i forhold til resten av landet, og Haugesund lå bare på 20. - 25. plass i forhold til tonnasjen i disse årene. I 1870 var fartøyene som hørte hjemme i byene i Norge gjennomsnittlig 94 kml. For fartøyene hjemmehørende i landdistriktene var snittet over 39 kml. De var altså over dobbelt så store som for haugesundsfartøyene! Det fantes ingen andre byer i landet hvor misforholdet mellom antall fartøyer og drektighet var så stort som i Haugesund.

I 1861 fikk byen sin første tremaster og skip over 100 kml., barken EBENEZER på 112,5 kml.[2] Høsten 1864 kom det andre, barken

HAUGESUND på 248 kml. Disse var de eneste i denne perioden som seilte helt uavhengig av sildeeksporten.

I årene fra 1865 til 1870 fikk Haugesund flere større fartøyer over 50 kml. Totalt var det 14 fartøyer over 50 kml. i 1869, som utgjorde drøye sju prosent av antallet fartøyer, men stod for over 37 prosent av tonnasjen.

Det var nesten bare énmastere i Haugesund i løpet av vårsildperioden. Det var dette som bidro til å holde gjennomsnittsdrektigheten på flåten så lav. I 1856 utgjorde énmasterne over 80 prosent av det totale antallet, men bare 45 prosent av tonnasjen. Det fantes i 1865 bare 10 to- eller tremastere i byen, og antallet økte til det dobbelte ved utgangen av 1870.



Jakt Stine Helene på 22,5 kml, ble bygget av byggmester Halvor Anfindsen Opsanger på gården Skarveland i Skånevik høsten 1866. Hun var bestilt og ble kjøpt av Stener Hervig, og hadde sin første sesong i 1867. Fartøyet gikk rett inn i sildefarten på Østersjøen. Etter vårsildperioden fortsatte hun farten med stor- og fetsild fra Nordland.
I 1874 og 1875 hentet hun sild i Nordland som ble utklarert til Libau, Pernau og Sverige. Senere innkom hun fra Hamburg, Rotterdam og Hull. *Foto: K.F.*

Jakten var den enerådende fartøytypen i Haugesund. Helt opp til 1870 var nærmere 60 prosent av alle fartøyer i byen jakter. Opp gjennom hele 1870-tallet beholdt jakten denne posisjonen.

Tabell 2: Flåtestrukturen i Haugesund ved utgangen av 1856 og 1866

	1856					1866				
Rigg	**Ant.**	**%**	**Kml.**	**%**	**Gj.sn. kml.**	**Ant.**	**%**	**Kml.**	**%**	**Gj.sn. kml.**
Dekksbåt	2	5,6	11,5	1,9	5,8	35	24,6	253,5	10,2	7,2
Skøyte	12	33,3	82	13,4	6,8	2	1,4	15,5	0,6	7,8
Slupp	3	8,3	28,5	4,7	9,5	10	7,0	158	6,4	15,8
Jakt	12	33,3	153,5	25,1	12,8	81	57,0	1092,5	44,0	13,5
Galeas	1	2,8	20	3,3	20	2	1,4	86,5	3,5	43,3
Skonnert	4	11,1	173	28,3	43,3	8	5,6	381	15,4	47,6
Brigg	2	5,6	142	23,3	71	2	1,4	134	5,4	67
Bark	-	-	-	-	-	2	1,4	360,5	14,5	180,3
Totalt	36	100,0	610,5	100,0	17	142	99,8	2481,5	100,0	17,5

KILDER: UTGÅENDE TOLLBOK FOR HAUGESUND 1856, FARTØYFORTEGNELSEN 1866.

Det var en spennende tid sjøfartsnæringen stod på terskelen til ved utgangen av 1870. Siste sesongs vårsildfiske var feilslått, og skepsisen til nye sildeinnsig var stor. Denne viste seg å være begrunnet, og i årene som fulgte måtte haugesunderne lete etter andre fraktevarer til den store flåten. Fet- og storsild fra Nordland ble erstatningen.

Byens innbyggere fortsatte jevnt og trutt i 1870-årene å investere i nye fartøyer, og ved utgangen av 1875 var tonnasjen mer enn fordoblet i forhold til 1870-nivået. Antallet fartøyer hadde bare steget med 20 prosent, hvilket betyr at det ble kjøpt inn vesentlig større fartøyer.

Tabell 3: Flåteutviklingen i Haugesund ved utgangen av årene 1871-1875

1871			1872			1873			1874			1875		
Ant.	Kml.	Sn.	Ant.	Kml.	Sn.	Ant.	Kml.	Sn.	Ant.	Kml.	Sn.	Ant.	Kml.	Sn.
246	5007	20,4	260	5406	20,8	261	6300	24,1	274	7965	29,1	292	9182	31,4

Sn. = Gjennomsnittlig drektighet
KILDER: NOS, SKIPSFART 1871-1875.

Den gjennomsnittlige drektigheten på fartøyene økte raskere enn noen gang tidligere, og Haugesund lå på 4. plass blant landets byer i perioden 1872-1876 i forhold til antall fartøyer. Samtidig avanserte byen bare fra en beskjeden 21. plass til en 17. plass i forhold til tonnasjen. Byens flåte bestod fremdeles hovedsakelig av små fartøyer, og den strukturen holdt seg til langt ut i 1880-årene.

Jaktene ble gjennomgående større etter hvert som årene gikk. Fartøyene gikk i 1870-årene mye lenger for å hente sildelastene, og markedene lå lenger borte enn under vårsildperioden. Derfor var nyanskaffelsene større enn jaktene som fantes fra før.

Dermed kom også galeasene for fullt inn i Haugesunds flåte i -70-årene. En galeas trengte ikke nødvendigvis være så mye større enn en normal jakt, men hadde en seilføring som var lettere å hanskes med. Dermed var det mulig å redusere mannskapet.

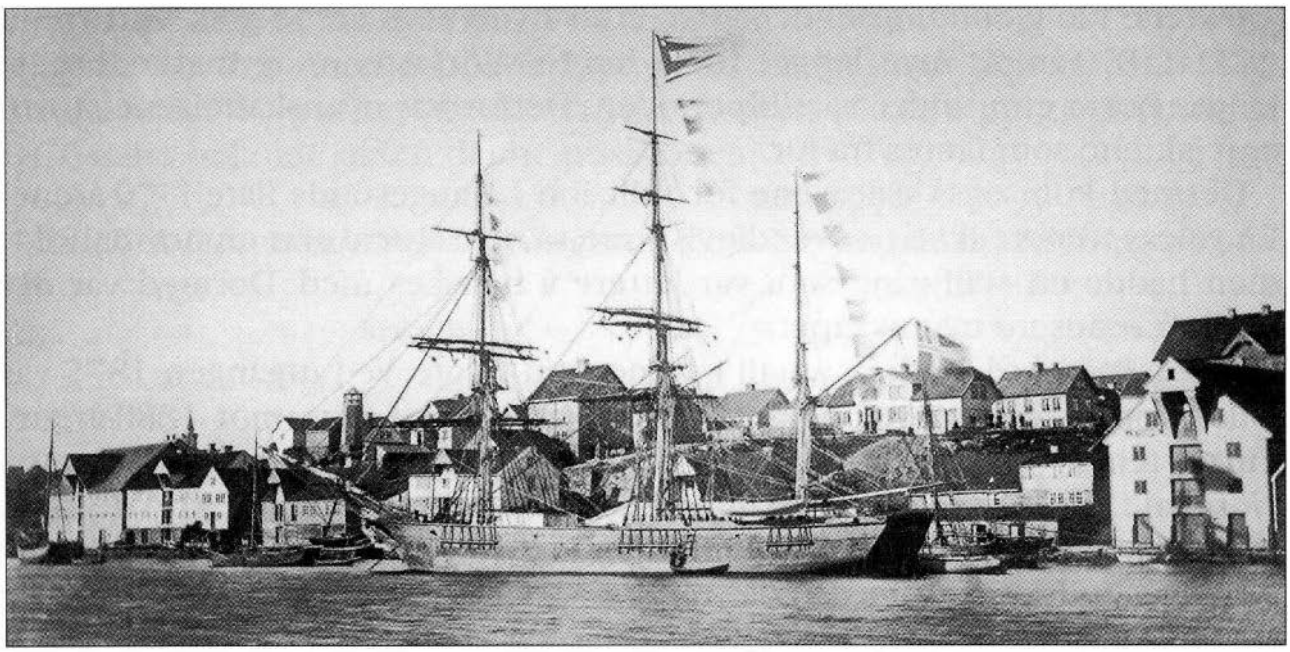
Galeasene økte kraftig i antall i årene som fulgte. Ved utgangen 1875 var tallet oppe i 22 fartøyer, og antallet fortsatte å øke fram mot 1880-årene. Tilveksten av galeaser kom som en direkte følge av det nye fiskeriet på Nordland. De var sikrere på lange turer enn enmasterne, og krevde også mindre mannskap i forhold til tonnasjen enn jaktene.

Haugesundske kjøpmenn og redere satset i økende grad på to- og tremastede fartøyer etter 1870. Galeasene har vi allerede vært inne på, men to- og tremastere ble i økende grad innkjøpt til byen. Det var en viss naturlig treghet i omleggingen etter 1870. Først på vårparten i 1873 tok for alvor de nye investeringene til å komme til byen. Nye og brukte fartøyer og skip kom på løpende bånd inn i flåten, og verftene i byen hadde flere

nybygg under oppføring og planlegging. Høsten 1873 kunne Karmsundsposten fortelle om en rekke nye skip som var kommet til, og flere som var like rundt hjørnet. "Byens Handelsflaade har i de senere Aar voxet til efter vore Forholde anseelig Størrelse; men ingenlunde har Forøgelsen været forholdsvis dette Aars. Tilvæksen av Jagter, Galeaser og Skonnerter har vel førhen været ligesaa stor (...), men ikke kan dette siges om Skibene."[3]

Ved utgangen av 1875 hadde byen tilsammen 18 tremastede skip, noe som betød en enorm økning av tonnasjen. I forhold til den totale tonnasjen under tollstedet utgjorde nå to- og tremasterne en stor andel. I 1875 var andelen 57 prosent, og tremaster-tonnasjen alene utgjorde 40 prosent av totalen i 1875.

Vi kan med rette kalle dette en kraftig omlegging innen sjøfarten i Haugesund. De største rederene var på vei bort fra enmastere og tildels små tomastede fartøyer, og over til større skip. Etter at sildefisket opphørte i 1870, var det andre frakter som kom i stedet. Gjennom vårsildperioden hadde kjøpmennene i byen vært fornuftige og lagt seg opp tildels betydelige rikdommer, slik at de var i stand til å investere i større fraktefartøyer når de nye tidene kom. I tillegg til at haugesunderne ble tvunget til å satse i andre markeder, falt kollapset i vårsildfisket sammen med en stor internasjonal konjunkturoppgang i fraktmarkedet. Det var store behov for fraktetonnasje, og haugesunderne kastet seg rett inn i oppgangsbølgen.

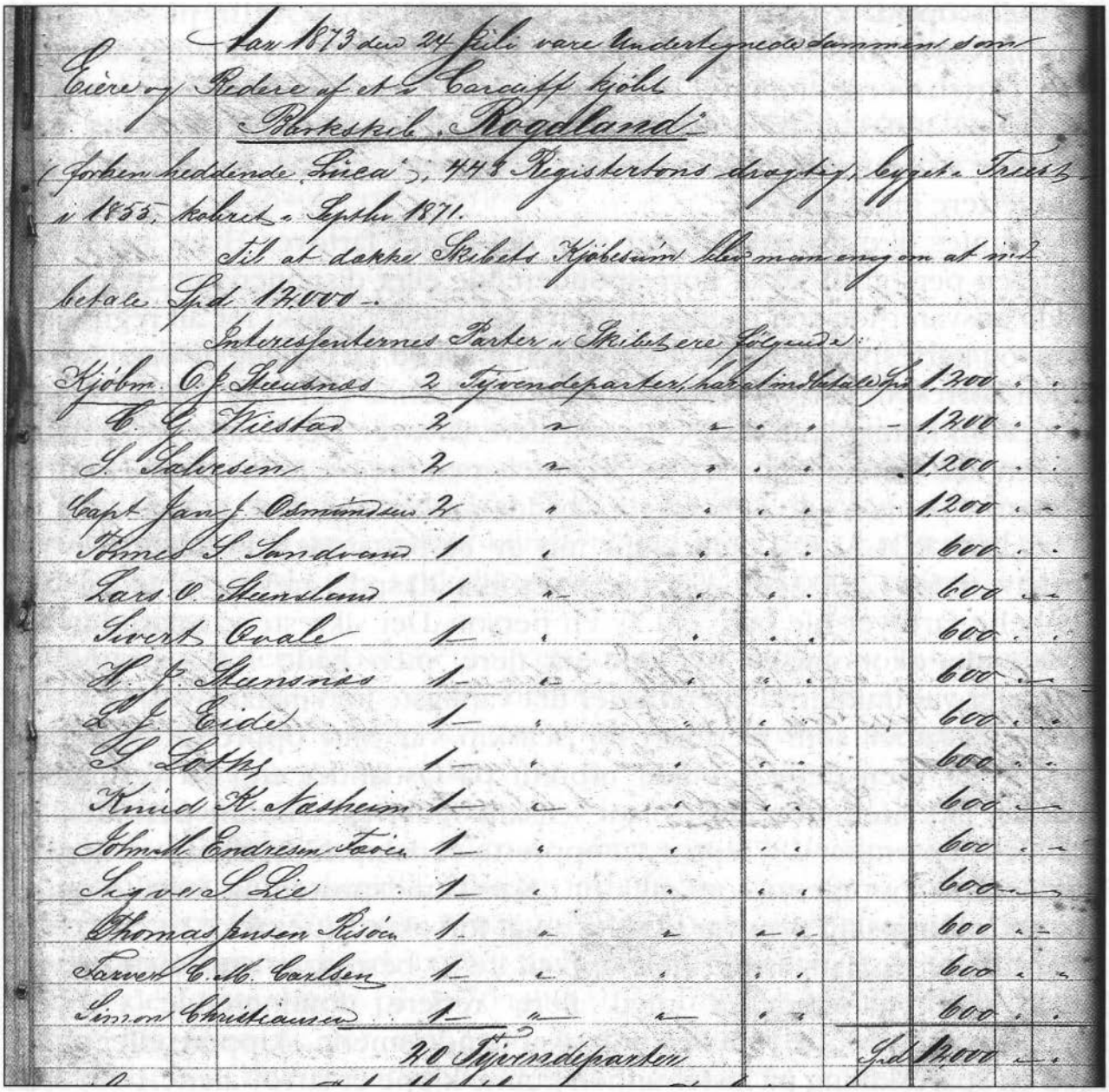


Barkskip v/kai ved Tuhaug. I bakgr. til v. ses Skåre kirke. Barken Haugesund på 248 kml., ble innkjøpt til Haugesund i 1864 fra Hamburg for 29 000 spesiedaler. Skipet var det første i Haugesund over 200 kml., og gikk i fart på de syv hav. Det var imidlertid først rundt 1870, etter at silda forsvant fra Sør-Vestlandet og de internasjonale konjunkturene begynte å peke oppover; at fraktfarten ble en viktig del av sjøfartsnæringen i Haugesund. Foto: K.F.

Omveltningen i strukturen i byens flåte gjorde den langt mer internasjonal, og den vokste seg ut av sildenøtene.

Rederiformer og eierskap

Den dominerende rederiformen i seilskipstiden var partsrederiet. Partsrederiet bestod av flere personer som gikk sammen om å kjøpe et



I Aar 1873 den 24 Juli vare Undertegnede sammen som Eiere og Redere af et i Cardiff kjøbt Barkskib „Rogdland" (forhen heddende „Lucia"), 448 Registertons drægtig, bygget i Frankrig i 1855, kobret i Septbr 1871.

Til at dække Skibets Kjøbesum blev man enig om at nu betale Spd. 12,000.-

Interessenternes Parter i Skibet ere følgende:

Kjøbm. O. J. Heusnes	2 Tjerndeparter, har indbetalt Spd	1,200	. .
C. G. Wiestad	2	1200	. .
J. Jakobsen	2	1,200	. .
Capt. Jan J. Osmundsen	2	1,200	. .
Thomas J. Sandvaag	1	600	. .
Lars O. Heimland	1	600	. .
Sivert Ovale	1	600	. .
H. J. Hansen	1	600	. .
A. J. Eide	1	600	. .
J. J. Lotts	1	600	. .
Knud H. Nesheim	1	600	. .
Johan A. Endresen Røen	1	600	. .
Sigve J. Lie	1	600	. .
Thomas Jensen Risøen	1	600	. .
Torvet C. M. Carlsen	1	600	. .
Simon Christiansen	1	600	. .
	20 Tjerndeparter	Spd 12,000	. .

Barken Rogaland ble kjøpt inn til Haugesund sommeren 1873 av et partsrederi bestående av 16 redere. Kjøpesummen var 12 000 spesiedaler. Også Rogaland gikk i oversjøisk fraktfart, og under sjøfolketellingen som ble gjennomført ved årsskiftet 1875/76, var hun på reise fra Pensacola, Florida, USA, til England, med skipper John Hansen og et mannskap på 11. *Foto: K. F.*

skip, og som hver eide en viss andel av fartøyet. Utgiftene og inntektene til parthaveren var lik størrelsen på parten, dvs. at en som eide halvdelen av et fartøy, heftet personlig for halvparten av utgiftene, men fikk også tilbake halvparten av inntektene fartøyet brakte hjem. Det var også opp til den enkelte parthaver å velge å forsikre sin del av fartøyet. Forliste fartøyet måtte tapet dekkes av den enkelte eier. Når bestemmelser skulle tas som gjaldt fartøyet, skulle alle parthaverene tas med på råd. Hver enkelt hadde da stemmerett som tilsvarte størrelsen på parten. Et fartøy kunne i prinsippet deles opp i et utall parter. Barken DRONNING SOPHIE på 360 kml., som ble kjøpt inn til Haugesund i 1873, var eid av John Valentinsen m.fl. Blant partshaverne finner vi bl.a. Halvor Askildsen, som i 1873-74 forsikret sin part på 20/931. I 1875 var parten endret til 100/4655. Dette er det mest ekstreme eksempelet fra Haugesund. Som regel var fartøyene delt opp i langt lettere regnestykker.

Det fantes like mange rederier som det fantes fartøyer. Hvert partrederi valgte en person til såkalt korresponderende eller disponerende reder. Han hadde ansvaret for den daglige driften i selskapet og stod for all regnskapsførsel og korrespondanse med skipperen ombord. Den viktigste egenskapen til den korresponderende rederen var at han kunne skrive og regne, og samme person kunne godt ha jobben for flere fartøyer. Den korresponderende rederen fikk fast godtgjørelse for arbeidet, men det ble lønnet mer i form av ære enn i penger. Ole J. Steensnæs hadde jobben for bark ROGALAND på 217,5 kml. ROGALAND ble kjøpt inn av et partsrederi bestående av 16 parthavere for 12 000 spd., og Steensnæs fikk 20 spd. i året for arbeidet.[4]

Enkelte fartøyer ble bare eid av én person. Det sikreste var naturligvis å fordele de økonomiske byrdene på flere, men både i Haugesund og Stavanger var imidlertid enerederier det vanligste for småfartøyer.

Aksjeselskaper som eierform for seilskip var blitt opprettet allerede i 1860-årene, men dette var mer utbredt på Østlandet enn på Vestlandet, hvor det fikk liten utbredelse blant seilskipsrederiene i denne perioden.
Det ble i september 1873 prøvd å opprette et dampskipsselskap av flere av Haugesunds kjøpmenn, som gikk ut i Karmsundsposten og fortalte om et passende dampskip som var til salgs, men forsøket lyktes ikke.[5]

Fordi flåten i Haugesund helt opp til 1870 bestod av små fartøyer, var heller ikke partsrederiet med flere redere dominerende i byen. Småfartøyene var ofte rimelige nok til at handelsmenn, skippere eller andre med en spareskilling på kistebunnen kunne kjøpe et fartøy alene. I 1856, da flåten bestod av 36 fartøyer, var bare 9 fartøyer eid av to eller flere.

Ni år senere, i 1865, var fremdeles enerederiet dominerende. Av en flåte på 128 fartøyer var 86 eid av én person. Ett fartøy, barken HAUGESUND, hadde 7 redere.

Det var de aller minste som helst hadde én reder, og generelt kan vi si at fartøyene fikk flere redere etter hvert som de ble større. Det er ikke dermed sagt at det var slik uten unntak. Ole Michael Christiansen eide f.eks. alle sine fartøyer alene, det gjaldt seks fartøyer fra 9 til 60,5 kml. i 1856, og fire fartøyer fra 13 til 112,5 kml. i 1865. Barken EBENEZER på 112,5 kml. var altså ikke eid av et partsrederi.

Derimot var f.eks. skøyte SLEIPNER på 6,5 kml. eid av Halvor og Hans Jacob Olsen i 1856, og jakt CHRISTINE ELISABETH på 8,5 kml. var eid av Helge Jacobsen Skjerven, Hans Jacob Olsen og Anders Hansen Brevig i 1865. Dette viser at selv små fartøyer under 10 kml. kunne ha opptil tre redere.

De større fartøyene som ble kjøpt inn utover i 1870-årene, hadde som regel flere redere. Rederiene kunne bestå av helt opp til 32 redere, men det vanligste var 3-9 involverte.

Sildesalter, kjøpmann og reder

Hver enkelt parthaver utgjorde tilsammen rederstanden. Hvem var så disse rederne? Hvilke sosiale lag tilhørte de, og kan alle med rette kalles redere? Begrepet "reder" innebærer i dag en rekke forestillinger om f.eks. formue og sosial tilhørighet. Eierne av flåten i Haugesund i vår periode var en langt mer sammensatt gruppe. Store handelsmenn eide store parter i flere fartøyer, mens småkårsfolk kunne eie en liten skøyte eller jakt på 4-5 kml. De er alle med i den sekkebetegnelsen vi har kalt for "redere" i denne sammenheng.

I Norge var rederivirksomheten nært knyttet til handel og kjøpmannskap helt opp til 1850-60-årene. Skillet mellom handel og skipsfart skjedde først i de store sjøfartsbyene langs kysten av Sør- og Østlandet. Rederne var før dette både kjøpmenn og redere, og investerte i skipsparter for å sikre handelsvirksomheten hjemme.[6]

Handel og sjøfart var to sider av samme sak i Haugesund. Sjøfarten fungerte som sildefiskeriets naturlig forlengede arm, og så lenge vårsildfiskeriet varte, ble fartøyene brukt for å få avsetning for saltsilda. Ingen i Haugesund drev rederivirksomhet uavhengig av handel, og dette varte helt opp til de første årene på 1870-tallet. I de tilfeller der man ikke hadde behov for tonnasje for sin egen handelsvirksomhet, som f. eks. ved anskaffelsen av de fire barkene i løpet av 1860-årene, investerte man ikke uten solid forankring i annen virksomhet. Ingen satset på skipsfart som eneste næring.

De største kjøpmenn og redere var vevd inn i et konglomerat av virksomheter. Utgangspunktet for handelen var allikevel sildesalting, og saltingen

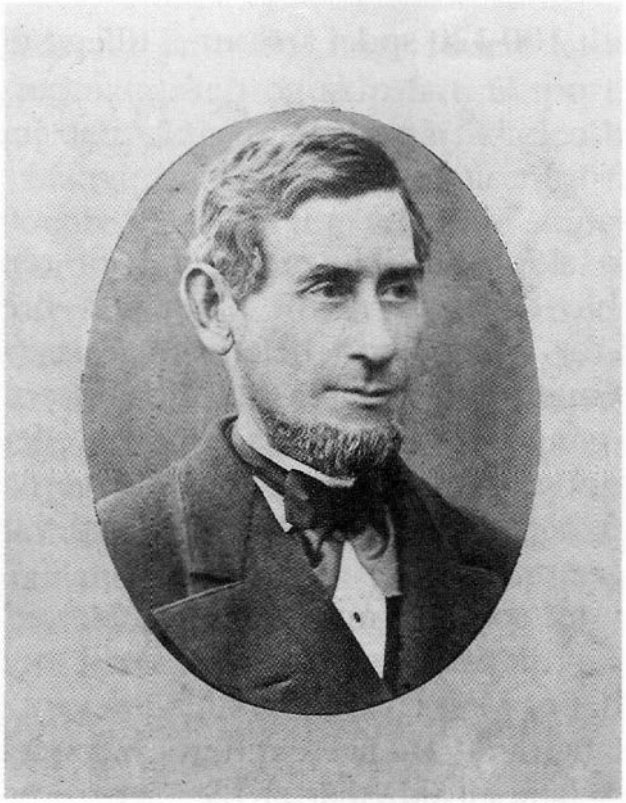
ble en svært viktig årsak til at skipsfarten utviklet seg til en selvstendig næring.

Sildesalting ble en stor næring i byen helt fra 1840-årene. Den førte til at enkelte klarte å opparbeide seg kapital, og kapitalen ble i stor grad brukt til å investere i skipsparter. Sildesaltingen på byens sjøhus varierte på 1850- og -60-tallet fra snaue 30 000 tønner i 1856 til over 110 000 tønner i 1868, hvorav haugesunderne selv saltet snaue halvparten av dette kvantumet. I tillegg hadde haugesundere anlagt til dels store salterier andre steder i fiskeridistriktene, særlig i Nordre distrikt. På Kinn ble det av haugesundere i årene 1855-1870 saltet tilsammen nesten 90 000 tønner sild. For haugesunderne ble sildesaltingen et springbrett ut i handel og eksport, og dermed sjøfartsnæringen.

Det var en stor fordel å bosette og etablere seg tidlig i Haugesund,[7] og alle som i løpet av vårsildperioden ble store parthavere og redere, etablerte seg før 1854. Det vokste fram en kjerne av redere i Haugesund i 1840- og -50-årene som dominerte handels- og sjøfartsnæringen helt fram til 1870. I årene rundt 1870 skjedde det et generasjonsskifte blant rederene. Flere av de gamle falt fra eller trakk seg tilbake, og nye, unge kom til.

De første som slo seg stort opp på eksport av saltsild fra Haugesund, var også selv store sildesaltere. Kjernen i rederstanden bestod av 10-12 personer, som alle hadde minst fem eller flere parter i fartøyer. Disse var involvert i en rekke fartøyer samtidig, og var alle blant de største kjøpmennene, sildesalterne og -eksportørene. Flere av disse var også engasjert i en rekke andre næringsvirksomheter og i det politiske liv i Haugesund.

Den klassiske kombinasjonen for de større rederne i Haugesund i hele perioden fram til 1870 var sildesalter, kjøpmann og reder, i den rekkefølgen. I 1856 stod ti redere allerede for eierskapet av over 70 prosent av den totale tonnasjen. Samtidig stod ni av disse dette året for nærmere 60 prosent av sildesaltingen gjort av haugesundere i byen dette året. Ole Michael Christiansen var den største rederen dette året, og han disponerte seks fartøyer på 149,5 kml. Dette tilsvarte 1/4 av den totale tonnasjen i Haugesund. I alt eide han trolig 16 fartøyer i sin tid som reder, og bare tre av disse eide han sammen med andre. Christansen var oppvokst i Haugesund, og hadde tatt skipperborgerskap i Stavanger i 1842. Sitt første fartøy, jakten CHRISTINE OLINE på 22 kml., kjøpte han sannsynligvis allerede i 1840. Dette ble starten på karrieren til en av byens aller største handelsmenn. Han var byens nest største sildesalter etter Tønnes Eide totalt i vårsildperioden, og stod for saltingen av snaue 2000 tønner i snitt hvert år fra 1855-1870. Han hadde salterier både på fastlandet, Risøy og Røvær og på Kinn i Sunnfjord. Bare Christiansen og Eide saltet over tretti tusen tønner hver tilsammen i perioden 1855-1870.



Ole Michael Christiansen (1818 - 1913) var helt fram til midten av 1870-årene en av de mest framtredende kjøpmenn og skipsredere i Haugesund. Han hadde en rekke farøyer, de fleste eide han alene. Christiansen var en pionér i Haugesund, og gikk nye veier i sjøfartsnæringen. Han var den første som kjøpte inn et tremastet fartøy, barken Ebenezer, i 1861, han forsøkte nye fiskerier, bl.a. fisket etter makrell i 1860-årene, og han var den første som utrustet et fartøy til fiske på Island i 1871. Det var allikevel sildeeksporten som ble hovedbeskjeftigelsen for ham, som for de andre kjøpmennene i byen. Han drev storeksport av saltsild, hadde fartøyer i fraktfarten, og hadde en rekke verv i byens kommunale og private styrer. Han var også tysk visekonsul i mange år. *Foto: K.F.*

Alle som gjorde det stort som skipsredere i perioden fram til 1870, hadde begge beina trygt plantet i silda. Av de ti største sildesalterne fra Haugesund i hele perioden 1855-1870, var åtte av disse blant de største rederne. Disse åtte var helt dominerende som sildesaltere. Totalt ble det for haugesunderes regning saltet over 473 000 tønner sild i Haugesund, Røvær og Kinn i hele perioden fra 1855-1870. Av dette kvantumet saltet disse åtte personene over 192 000 tønner dvs. over 40 prosent.

Saltsilda ble eksportert over tollstedet i Haugesund, og de samme personene gikk igjen som eksportører. I 1856 var ti av de elleve største sildeeksportørene fra Haugesund, også de blant de største rederne. Tilsammen utførte disse ti personene nesten 80 prosent av all saltsild som ble eksportert av haugesundere. Ni år etter var sju av de ni største eksportørene med i kjernen i rederstanden. De stod alene for nesten 60 prosent av eksporten for Haugesunds regning.

Dette viser hvor tett sammen de tre næringene sildesalting, handel/eksport og skipsfart hang sammen. Personene som dominerte den ene, var de samme som dominerte de andre. Det var i stor grad sildesaltingen og den påfølgende eksporten som skaffet overskudd til å skyte inn i fartøyer. Tønnes Eide utførte med sluppen BANCO og skøyten RAPID i 1861 over 1850 tønner saltsild. Inntektene fra disse turene beløp seg til over 8800 spd., og Eides overskudd fra sildesalting og eksport dette året beløp seg til hele 2714 spd.[8] En fullbefaren matros i Bergen hadde

få år var en rekke unge redere kommet til. Mange kombinerte fremdeles kjøpmannskap og skipsfart. Eksport av saltet fet- og storsild fra Nordland var den viktigste eksportartikkelen Haugesund hadde.

Mange investerte i disse årene i flere fartøyer og spesialiserte seg som skipsredere. Enkelte var rene skipsredere, som Thomas Manger. Han var korresponderende reder for flere barker, men tjente sitt daglige brød som lærer. Han var involvert i driften av skipet, men helt uavhengig av egen handelsvirksomhet. Partene var mer eller mindre ren pengeplassering og forretning. Dette gjaldt f.eks. bokhandler Sjur Baardsen Flaaden og sakfører Christian Voss. Andre hadde en fot i hver næring, som Arne Lothe, med store skip i internasjonal fraktfart og mindre fartøyer engasjert i sildefart på Nordland og Østersjøen. De fleste var i den siste gruppen, f.eks. R. G. Hagland, Dominicus Nagell, Hans Jacob Olsen, Hans Olsen Sundfør og Johan Thorsen.

Den demokratiske næringen?

Flere historikere har hevdet at sjøfartsnæringen før 1870 omfattet alle lag i samfunnet. Partsrederiet som rederiform gjorde at anskaffelsen av fartøyer var lite risikobetont og lite kapitalkrevende. De som hadde oppsparte penger, kunne sette disse inn i skipsparter, og personer fra alle samfunnslag, fra by og land, ble trukket med i næringen. Ettersom fartøyene kunne deles i et stort antall parter, kunne dermed småsummer brukes til en flik av et fartøy. Dette gjorde det mulig for en stor krets av mennesker å delta i rederivirksomhet.

Rederne i Haugesund i vår periode var en usammensatt gruppe. Gjennom hele perioden fra 1840-1875 har vi registrert nærmere 500 forskjellige fartøyer som hørte hjemme i Haugesund. Om vi summerer alle eierne som var involvert i disse fartøyene gjennom perioden, kommer vi til at omlag 700 personer eide parter eller hele fartøyer. De fleste var bare involvert i ett fartøy, og drev gjerne småfart langs kysten mellom Stavanger og Bergen. Bare et fåtall satset aktivt på skipsfartsnæringen.

En fullstendig og i alle henseende pålitelig gjennomgang av rederstanden i Haugesund er ikke mulig å gjennomføre. Til det er kildematerialet for upålitelig. For året 1865 har vi imidlertid flere kildesett som gjør det mulig å lage en grov skisse av rederne.

I 1865 var flåten delt i minst 210 parter, fordelt på minst 150 ulike personer. Av disse har det vært mulig å identifisere 90 personer. Hele 72 var knyttet til handel og sjøfart, enten som "Søfarende" eller kjøpmann. Av de resterende var tre fiskere, fire innen gårdsdrift, seks bøkkere, en kemner, en tømmermann, en baker, en malerdreng og en glassmester.

Flåten i Haugesund var altså i hovedsak eid av personer med sterk yrkesmessig tilknytning til kjøpmannskap og sjøfart. Interessen for skip og rederivirksomhet strakte seg utenfor kjøpmennenes rekker. Flere yrker var representert, i første rekke slike som var knyttet til utrustning og bemanning. Bare et fåtall personer utenfor denne gruppen var engasjert i sjøfarten.

Som vi så ovenfor hadde altså flere enn bare kjøpmenn og sildesaltere investert i skipsparter, i 1865 var både bøkkere, en kemner, en tømmermann, en baker og en glassmester medeiere i fartøyer. Også flere andre slike "utenforstående" hadde skipsparter, men det er allikevel neppe riktig å hevde at alle samfunnslag var representert. Flere forskjellige yrkesgrupper var representert. Felles for disse var at de var relativt vestående menn, og bare ytterst få kan sies å være rene arbeidere. For eksempel hadde bøkker Tobias Olsen Sandsmark en tredjepart i skøyten MARTHINE på 9 kml., og hadde i 1864 en formue på 300 spd. og en inntekt på 180 spd. Glassmester Erik Eriksen eide en tredjepart i jakten SØMMELINE på 13 kml., med en formue på 400 spd. og en inntekt på 230 spd. Av personene uten tilknytning til handel og sjøfart, var disse to de minst formuende. Arbeidere flest hadde som regel ingen formue og en årsinntekt som varierte mellom 60-90 spd. Til sammenligning kan vi nevne at kjøpmann Lars Andersen, som eide tre fartøyer, dette året hadde en formue på 3000 spd og en inntekt på 1100 spd. Ole Michael Christiansen hadde ved utgangen av 1864 sju fartøyer og den høyeste inntekten i Haugesund dette året på 4500 spd., og en samlet formue på 27 000 spd.

Det var altså stor forskjell på parthaverne for flåten, så stor at det neppe er riktig å snakke om en felles rederstand. Derfor er det også riktig å hevde at den egentlige rederstanden i Haugesund i 1860-årene bare bestod av en liten kjerne av større kjøpmenn.

Handel, eksport og fraktfart

Skipsfartsnæringen i Norge var grovt sett bundet opp mot eksport fram til 1850-årene. Flåten ble brukt nærmest utelukkende til eksport av norske varer. Men omkring 1850 kom et skifte i næringen, da konjunkturene på det internasjonale fraktmarkedet fikk mer å si enn tidligere. Den norske rederinæringen rev seg gradvis løs fra eksportnæringen i 1850-årene, og internasjonal fraktfart ble det nye satsingsområdet.[9] Det ble satset mer og mer på frakt av varer mellom fremmede havner, og det var særlig sjøfartsbyene på Sørlandet som først skilte mellom handel og skipsfart.

Haugesund var langt fra selvforsynt med varer. Byen importerte en rekke varer, men importen var ikke variert nok til å fylle behovene. Tusenvis av

fiskere kom hver vinter til Haugesund for å få nye forsyninger. Kjøpmennene i byen måtte selv til andre byer for å holde varelageret vedlike. Etter som byen vokste, trengte også byens egne innbyggere vareforsyninger året rundt. Sammen med det voksende omlandet ble Haugesund avhengig av den økende trafikken til andre byer langs kysten. Det var særlig behov for korn fra andre byer. I tillegg hadde den store salterivirksomheten et stort behov for salt. Saltforbruket i byen ble midt på 1860-tallet anslått til ca. 50 000 tønner. Den direkte importen til byen var på ca. 10 000 tønner, dvs. at over 80 prosent av saltet måtte hentes fra andre norske byer. Samtidig gikk ikke saltsilda fra Haugesund bare til utlandet. Det innenlandske forbruket lå på ca. 100-200 000 tønner i året. Haugesundere utførte sannsynligvis sild til andre norske byer gjennom hele vårsildperioden, også før strandstedet ble by.

Naturlig nok var det nærtrafikken som var den dominerende for Haugesund. Fartøyene gikk langs kysten mellom Sunnmøre og Kristiansand, men hovedsakelig var farten konsentrert til kysten mellom Bergen og Stavanger.

Det var stort sett "Indenlandske og frigjorte Varer" som ble fraktet langs kysten. Varene i stykkgodstrafikken omfattet alt fra tønnematerialer til tauverk, seil og poteter. Alle typer fartøyer gikk i innenlandsfart, selv om det var de minste som dominerte. Innimellom turer til utlandet kunne jakter, skonnerter og til og med brigger ta småturer mellom Haugesund og andre norske byer.

Også de etter hvert hyppige anløpene av dampskip i rutefart langs kysten ble i økende grad brukt til å sende varer med. I 1856 gikk en rekke haugesundsfartøyer med sild i lasten til innenlandske steder mellom Stavanger og Kristiansand. En stikkprøve fra Farsund i 1856, avslører imidlertid at alle tre fartøyene som gikk fra Haugesund med kurs for sørlandsbyen, utklarerte videre til utlandet.

Dette kan bety at andre haugesundsfartøyer som gikk med sildelaster til norske byer, også utklarerte videre til utlandet.

En ting som kjennetegnet kysttrafikken, var den store bredden i flåten som deltok. Langs kysten deltok alle typer fartøyer, helt fra de minste på 2 kml. til de største på over 50 kml. Fartøyer som i deler av året tok flere turer utenlands, kunne innimellom ta laster innenlands. "Alle" førte varer opp og ned langs kysten, men denne farten var i særlig grad dominert av mindre fartøyer.

Med sild fra Nordland

Trafikken på havna i Haugesund var i 1875 livligere enn noensinne. Over 1800 fartøyer anløp byen fra andre norske havner, i tillegg til alle som kom

og gikk i utenlandstrafikk. Av disse innklareringene var 260 av haugesundsfartøyer. Den dominerende vare som ble innført til Haugesund dette året, var ikke uventet sild fra Nordland. Nesten halvparten av haugesundsfartøyene kom med sild direkte fra fiskeriet i Nordland. Silda ble vanligvis saltet i Nordland, for så å bli utklarert til utlandet fra Haugesund.

De viktigste artiklene som ble innført fra norske steder foruten sild var salt, stav og trelastvarer, i tillegg til bl.a. poteter, kull, klippfisk, korn, mel, murstein, tauverk mm.

Det var de minste fartøyene, opp til 15 kml., som stod for det meste av nærtrafikken mellom Stavanger og Bergen. De førte med seg alle typer varer, kull, stav, salt, mel mm., og mange kom også med "Frigjorte Varer" fra Stavanger. Det var enkelte travere som var gjengangere i farten mellom Haugesund og Stavanger. Særlig var Niels Johannesen aktiv. Han innkom med sin egen skøyte, DEN NORSKE LODS, på 4,5 kml. hele 18 ganger i løpet av 1875, alle gangene fra Stavanger.

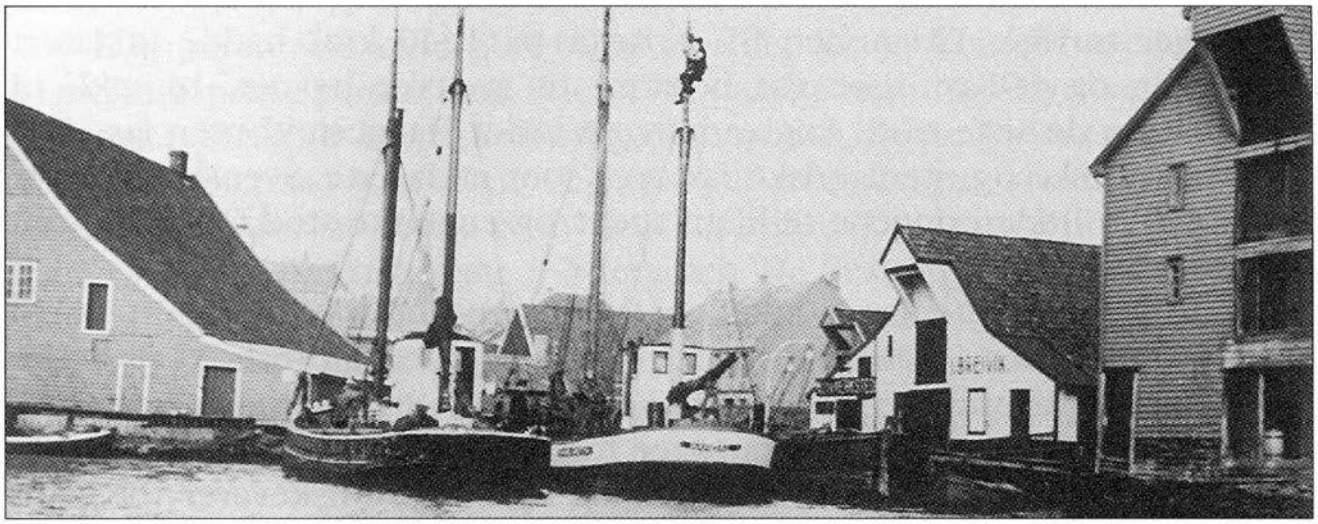
Eksport fra Haugesunds tollsted

Et av de største ankepunktene til innbyggerene i strandstedet Haugesund var at de ikke hadde inn- og utførselsrett av varer. Dette var også det beste argumentet de hadde i kampen for ladestedsrettigheter.

Før Haugesund fikk eget tollkontor i 1855, var det en omstendelig prosess å eksportere sild for egen regning. Dette tok tid, og ikke sjelden kunne et fartøy bruke dobbelt så lang tid som nødvendig på reisen.[10] Allikevel skaffet handelmennene i Haugesund seg flere fartøyer, og satset på egen eksport. I 1841 saltet haugesunderene selv over 9300 tønner sild, og hadde en flåte på sju jakter og parter i en brigg og en galeas. "Fartøierne ere i stadig Virksomhed (...) [og] benyttes til Udførsel af Sild til Udlandet."[11]

De svensk-norske konsulene i utlandet førte lister over den norske raktfarten på utlenlandske havner. Ut fra dette omfattende materialet har vi funnet igjen tilsammen 19 fartøyer fra Haugesund fra årene 1845-1854. Ut fra dette kan vi dermed ane noe om farten utenfor svenskekysten i denne tidlige perioden.

Haugesunderne så tidlig fortjenesten i fart utover Sverige. Som amtmannen antydet, var det vanligste for fartøyene utenfor byene å gå til de nære eksportområdene, særlig til Gøteborg. Det er nok riktig at de fleste fartøyene i Haugesund holdt seg til farten på Sverige, men konsulrapportene viser også at flere sildefartøyer fra Haugesund gikk langt inn i Østersjøen før de losset. De mest besøkte havnene var Danzig, Pillau og Memel i Preussen og Riga i Russland. I 1849 hadde f.eks. Ole Michael Christiansens jakt MINE &



Byens første tollkontor lå på Risøys nordside. (Sjøhuset lengst t.h.) Haugesund fikk utførselsrettigheter i 1854, og tollkontoret startet sin virksomhet fra 1. juni året etter. Byen ble med et slag landets tredje største eksportør av saltsild. I løpet av 1860-årene ble det eksportert fra ca. 45 000 tønner det dårligste året til over 120 000 tønner det beste. Eksporten ble besørget av kjøpmenn fra flere norske byer, og Haugesunds egne borgere stod bare for omlag halvparten av eksporten fra egen havn. *Foto: Privat eie*

MICHAEL tatt steget fullt ut i farten på Østersjøen. Hun gikk ikke mindre enn fire ganger i Østersjøen i løpet av et drøyt halvår. Året etter var fartøyet to ganger i Pillau.

De forsiktige konklusjonene vi kan trekke av dette, blir at eksportører og handelsmenn fra Haugesund ikke nøyde seg med fart på Sverige. Enkelte tok et steg videre til Østersjøfart, en fart som flere og flere tok del i etter hvert som årene gikk og byen vokste. Det var gjerne de samme fartøyene som kom igjen år etter år. Samspillet mellom fart på svenske havner og havner langs Østersjøen, var, som vi også skal se nedenfor, en viktig del av sjøfarten.

Med saltsild til Østersjøen

1. juni 1855 utklarerte det første fartøyet fra det nye tollkontoret i Haugesund. Ole Knudsen Sørvaag fra Haugesund dro ut med sin egen og Tønnes Eides jakt CAROLINE på 8 kml., og dro med 164 tønner salt vårsild bestemt til Kungälv i Sverige. Dermed var startskuddet for eksporten fra Haugesund gått. Sjøfarten var ennå i støpeskjeen, men næringen fikk langt bedre muligheter til å vokse enn tidligere.

Markedene for den norske vårsilda hadde gjennom hele vårsildperioden vært Østersjølandene med Sverige i spissen.[12] Etter at tollkontorets første år i drift var passert, viste statistikken at det fra Haugesund var utført 31020 tønner salt sild, 878 tønner annen salt fisk, 12914 stk. levende hummer og

281 våger tørrfisk. Tilsammen 85 fartøyer på 1440 kml. hadde utklarert dette året, og 69 av disse var bestemt til svenske havner. 14 gikk til Preussen og de siste to til England. Ingen forlot Haugesund uten last. Det var både norske og utenlandske fartøyer som utklarerte. Svenske fartøyer stod for 6 av utklareringene til hjemlandet, og engelske stod for eksporten over Nordsjøen.[13]

Denne tidligste utenlandstrafikken fra Haugesund var dominert av to trekk. For det første den veldige eksporten av saltsild i forhold til andre varer, og for det andre den store trafikken til og fra Sverige.

I 1856 utklarerte totalt 132 fartøyer fra Haugesund. Lasterommene var fylt til randen av salt vårsild i tønner, men også andre fiskevarer var blant varene. 42 397 tønner sild, 4589 våger tørket fisk, 37 000 hummer og 9064 potter tran, i tillegg til mindre kvanta av tau, seil, klær, østers mm., ble eksportert fra tollstedet. Haugesundske fartøyer stod for 48 utklareringer, og byens egen eksport bestod nesten utelukkende av saltsild. 46 av fartøyene utklarerte med sild i lasten, enkelte supplerte silda med noen våger tørrfisk, og to gikk i ballast. Det ble utført 16 083 1/2 tønner salt sild og 384,5 våger tørrfisk.

Alle fartøyene fra Haugesund, så nær som ett, gikk til havner i Østersjøområdet. Særlig var de hyppige gjester i svenske havner, og spesielt på vestkysten. 36 fartøyer losset i Sverige, av disse hele 29 i Gøteborg. De øvrige gikk til russiske og preussiske havner, og ett til Rostock i Tyskland. Det ene fartøyet som ikke gikk i Østersjøfart, var lensmann Gabriel Aas´ skonnert CHRISTINE på 55 kml., som i februar gikk i ballast til Charlestown på den irske vestkysten.

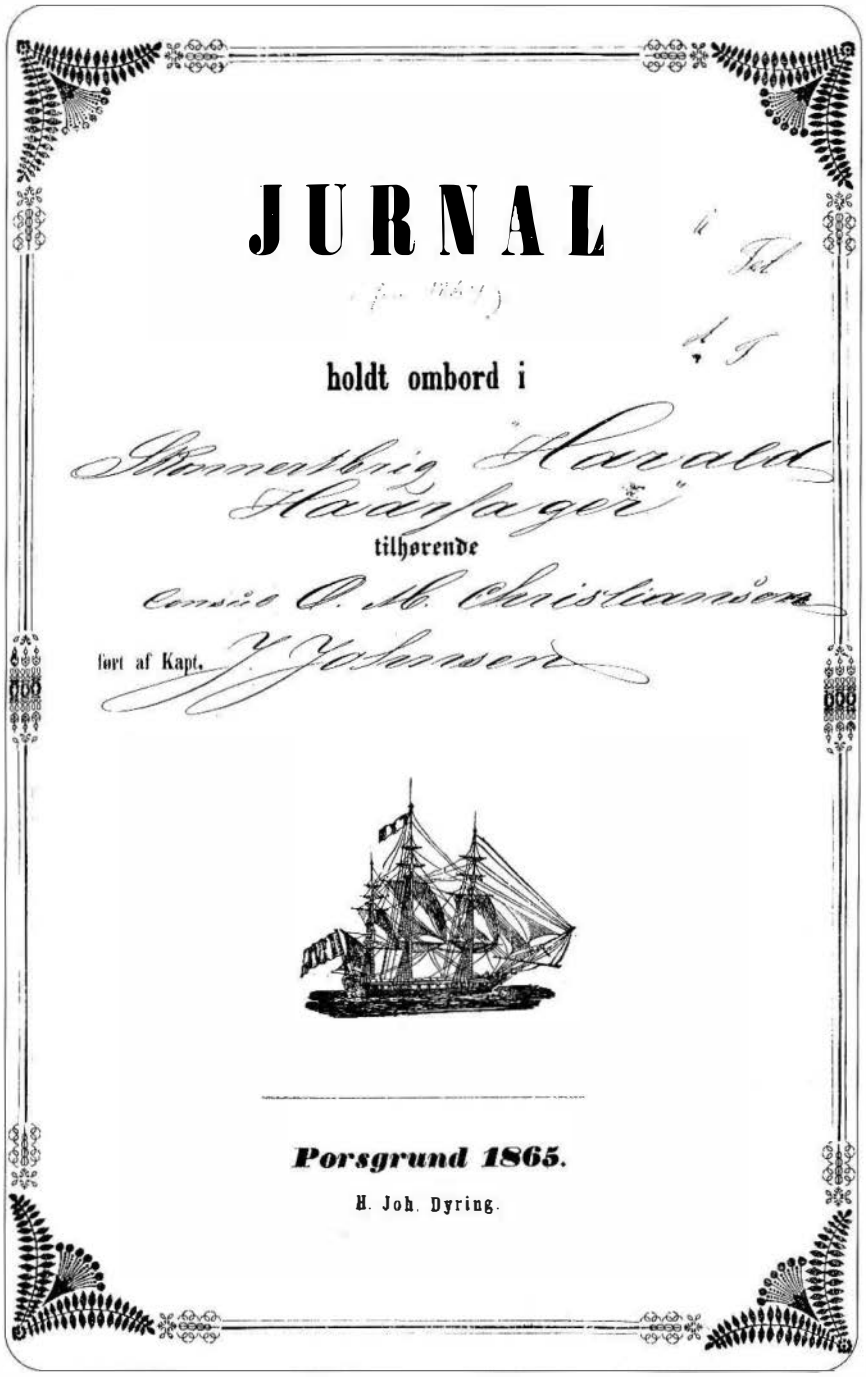
En tur til Sverige tok fra tre til sju uker, avhengig av vær, vind og lossemuligheter. Flere av fartøyene gikk i skytteltrafikk mellom Haugesund og svenske havner. Ferdinand Jacobsen og enkemadam Dorothea Røttings jakt BRØDRENE på 20 kml., utklarerte fra mars til september til Gøteborg hele sju ganger med tilsammen 3329 tønner sild. Alle gangene kom BRØDRENE direkte tilbake til Haugesund.

Østersjøen kunne forøvrig være lunefull når vinteren nærmet seg. Isen la seg fort, og fartøyer som ikke kom seg ut før vinteren satte inn, kunne risikere å ligge innefrosset til neste vår. 13. desember 1867 satte skonnertbriggen HARALD HAARFAGER kursen fra København mot Svinemünde, like nord for Stettin. Om natten traff hun på is, og måtte ankre opp. Da morgenen kom, var hun helt fastfrosset. Ut på dagen forsøkte ikke mindre enn tre dampskip fra Svinemünde å ta seg ut til HARALD HAARFAGER for å bistå, men alle forsøk var mislykket, og skipene måtte snu. 16. desember klarte et dampskip å ta seg ut, og kapteinen gikk over isen for å forhandle med skipper Johan Johnsen om prisen for å komme seg

løs. Damperen forlangte 300 pund sterling for jobben. Johnsen forsøkte fortvilet å prute prisen ned. Etter å ha rådslått seg med styrmannen, to av mannskapet og to loser ombord på damperen, måtte Johnsen gå med på forslaget. "Jeg saa mig nødtvungen til at indgaae paa dette hans Ublue Forlangende for at redde Skib og Ladning."[14] Det var heller sjeldent at haugesundere ble fastfrosne i Østersjøen. De fleste tok siste sildetur rundt oktober måned.

Flåten i Haugesund var allerede i 1856 for liten til å klare å utføre all silda som kjøpmennene i byen hadde hånd om. Det var svært vanlig både i innenlands og utenlands trafikk å la fremmede fartøyer stå for utførselen.

Den 1. juli 1867 gikk skonnertbriggen Harald Haarfager av beddingen på konsul Ole Michael Chrisitansens verft på Hasseløy. Fartøyet målte 66 kml., og ble bygget for konsulens regning av byggmester Petter Ludvigsen. Harald Haarfager var en svært aktiv traver i fraktfarten for konsul Christiansen i Haugesund. Vinteren 1873/74 ble hun forlenget på et verft i Haugesund, og målte etter ombygningen 80,5 kml. I over 22 år holdt hun det gående, og bare én gang i tillegg til ombygningen var hun tilbake i hjembyen igjen. Det var i 1878 da hun kom med kull fra Dysart. Hun fortsatte sin fart på Sør-Amerika, gikk i Middelhavs- og Svartehavsfart, i kysttrafikk på Nordlandsfisket, i sildefarten på Østersjøen og i kornfart på Arkhangelsk. Virkefeltet til skonnertbriggen var svært allsidig, og hun behersket like godt fiskeværene i Nordland som bølgene i Atlanterhavet. I 1879 gjorde hun sin siste reis. Harald Haarfager forliste i oktober utenfor Skottland med kull med Bergen som bestemmelsested.


JURNAL

holdt ombord i

Skonnertbrig "Harald Haarfager"

tilhørende

Consul O. M. Christiansen

ført af Kapt. J. Johnsen

Porsgrund 1865.

H. Joh. Dyring.

Varene ble fremdeles utført i haugesunderes navn, men med utenbys fartøyer. Tilsammen ble det i 1856 utført 23 018 tønner sild fra Haugesund av byens egne borgere, alt til Østersjø-området. Dette var imidlertid ikke mer en drøyt halvparten av alle sildeeksport fra byen, som var på over 42 000 tønner. Det betyr at haugesunderne knapt kan kalles herrer i eget hus. Fremmede sildesaltere, oppkjøpere og eksportører var fremtredende i byen så lenge sildeperioden varte.

Haugesund ble etter 1854 med ett slag en av landets viktigste byer for eksport av saltsild. I løpet av kort tid gikk byen opp til å bli den landets tredje største sildeeksportør. Bare Stavanger og Bergen var større. Gjennom 1860-årene lå Haugesunds andel av den totale norske vårsildeksporten på over 16 prosent.

I årene fram mot 1870 økte aktiviteten på Haugesund havn. Flere fartøyer kom og gikk, og handelsvolumet økte kraftig. Etter hvert startet også enkelte å dra til havner vest for Danmark. Dette var britiske og nederlandske havner langs Nordsjøen.

Østersjøområdet var det klart viktigste handelsområdet for varene fra Haugesund, og Sverige stod gjennom hele perioden i en særstilling.

Haugesunds handel gjennom hele vårsildperioden var svært ensartet. Sildefiskeriene og eksport av saltsild hadde en enestående posisjon i handelen fra Haugesund. Ingen vareslag kunne konkurrere med silda. Den øvrige eksporten bestod av marginale kvanta av andre varer, sett bort fra hummereksporten fram til 1861.

I 1865 ble det utklarert 131 haugesundsfartøyer til utlandet. Det ble i alt utført nærmere 102 000 tønner vårsild fra Haugesund dette året. Haugesundske fartøyer tok med seg over 53 000 tønner, altså over halvparten. I tillegg utførte haugesunderene 6673 tønner salt fetsild, 394 tønner sommersild, samt litt brisling, tørrfisk, makrell og tran.

116 haugesundsfartøyer gikk til Østersjøområdet. 50 fartøyer gikk til Sverige, og drøyt halvparten av disse losset i Gøteborg. I perioden opp mot 1865 var silda eksportert lenger enn i de første årene med utførsel fra Haugesund. Selv om de fleste fartøyene gikk til Sverige, var Preussen og Russland blitt de største mottakerne av vårsild fra Haugesund. Nesten halvparten av all vårsild ble eksportert til disse landene. I tillegg gikk nesten all eksport av fetsild fra byen til Preussen. Sildemarkedene ble flyttet østover og innover i Østersjøen, men i forhold til den totale norske vårsildeksporten var haugesunderne langt mer vest-orienterte i sin fart. Russiske havner langt inne i Østersjøen tok imot de største kvantaene av norsk vårsild. Haugesundsskipperene valgte derimot å seile kortere og losset generelt sett lenger vest i Østersjøen, særlig i Preussen. Haugesunderne gikk fremdeles til de tradisjonelle markedene, men valgte de nærmeste havnene.

Enkelte kjøpmenn i byen var interessert i å utvide markedene, og England var et stort og fristende land i vest. Eksportforsøkene fra norske fartøyer hadde vært begrensede, og forsøkene på å komme inn på det engelske markedet var delvis mislykkede. Grimsby og London tok imot 13 haugesundsfartøyer i 1865, men markedet åpnet seg ikke videre. Farten over Nordsjøen var haugesunderne nærmest alene om.

I 1865 ble det også forsøkt med et nytt sildeprodukt for å forsøke å vinne flere markeder. Ole Andreas Olsen sendte med sin egen skonnert ADMIRAL, 29,5 kml., ført av skipper J. Reinertsen, to laster med partier med stekt vårsild. Den 10. april utklarerte Reinertsen fra tollkontoret med 650 tønner vårsild og 200 ottinger (1/8 tønne) stekt sild, med kurs for England. Turen var imidlertid mislykket. En måned senere, 10. mai, innklarerte han igjen i Haugesund uten å ha blitt kvitt lasten. Den 10. juni prøvde Reinersen og Olsen igjen, og ADMIRAL utklarerte for Stockholm med 665 tønner vårsild og 199 ottinger stekt sild. Heller ikke denne turen gikk som planlagt, og ADMIRAL losset istedet i Kønigsberg. Skipperen ble kvitt den stekte sildelasten, men forsøkene ble nok vurdert som mislykkede. Også kjøpmann Tønnes Eide prøvde med stekt sild. Han sendte 100 ottinger til Grimsby med et engelsk fartøy, uten at han fikk bestilling på mer. Det ble ikke senere forsøkt med eksport av stekt sild.

Kjøpmenn fra Haugesund eksporterte varer også på utenbys og utenlandske fartøyer. Disse fartøyene stod for 36 utklareringer, og det var de samme eksportartiklene som ble utført. Tilsammen 12 000 tønner salt sild, 68 000 hummer og 27 000 makrell ble sendt til utlandet i denne farten. Hummeren og makrellen gikk uavkortet til Grimsby i England, mens silda gikk til Østersjøhavner.

I løpet av årene fram mot 1870 kan det se ut som om sjøfartsnæringens konstante vekst flatet ut. Både eksport- og importvolum holdt seg på et konstant nivå, og det kan synes som farten til og fra Haugesund hadde nådd sin naturlige topp. Vårsildfisket lå på et relativt stabilt nivå, og lastevolumet på fartøyene som utklarerte fra byen, var stort nok til å utføre sildetønnene.

Selv om antallet inn- og utklareringer i løpet av ett år tilsammen kunne komme opp i 400-500, forteller det bare lite om travelheten på havna i Haugesund. Byen ligger ved Karmsundet, som er hovedleia for kysttrafikken på Vestlandet. I 1869 praiet tollkontoret i byen ikke mindre enn 1770 fatøyer på vei inn til havnen i Haugesund. Dette var fartøyer som kom inn fra eller skulle dra videre til andre norske havner, fartøyer som trengte å bunkre, overnatte på reisen videre eller søke nødhavn. Dermed kan vi bedre forestille oss den sydende aktiviteten som foregikk i Smedasundet og mellom øyene ved byen gjennom hele året, ikke bare under de travle sildemånedene hver vinter.

Da vårsildperioden tok slutt med det skrantende fisket i 1870, stod flåten og rederne i Haugesund overfor en stor utfordring. Det var bygget opp en stor flåte, som i det store og hele var basert på denne ene ressursen. Det var blitt forsøkt med en rekke andre fiskevarer, men det var ennå ingen som så ut til fullt å kunne erstatte vårsilda. Resultatene fra alle disse fiskeriene var svært varierende, og i forhold til vårsilda forble de små og av mindre økonomisk betydning ut hele vårsildperioden. Det var derfor en viktig og høy terskel sjøfarten i Haugesund ble nødt til å trå over i 1870, da vårsilda forsvant fra Sør-Vestlandet.

Nye sildeslag til gamle markeder

Sjøfartsnæringen i Haugesund var bortimot utelukkende basert på utførselen av vårsilda, og en omstilling ville ventelig ta noe tid. Det var stor- og fetsildfiskeriene i Nordland, Troms og Finnmark som ble redningen for eksportflåten i Haugesund.

Eksporten fra Haugesund endret seg totalt på få år. I 1866 utgjorde vårsilda 91,6 prosent av verdien av Haugesunds sildeeksport. I årene 1870-74 utgjorde stor- og fetsild 82,6 prosent av sildeeksporten. Det var uansett saltsild som fremdeles var byens eksportprodukt nummer én. Eksportørene kunne sildehandelen, visste hvordan silda skulle saltes og kjente markedene. Forøvrig var mangfoldet av varer større enn noensinne, det ble eksportert ansjos, kalveskinn, støpegods, klippfisk, ben osv. Kvantumet av disse varene var imidlertid svært lite, og det meste av slike varer ble utført med de mange dampskipene som jevnlig passerte byen.

Flåten i Haugesund ble fordoblet i drektighet fra 1870 til 1875. Dette kan hovedsakelig forklares med at haugesunderne nå var blitt herrer i eget hus. Eksportvolumet fra Haugesund var stort sett det samme som det hadde vært under vårsildperioden, men byens egne fartøyer stod nå for størstedelen av eksporten av saltsilda fra byen. I tillegg stod lykken Haugesund bi. Konjunkturene på fraktmarkedet pekte oppover, og perioden fra 1870-74 var en eneste stor oppgangstid for fraktfarten. Dermed satset rederne på større frakteskip og dro fordel av de gode tidene.

I 1875 utklarerte haugesundske fartøyer 124 ganger fra tollstedet i byen. Haugesunderne var tradisjonelle i sitt valg av eksportartikler. Det gikk i sild. Totalt ble det utført over 66 000 tønner saltsild med haugesundske fartøyer det året. I tillegg forlot 15 fartøyer hjembyen i ballast, foruten at kjøpmann Frithjof Eide, Tønnes Eides sønn, sendte en last med 10,5 tonn ben, 75 våger gammelt tauverk, 25 våger seilduk og 105 tomme petroleumsfat til

Newcastle med galeasen STORDSILDEN. Denne lasten er unntaket som bekrefter regelen; det er ikke registrert en tilsvarende variert last utført med et haugesundsfartøy tidligere.

Fremmede fartøyer tok fremdeles med seg en del varer for haugesundske kjøpmenns regning. All hummer ble eksportert på denne måten. Frithjof Eide stod for all utførsel av hummer for byens regning og eksporterte ca. 40 000 stk. til Grimsby på engelske fartøyer. Tilsammen ble det også utført omlag 5700 tønner fetsild med fremmede fartøyer.

Markedene for varene lå nå som under vårsildperioden i øst. Tyngdepunktet for den nye handelen hadde forflyttet seg lenger østover, og markedene lengst borte var de mest attraktive.

I 1875 gikk 98 fartøyer til Østersjøområdet, bare 41 av disse til Sverige. Det var en klar tendens til at fartøyene gikk lenger enn under vårsildperiden, og de største markedene lå lenger øst enn tidligere. I 1875 gikk også 23 fartøyer til Hamburg og England.

Sildeeksporten i 1875 var omlag jevnt fordelt mellom Sverige og Preussen/Russland. Disse områdene tok hver i mot omlag 35-40 prosent av fetsildlastene fra Haugesund. Storsilda fikk imidlertid særlig avsetning i Stettin. Preussen tok samlet i mot over 60 prosent av storsildlastene fra Haugesund.

Noen få fartøyer utklarerte med fjernere havner i sikte, og i 1875 utklarerte haugesundere til Portugal og Amerika i ballast.

Ole Michael Christiansen prøvde seg også på et nytt fiske. I 1871 sendte han sannsynligvis det første haugesundsfartøyet til fisket på Færøyene og Island. Det var hans egen slupp ZEPHYR på 18,5 kml. som dro avgårde i månedsskiftet mars/april. Ombord var en besetning på ni mann foruten skipper Steffen Sigbjørnsen.[15] Dette fisket ble imidlertid ingen hovedbeskjeftigelse for haugesundere før i 1879. Da gikk byen i spissen for Islandsfisket, og sendte kombinerte ekspedisjoner med notlag og fraktfartøyer. Turen til Island i 1871 var nok den eneste i årene før 1879.

Importen til Haugesund

Etter at eksportfartøyet var vel losset i Østersjøen, så skipperen seg om etter returlast. Det var skipperens oppgave å skaffe laster videre. De fleste haugesundsfartøyene gikk tilbake til Norge med last, og de fleste returnerte til hjembyen igjen. Importen til Haugesund i 1855 bestod hovedsakelig av materialer til tønneproduksjon, tønnestaver, -bånd og -bunner. Det ble også brakt hjem en del salt, korn, hamp og kaffe. Gjennom hele vårsildperioden

bestod importen til Haugesund hovedsakelig av materialer til tønneproduksjon, salt og korn.

Haugesunds rolle som eksportby ble imidlertid understreket av at flere fartøyer kom hjem i ballast eller med småkvanta. Haugesunderne var flinke til å utnytte havets rikdommer, og sendte det ene fullastede fartøyet etter det andre ut fra havna. De var imidlertid mindre flinke til å komme hjem med last. Ole Michael Christiansens skøyte HAUGESUND på 13 kml., innkom fra Gøteborg 7. november 1856 med skipper Hans Baade fra Skudeneshavn, som hadde f.eks. bare med seg 7 1/4 td bygg, 2 sekker risengryn, 1 sekk hvetemel og 1 fjerding såpe. Årsakene til at mange skippere nøyet seg med slike laster, kan være flere. Markedet i Haugesund og omlandet var for lite til å kunne ta imot store kvanta. Det understreker Haugesunds rolle som eksportby. Det var eksporten som var det viktige for byens økonomi, importen kunne aldri tilsvare den store utførselen.

Importen var i disse årene mangslungen, skipperne tok gjerne med seg tilbake den lasten som var å oppdrive. Mangfoldet i vareslagene var stort. De viktigste varene var tønnestaver, salt og korn, men det ble også innført bl.a. hamp, mel, seilduk, tau, skipsankere, metallarbeider, tjære, murstein, skifer, kull, brennevin mm. Mengdene av disse vareslagene var imidlertid svært små, og importvarene varierte fra et år til det andre.

Importen i årene etter at vårsilda forsvant, endret seg lite. Den viktigste endringen var bortfallet av innførselen av tønnestav. Det som tidligere hadde vært byens største importvare, var nå helt ute. Dette betød ikke at bøkkerne ble arbeidsledige. Bøkkerarbeidet karakterisertes som "Byens viktigste Haandværksdrift", og produksjonen av tønner i Haugesund var fremdeles stor. Den var faktisk steget etter at vårsildfisket opphørte, og bøkkerne forsynte både byen og landdistriktene med tønner. Også Bergen fikk tønner fra Haugesund.

Magistraten kommenterte forøvrig i sin femårsberetning for perioden 1870-75 importen slik: "Indførselen fra Udlandet - naar undtages Salt, Steenkul og Pilebaand - har ikke været vesentlig, da Vareforsyningen sædvanlig sker fra de større indenlandske Byer, Bergen, Stavanger, Christiania."[16]

Importområdene var langt mer varierte enn områdene for eksport. Fremdeles kom flertallet hjem fra Østersjøområdet, men Sverige var ikke lenger det viktigste landet. Alle de store havnene på sør- og østkysten av Østersjøen var representerte, fra St. Petersburg til Rostock. Flere enn tidligere kom fra havner langs Nordsjøen. Fra tyske, engelske og hollandske havner kom langt flere fartøyer enn tidligere. Variasjonen var stor, men Hamburg og Schiedam ved Rotterdam var de klart viktigste havnene.

Trekantfart mellom Norge, Østersjøen og Nordsjøen

7. august 1856 utklarerte skonnert JÆGEREN på 30,5 kml. med skipper og reder Hans Jacob Olsen til Malmø. Underveis endret han kurs, og losset lasten på 727 tønner saltet sild i Riga. Den 5. november samme året ankom JÆGEREN igjen Haugesund med en last av takstein, murstein og tønnebånd. Hun innklarerte fra Amsterdam.

Til nå har vi sett på den rene eksport og import, dvs. fart fra Norge og direkte retur. Fartøyene hadde også flere muligheter etter at lasten var losset i Østersjøen. En skipper kunne f.eks kjøpe en last i Østersjøen og frakte den til et tredje land, gjerne langs Nordsjøen. Han kunne også avtale å frakte en last for andre, og få betalt for frakten. Fra Nordsjøhavnen kunne han igjen få en ny last som han tok tilbake til Norge. Å drive fraktfart mellom fremmede havner innebar større utgifter for rederen, f.eks. i form av kost og hyre til mannskapet, og stilte store krav til mannskap, fartøy og ikke minst skipperen. En vellykket frakt kunne imidlertid også gi betydelige inntekter. Karakteristiske varer for trekantfarten fra Haugesund var sild til Østersjøen, korn, hamp, linsæd og bein til England, Nederland og Belgia, kull, takstein og pilebånd til Norge. Denne farten var haugesundernes første skritt over i ren fraktfart mellom fremmede havner.

I 1850-årene var det få fartøyer fra Haugesund som gikk i slike trekantturer. Trekantfarten kom allikevel til å utvikle seg utover vårsildperioden.

Midt i 1860-årene var det flere som utklarerte til Østersjøen, som senere på året innklarerte fra havner langs Nordsjøen. Minst sju fartøyer tok trekantturer i 1865, men det er noe overraskende hvor lite omfang farten hadde fått. Byen hadde dette året flere tomastere, og en rekke store jakter som var fullt i stand til slike turer.Til tross for at haugesunderne var på jakt etter nye eksportvarer, valgte de altså fremdeles de tradisjonelle markedene. Dette kan bety at trekantfarten var langt mindre lønnsom i forhold til et høyt tempo i saltsildeksporten, med mange turer fram og tilbake til Østersjømarkedene.

Det inntraff et skille i denne trafikken etter 1870. Havnene langs Nordsjøen ble etter hvert mer interessante mål for fartøyer som lette etter returlaster til Norge. I årene 1874 og 1875 gikk omlag 20 fartøyer for året i fart mellom Haugesund, Østersjøen og Nordsjøen. De fleste innkom fra Hamburg og Nederland med Rotterdam i spissen. I tillegg var en rekke engelske og skotske havner besøkt.

Trekantfarten representerte sjøfartsnæringens løsrivelse fra silda og sildetrafikken i Haugesund. Ved å frakte laster mellom fremmede havner tok sjøfarten steget opp til å bli en egen næring uavhengig av eksporten av saltsild. Redere og skippere kastet seg inn i et marked der tilbud og

etterspørsel avgjorde lastens art og bestemmelsessted. Fraktenæringen var i 1870-årene på full fart inn i Haugesunds sjøfart, og sjøfartsnæringen tok et skritt ut av sildenøtene og inn i det frie europeiske fraktmarkedet.

Internasjonal fraktfart

Allerede i 1850-årene kan vi følge det første fartøyet fra Haugesund i internasjonal fraktfart. Fraktfart vil si at fartøyene tok laster mellom fremmede havner. Fartøyene i slik fart gikk gjerne fra Haugesund med sild til de tradisjonelle markedene, for derfra å dra ut på det frie fraktmarkedet. Slike turer kunne vare i flere år og ta skip og mannskap til fjerne og eksotiske farvann.

Under vårsildperioden var det meste av flåten i Haugesund knyttet opp mot eksporten av sild. Til denne farten var det tilstrekkelig med små og lett manøvrerbare fartøyer. Derfor ble det heller ikke satset for fullt på store fraktefartøyer. Fraktenæringen ble aldri en viktig del av sjøfarten så lenge vårsildperioden varte.

I 1870 kom omslaget i vårsildfiskeriet, og i årene etter gikk satsingen i sjøfarten to veier. Det ble for det første satset stort på nordlandsfisket, med galeasene som det fremste symbolet. For det andre kom det inn i flåten mange nye store to- og tremastere, som ble kjøpt inn som rene frakteskuter. I 1875 var det ikke mindre enn 18 tremastere hjemmehørende i byen, og disse gikk rett inn i verdenshandelen. Tremasternes andel av den totale tonnasjen steg til over 40 prosent, og på få år var sjøfarten gått over fra å være en ren eksportnæring til også å bli en skipsfartsnæring.

De første årene haugesunderne drev fraktfart, holdt de seg i europeiske havner. De gikk gjerne mellom russiske østersjøhavner og England flere ganger, tok turer til Middelhavet og Svartehavet, og returnerte alltid til Haugesund med salt fra Portugal eller Sicilia.

Den første amerikafareren vi har kjennskap til, er bark HAUGESUNDs emigranttur i 1865. Etter dette året våget flere seg i oversjøisk fart, og i årene fram til 1870 var flere haugesundsskip både i Nord- og Sør-Amerika.

Nord-Amerika ble etter hvert et av de viktigste målene for haugesundske skip. En rekke skip var i amerikanske havner i siste halvdel av 1860-årene. Det var færre som reiste på Sør-Amerika. Ett av fartøyene som nærmest spesialiserte seg på denne farten, var skonnertbriggen HARALD HAARFAGER på 66 kml., som i årene 1869-71 i alt gikk seks ganger mellom Europa og Sør-Amerika.

Da Haugesund tok spranget for fullt ut i fraktfarten etter 1870, var det først og fremst Amerika som var målet. Gjennom Karmsundsposten ble det formidlet telegrammer fra skipperne etter å ha kommet vel fram. I første

halvdel av 1870-årene var farten hovedsakelig konsentrert til kyststrekningen fra Boston til Washington.

Det første fartøyet i Asia-fart var barken DRONNING SOPHIE, som med kaptein Michael Sunde vinteren 1873-74 gikk fra Liverpool til Chittagong i India. Reisen tok maksimum 162 dager, og 18. mars kunne Karmsundsposten formidle telegrammet "Alt vel" til alle hjemme.[17]

Haugesundsskipperne avsluttet alle en fraktreise på samme måte. Samtlige skip fra Haugesund som innklarerte ved tollstedet i hjembyen i årene 1865 og 1874-75, kom med salt i lasterommene. Saltet var en svært viktig vare for Haugesund i vårsild- og senere nordlandsfiskeriet og viser også samspillet mellom eksportnæringen og fraktenæringen i årene etter 1870.

Da sjøfolketellingen ble gjennomført i januar 1876, var 20 haugesundsfartøyer i utenlandsfart.

Skipene var spredt over hele verden, og svært mange var i oversjøisk fart på nord- og sør-amerikanske havner. Mange gikk som tidligere til England for å ta frakter derfra, og farten innen Europa hadde langt mindre omfang enn den oversjøiske. Cuba, Jamaica og Haiti i Karibien var nye fartsområder for haugesunderne.

Det samme var Burma i Asia og Tanzania i Øst-Afrika.

Eksportnæring og skipsfartsnæring

Da Haugesund i 1854 fikk ladestedsrettigheter, hadde stedet lenge vært et sentrum for vårsildfiskeriet på Sør-Vestlandet. Haugesund lå midt i det rikeste vårsilddistriktet, og byens innbyggere tok del i fiskeriet som tilvirkere og foredlere av silderessursene. På byens etter hvert tallrike sjøhus ble det i hektiske vintermåneder hvert år tatt imot store mengder fersk sild, som ble ganet og saltet i tønner, før de ble lastet ombord i fartøyer med kurs for markedene langs Østersjøen.

Under vårsildperioden forble sjøfarten i Haugesund en tradisjonell eksportnæring i kraftig vekst. Vi kan faktisk si det så sterkt at vårsildfiskeriet virket hemmende på en overgang til en moderne og selvstendig skipsfartsnæring. Både strukturen, eierforholdene og bruksområdene til haugesundsflåten var i stor grad tilpasset de behov fiskeriet skapte. Først etter at silda forsvant startet overgangen til en selvstendig næring, og det ble for alvor satset på fartøyer som gikk uavhengig av rederenes handels- og eksportvirksomhet. Vårsildfiskeriet gjorde at kjøpmenn og redere valgte den sikre sildeeksporten på småfartøyer, framfor den usikre fraktfarten med store skip. Overgangen til en selvstendig skipsfartsnæring, og dermed en

Det var silda som var fundamentet Haugesund bygget sin eksistens på. Eksport av vårsild, storsild og fetsild var grunnleggende og bærende for hele byens næringsliv. Sjøfarten blomstret som en følge av sildefiskeriene, og var fullstendig tilpasset de behov fiskeriet skapte. Det var først etter 1870 at vi ser et gradvist skille mellom den tradisjonelle eksportnæringen og en moderne, selvstendig skipsfartsnæring. *Foto: K. F.*

egentlig modernisering av sjøfarten, startet derfor først etter at vårsilda var forsvunnet fra Sør-Vestlandet.

Flåten bestod helt opp til 1870 nesten utelukkende av jakter, slupper og skøyter, altså énmastede småfartøyer. Mot slutten av perioden kom etter

hvert flere tomastere til byen, men først etter at vårsilda var forsvunnet, skjøt denne utviklingen fart. Småfartøyene var ideelle i sildefarten på Østersjøen. De var lett manøvrerbare, og kunne gå gjennom trange sund og legge inn til små brygger og sjøhus. De var lettseilte med et lite mannskap. Samtidig var de gode lastefartøyer. En jakt på 15 kml. lastet gode 300 tønner sild, og det var som regel nok på én kjøl for eksportørene. De små sildeførende fartøyene var derfor totalt dominerende så lenge vårsilda stod tjukk i sjøen like utenfor. Det totale antallet fartøyer økte kraftig gjennom hele perioden, men den gjennomsnittlige drektigheten holdt seg konstant lav, og langt lavere enn i andre sjøfartsbyer.

Fiskeriets sterke betydning for sjøfarten understrekes av eierforholdene av fartøyene. Sjøfarten var gjennom hele vårsildperioden nært knyttet sammen med sildesalting og kjøpmannsskap. Helt fra 1840-årene var sildesaltingen utgangspunktet for handels- og fartøyvirksomhet, og fartøyene ble anskaffet og drevet som en forlenget arm av fiskeriet. Derfor var det de samme som gjorde det stort som sildesaltere, som også drev stor handelsvirksomhet og rederidrift. De største rederne utgjorde en liten kjerne på 10-12 personer, som dominerte alle tre grenene av næringsvirksomheten i Haugesund helt fram til 1870. Det var ingen som utelukkende drev skipsfart, dvs. investerte i fartøyer som skulle gå uavhengig av egen handelsvirkomhet.

Haugesund var framfor noe annet en eksportby. Det var eksporten av saltet vårsild som var årsaken til at stedet este ut fra en beskyttet uthavn til et myldrende sentrum av mennesker og fartøyer. De fleste fartøyene var engasjert i eksportfarten av saltsild til Østersjøen. Allerede i 1840-årene gikk fartøyer fra stedet til Sverige og havner inne i Østersjøbassenget. Etter at tollkontoret i byen åpnet 1. juni 1855, var salt vårsild i tønner byens absolutt viktigste, og omtrent eneste, artikkel helt fram til 1870. Det ble i 1860-årene forsøkt med eksport av andre fiskeslag, men ingenting konkurrerte med vårsildeksporten. Byens rolle som eksporthavn gav seg sterkest utslag i at en rekke fartøyer ofte returnerte til hjembyen knapt nok halvfulle. For øvrig importerte haugesundsfartøyene en rekke forskjellig varer, med tønnematerialer, salt og korn som de viktigste vareslagene.

Sverige var det klart største markedet for haugesundsk vårsild. Utover i vårsildperioden ble markedene utvidet østover i Østersjøen, særlig til preussiske havner, og Sverige mistet i 1860-årene sin enerådende posisjon. Haugesunderne holdt seg forøvrig lenger vest enn den øvrige norske eksporten.

Sildefiskeriets betydning for sjøfarten kommer klart til uttrykk i den nesten fraværende fraktfarten til haugesundsfartøyer. Andre norske sjøfartsbyer hadde i lang tid vært aktører i det internasjonale fraktmarkedet.

Haugesundsfartøyene gikk fra 1850-årene av i trekantfart mellom Østersjøen, Nordsjøen og Norge, men denne trafikken fikk ikke noe særlig omfang i løpet av vårsildperioden. Heller ikke fraktfart mellom fremmede havner ble noe satsingsområde. Det ble kjøpt inn fire tremastere for fraktfart i 1860-årene, i tillegg til at enkelte tomastere også i perioder gikk i fraktfart. I forhold til sildehandelen var imidlertid denne delen av sjøfartsnæringen marginal så lenge vårsildperioden varte.

Vårsildas viktige betydning for sjøfarten i Haugesund ser vi enda klarere i årene etter at den var forsvunnet. Først etter 1870 startet en kraftig omlegging av flåten. Den totale tonnasjen ble mer enn fordoblet i løpet av fem år, og gjennomsnittsstørrelsen på fartøyene økte kraftig. I 1870-årene overtok fet- og storsildfisket på Nordland vårsildas plass. Galeasene var de beste fartøyene i nordlandsfarten. Ellers gikk de fleste store to- og tremasterne direkte ut i verdensfart.

Rederstanden bestod opp til 1870 nærmest utelukkende av kjøpmenn og andre med tilknytning til handel og sjøfart. Etter at fraktenæringen kom mer inn i sjøfarten, endret dette seg. Handel og skipsfart begynte å dele seg i to selvstendige næringer, og først nå begynte haugesundere å investere i skip helt løsrevet fra sin egen handelsvirksomhet. Skipsparter ble et langsiktig investeringsobjekt, der flere medredere hadde lite eller ingenting med skipets drift å gjøre. Antallet redere økte, og flere av den gamle garde falt fra eller trakk seg tilbake. Skillet mellom handel og skipsfart var allikevel bare så vidt begynt. Fremdeles beholdt de fleste rederne et sterkt engasjement i sildehandelen, som var til dels meget lønnsom, og som mot midten av 1870-årene faktisk stod for en større inntjening enn det fraktfarten gjorde.

Haugesund var fremdeles en norsk storeksportør av saltsild. Stor- og fetsilda som ble kjøpt av haugesundere ble som regel saltet i Nordland, før den ble sendt til hjembyen for utklarering. Markedene var som tidligere landene langs Østersjøen, med den forskjell at fartøyene nå gikk lenger østover før silda ble losset. Dermed ble Sverige et langt mindre viktig marked. Horsiontene ble stadig utvidet, og en rekke forskjellige havner i Østersjøbassenget ble benyttet, samtidig som også flere gikk til havner langs Nordsjøen.

Etter 1870 det ble også satset langt mer på fraktfart. Fraværet av vårsilda falt sammen med gode konjunkturer på det internasjonale fraktmarkedet. På få år ble det kjøpt inn flere store frakteskip. Haugesundske skip gikk midt i 1870-årene nesten over hele verden. Både i Afrika, Asia og Sør-Amerika var haugesunderne i fart.

Etter at sildefisket på Sør-Vestlandet tok slutt, skjedde en klarere todeling i sjøfartsnæringen i byen. Størstedelen av flåten oppsøkte straks nye

innenlandske eksportprodukter og dro til fet- og storsildfiskeriene på Nordland. Denne delen av flåten forble engasjert i frakten av sild, nå fra Nordland til Østersjøen. Den andre delen av sjøfartsnæringen var den sterkt økende internasjonale flåten. Flåten gikk i trampfart mellom europeiske og amerikanske havner, og stod for over halvdelen av byens hjemmehørende tonnasje.

Sildesalting og sildeeksport var de primære næringene i Haugesund gjennom hele vårsildperioden. Det var disse næringene som sikret byen dens vekst, og som i tillegg dro med seg en rekke andre næringer i byen. Sjøfarten var av avgjørende betydning for at Haugesund vokste i et raskt tempo, ikke bare for sildeeksportører og kjøpmenn, men for alle lag i bysamfunnet. Ringvirkningene av sjøfartsnæringen var store. Flere og flere i Haugesund ble utover i 1850- og -60-årene avhengige av sjøfartsnæringen, som brakte hjem lønninger til mange og formuer til få.

Litteratur

Bjørkelund, Leif M. og E. H. Kongshavn:
Våre gamle skip. Skipshistorisk billedbok fra Haugesund, Kopervik og Skudeneshavn. Lokalhistorisk stiftelse 1996.

Færøyvik, Arne:
Vårsildfisket i Kinn 1830-1870. Hovedoppgave i historie. Univ. i Bergen, våren 1983.

Hamre, Harald:
«Med havets sølv på Planke-Kina.» Stavanger museums årbok 1992.

Hamre, Harald:
Skipsfarten i Stavanger i 1870-åra. En næringsøkonomisk undersøkelse. Stavanger Museums skrifter 11. Stavanger 1985.

Kolle, Nils:
"Småskipsbygginga i Sunnhordland 1820-1860". Sjøfartshistorisk årbok 1994.

Olsen, Kåre:
Endel trekk ved oppkomsten av borgerskapet i Haugesund i perioden ca. 1840-1900.
Hovedoppgave i historie Univ. i Oslo, h-1980.

Pettersen, Lauritz:
Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring.
Bergen og sjøfarten III. Sjøfartshistorisk Årbok 1980.

Solhaug, Trygve:
De norske fiskeriers historie 1815-1880. Bergen 1976.

Svendsen, Roar:
Fra husklynge til by. Lokalhistorisk stiftelse 1996.
Thue, Jobs. B.:
"Skipsfartsnæringa i Stavanger gjennom den siste glansperioden for norsk seglskipsfart." Egeland, K. m.fl. (red.): Stavanger på 1800-tallet. Stavanger 1975.
Thue, Jobs. B.:
Skipsfart og kjøpmannskap 1800-1860. Bergen og sjøfarten II. Sjøfartshistorisk årbok 1979.
Try, Hans:
To kulturer - en stat. 1851-1884. Bd. 11 i Mykland, K. (red.): Norges Historie. Oslo 1979.
Worm-Müller, Jacob (red.): Den norske sjøfarts historie I-III. Oslo 1923-1951.
Østensjø, Reidar:
En by blir til. Haugesund 1950.
Østensjø, Reidar:
Haugesund 1835-1895. Haugesund 1958.

1 For et fullstendig noteapparat viser jeg til min hovedfagsoppgave i historie fra Universitetet i Bergen våren -97, med samme tittel som denne artikkelen. Den er bl.a. tilgjengelig på Haugesund Folkebibliotek, Karmsund Folkemuseum og Universitetsbiblioteket i Bergen.
2 Iflg. Bjørkelund og Kongshavn: Våre gamle skip, s. 58, ble EBENEZER innkjøpt i mars 1863. Dette er ikke tilfelle. I Fortegnelse over Fartøier hjemmehørende i Torvestads Tinglag ved Udgangen af Aaret 1861 (Statsarkivet i Stavanger), står barken JEANETTE på 110 kml., med skipper J. Olsen, oppført som "Tilkommet" dette året. Slike fortegnelser sendte lensmann Gabriel Aas hvert år til amtmannen i Stavanger Amt. 12/1-1863 ble barken nymålt til 112,5 kml. ved Haugesund Tollsted og fikk utstedt nytt målebrev. Samtidig ble navnet endret til EBENEZER (Magistratsprotokoll nr. 1, Statsarkivet i Stavanger).
3 Karmsundsposten 8/10-1873.
4 Regnskapsbok for bark ROGALAND, Karmsund Folkemuseum, nr. 3568.
5 Karmsundsposten 17/9-1873.
6 Pettersen 1980, s. 38-45, 72ff, 198ff.
7 Olsen 1980, s. 235ff.
8 Sildeconti 1861, prot. nr. 3603, Haugesund Folkemuseum.
9 Try 1979, s. 123.
10 Svendsen 1996, s. 176.
11 Ladestedskommisjonens betenkning, tab. mellom s. 76 og 77.

12 Hamre 1992, s. 10.
13 NOS Handel og skipsfart, 1855
14 Journal holdt ombord i Skonnertbrig Harald Haarfager (20/9-1867 - 3/9-1869). Karmsund Folkemuseum.
15 Sunnhetspass i Magistratsprotokoll nr. 1, s. 111.
16 Amtmannsberetningen, Stavanger Amt 1871-1875, s.34.
17 Karmsundsposten 18/3-1874.