

FRA BOKNAFJORDEN TIL VEST-INDIA

Utviklingslinjer i Stavanger bys skipsfart.

AV EGIL HARALD GRUDE

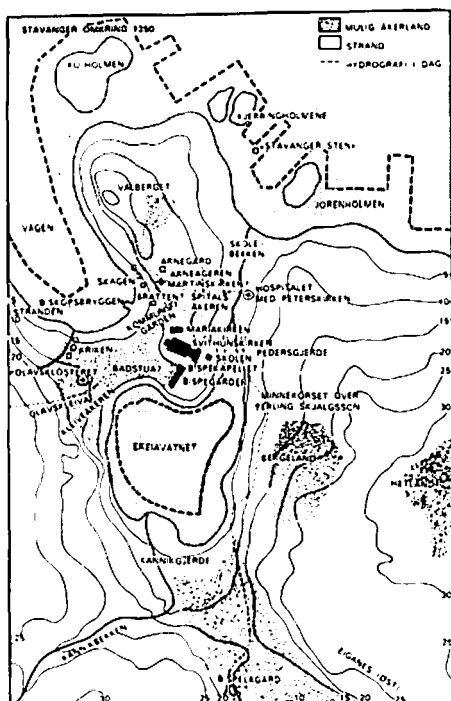
Stavanger ligger sentralt til både for landverts og i særlig grad for sjøverts forbindelser. Sjøen har gitt byen den letteste kontakt med sitt nære omland og med fjernere områder innen- og utenlands. I det følgende skal utviklingslinjer i Stavanger bys skipsfart fra middelalderen til ca. 1800 behandles. Dette var en periode som førte Stavangerskip fra de nære kyst- og havområder ut på verdenshavene – fra Boknafjorden til Vest-India.

Stavanger regner sin byhistorie tilbake til 1125. Alt lenge før den tid hadde nok stedet tjent en sentrumsfunksjon. Her var gode havneforhold. Kommunikasjonsmessig lå Stavanger sentralt til i et område av økonomisk og politisk-administrativ betydning.

Når en regner Stavangers grunnleggelse til 1125 har det sammenheng med at Stavanger bispestol ble opprettet i 1120-årene. Bispedømmet dekket i utstrekning Rogaland, Agder, Hallingdal og Valdres. Middelalderbyen Stavanger var i første rekke en bispeby. Bispesetet ga byen liv, inntekter og virke.

Omlag 100 år ut i sin historie ble Stavanger også sete for den statlige forvaltning. Rygjafylke, det nåværende Rogaland, ble organisert som en syssel mot slutten av 1100-tallet. Denne sysselen ble, som ofte skjedde, delt i to halvfylker. Stavanger ble sentrum for det sørlige halvfylket, Hesby på Finnøy for det nordlige halvfylket. En systemmann som lokalt representerte kongemakten rettslig, økonomisk og militært, rådde over hvert halvfylke. Det hevdes at de to halvfylkene ble slått sammen like før 1300 og at Stavanger med dette ble kongelig administrativt sete for hele Rygjafylket. Likeledes fikk byen utetter 1300-tallet styrket sin administrative stilling som sete for rettsapparatets øverste håndhever i distriktet, lagmannen.

Stavangers funksjoner preget byen også i det ytre. Her var bispegård og katedral, katedralskole, kloster og flere mindre kirker. Her var en verdslig



Stavanger omkring 1350. Som rekonstruksjonen viser var bebyggelsen samlet i dagens sentrumskerne.

Asbjørn Simonsen, Stavanger Museums Årbok 1971 s. 48.

Knut Helle: Stavanger fra våg til by. s. 132.

Stavanger about 1350. This reconstruction shows that the medieval town was situated in the central downtown area of the present-day Stavanger.

administrasjon som krevde rom for sine gjøremål. Disse og andre aktiviteter var samlet i en bebyggelse i området fra Vågen mot Østervåg. Hvor stor folkemengden i byen var, vet vi ikke. Vi ser likevel konturene av en mangfoldighet av aktiviteter som ga levemuligheter for mange, minst to-tre hundre mennesker.

Stavangers rolle som administrativt sentrum medførte også at byen ble et oppbeørselsentrum. Dette gjaldt i særlig grad for de kirkelige inntekter. I den kongelige økonomiske administrasjon var Rogaland underordnet fehirsdlen i Bergen, og skattene fra Rogaland ble til dels ført direkte dit. Men kirkelige skatter og avgifter, det aller meste i form av varer som smør, talg, fett, huder, fisk – i det hele alle slag landbruks- og fiskeprodukter – ble ført til byen. Mye av skattevarerne ble forbrukt i byen direkte av dem som var tilknyttet de ulike institusjonene og som betaling for andre varer og tjenester.

Enkelte offentlige skatte- og avgiftsvarer fra områdene omkring byen ble tilført Stavanger i større mengder enn det som kunne brukes på stedet. Dels

hadde Stavanger behov for andre vareslag enn det distriktet kunne by. Varespekteret var ikke variert nok til å dekke alle behov. Fra den kongelige og geistlige side oppstod det et behov for varebytte.

Trolig må vi også regne med at varer ble ført direkte til handelsmenn i byen uten konge eller geistlighet som mellomledd, at her fantes en viss lokal handelsvirksomhet som søkte varebytte.

En del av varene som trengtes, kunne nok skaffes innenlands. Andre vareslag måtte hentes til byen fra utlandet. Keramisk funnmateriale fra arkeologiske utgravninger i Stavanger gir vitnesbyrd om kontakter med utlandet. Dette materialet viser forbindelser med Rhin- og Weserområdene på kontinentet og med østengelske havner i middelalderen. En vet også at de kirkelige institusjonene trengte tilførsel av voks, vin, øl, malt, honning og forskjellige håndverksprodukter.

Forbindelsene med kontinentet var etter alt å dømme forholdsvis sterkest på 1100-tallet. Kontakten med Øst-England kom til å dominere på 1200-tallet og inn på 1300-tallet.

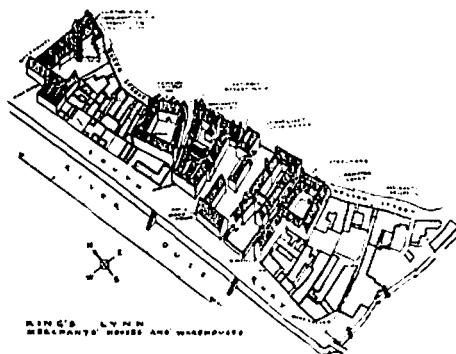
Har en egen skipsfart fra Stavanger spilt noen rolle i dette varebyttet?

Kunnskapene om handelen i tiden før 1300 er få. Det er imidlertid hevdet at handelen og forbindelsen med England i perioden før 1300 var livligere enn i senere perioder: «---at der i Stavanger og Ryfylke i 12te og 13de aarhundrede har været gode forbindelser med England.» En slik forbindelse kan ha gitt grunnlag for skipsfart. Også stavangerskip kan ha deltatt i denne farten. Sikre opplysninger finnes imidlertid ikke.

Fra tiden omkring år 1300 er opplysningene flere takket være engelsk

King's Lynn var sammen med Ravenser hovedhavner for handelen mellom Norge og Øst-England. Skip fra Stavanger og distriktet besøkte også disse havnene omkring år 1300. Bildet viser en del av havnen i King's Lynn med kjøpmannshus og varelager. Medieval Archeology VI-VII, 176.

King's Lynn and Ravenser were main partners in the trade between Western Norway and Eastern England during the Middle Ages. Ships from Stavanger and its hinterland called regularly at these ports. This picture shows a part of the medieval harbour of King's Lynn.



kildemateriale. På tidlig 1300-tall eide stormenn fra Rogaland flere lastedragere som gikk over Nordsjøen til England. De viktigste havnene var King's Lynn og Ravenser ved Humbermunningen. Vi kjenner navnene på flere av skipene. Det var «Utsteinbussen» eller «St. Laurentiibussen», «Avaldsnesbussen» og «Isaksbussen». Stavangerbiskopens skip hører vi også om. Bussene var den tids lastedragere. Skipene kunne laste opptil 30 lester, eller 60 tonn i Nordsjøfart.

«Utsteinbussen» tilhørte nok klosteret på Utstein. «Avaldsnesbussen» kongsgården på Avaldsnes og «Isaksbussen» baronen Gaute på Talgje i Ryfylke. Biskopens skip hører vi som sagt også om. Stormenn fra byen og distriktet drev skipsfart. Likeledes finnes det indisier i retning av at det ble drevet englandshandel av kjøpmenn fra Rugfolk – muligens en forvanskning for Ryfylke – i denne perioden. Dessuten kan det med ganske stor sikkerhet sies at stavangerkjøpmannen Aslak i Skagen drev handel på England i perioden etter 1300. Vi får et glimt av en handel som ble drevet fra Stavanger og Stavangerområdet med distriktets egne skip. I denne handelen synes byens og distriktets stormenn og kjøpmenn å ha vært likestilte deltakere.

Men om vi tar i betraktning det vi vet om mannskapet ombord i rogalandsskipene er det et slående trekk at de fleste synes å ha tilknytning til Bergen, og at mye av lasten skipene hadde ombord ganske sikkert kom fra andre steder enn Jæren og Ryfylke. Fiskeprodukter – tørrfisk og tran sammen med trelast – var de viktigste varene som ble ført ut av landet på rogalandsskipene. Langt etter disse vareslag i omfang kom skinn av småfe, storfehuder og vadmél.

Tørrfisken ble nok først og fremst hentet fra tørrfiskstapelen i Bergen. Det samme gjelder tranen. Heller ikke landskyldvarene – kjøtt, huder og vadmél – behøver å stamme fra Rogaland. Dette var varer typiske for hele Vestlandet.

De indisier vi har på at bergenske skippere og kjøpmenn – ofte med utenlandsk opprinnelse – hadde ansvaret for drift av rogalandsskip og betalte toll for brorparten av lasten, kan tyde på at varer fra Rogaland utgjorde et beskjedent innslag ombord, og at hovedtyngden av lasten ble tatt ombord i Bergen.

Det synes altså som om Rogaland på begynnelsen av 1300-tallet hadde en flåte av havgående skip i utenriksfart. Eierne var i overveiende grad stormenn i byen og distriktet. Her synes også å ha vært et innslag av lokale kjøpmenn som drev utenrikshandel.

Den østengelske byen Yarmouths segl fra ca. 1300 viser et engelsk handelsskip.

Denne skipstypen hadde med sin buede for- og akterstevn og med sitt sideror, mange fellestrekk med samtidige skandinaviske skipstyper.

National Maritime Museum,
Greenwich, London.



The town seal of Yarmouth ca. 1300. The trading ship shown on this picture is a type which had many common traits with contemporary Scandinavian ships, a curved bow and stern with the rudder at the side.

Men distriktets skip i utenriksfart ble ikke drevet med utelukkende eller overveiende egne folk og varer ombord. Skipene synes å ha vært bortleid til skippere og kjøpmenn med tilknytning til Bergen.

Stavanger og Rogaland hadde altså skip som gikk i utenriksfart omkring år 1300. Kildene synes å tyde på at bergensere stod for driften. Fra Stavanger og Rogaland kan det neppe ha vært drevet selvstendig utenrikshandel i større grad rundt år 1300, i alle fall ikke på England.

Likevel ga rogalandsskipenes fart muligheter for et nødvendig varebytte med England. Rogaland og Stavanger fikk sine tilførsler av korn, malt, engelske ulltøyer og honning i bytte mot fiske- og landbruksprodukter.

Ved siden av Englandsfarten kan det også ha vært en forbindelse mellom Stavanger, de kontinentale kyster og Østersjøen på 1300-tallet. Dette kan tenkes å ha vært en direkte forbindelse. Like meget kan det tenkes å ha vært en mer tilfeldig forbindelse. Kjøpmenn på vei til og fra Bergen kan ha søkt havn og handel mer periodisk i Stavanger og Stavangerdistriktet. Stavangerskip kan ha drevet i en slik fart under samme organisasjonsmessige forhold som Englandsfarten. Handelen kan neppe ha hatt stor omfang. Vi vet ikke noe om at lokale stormenn og kjøpmenn drev en selvstendig handel på de kontinentale kyster og Østersjøen og at den således har kunnet gi grunnlag for lokalt drevet skipsfart.

Den lokale selvstendige skipsfarten vi øyner den største mulighet for på 1300-tallet er en flåte av kystfartøyer til bruk for innenlands fraktfart.



Enkelte kilder tyder på at det var handelsforbindelser mellom Stavanger og Østersjøen i Middelalderen. I Østersjøens hansabyer var koggen en dominerende skipstype. På Stralsunds bysegl fra 1329 er en kogge avbildet. Denne skipstypen var trolig velkjent i Stavanger og på Rogalandskysten. Herbert Ewe: *Schiffe auf Siegeln*, Berlin 1972, s. 198.

Some sources indicate that trade was carried out between Stavanger and Baltic ports during the Middle Ages. The cog was the dominant merchant ship in the Hansa towns. A cog is pictured on the 1329 town seal of Stralsund. The cogs were probably well known ships in Stavanger and its hinterland.

Fra 1400-tallet av er det imidlertid hevdet at handelen mellom Stavanger og Østersjøbyene tok seg opp «--- at der har været en livlig skibsfart og handel mellom Østersjøbyene og Stavanger, ---». Denne handelen skal ha vært delvis formidlet av tyske handelsmenn som tok borgerskap i distriktet. Den enkeltperson som stod for de største vareforsendelsene mellom Stavanger og Stettin skulle være Stavangerbiskopen. Han var nå som tidligere den største «handelsmann» i distriktet.

Tiden omkring 1400 kan ha vært en periode «---- fuld av muligheter og utvikling for byen». Stavanger fikk sine privilegier i 1425 og nøt godt av de fortsatte kongelige bestrebelse med tradisjoner tilbake til tiårene omkring 1300, på å hjelpe og sikre aktivhandel og byliv. Privilegiene fra 1425 og de tegn som finnes på større handel i byen, kan ha bidratt til å gjøre Stavanger til det reelle handelssentrum for Rogaland. Stavanger kan ha blitt styrket som økonomisk sentrum. Både hanseater og hollendere har muligens besøkt byen og handlet. Skip kan ha seilt til og fra i en direkte handel mellom Stavanger og utlandet. Opplysningene om en eventuell lokal medvirkning i en slik handel og skipsfart på utlandet er som for utlendingenes del, ytterst mangelfulle.

Det er tross muligheter for direkte handelsforbindelser mellom Stavanger og utlandet, grunn til å tro at forbindelsen med Bergen har vært den viktigste på 1400-tallet og tidlig på 1500-tallet.

Samtidig må det sterkt understrekes at distriktene rundt Stavanger som

det norske samfunn forøvrig, var inne i en alvorlig økonomisk og befolkningsmessig krise fra midten av 1300-tallet. Dette fikk også følger for Stavanger. Kirkens inntekter gikk kraftig ned i senmiddelalderen. Tross i dette var det overskudd av varer for salg og et behov for tilførsel av varer utenfra. Den nødvendige omsetning fant sitt naturlige løp om Bergen. Her var det lett å få byttet distriktets produkter mot de varer som trengtes fra inn- og utland.

De kirkelige inntekter ble ført til Stavanger. De kongelige inntekter fra Rogaland ble dels ført til Stavanger, dels ble de ført direkte fra Rogalandsbygdene til Bergen. Kirke og kongemakt – biskop, sysselmann og senere fut – stod selv for transporten av varene til Bergen.

Det offentlige maktapparat stod likevel ikke bak all omsetning og skipsfart med utgangspunkt i Stavanger. Vi kjenner i det minste en borger – muligens kan det ha vært noen flere – som drev handel med tradisjonelle varer: salg av landbruksprodukter som smør, kjøtt, huder og fisk. De kjøpte klede, lerret, hamp, salt, metaller og kornvarer. Også i denne sammenheng var det slik at det meste av selve varebyttet sannsynligvis foregikk i Bergen.

Som en oppsummering kan sies at Stavangers og distriktets handel og skipsfart før reformasjonen først og fremst hadde sitt grunnlag i de økonomiske aktiviteter det kirkelige og kongelige maktapparat utløste.

Handel og skipsfart er ikke kartlagt. Vi har bare enkelte glimt å holde oss til.

Arkeologiske funnmateriale vitner om kontakter med kontinentet og England i perioden før 1300. Også andre spredte opplysninger forteller om denne kontakten. Det er hevdet at Stavanger og Rogaland i perioden før 1300 selv stod for en aktiv handel og direkte kontakt med utlandet.

Etter ca. 1300 synes denne kontakten å ha blitt besørget av bergensere. Stavanger brakte sine varer til utlandet og hentet importvarer til byen med Bergen og bergensere som mellommenn. Bergensere overtok også ansvaret for Stavanger og distriktets lastedragere i Nordsjøfart.

Fra ca. 1400 er det mulig at direkte handel mellom Stavanger og utlandet tok seg opp på nytt. Men om dette ga grunnlag for ny utenriksfart for byens skip drevet av bymenn fra Stavanger, er ikke mulig å si.

I hele perioden 1300–1536 var trolig handelskontakten med Bergen den viktigste for Stavanger.

Biskopen og Domkapitlet i Stavanger hadde før Reformasjonen sitt øko-

nomiske fundament i inntekter fra eget jordegods og fra de forskjellige kirkelige avgifter. En vesentlig del av disse avgiftene ble innbetalt i form av varer. Det kunne være mjøl, malt, smør, fisk, kjøtt av storfe, småfe og vilt.

Disse varene dannet som vi tidligere har sett, en grunnpillare for den handel og det varebytte som hadde utgangspunkt i Stavanger. Biskopen og Domkapitlet spilte i økonomisk forstand en hovedrolle for Stavanger.

Reformasjonen medførte at kirkens dominerende stilling ble vesentlig svekket. Kirkelige avgifter og eiendommer ble konfiskert av kronen. Stavangerbispens handelsvirksomhet minket. Byen gjennomlevde noen vanskelige år. Fra perioden 1536–ca. 1555 kjenner vi ennå lite til byens næringsliv utover at aktiviteten må ha vært på et lavmål.

Fra midten av 1550-tallet begynte imidlertid næringslivet å ta seg opp igjen. Dette hadde flere grunner. Kirken styrket stillingen. En del av det konfiskerte kirkegodset kom på nytt under geistlig kontroll. Inntektene og dermed tilførselen av varer til Stavanger økte. Borgerne fikk nå i økende grad anledning til oppkjøp av kirkelige avgiftsvarer og videresalg.

Reformasjonen medførte nok en ytterligere minking av kirkens inntekter. Kronens inntekter derimot, økte betydelig på landsbasis. Det er grunn til å anta at det også var tilfellet for Ryfylke, Jæren og Dalane, uten at dette kan belegges med tall.

Dessuten skjedde det viktige endringer i den måten kronens inntekter ble innkrevd på. Vi har tidligere sett at skattevarene fra distriktene rundt Stavanger delvis ble brakt inn til byen, delvis ble de fraktet direkte fra rogalandsbysgdene til Bergen. Kongelige tjenestemenn stod selv for fraktingen.

Fra midt på 1550-tallet ble dette systemet forandret. Stavangerborgerne fikk i oppgave å frakte kronens økende inntekter til Bergen. Enda viktigere

Stavanger hadde handelsforbindelser med Øst-England og trolig med Østersjøen i
middelalderen. Forbindelsen med Bergen var likevel den viktigste.
Kartutsnittet viser den viktige leden mellom Stavanger og Bergen.
Joannes Janssonius, Amsterdam 1641?

Stavanger traded with Eastern-England and probably also, though to a lesser extent,
into the Baltic.

The connection with Bergen was, however, what loomed large in the economic life
of Stavanger.

This map shows the fairway between Stavanger and Bergen.

M A R E



GERMANICVM



Vulgo

De Vlacoord See.



var det at borgerne etter hvert ble overlatt organiseringen av skatteinnkrevningen. Derved åpnet nye fortjenestemuligheter seg.

Viktigst var det at Stavanger fra 1568 ble eget len og sentrum for de to fogderiene Ryfylke i nord, Jæren og Dalane i sør. Stavanger ble styrket som administrativt sentrum. Alle de kongelige skattevarene skulle føres om byen. For stavangerborgerne som var engasjert både i oppkreving og frakting av skattevarene må dette ha medført ytterligere økt aktivitet.

Det var ikke den eneste «nye» aktivitet. Kontoret – hanseatene – i Bergen tok seg av importen av hanseatisk øl til Vestlandet og Nord-Norge. Stavangere ble trukket inn i distribusjonen av ølet ut fra Bergen.

Denne økte aktiviteten i kronens og hanseatenes tjeneste ga enda nye handelsmuligheter. Skatteoppkrevingen medførte for borgerne en bredere kontakt med bøndene i Dalane, på Jæren og i Ryfylke. Mulighetene for å drive egen handel ved oppkjøp og videresalg av varer økte.

Dessuten søkte silda inn til Rogalandskysten. Dette skjedde fra ca. 1550 og noen tiår framover, muligens så langt som fram til etter 1600. Fisket ga borgerne nye næringsmuligheter.

Ned gjennom tidene har silda gang på gang gitt en mektig stimulans til Stavanger. Slik var det også i siste halvpart av 1500-tallet. Det er grunn til å tro at særlig sild og også annen fisk ble omsatt i større mengder. Den silda som ble fisket nær Stavanger, fant nok i hovedsak veien til Bergen via Stavanger, og ble ført på stavangerborgernes skuter. Bare mindre deler ble omsatt i Stavanger.

Kontakten med Bergen var det viktigste handelsgrunnlag for Stavanger i perioden fra reformasjonen i 1537–ca. 1570. Stavangerborgerne ble i sterkere grad enn før trukket inn i denne handelen både ved frakting av et stigende volum av kongelige skattevarer, ved at borgerne utnyttet mulighetene for en egen bondehandel, ved oppkjøp av kirkelige inntekter, ved deltagelse i fiske- særlig sildefiske – og ved frakting av øl for hanseatene. Stavanger hadde handelsforbindelser både med hanseatene på Bryggen og med borgere på Strandsiden.

Samtidig som stavangerne levde i den gamle avhengighet av det offentlige – kongelige og kirkelige – maktapparat som i denne perioden ga økonomiske ekspansjonsmuligheter, kom de også til å drive en selvstendig handel. Dette er et nytt trekk som vi må merke oss. Den økte handelen på Bergen må også nødvendigvis ha ført med seg økt skipsfart. Flåtens omfang kjenner vi likevel

ingen detaljer om. Men det må likevel regnes som trolig at det særlig var borgernes egen flåte som ekspanderte i denne perioden.

Denne økte kontakt med Bergen var av vesentlig verdi. Stavangers framvoksende selvstendige borgerskap fant gjennom Bergen avsetning for varer fra Rogaland og innkjøpsmuligheter for de varer som trengtes i heimbyen og distriktet. Forbindelsen med Bergen brakte også Stavanger i indirekte kontakt med et ekspanderende europeisk marked.

Vi kan også merke oss at forbindelsen med Bergen og særlig med hanseatene på Bryggen ikke ser ut til å ha brakt stavangerborgerne inn i et økonomisk avhengighetsforhold til sine handelspartnere. Dette ga særlige muligheter for kapitalakkumulasjon. Bergenshandelen var nok den dominerende og Bergensleden den viktigste for stavangerflåten også i perioden 1537–1570.

Vi kan sette utviklingen fram mot 1570 inn i en større sammenheng. Vi har tidligere sett at handelen i Rogaland ble drevet av såvel Stavangers som distriktets stormenn og handelsmenn. De var likestilte. Handelen var fri. Stavanger var likevel særlig heldig stillet i denne lokale sammenheng. Grunnet byens stilling som administrasjonssete ble den også oppbørselssentrum. Det meste av skattevarene fra distriktet ble ført til byen. En del – det gjaldt kongelige inntekter – gikk likevel fra distriktene rundt Stavanger direkte til Bergen.

Fra perioden rundt år 1300 kom kongemakten til å føre en bevisst by- og handelsvennlig politikk. Denne skulle hjelpe opp en heimlig aktivhandel og byliv. Stavanger nøt også godt av denne politikken. Byen fikk sitt privilegium av 1425 som ga byen handelsmonopol over nærmeste oppland og sammen med andre unevnte steder over hele bispedømmet.

Stavanger ble tatt under kronens beskyttelse. Det kan ha gitt som resultat at byen rundt år 1400 hadde blitt et handelssentrum for Rogaland. Men samtidig måtte byen tåle en vesentlig nedgang i sine kirkelige inntekter, noe som kan ha vært en medvirkende årsak til at den kapitalkrevende utenriksfarten direkte fra byen og distriktet etter hvert skrumpet inn og muligens opphørte helt.

Bergen ble også og i langt større grad enn Stavanger tatt under kronens beskyttelse. Byen ble stapelplass for den viktige tørrfiskhandelen. Eksporten til utlandet fra områdene nord for Bergen og de gamle skattlandene i vest

skulle gå fra Bergen. I Bergen slo den europeiske handelstormakt, den tyske Hansa seg ned. Med sin kapitalmakt greidde hanseatene å dominere mye av handelen i kystområdene vest og nord i Norge. Hanseatene ble så sterke at de kunne forby andre utlendingers seilas på Stavanger, Trondheim og andre steder. Denne dominans skulle vare ved like til ut på 1500-tallet, selv om den aldri helt maktet å holde konkurrenter borte.

Kongemaktens særlige beskyttelse av Bergen og hanseatenes styrke forklarer det prinsipielle og fundamentale skille mellom Bergen og Stavanger i den perioden vi har omtalt. Det forklarer hvorfor Stavanger i det vesentlige



Bergen var etter norske forhold en storby og et fjernhandelssentrum. Bildet er fra siste halvdel av 1500-årene.

Stavanger levde lenge i skyggen av sin større og mektigere nabo i nord.

En av mange varianter av bergensbildet fra 1570–1590. Anvendt i Werdenhagen, «de rebus publicis hanseaticis». 1641.

Bergen was seen from a Norwegian point of view, a big town and a centre of long distance trade. This picture dates from the latter half of the 16th century. Stavanger long was overshadowed by its greater and more important neighbour further north on the coast.

ble et lokalhandelssentrum, mens Bergen ble et fjernhandelssentrum, Norges største handelsby.

Nå maktet nok aldri som alt sagt, hanseatene å sette en stopper for andre utlendingers handel på kysten. Etter hvert førte dette til et frontalangrep mot hanseatenes maktposisjon. Det skjedde gjennomgripende endringer i det europeiske handelssystemet. Hanseatene ble trengt tilbake. Andre tyske byer, hollendere, skotter, dansker og andre søkte de norske kyster for å kjøpe og selge varer. Til Stavanger kom det i 1551 bremere som leide seg hus og slo seg ned i den tydelige hensikt å danne en fast bremersk handels-stasjon i byen. Fosøket mislyktes. Det er grunn til å tro at den direkte kontakten med utlandet fortsatt var svak etter bremerperioden. Det er også umulig å si om stavangerskip deltok direkte i utenlandshandelen i Ryfylke som antakelig fikk betydelig omfang fra midten av 1500-tallet.

Bremnernes etableringsforsøk hadde likevel gitt byen en kontakt med et europeisk marked i ekspansjon, et europeisk marked som kunne ta imot varer Stavanger hadde å selge. Stavanger ble nok også kjent som en mulighetenes by ute i Europa.

Perioden 1570–1600 var en ekspansjonsperiode for Stavanger. Som alt nevnt ble Stavanger len opprettet i 1568. Stavanger ble lenets hovedstad og administrasjonssentrum for de to fogderiene Ryfylke, Jæren og Dalane. Oppebørselen skulle nå organiseres fra byen og skattevarene føres dit. Dette bød nok på problem. Kongen måtte innprente og understreke den nye ordning i 1571. Alle skattevarer skulle uten unntak føres til byen. Ryfylkebøndene var i særlig grad lite villige til å oppgi sin gamle forbindelse med Bergen.

Stavanger nøt likevel problemer til tross, godt av sin nye posisjon som administrativt sentrum for det nyopprettede Stavanger len. Tilførslene av landbruksprodukter til byen økte. Lensherrens gård blir omtalt som et betydelig handelshus.

Det er alt nevnt at borgerne før og i forbindelse med den administrative omleggingen ble trukket direkte inn i arbeidet med oppkrevingen av skattevarene. Dette sammen med annen direkte kontakt med lenets bønder styrket Stavangerborgerne økonomisk. Dessuten var sildefisket rikt.

Omfanget av handelen i perioden fram til år 1600 kjenner vi imidlertid ikke til. Det er likevel grunn til å tro at forbindelsen med Bergen ble

oppretholdt i denne perioden. Bergen var Norges viktigste handelsby. Bergensleden var nok ennå en viktig ferdselsåre for stavangerskip. Det må likevel understrekes at denne forbindelsen trolig ikke lenger var så viktig som før, at den enkelte handelsmanns og byens avhengighetsforhold til Bergen ble mindre.

Økt tilførsel av varer som mel, øl og malt fra andre steder enn Bergen må også ha løsnet på båndene mellom Stavanger og hanseatene på Bryggen. Var her så noen direkte handel med utlandet? På nytt er det vanskelig å gi et dekkende bilde. Hverken varemengder eller skipsfart lar seg måle. Handelsområdet er det også vanskelig å gi et dekkende bilde av.

Det er allikevel klart at utlendinger drev sjøfart og handel på Stavanger. I 1579 ble det satt forbud mot blant annet utlendingers handel. Dette tolkes som at fremmede handelsmenn ikke var noe særsyn i byen og distriktet.

Fra 1590 kjenner vi til at en Gert Speckmand fikk løyve til å drive handel i Stavanger i det omfang han ville med fisk, smør, tømmer og andre varer. Det kan tenkes at Gert Speckmand var tysker, altså en utlending.

Hva så med stavangernes egen handel? Kan vi si noe om den? Ja, endelig. Før første gang siden tidlig på 1300-tallet lar den seg til en viss grad måle for visse områder. Kilden er Øresundtollregnskapene som gir opplysninger om handelen i Østersjøområdet. Disse regnskapene har nok sine svakheter. De oppgir ikke skipsstørrelse, eller vareslag. Heller ikke kan vi være sikre på at alle stavangerskip som gikk inn i Østersjøen er med. Noen gikk nok også gjennom Storebelt.

I perioden 1569–1594 passerte fra 0-2 stavangerskip inn og ut gjennom Øresund. I perioden 1596–1601 skjedde det en betydelig økning. Disse årene var 5-7 skip det normale, med et unntak for 1598 da bare ett skip gikk inn i Østersjøen og i 1597–1598 da bare ett skip passerte ut hvert av årene.

Disse tallene er interessante. Byen hadde en utenriksfart. Om vi setter tallene inn i en videre sammenheng blir de enda mer opplysende. Det sies «at i årene 1596, 1599, 1600 og 1601 er det bare Bergen blant de norske byene som sender flere skip enn Stavanger gjennom Sundet, mens Marstrand er på omtrent samme nivå som Stavanger. Dette forholdet holder seg noenlunde konstant helt til slutten av 1620-årene. Et annet markant trekk er at det gjennomgående seiler atskillig færre utenlandske skip fra Stavanger inn i Østersjøen enn fra de andre norske byene, iallfall Bergen, Oslo, Trondheim og Tønsberg.

Fra slutten av 1500-tallet økte Stavangers handel med Østersjøen. Ved Kronborg hvor skip passerte Øresund på veg til og fra Østersjøområdet, ble «Øresundtollen» oppkrevd.

Bernt Lorentzen: Den berømmelige handelsstad Bergen gjennom tidene. 1660–1814, s. 16.

From the latter decades of the 16th century the Stavanger trade into the Baltic greatly increased. At Elsinore the Sound-toll was collected.



Vi kan altså konstatere at Stavangers borgere, etter noen spredte forsøk fra 1569 og utover -70 og -80-årene, fra og med 1596 årvisst sendte 5-7 skip gjennom Øresund, noe senere opp til 9. Mulighetene for at flere seilte inn i Østersjøen gjennom Storebelt, er også til stede.» Videre hevdes det «at farten mellom Stavanger (eventuelt Ryfylke) og utlandet i siste halvpart av det 16. århundre i like stor grad kan ha gått over Nordsjøen til britiske og andre vesteuropeiske havner som til havner i Østersjøen. Men forholdet mellom vest og øst i Stavangers handelsforbindelser lar seg for denne perioden dessverre ikke nærmere bestemme». Vi kjenner imidlertid en stavangerskute som gikk i fart på England i 1600.

Før 1600 kjenner vi ikke noe til størrelsen på skipene. Det er rimelig at dette var små skip, jakter, pinker og kreierter på 10-15 lester. Fra ca. 1600 finnes det også opplysninger om større skip i Stavanger. I 1599 ble det bygget et 30- lesters skip på Lista for et partsrederi i Stavanger. Rederne var Christen Thrane, Christen Nielsson og Eilert Brynning. Et annet 40- lesters skip var bestilt. Det kom imidlertid ikke til byen.

Det er også sannsynlig at det i 1600 fantes et annet større skip i Stavanger, en 35- lester som het «Jonas». Helt sikkert er det likevel ikke, da 35- lesteren «Jonas» kan ha vært samme skipet som 30- lesteren vi kjenner fra 1599.

Stavangersflåten økte. Skip ble bygget. Dette skjedde ikke bare i mer fjerne områder. Også i Ryfylke kan vi gå ut fra at det ble drevet skipsbygging. Det

er likeledes symptomatisk for stavangerflåtens vekst at byen fikk sitt eget verft. Det var i drift senest i 1590. Da ble et skip bygget i byen solgt til Skottland.

Også i perioden 1570– ca. 1600 er det vanskelig å måle omfanget av den vareeksporten som skjedde med skip fra Stavanger. Til Østersjøen må sild og annen fisk ha spilt hovedrollen. Trelast og landbruksprodukter var også med. Til det engelske marked vet vi at det gikk tømmer. «Jonas» av Stavanger lossset i 1600 trelast i Yarmouth i England.

Fra rundt 1570 er det mulig å få et visst mål av stavangerflåtens aktiviteter innen visse områder. Fra rundt 1600 lar det seg også gjøre å få en viss oversikt over de varer som ble ført ut av byen. Tollinntektene som bare registrerte en del av omsetningen og etter ulike regler til ulike tider gir et visst inntrykk. Det er tale om en økning fra 2463 daler til 3931 1/2 daler i perioden 1612–13 til 1619–20, en økning på 60 %, muligens litt lavere. Stavanger solgte sild, annen fisk og laks, landbruksprodukter og trelast.

En stor del av varene som ble utført fra Stavanger var typiske skattevarer. Borgerne stod i største grad for utførselen. Dette tyder som før sagt, på at lensherren må ha omsatt brorparten av sine varer til borgerne som så stod for videresalget innen- og utenlands.

Sild var en hovedvare. Sildehandelen ser ut til å ha spilt en betydelig rolle både som byttmiddel for landbruksprodukter særlig fra Jæren, og som eksportvare til Østersjøen. Borgerne fisket selv.

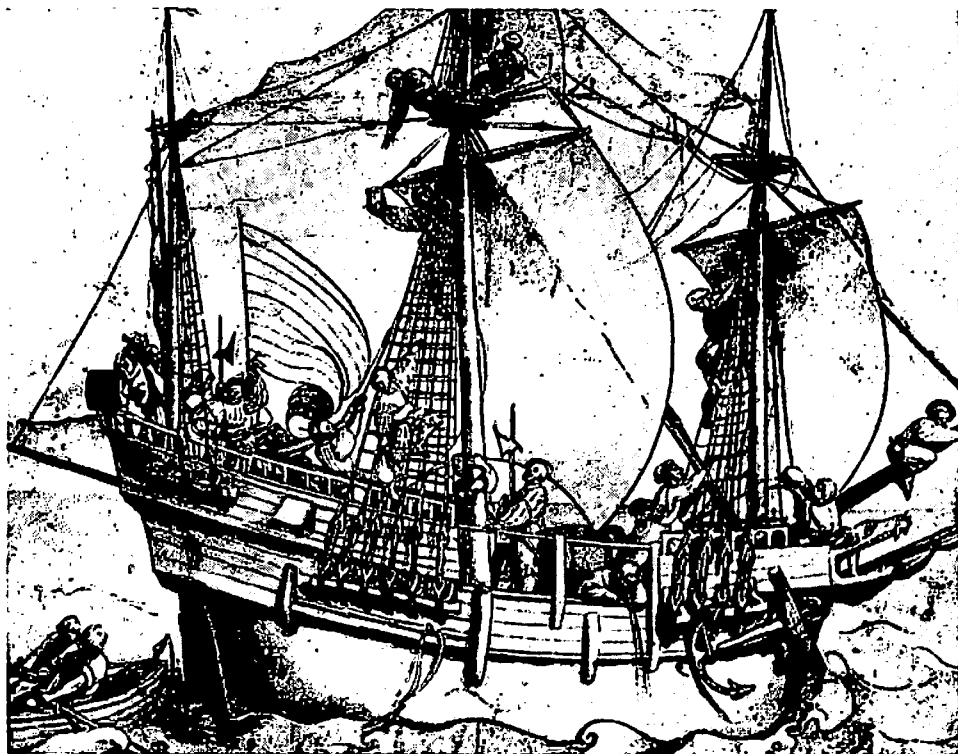
Også saltfiskeeksporten betydde mye for borgernes økonomiske velvære. Laksen var en annen salgsartikkel. Det var imidlertid noe varierende tendens i handelen med denne varen. Hovedtendensen var likevel at det etter vekslende eksport fram mot 1614–15 synes å ha vært økt handel fram mot 1620.

Laksen ble i motsetning til andre varer nok for det meste solgt direkte til bremerne som var hovedavtakerne, av lensherren eller kirkelige institusjoner. Noe salg skjedde likevel gjennom borgerne. Det finnes også eksempler på at borgerne leide lakseelver av konge eller kirke og drev laksefiske og omsetning helt selvstendig.

Borgerne hadde ikke samme kontroll over laksehandelen som annen handel. De nøt likevel også på dette feltet godt av byens stilling som kongelig og kirkelig administrasjonssete. Lakseeksporten var likevel det fiskeprodukt som betydde minst for byens økonomi.

Landbruksproduktene var den nest viktigste inntektskilden for byen etter silda. Huder og skinn talte i denne sammenheng mest. Ellers var det eksport av kjøtt, talg, litt tran og hester. Landbruksprodukteksporten økte en god del i perioden 1600–1620, og dette var verdifulle varer, opptil fire ganger mer verd enn tilsvarende sildevolum. Det meste av denne eksporten gikk på stavangerskip og skip heimehørende i Danmark.

Også mye av landbruksproduktene var kirkelige og statlige naturalieinntekter som borgerne overtok. Ellers handlet borgerne som før direkte med bøndene. Bondehandelen var en kombinasjon av direkte oppkjøp og overtakelse av kronens og kirkens naturalieinntekter.



Handelsskip fra 1500-årene, en såkalt «Small Slup» på ca. 40 fot.
Etter tegning av Hans Holbein d.y. ca. 1532.

A 16th. Century merchant ship.

Trelast betød likeledes mye for byen økonomisk. Rett nok gikk mye av trelasteksporten direkte fra Ryfylke på utenlandske skip. Men fram mot 1630 økte eksporten fra Stavanger. En stadig større del av trelasteksporten blir det hevdet, kom til å gå om Stavanger eller i Stavangers regi.

I 1602–1603 gikk den eneste utførselen av tømmer fra Stavanger på et frisisk skip som var befraktet av Jon Østensen. I mange år lå utførselen fra Stavanger på 2–400 dlr. Trelasten som gikk med stavangerskuter gjennom Øresund til Danmark, var ikke tollbelastet. Store mengder kan det likevel ikke ha dreiet seg om. Eksporttallene kan derfor ha vært noe, om enn ikke mye, høyere enn 2–400 daler årlig.

Ryfylkes trelasteksport stod i en verdi av 4000 riksdaler i normalår. I gode år var den oppe i over 7000 riksdaler.

Stavangers andel av trelasteksporten fra Sør-Vestlandet økte fram mot 1629. Da lå den på 800–1000 daler årlig. Dette betød at Stavangers andel av trelastutførselen i forhold til Ryfylke økte fra rundt 10 % til 20–25 %, og at Stavanger var den største tømmerhavn i distriktet.

Stavanger var i fortsatt framgang. Dette er viktig. Viktigst for oss er likevel hvilken rolle Stavangers skipsfart spilte i denne sammenheng.

Ovenfor er det antydnet at stavangerskip deltok med vekslende intensitet i fraktingen av de ulike produkt. Et hovedpoeng er at stavangerflåten stod for en vesentlig del av vareutskipingen fra heimbyen. Vi har opplysninger fra årene 1612–1613 og 1619–1620. Det førstnevnte år gikk 36 % av utførselen på stavangernes egne skip. Eksportverdien var 2901 daler. For 1619–20 anslås Stavangers andel av vareutskipingen til ca. 40 %, kan hende noe høyere. Eksportverdien hadde steget til 4433 daler, en økning på nær 53 %.

I tillegg til det som er nevnt ovenfor kom farten på norskekysten. En stor av handelen – inntil halvparten – med Bergen gikk på stavangerskuter.

Nå betød likevel bergenshandelen mindre relativt sett. Danmark og Østersjøhavner kom til å bli de viktigste målene for Stavangerskutene. København og Rostock var hyppige og typiske reisemål. Noen skuter gikk også til Skottland, England og de tyske nordsjøbyene.

Annen utvikling skjedde også. I perioden 1605–1620 gikk det gjennomsnittlige tallet av stavangerskuter i Øresundsfart ned. Lastemengden økte. Det må vi ta som et tegn på økende gjennomsnittsstørrelse for skutene. Det er også mulig at det var særlig innen trelasteksporten større skuter ble satt inn. I alle fall kjenner vi de største skutene fra denne farten.

I 1605–1606 var det tre stavangere som eksporterte trelast på eget skip. Ett av skipene var på 35 lester, de to andre på 22 lester hver. I 1629 var det flere store skip fra Stavanger som gikk i trelastfart. Det var en 60-lester, en 45 lester, en 25 lester og dessuten to skip på 16 og 12 lester hver. Dessuten ble det i tillegg leiet flere skip. Dette viser at trelastnæringen ikke bare betød mye for byens økonomi totalt sett. Den ga seg særlige utslag for stavangerflåten som ble sikret beskjeftigelse med større lastedragere på et viktig marked. Stavangerskutene spilte en framstående rolle som lastebærere for byens salgsprodukter. Skipene seilte innenlands som før, og de seilte i større og større grad utenlands: på Danmark, Østersjøen, de tyske nordsjøbyer, England og Skottland.

Ved siden av stavangerne spilte danske skuter en viktig rolle for byens eksport.

Vi skal heller ikke glemme utlendingene. Disse dominerte ikke helhetsbildet. Men for eksporten av enkelte vareslag spilte de en stor rolle. Hollendere, skotter og engelskmenn hentet trelast. Bremerne spilte en hovedrolle i eksporten av laks fra Stavanger.

Her var også import til Stavanger. Og som eksporten viste importen stigning de første tiårene etter 1600. Det vareslag det finnes best importoversikt over i denne perioden er øl. Ellers finnes det opplysninger for enkelte år som viser at det ved siden av øl ble importert brød, mel, malt, erter, jern og hamp.

For de viktigste konsumvarene skjedde, så langt en kan stole på tollregnskapene, en fordobling av importen i perioden 1612/13 – 1619/20. Også dette må sees som en indikasjon på veksten i Stavanger i perioden.

Dette gir en bakgrunn for vårt viktigste spørsmål: Hvem fraktet varene til byen og hvor kom de fra? Både stavangerskip og utlendinger var med i importen. Men forholdet mellom stavangerskip og andre kan vi i denne sammenheng ikke si noe om. Det meste av massevarene kom fra Rostock og Stralsund. Fra Danmark kom malt og noe øl, fra Lübeck øl, malt, rug, brød og hamp. Ellers kom det varer fra Bremen, Holland og Skottland.

Importmønsteret er det samme som for eksporten. Danmark og Østersjøhavnene talte mest. Men det kom også varer til Stavanger fra de andre landene rundt Nordsjøen, på stavangerkjøl og på fremmed kjøl.

Perioden fra ca. 1570 og framover de første tiårene av 1600-tallet var en



I tiårene rundt 1600 hadde Stavangers næringsliv og handel en framgangsrik periode. Framgangen ble i stor grad båret fram av dyktige innflyttere fra Danmark, Tyskland og Holland. Bildet viser en stavangerkjøpmann ved skrivebordet.

Glassrute fra Nederland 1704. Historisk Museum, Universitetet i Bergen.

In the decades before 1600 Stavanger trade and shipping prospered. The progress was to great extent led by able immigrants from Denmark, Germany and Holland.

The picture shows a Stavanger businessman at work in his office.

ekspansjonsperiode for Stavanger. Vi kjenner denne tiden som perioden da et selvstendig borgerskap markerte seg for fullt i byen.

Det er et særlig trekk å merke seg ved dette borgerskapet. Vi har tidligere sett hvorledes utlendinger hadde forsøkt å finne fotfeste i byen. Episoden med

bremerne som ville danne en egen handelsstasjon rundt 1550, er kan hende den mest kjente. Disse forsøkene mislyktes.

Det er likevel hevdet at de mislykte forsøkene til tross, ble Stavanger kjent som mulighetenes by ute i Europa.

Utlendingene ga ikke opp. De kom tilbake, fra 1570-tallet i stigende antall. Nå fant de varig fotfeste i byen. Unge kjøpmenn med kapital i ryggen og utenlandske kontakter kom fra Danmark, Tyskland og Holland. De slo seg ned som borgere, de handlet og de var redere. Christen Trane var en av disse innflytterne. Han kom til Stavanger fra Jylland alt tidlig i denne ekspansjonsperioden, rundt 1570. Han ble snart byens rikeste mann og en av sin tids aller fremste handelspionerer.

Innflytterne viste også en egen evne til å knytte slektskapsforbindelser med byens rikeste slekter. I det hele viste de å sikre seg framstående posisjoner i bysamfunnet. Etter hvert kom innflytterne og deres krets til å utgjøre en egen kjerne på 10–15 personer som drev et særlig nært samarbeid.

Denne gruppen kom neppe til å ligge så høyt over andre av byens innbyggere som det rike og dominerende handelspatrisiatet vi kjenner fra senere norsk byhistorie. De kom likevel til å utgjøre en indre kjerne, en gryende sosial og økonomisk elite.

Det var denne gruppen som høstet de rikeste fruktene av den økende strøm av skattevarer som, grunnet de administrative omlegginger med opprettingen av Stavanger len fra 1568, ble ført til Stavanger og overlatt borgerskapet for videre omsetning. Det var den samme gruppen som høstet størst fordeler av at en økende mengde kirkelige inntekter ble ført til byen og som intensiverte handelen med omlandet.

Det var nok også i stor grad denne samme gruppen som stod for ekspansjonen i skipsfarten. Og det var i alle fall denne gruppen som finansierte større tonnasje gjennom partsrederier. Partsrederiet fra 1599 er alt nevnt. Også fra 1620 kjenner vi flere partsrederier. Da eide Christen Trane og Svend Hanssen skip sammen. Det fantes også to andre partsrederier. Det ene stod Anders Rosenov og Thøger Mathiessen for, det andre Sølfrén Jenssen og Willum Jonsson.

Borgernes handelsekspansjon førte trolig med seg en økning av stavangerflåten. Rundt år 1600 var her i byen 4-5 skip, kan hende noen flere på rundt 20 lester, noen få mellom 10 og 20 lester, sammen med en hel del jakter på 4–10 lester. Tilsammen hadde byen en flåte på 20–30 fartøyer.

Disse skipene gikk i Bergensleden som før. Østersjøen ble flittig besøkt. Også på England var stavangerskip i fart.

Det sentrale borgerskap stod for det vesentlige av ekspansjonen innen Stavangers handel og skipsfart. Det var denne krets som omsatte de største varemengdene, og det til den grad at det hevdes å være bemerkelsesverdig hvor stor del av handelen som lå i stavangerborgernes egne hender i denne perioden. Borgerskapet hadde overtatt kirkens og kronens gamle rolle som byens økonomiske krumtapper. Det var det samme nye borgerskapet som brakte varer ut til markedene på en økende flåte av større skip.

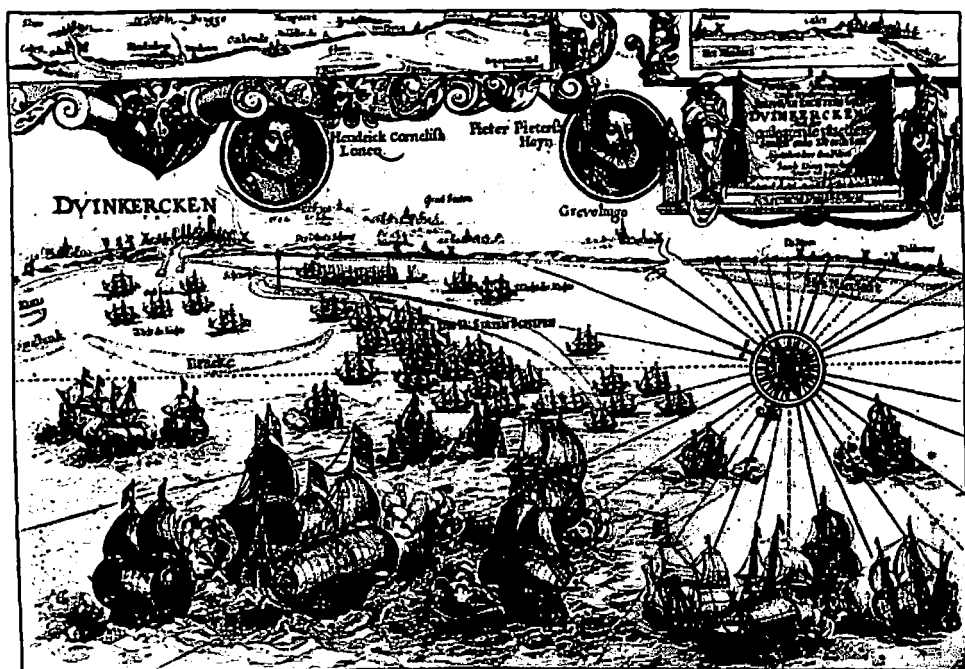
Men det var ikke disse storborgerne alene som stod for ekspansjonen. Et mellomskikt av jekteeiere stod for det meste av transporten mellom Stavanger og Bergen. Disse utgjorde en mellomgruppe i bysamfunnet.

Her fantes også en økende håndverksgruppe, et annet tegn på byens ekspansjon.

Den mer generelle bakgrunn for ekspansjonen var denne. Stavangers omland var i sterk vekst fra midten av 1500-tallet. Næringskrisen fra middelalderen var i ferd med å bli overvunnet. Stavanger ble ved opprettelsen av Stavanger len i 1568 styrket både som administrasjons- og økonomisk sentrum. Det alminnelige europeiske handelsoppsving sammen med oppløsningen av hanseatenes makt i Bergen åpnet for en stadig økende etterspørsel og handel.

Vi har sett på stavangerflåtens størrelse omkring år 1600. Om vi så går fram til ca. 1630 ser vi at i 1631–1632 var Stavangerflåten på 6 skip og skuter på 115 lester og 14 jakter på tilsammen 45 lester, 160 lester totalt. Jaktene var små, fra 2–4 lester. Men her fantes nå også større fartøyer. Svend Berentsen hadde en 56 lester, Peter Dorenfeldt en 29 lester. Byens flåte hadde like mange eller muligens noen ferre skip enn 30 år tidligere. Tonnasjemengden finnes ikke noe sikkert sammenlikningsgrunnlag for.

Året etter i 1632–33 var tonnasje-mengden redusert. Da fantes det i byen ti skip på tilsammen 45 lester og 13 jakter på 46 lester. Den samlede tonnasje-mengde var redusert til 91 lester. I året 1633–1634 var flåten ytterligere redusert selv om tonnasje-mengden holdt seg på omtrent samme nivå. Stavanger hadde da fem skip og skuter på 68 lester og 8 jakter på 24 lester, tilsammen 92 lester. Mer kjenner vi ikke til angående flåtens størrelse og omfang fra 1630-årene som var en vanskelig periode.



De gode årene rundt 1600 ble avløst av vanskeligere tider for Stavangers handel og skipsfart. Enkelte perioder kunne imidlertid være gode. Slik var det i årene 1634–1645. Da blomstret Stavangers skipsfart på Nederland, Frankrike og Østersjøen.

Dette bildet viser skip under seil utenfor Dunquerque i Frankrike.

Jacob Dirx van der Veer, 1628.

During the 17th century the Stavanger trade and shipping met with many problems and adverse conditions. Trade prospered only during a few and short periods. One fortunate period was the years 1643–45.

Then Stavanger ships traded prosperously on Holland, France and into the Baltic. This picture from 1628 shows ships under sail off the western coast of France.

I Hannibalseidens tid – 1643–1645, da det var krig mellom Norge og Sverige, ble det skapt ny aktivitet i byen, også for sjøfarten. Byens fraktfart øket. Stavangerskip gikk på norskekysten fra Nordmøre til Oslofjorden. Vi finner dem i trekantfart Nederland-Stavanger-Calais og ellers i nederlandske, franske og Østersjøhavner. Stavangere befraktet utenlandske skip og seilte som skippere på utenlandske skip.

Krigstiden ga i det hele gode vilkår for Stavangers skipsfart. Flåtens

størrelse kjenner vi imidlertid ikke til. Det skulle likevel på bakgrunn av den større aktivitet, ikke være urimelig å anta at stavangerflåten også tonnasjemessig må ha hatt et oppsving under og i årene etter Hannibalseiden.

Ny kunnskap om størrelsen på byens flåte får vi ikke før mot slutten av 1660-tallet. I 1669 hadde byens tre skip på tilsammen 36 lester. I 1671 var flåten enda bare tre skip. Men leestetallet hadde gått ned til 31 lester. I 1673 var byens flåte redusert til to skip. Lestetallet hadde imidlertid gått opp til 87 lester. I tillegg til skipene fantes det en del åpne jekter. I 1675 hadde byen 26 slike på i alt 100 lester.

Stavangerflåtens størrelse i perioden var altså ca. 130–190 lester. De tall som er gitt ovenom, gir imidlertid ikke noe fullgodt bilde av Stavangers skipsfartsinteresser. Vi vet at stavangerborgerne alt i 1665 eide part i et stort skip på 50 lester sammen med noen Helsingørmenn. Dette skipet var ikke registrert i Stavangers skipslister. «Krømmeren» som skipet het, kom til byen først i 1672, trolig om våren. Stavangerflåten var liten og den var redusert siden begynnelsen av 1600-tallet. Dessuten ser det ut for at fartsområdet ble innskrenket i forhold til det som var vanlig i tiårene på begynnelsen av 1600-tallet. De fleste skipene og jaktene gikk nå i fart på Stavanger, Bergenhus len og Østlandet. Norsk kystfart ga næringsgrunnlaget for Stavangerflåten i denne perioden. Det er betegnende for situasjonen at da «Krømmeren» kom til Stavanger ble skipet satt inn i kystfart på Trondheim.

Selv kystfarten ble drevet under store vanskeligheter. «Krømmeren» ble kapret alt i 1672, samme sommeren den kom til byen. Landet var på nytt inne i krig. Denne krigsperioden skulle ikke komme til å by på fordeler for Stavangers fraktfart slik som tilfellet hadde vært under Hannibalseiden.

Bakgrunnen var at europeisk stormaktskrig hadde brutt ut fra 1665. Hovedaktørene var Holland, England og Frankrike. Den dansk-norske kongen ønsket vennskap med England. Han ga løyve til at den engelske marine kunne gå inn til Bergen havn for å ta noen rikt lastede hollandske ostindiafarere som lå oppankret der. Byttet skulle deles. Beskjeden om den hemmelige avtale som var inngått om dette, nådde ikke fram til Bergen i tide. Da den engelske flåten stod inn på Bergen havn ble den møtt av ild fra Bergenhus. Engelskmennene måtte trekke seg tilbake ille skadet. Danmark-Norge ble trukket med i krigen på nederlandsk side, mot sin vilje og med sterkt svekket tillit også hos sine allierte. Nederlenderne hadde nok fått kunnskap om den hemmelige avtale de to konger imellom.

676
 ATACCO FATTO DALLI VASCELLI INGLESI A QUELLI DEGLI
 OLANDESI NEL PORTO DI BERGE IN NORVEGIA IL DI 12
 DI AGOSTO 1665



Slaget på Bergens våg i 1665 førte grunnet misforståelser Danmark-Norge inn i krig på nederlandsk side mot England. Sjøfarten ble vanskeliggjort og utrygg. Stavangerflåten opplevde noen særdeles vanskelige år i perioden rundt 1670. Axel Coldevin: Vårt folks historie, bind V, Enevoldstiden, Oslo 1963, s. 57.

The battle in the Bergen harbour in 1665 led due to misunderstandings, Denmark-Norway into war against England on the Dutch side. Shipping was hampered. The Stavanger fleet experienced a very difficult period in the years around 1670.

I hele krigsperioden krysset engelske orlogsskip i farvannet utenfor Vestlandet og gjorde sjøfarten utrygg. Også Stavanger kom direkte i ildlinjen. En sensommernatt i 1672 gikk et engelsk skip inn på Vågen i Stavanger og kapret et fartøy. Vi har også sett at «Kræmmeren» ble kapret samme året.

De utrygge forhold holdt fram utetter 1670-årene. Et partsrederi bestående

av nederlandske og stavangerborgere eide galioten «Juncker von Stavanger» på 36 lester. Den gikk i fraktfart mellom Nederland og Stavanger. Dette skipet ble kapret i 1677. I disse årene var sjøfart en særlig risikofylt næringsgren.

På denne bakgrunn er det lett å forstå at Stavangers redere var forsiktige i sine disposisjoner. Det var nok også andre grunner til den lave aktiviteten. Disse skal vi komme inn på senere.

Aktiviteten var liten. Stattholder Gyldenløve sa tidlig på 1670-tallet at Stavangers skipsfart var minimal. Lagmannen i Stavanger fant i 1677 enda grunn til å hevde at Stavangers skipsfart var nesten fullstendig opphørt.

Det betød likevel ikke at tiltaksløst manglet. I 1660-årene gjorde myndighetene det på nytt mulig å bygge defensjonsskip. Defensjonsskipene var forholdsvis store vepnede handelsskip som skulle stilles til disposisjon for krigsflåten i påkommende tilfelle. Til gjengjeld var disse skipene i fredstid innrømmet visse toll-lettelser. For Stavanger var lettelsen i salttollen særlig viktig. I tillegg til sin sjømilitære betydning var defensjonsskipene velegnet til fart i utrygge farvann. Stavanger hadde en gang tidligere forsøkt å komme med i denne ordningen. Det skjedde i 1650-årene. Da ønsket byen å samarbeide med Bergen. Men bergenserne stilte som vilkår for samarbeid at de skulle få innrømmet viktige handelsretter i Stavanger len. Dette kunne ikke stavangerborgerne gå med på. Dermed ble det ikke noe samarbeid.

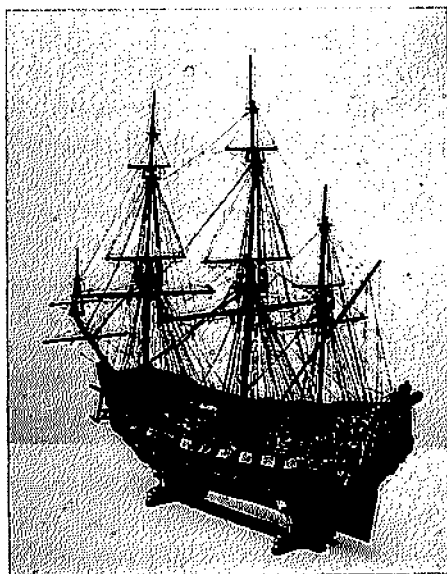
I 1678 ble tanken om å bygge et defensjonsskip reist for annen gang. Søknaden om løyve til å anskaffe defensjonsskip ble innvilget. Skipet fikk navnet «Staden Stawanger» og var en hekkbåt på 126 lester med 50 kanonporter. Finansieringen skjedde utelukkende ved stavangerkapital, noe som blir betegnet som forbausende, den økonomiske stilling i byen tatt i betraktning. Defensjonsskipet, som tidligere hadde vært i svensk eie og hett «De Isseren Waag von Stockholm», ble erobret under Ølandsslaget i 1676. Skipet ble imidlertid til liten glede for byen. Det forliste på sin første reise til Spania med trelast. Dette var et alvorlig økonomisk slag for byen. Tapene var betydelige. I byen ble forliset i mange år etterpå omtalt som den «store ulykke».

Men byens borgere ga ikke tapt. På nytt ble det reist kapital. Rett nok var bare et fåtall av de som stod bak «Staden Stawanger» med i det nye prosjektet. I innbyrdes samarbeid og med kapitalhjelp utenfra, ble et nytt større skip anskaffet. En del personer fra Stavanger gikk i 1683 i kompaniskap med engelskmenn fra Yarmouth. Sammen eide de skipet «Stavanger Und-

Dette bildet syner en modell av det store engelske orlogsfartøyet «St. Michael» som ble satt inn i tjeneste fra 1669.

Skip av denne og andre typer spredte frykt og forvoldte tap blant stavangerrederne.

National Maritime Museum, Greenwich, London.



Above a model of the great English warship «St. Michael» which was commissioned in 1669, is shown.

Ships like this and other warships in the Royal Navy spread fear among and caused losses to the Stavanger shipowners of the late 17th century.

sæt» på 164 lester. For dette skipet søkte de defensjonsrettigheter. Søknaden ble avslått. Skipet kom likevel i inntektsbringende fart. Vi vet at det var i Spania etter saltlast i 1685. «Stavanger Undsæt» seilte fremdeles i 1688. Men i 1697 finnes det ikke lenger i byens skipslister. Ved siden av disse store prosjektene har vi også kunnskap om tilvekst av mindre tonnasje til byens flåte. Dette var tonnasje som med få unntak var i ren stavangereie. Ved slutten av 1680 hadde stavangerflåten øket. I 1688 var 45 fartøyer på 329 lester hjemmehørende i byen. Mannskapet var på 137 mann. Men dette tallet gir neppe grunnlag for å hevde at det hadde skjedd noen vesentlig framgang. «Stavanger Undsæt» var alene på 164 lester, eller nær 50 % av den samlede tonnasje. De resterende 165 lester var fordelt på 44 fartøyer. Mindre enn en håndfull var over 10 lester. Hovedmassen av stavangerflåten var småskuter og jekter. Sett i denne sammenheng kan en si at stavangerflåten ikke hadde gjort store framskritt på 1680-tallet. Når en holder byens ene store skip utenfor ser en at flåtens størrelse og struktur holdt seg på samme nivå som på 1660- og 1670-tallet.

Også fartsområdet var på 1680-tallet i det store og hele som før. Norsk kystfart dominerte.

Vi skal likevel ikke glemme at stavangerredere nå var i stand til å drive større skip og at de var i ferd med å vinne erfaring med seilas på fjernere farvann, på Sør-Europa.

På 1690-tallet fortsatte byens redere med å anskaffe mindre skuter. Men her skjedde også viktige nyhendinger. Året 1695 ble et merkeår. Da ble tomasteren «St. Jørgen» på 59 1/2 lester og 80 fot innlemmet i byens flåte. «St. Jørgen» var det første større skipet som var bygget i byen. Alt året etter gikk et nytt stort skip av bankestokken – beddingen – i Stavanger. Det var «Madame Elisabeth» på 56 lester. Dette var ikke ensomme svaler i småskipsfarten. Rundt århundreskiftet finner vi flere større skip i stavangereie. Det gjaldt «Concordia» på 53 lester, «Fortuna» på 55 lester og 73 lesteren «Christina».

I perioden 1690–1710 skjedde det en beskjeden men likevel merkbar vekst i stavangerflåten. Det viktigste utviklingstrekket var anskaffelsen av større skip. Disse ble satt inn i langfart. Vi har sett at «Stavanger Undsæt» ble satt i Spaniafart. «St. Jørgen», som ble bygget i 1695 i Stavanger, kom til å innvarsle noe nytt. Dette var det første rene handelsskip som seilte i fraktfart så langt sør som Portugal. Det ble satt inn i den såkalte cabotagefarten – kystfarten – på Frankrike, Spania og Middelhavet. «St. Jørgen» gikk også i fraktfart mellom Storbritannia-Frankrike og Østersjøen. I 1704 gikk «St. Jørgen» med trelast fra Norge til Irland for handelshuset Collett & Leuch i Christiania. I 1705 forliste skipet og en pioner forsvant ut av byens historie. Likevel var det lagt et grunnlag som andre tok opp og førte videre. «Concordia» fraktet trelast mellom Øst-Norge og Skottland. Senere seilte skipet på England og St. Martin inntil det forliste i 1710.

Stavangerflåten var på nytt i ferd med å søke seg ut. Interesse ble viet for å komme med i fraktfart løsrevet fra direkte kontakt med Stavangers næringsliv. Forsøkene som ble gjort, viste at det lå muligheter i slik fraktfart, muligheter utover det som sjøfart på heimbyen kunne by.

Men oppgangen for Stavanger ble kortvarig. Den ble brutt ved at den dansk-norske kongen erklærte Sverige krig på høstparten 1709. Denne krigen kom til å vare helt fram til 1720. Forsvarsutgifter og krigsskatter tynget. Handelen fikk problemer. Tallet på «formuende» gikk i perioden 1701–1721 ned fra 68 til 28, formuene fra 30 170 til 28 900 riksdaler. Inntektene sank betydelig, fra 17 160 til 8 700 riksdaler i samme periode.



Stavanger 1726. Byen har vokset utover Strandsiden, mot Skansen og Østervåg. Men enda var Stavanger en liten by og problemene for byens handel og skipsfart mange. Det kongelige Bibliothek, København.

Stavanger 1726. The town had grown considerably since the Middle Ages. In spite of this Stavanger still was a small town. Trade and shipping was hampered by many problems.

Lokalt og nasjonalt var det mange problemer. Disse ble ytterligere forverret ved at stormaktene på kontinentet, som hadde ført den spanske arvefølgekrig siden 1704, sluttet fred i 1713. De ekstra fortjenestemuligheter som hadde budt seg grunnet krigen på det europeiske kontinent tok slutt. Landets skipsfart kom inn i en nedgangsperiode som varte like fra krigsutbruddet i 1709 til omkring 1740. Da brøt det, som vi senere skal komme inn på, på nytt ut krig på kontinentet. Skipsfartens fortjenestemuligheter bedret seg.

I 1711 hadde byen bare 6 skip på tilsammen 146 lester. I tillegg til skipene kom 8 jekter på 28 1/2 lester. Stavangerflåten var på 174,5 lester i 1711, på 1670-talls nivå.

Perioden 1710–1720 karakteriseres ellers ved mange vanskeligheter. Flåten var liten og fartsområdet innskrenket. Bare et av skipene gikk i langfart på krigførende land. To skip gikk sammen med jektene i kystfart. Tre skip lå i opplag. Et skip, 13-lesteren «Providentia» ble tatt av svenskene i 1713. Senere ble det frikjøpt. Det var mannskapsmangel. De store utskrivningene til flåten tappet byen for sjøfolk. Dette kunne delvis kompenseres ved å hyre utenlandske sjømenn. Men full erstatning for de som var utkalt til orlogsflåten kunne dette ikke gi. Skip ble som alt vist, liggende i opplag på grunn av mannskapsmangel.

Nyanskaffelser ble holdt nede på et minimum. I tiårsperioden 1710–1720 maktet byens redere å kjøpe inn et eneste større skip til byen. Det var et fransk skip på 82 1/2 lester som forliste utenfor Kvitsøy. I Stavanger fikk det navnet «St. Anthoni». Betegnende nok for situasjonen skjedde innkjøpet i 1711, først i tiårsperioden. Senere sank aktiviteten til et lavmål. Utenriksfarten lå så godt som nede. Inntektene var deretter. På den andre siden førte den reduserte aktiviteten til at krigstapene ble små. I 1713–1714 ble Stavangers krigsskade taksert til 3003 riksdaler. Kristiansands skade og tap ble til sammenligning taksert til 67 105 riksdaler. Til tross for de små tap var Stavanger alvorlig svekket.

Årene etter 1713 ble vanskelige for norsk skipsfart generelt og for Stavangers spesielt. Pessimismen bredde seg i byen. Slottsloven – en norsk regjeringsskjemisjon med sete på Akershus festning – ønsket forslag fra byene om utrustning av skip. Stavangerborgerne svarte at de hverken hadde eller maktet å skaffe skip som kunne passe til kapere eller mindre defensjonsskip. Samme pessimistiske og oppgitte holdning kom også til uttrykk i 1715. Amtmann Nobel utarbeidet et forslag til fremme av handelen. Amtmannen

Forretningsmannen og rederen Lauritz Smith var en krumtapp i Stavangers økonomiske liv først på 1700-tallet. Med sin aktive holdning og pågåenhet representerte han noe nytt i Stavanger. Gammel skikk og sedvane følte han seg lite bundet av. Smith hadde en finger med i spillet på alle felt av byens økonomiske liv og han skaffet seg handelsforbindelser i Danmark, Sverige, Tyskland, England og framfor alt i Holland. Stavanger Museum.

The businessman and shipowner Lauritz Smith played the lead in the economic life of Stavanger in the early 18th century. He ran his widespread business in unorthodox manner and was in many ways in advance of his period. Smith brought his influence to bear in almost every aspect of the economic life of the town and built up a widespread net of business connetions in Denmark, Sweden, Germany, England and last but not least in Holland.



var særlig interessert i å få utrustet en ny spaniafarer. Borgerne kom ikke en gang med svar på forslaget.

Ved inngangen til 1720-årene hadde Stavanger 6-7 fartøyer i størrelsesorden 6-30 lester. I tillegg kom jekter på ned til 1 lest. Tonnasjenivået holdt seg etter alt å dømme noenlunde konstant og lavt utetter 1720-tallet. Den eneste større tilvekst var en svensk 111-lester som grunnstøtte ved Tananger i 1728 og som ble innkjøpt til byen. Den fikk navnet «Providentia».

«Providentia» må ha vært særdeles velkommen i byen som nå led av alvorlig tonnasjemangel. Byens kjøpmenn hadde bruk for større skipsrom enn de maktet skaffe ved eget innkjøp. De befraktet skip for å kunne drive sin virksomhet. Lauritz Smith befraktet engelske skip direkte fra Lisboa til Stavanger, skotske fra Amsterdam. Smith drev denne virksomheten i særlig stor stil. Men han var ikke alene. Andre drev på samme vis for å kunne holde handelen oppe. Stavanger holdt mer enn byens flåte i drift. Det kom ny vind i seilene for byens egen flåte utetter 1720-tallet. Farten på Vest-Europa kom så smått i gang på nytt med fart på Nordsjølandene og Spania-Portugal. I 1720 vet vi at det var 5 stavangerskuter på 59 lester i utenriksfart. I 1731 var det 8 stavangerfartøyer på 258 lester i utenriksfart. Blant disse var også «Providentia». Dette var imidlertid ikke den eneste nyanskaffelsen. Omkring

1730 kjøpte borgerne enkelte nye skip av nederlenderne som seilte på Stavanger. I 1733 hørte ikke lenger «Providentia» til stavangerflåten. Fartøyet var tapt. Byens flåte var igjen redusert. Nå seilte 157 lester i utenriksfart. Vi merker oss at tilstanden fra de to foregående tiår var avløst av gryende ny aktivitet og at stavangerflåten nå fant sitt beste marked i utenriksfart. Dette er en utvikling som er vel verd å legge merke til. Norsk kystfart betød nå lite. Satsingen på utenriksfart var et hovedtrekk ved 1730-årene.

Ellers var det svingninger i flåten også i dette året. Særlig gjaldt dette perioden 1735–1740. Dette skyldtes blant annet at byens flåte i 1737 fikk øket lastekapasitet, et 120 lesters pinkskip, som bare ble en kort tid i stavangereie.

1730-tallets hovedtendens skulle vedvare inn i det neste tiår. Stavangers flåte kom fortsatt til å konsentrere seg om utenriksfart. Og dette ble et tiår preget av aktivitet. I 1740 hadde byen 21 fartøyer til å sette inn i en skipsfart som gikk lysere tider i møte.

Den østerrikske arvefølgekrig som brøt ut i 1740, ga et oppsving for norsk utenriks fraktfart. Stavangers flåte forlot i stor grad byen, ble borte i lengre perioder og gikk til England, Nederland og Portugal. Derfra gikk de til Frankrike eller andre steder, alt etter hva som var mest tjenlig. Byens flåte tjente penger i en fart som var løsrevet fra direkte forbindelse med byens handel. Selv om det ikke finnes opplysninger om omfang eller størrelse av denne fraktfarten, var det denne som var krumtappen i stavangerflåtens vekst på 1740-tallet, en fraktfart som vedvarte inntil freden kom i 1748. I tillegg bød det seg også ekstra muligheter for det innenlandske marked i samme tiår. Grunnet krigen ble England og Nederlands skipsfart på Norge redusert. Dette tomrommet kunne også Stavangers redere utnytte til egen fordel.

Nye handelstraktater, særlig den med Frankrike fra 1742, betød også nye muligheter for handelen og skipsfarten.

1740-årene var gode år både på det utenlandske fraktmarked og for oppdrag mellom heimlandet og fremmede havner.

Hva var så bakgrunnen for den utviklingen vi har skissert? Framgangen tidlig på 1600-tallet var ikke uten skyggesider. I 1611 brøt det ut krig med Sverige. I 1625 ble Danmark-Norge trukket inn i den europeiske stormaktskrig på kontinentet. Dette kostet. Mannskaper ble utkalt. Byen måtte utruste dem. Skattekrav på skattekrav strømmet inn over landet og byen. Tolloppkrevingen ble effektivisert. Videre måtte byen også bygge og utruste krigsfart-

øyer, skjærbåter og galeier. Dette var forholdsvis mindre kombinerte ro- og seilfartøyer. Kongen ønsket også at det skulle bli utrustet større kombinerte handels- og krigsfartøyer, såkalte defensjonsskip, på opptil 120-lester.

For Stavangers vedkommende ble det ikke noe av dette. Men selv uten oppfyllelse av defensjonsskipskravet er det klart at krigstiden tynget. Det var også andre tyngsler. Byen brente i 1633. Den hadde vanskeligheter med et omland som prøvde å drive mest mulig selvstendig handel. Dette måtte være en hemsko for den aktivitet og framdrift som utvilsomt også fantes i byen.

Årene 1640–1660 var derimot en økonomisk oppgangstid. Stavangers fraktfart fikk i alle fall et midlertidig oppsving under og etter Hannibalsfeiden midt på 1640-tallet ser det ut for. Krigen ga ekstra fortjenestemuligheter.

Tiden etter 1660 var på nytt en krigsfylt periode med europeiske stormaktkriger. For stavangerflåten var forholdene vanskelige på nytt. Havet var utrygt. Skip ble kapret selv i norske kystfarvann som i denne perioden var Stavangers fartsområde.

Byens borgerskap var neppe preget av oppgitthet. Det fikk stadig tilført nytt blod utenfra. Innvandringen holdt fram. Stavangerborgerne hadde et europeisk kontaktnett og en europeisk orientering nå som sist på 1500-tallet.

I perioden da vanskelighetene satte inn for fullt ser vi at Stavangers borgerskap var særlig aktivt i kampen for byen. Det ble gjort energiske forsøk på å skaffe bedre kontroll over omlandshandelen i Ryfylke, Jæren og Dalane. I særlig grad prøvde stavangerne å skaffe seg kontroll over tømmerhandelen i Ryfylke. Dette skjedde i direkte konfrontasjon med bøndene og i en innbitt kamp for å få nedlagt Ryfylke tollsted på Nedstrand som var opprettet rundt 1630. En slik nedlegging var også ment å skulle hindre den vidtgående omsetningen av mange slag produkter, jordbruks-, fete- og kjøpmannsvarer, som foregikk ved siden av trelasthandelen i Ryfylke.

Borgerne som gikk sammen i et eget »Compagnie», vant fram med sine krav. Fra 1672 ble det bestemt at kun trelast skulle kunne fortolles fra Ryfylke. Alle andre varer skulle gå om Stavanger. Etter enda noen års strid ble Ryfylketollstedet på Nedstrand nedlagt i 1678.

Samtidig ser vi at borgerne kastet seg inn i en ny og viktig nærings- og eksportgren, hummerfisket. Hollenderne var nordmennenes læremestere og viktigste avtakere av varen, i alle fall i første omgang. I 1669 gikk 8000 levende hummer fra Stavanger. Senere kom tallene til å svinge noe fra år til år, i en sprangvis men likevel sikker stigning fram mot hundreårsskiftet

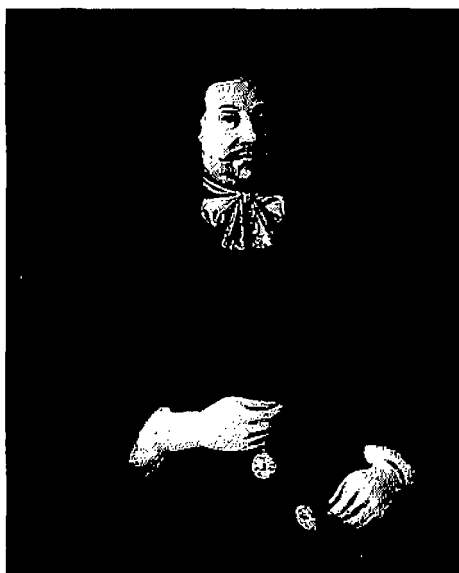
1600–1700 da det årlig ble eksportert 66 000 levende hummer fra Stavanger. Stavangerborgerne hadde egne spesialfartøyer – hummerbysser – for fraktingen av den levende hummeren.

Stavangers seier i kampen om Ryfylketollstedet og de muligheter som skaptes innen den nye næring hummerfangsten, ga nok noen gevinst til byen. Noen klar framgang utløste disse forhold likevel ikke. Stavanger var ikke i stand til å utnytte de bedre muligheter for økonomisk gevinst i fullt monn.

Byens hovedproblem var at den led av kapitalmangel. Det faktum kunne selv ikke et toppskikt innen borgerskapet som drev samarbeid innbyrdes og med utlandet bøte på. I handelen dominerte utlendingene i forhold til byens egne borgere. Det gjaldt i særlig grad i Ryfylke der de største fortjenestemulighetene lå i trelasthandelen. Et eksempel fra rundt 1670 kan antyde forholdet mellom stavangerne og utlendingenes trelasthandel. Da lastet 3 stavangerskuter trelast i Ryfylke. Fra utlandet kom 45 skuter.

Utlendingenes dominans gjaldt ikke bare i handelen. Eierforholdene til byens flåte kan det også være interessant å se på i denne sammenheng. Enkelte borgere satt med flere skuter som de eide helt og holdent alene. Det gjaldt eksempelvis Morten Sechusen. Partsrederiet var likevel det vanlige. Ofte var partene fordelt mellom borgere i Stavanger. Men når det kom til innkjøp av større skip var utenlandsk kapital nesten uten unntak inne i bildet. Det var neppe fordi borgerne ønsket det slik. Defensjonsskipet «Staden Stawanger» ble i 1678 finansiert utelukkende ved stavangerkapital. Hele 19 eiere stod bak innkjøpet. Her var de fremste borgerne med, bisp, tollere, rektor, fogdene i Ryfylke og på Jæren, stiftsskriver, byskriver, sorenskriver og tollbetjent.

Dette store oppbud av eiere forteller hvilket økonomisk løft dette var for byen, så stort at det blir betegnet som forbausende at dette i det hele tatt var mulig. Borgerne var til vanlig avhengige av utenlandsk kapital for å kunne finansiere skipsfarten, og dette i så stor grad at det i endel tilfeller må kunne diskuteres hvorvidt skuter registrert i byen reelt sett skal kunne regnes som stavangerskuter eller ikke. Det gjelder galioten «Juncker von Stawanger» som nok også av enkelte ble regnet som hollandsk eiendom. Det gjelder «Kræmmeren» som var et sameie mellom redere fra Stavanger og Helsingør, og det gjelder et skip med sterke engelske eierinteresser som bare var innregistrert i byen noen år på 1680–90 tallet, før det kom over i fullstendig engelsk eie.



Morten og Elisabeth Seehusen. Holsteineren Morten Seehusen kom til Stavanger i 1654. Han giftet seg med Elisabeth Godtzen, datter av en rik og framstående forretningsmann i Stavanger, Søren Godtzen.

Morten Seehusen slo seg opp til å bli en av byens mest framstående kjøpmenn og skipsredere. Morten Seehusen døde i 1694. Da overtok Elisabeth Seehusen ledelsen av den blomstrende forretningen.

Hun var byens første kvinnelige skipsreder.

Den tremastede galioten «Madame Elisabeth» som ble bygget i Stavanger i 1696, var oppkalt etter Elisabeth Seehusen.

Karl Teigen, Kunstindustrimuseet, Oslo.

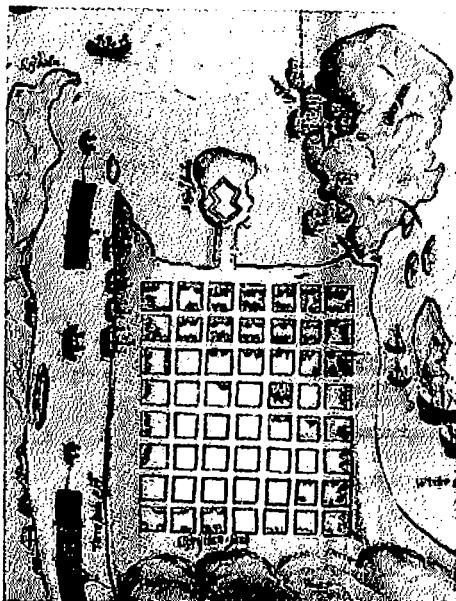


Morten and Elisabeth Seehusen. Morten Seehusen immigrated to Stavanger from Holstein, in 1654. He married Elisabeth Godtzen, the daughter of another immigrant and prominent businessman in Stavanger, Søren Godtzen.

Morten Seehusen himself did very well and soon became a leading Stavanger merchant and shipowner. At Morten Seehusen's death in 1696 his wife Elisabeth took over the leadership of her husband's prospering business activities. She thus became Stavanger's first female shipowner. The three-masted galliot the «Madame Elisabeth» which was built in Stavanger in 1696 was named after Elisabeth Seehusen.

Stavangerborgerne var utlendingene underlegne i handel. De var avhengige av dem i større finansielle prosjekter. Dette er et generelt hovedtrekk ved forholdene på 1600-tallet, og de utgjorde en stor hemske for byen, en dypereleggende grunn til stavangerflåtens mange vanskeligheter sist på 1600-tallet.

Men her var også andre grunner i tillegg. Gode og dårlige år kunne veksle. Jæren opplevde uår på 1640-tallet og på nytt i 1674. Fisket vekslet i intensitet.



Christianssand ble grunnlagt i 1641. Byen ble gitt en sentral forsvarsmessig, og administrativ rolle for Sør- og Sør-Vestlandet. Christianssand kom til å bli en lei konkurrent for Stavanger, som måtte finne seg i at flere av dens gamle administrative funksjoner ble overført til den nye naboby i sør. Kart fra 1662. Riksarkivet, Oslo.

The town of Christianssand in the southernmost county of Norway was founded in 1641. Christianssand was given a central military and administrative function in its region. This happened partly to the neglect of Stavanger which lost several of its old administrative functions for the benefit of its new neighbour to the south. Map from 1662.

Året 1677 var et særlig vanskelig år. Dette ga også negative virkninger for Stavangers handel og sjøfart.

Det er likevel andre og langt alvorligere fenomen som i første rekke må nevnes ved siden av underlegenheten til og avhengigheten av utlandet. Den gamle striden mot Bergen holdt fram. I tillegg fikk byen en ny motstander fra midten av 1600-tallet. Christianssand ble grunnlagt i 1641. Byen kom til å bli et alvorlig problem for Stavanger. Særlig ble dette tilfellet fra 1660 da eneveltet ble innført i Danmark-Norge. Det unge eneveltets mål var å skape en sterk stat økonomisk og politisk. Dette ble forsøkt gjennomført ved streng kontroll, regulering og sentralisering på alle felt innenfor samfunnslivet.

Landet fikk en ny administrativ inndeling i amt og hovedamt under direkte kontroll av København. Den økonomiske politikk var kjennetegnet av regulering gjennom utstrakt bruk av privilegier og monopoler, det merkantilistiske system, til fordel for byene.

Enevoldskongen og hans rådgivere hadde ikke tiltenkt Stavanger noen sentral rolle i det nye system. Den nylig grunnlagte Christianssand overtok mange av Stavangers gamle funksjoner. Stiftamtmann, biskop, domkapitel,

og lagmannsstol ble flyttet til Christiansand tidlig på 1680-tallet. Byens lærde skole ble nedlagt. Dette var et alvorlig slag for byen som mistet sine gamle administrative sentrumsfunksjoner, ble redusert til en liten provinsby i en utkant av det dansk-norske rike.

En ulykke kommer sjelden alene. Så heller ikke i Stavanger. I 1684 brant byen. Stavanger ble ytterligere utarmet. For noen år ble byen fratatt byrettighetene og redusert til ladested.

Dette varte rett nok bare en kort periode. I denne perioden holdt handelen fram i ladestedet. Alt i 1690 fikk Stavanger nye rettigheter. Men disse var innskrenkede. Det skulle gå mange år, like til 1735, før byen fikk nye privilegier, som i teorien skulle kunne sikre Stavanger som et økonomisk sentrum i Stavanger amt. I mellomtiden skulle byen oppleve følgene av den nordiske krig fra 1709 og konsekvensene av fredsslutningen stormaktene imellom i 1713, to forhold som vi alt har nevnt og som hvert på sitt vis skulle komme til å virke negativt inn på byens økonomi og næringsmuligheter.

Fra vårt synspunkt er det viktigste som skjedde i disse lange kampens år at Stavanger ikke fikk nyte godt av de vidtgående næringsreguleringer som enevoldskongen og hans rådgivere innførte, i samme grad som andre byer. Det motsatte var snarere tilfellet. På grunn av myndighetenes motvilje ble byens posisjon mer og mer trengt, og dens økonomiske stilling i distriktet redusert. Bondehandel – handel med forskjellige landbruksprodukter – og handelen med fiskeprodukter hadde spilt en viktig rolle for Stavangers økonomi. I de årene Stavanger var redusert til ladested glapp taket på denne handelen, og i tiårene som fulgte maktet byen ikke ta igjen det tapte. Bondehandelen ble i større og større grad drevet utenfor Stavanger. Mye handel ble drevet spredt inne i Ryfylke. For Jæren og Dalane sitt vedkommende fant denne handelen sine særlige sentra i Sogndalstrand og Egersund. Bondehandelen utenfor Stavanger ble forresten hjulpet fram ved at myndighetene i 1746 ga vesentlige lempinger i Stavangers enerett til innenlands handel med jordbruks- og trelastvarer i amtet. Bønder og strandsittere skaffet seg stadig flere store jekter og vengebåter som de fraktet landbruksprodukter i. Stavangerskuter i innenlandsfart møtte sterk konkurranse.

Landbruksprodukter ble fraktet og omsatt på det innenlandske marked. Fiskevarene førte stavangerne lengre av sted, til Tyskland og Østersjøen. Også i fiskeomsetningen kom det problemer. Oppkjøpere fra andre amter, nord og østfra dukket opp på de viktigste fiskefeltene ved Karmøy. Under

påskudd av å fiske drev de oppkjøp og prøvde å selge til stavangerborgerne for høyere priser enn disse ville betale. Dette førte til at borgerskutene mange ganger drog til Tyskland og Østersjøen langt fra fullastet.

I tillegg til konkurranse fra bønder, strandsittere og personer fra andre amter om handel og fraktfart med landbruksprodukter og fiskevarer kom borgerne også til å møte konkurranse fra byens innrullerte sjøfolk. Disse var ikke borgere. Men de drev aktivt håndverk, handel og sjøfart. Dels skjedde dette på lovlig vis, men også meget ulovlig eller med tvilsom lovhjemmel. De innrullerte sjøfolk seilte østpå, til Danmark og noen like til Nederland til fortrengsel for borgerskutene.

Byens problemer i forhold til omlandet fikk konsekvenser for skipsfarten. Fra ca. 1730 heter det at stavangerborgerne ikke lenger spilte noen rolle i innenriksfarten. Egersunderne, sogndølene og i mindre grad fjordfolket bar tyngden av denne i Stavanger Amt.

Bergen drev en meget viktig handel med det sønnafjelske Norge, byene på sør- og østlandet. I denne handelen spilte skuter fra Stavanger Amt en viktig rolle. Stavangerskuter var med like til rundt 1750. Da finner vi dem ikke lenger i denne farten. De seilte da utelukkende mellom Bergen og heimbyen. Skuter fra Sogndalstrand og Egersund kom til å overta og dominere i en innbringende kystfart.

Med grunnlag i de to ovenstående eksemplene og det som er sagt tidligere om dreiningen av stavangerflåten interressfelt fra norsk kystfart til europeisk fraktfart er det rimelig å anta at Elgvins eksempel fra ca. 1730 karakteriserer en utvikling. Langtidsvirkningen av konkurransen om bondehandel, fiskeomsetning og fraktfart var at stavangerflåten i stor grad måtte redusere aktiviteten på det hovedvirkefelt som den norske kystfart hadde vært.

Hva så med byens utenrikshandel? Hvorfor gikk ikke byens redere og skip i sterkere grad inn i den? Stavangerborgerne maktet som på 1600-tallet ikke dette, i alle fall ikke med tradisjonelle trelastprodukter. Skottene var og hadde vært de ledende avtakere av Ryfylkeskogen. De kjøpte bjelker, bord og smålast til sengestolper og til vognhjul. Nederlenderne deltok også i tømmerhandelen. Fram mot ca. 1730 var det særlig ved nederlenderne kjøpte. Etter denne tid kom også de med i bordhandelen.

I denne handelen hadde byens innrullerte sjømenn og deres koner forresten også en finger med i spillet. De kjøpte opp ved på Konsumpsjonsbryggen for videresalg til nederlenderne.

Transporten til utlandet foregikk i største grad på utenlandske: skotske og nederlandske skip. Det skjedde i et slikt omfang at Elgvin karakteriserer borgerne som maktesløse overfor utlendingene. Av de 9076 lester trelast som ble eksportert i årene 1736–1738 gikk bare 1340 lester eller 14,8 % i gjennomsnitt på stavangerskutene. Ikke i noe år kom stavangernes andel over 18,9 %.

Byens borgere var utlendingene underlegne, i alle fall innen de tradisjonelle næringer. Borgerne var fullt klar over dette forhold og ønsket å gjøre noe for å styrke sin egen stilling. Flere prosjekter ble satt ut i livet. Tidlig på 1700-tallet ble det grunnlagt både saltpetersyderi, tobakkspinneri og reperbane i byen som ikke alt var like vellykket. Viljen til satsing var der i alle fall.

Denne viljen varte ved. I 1726 ble det startet et selskap som skulle drive havfiske etter kablejau. Meget taler for at dette kan ha vært et fiskeslag tilsvarende vår skrei. Det kan også være at dette navnet har vært brukt som et utvetydig navn på varesorten eller for å angi størrelse. Dette er imidlertid av mindre interesse i denne sammenheng. Det viktigste er at her i Stavanger ble startet et selskap som skulle drive havfiske. Det var tanken at norsk mannskap skulle brukes. Men fisket var ukjent i distriktet fra før. Derfor søkte lederne av selskapet hjelp hos nederlendere. Disse skulle lære opp nordmennene. Når opplæringen var over skulle nederlenderne være løst fra oppgaven sin. Det lå en bevisst plan bak. Selskapet aktet å skaffe seg full kontroll over og hele utbyttet av dette fisket.

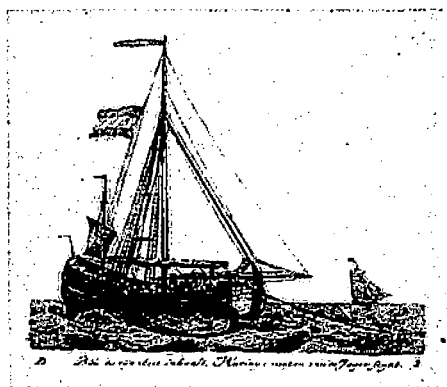
Her foregikk en kamp mellom en aktiv og en passiv holdning i byen.

Hollendere ble tilkalt for å lære stavangerne havfiske rundt 1725. Hollandske fiskefartøy drar inn fangsten.

Gerrit Groenewegen (1754–1826) *Verscheide Soorten van Hollandse Vaartuigen*.

The Stavanger businessmen met with many difficulties. They always strived however to find new ways of earning their living.

In the late 1720's Dutch fishermen were invited by Stavanger businessmen to teach them North-Sea fishing.



Ovenom er det vist enkelte eksempler på tiltak som skulle hjelpe til med å bringe byen ut av passiviteten, ut av avhengigheten. Hovedslaget om den aktive og den passive væremåte skulle komme til å stå i spørsmålet om hummerhandelen. Som alt vist var dette en næring som startet omkring 1650 og som utviklet seg sterkt fram mot 1700. I tillegg til nederlenderne kom også engelskmennene med i hummerhandelen. Siden dette var en ny næringsgren var handelen fri for alle.

Særlig fra 1713 tok tilstrømningen av oppkjøpere fra utlandet seg kraftig opp. Dette drev prisene i været. Utlendingene betalte. Stavanger ble mente at de ikke kunne klare følge med i det oppdrevne prisnivået og forlangte regulering av næringen. De fryktet for hva som kunne skje med deres deltakelse i fisket og den kapitalen som ca. 1720 var bundet i ca. 30 hummerbysser, om konkurransen fra utlendingene ikke ble stoppet. Stavanger hadde omtrent det samme antall bysser som nederlenderne. De engelske fartøyene kom i tillegg. Utlendingene stod således for brorparten av fartøyene som gikk med hummer. Stavangernes deltakelse i denne farten var likevel betydelig.

Stavangers forsøk på å få gjennomført reguleringer førte ikke fram. I 1721 gjorde kongen hummerhandelen helt fri. Det øyeblikkelige resultat ble at utlendingene doblet antallet fartøyer i hummerfart.

Borgerne fortvilte. Utlendingenes styrke ville knekke dem, mente de. I Stavanger var det planer om å trekke seg helt ut av hummerfangsten, eller i det minste gi opp farten på Nederland.

Enden på visa ble at borgerne prøvde å samordne kreftene. Nå ville de kjempe mest mulig samlet mot utlendingene. I 1722 ble et «hummersocietet» dannet av byens borgere. Enigheten var imidlertid ikke fullstendig. Peder Valentinsen var fullmektig for et nederlandsk firma fra byen Zeerichsee. Han ble med i societetet. Men det varte bare en kort tid. Etter hans egne utsagn ble han i realiteten utestengt. Og selv om borgerne utad en tid stod samlet var det en enighet med store brister. Alt i utgangspunktet stod det stavangerske borgerskap splittet. Peder Valentinsen og Lauritz Smith kom til å stå mot «hummersocietetet». Striden skjøt fart utetter 1720-årene. Byen ble delt i to fiendtlige leirer. Borgerne kunne ikke samles om en felles politikk. En slik splittelse måtte ytterligere svekke byen i konkurranse med de sterke utlendinger.

Stavangerborgernes svakhet i forhold til utlendingene har likevel en dypere

grunn enn at de førstnevnte ikke klarte holde sammen i sitt «hummersocietet».

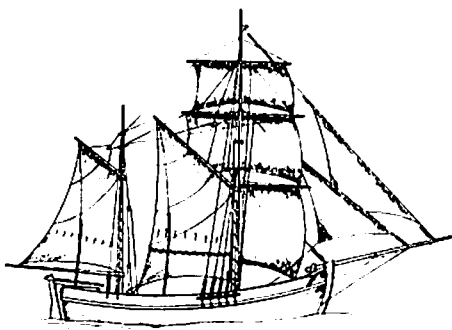
Borgernes sinnelag var ikke endret siden striden om tømmerhandelen i Ryfylke sist på 1600-tallet. De håpet at næringsreguleringer skulle kunne virke til fordel for dem. Derfor arbeidet borgerne ikke bare for reguleringer av hummerhandelen de første ti-årene av 1700-tallet. Stavangerborgerne fikk i 1717 utvirket en forordning som forbød skottene å handle i fjordene og innskjerpet at all trelast i Stavanger Amt skulle føres til byen. De trodde på videre reguleringer også i tømmerhandelen. Det borgerne oppnådde i 1717 var i og for seg en viktig seier for Stavanger. Men for handelens gang betød forordningen neppe noe særlig til eller fra. Skottene fortrakk nordover med tømmerhandelen sin. Det er så. Men det var ikke fordi stavangerborgerne var i ferd med å vinne overtaket i tømmerhandelen. Grunnen var at Ryfylke-skogen var overbeskattet og at det var lettere tilgang på god trelast andre steder.

Stavanger kunne nok oppnå næringsreguleringer til sin fordel. Men med reguleringer og forsøk på reguleringer rettet mot utlendingene avskar borgerne seg de fordeler samarbeid med og kapitaltilgang fra utlandet bød på.

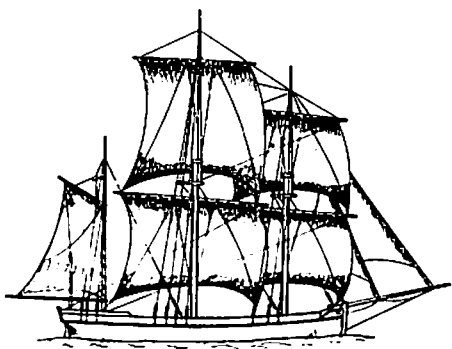
Peder Valentinsen som stod mot de fleste andre stavangerborgerne i hummerstriden var klar over dette. Han så at kapital var det vesentlige og at samarbeid med utlendingene var nødvendig. Disse skulle være medspillere. Kontaktene med utlandet ga muligheter for kapitaltilgang og for å operere i stor stil med sikker avsetning på de beste markeder. Bøndene kunne få kontakter som sikret faste leveranser til sikker fortjeneste, på en helt annen måte enn det som var mulig for det lokale «hummersocietet».

Peder Valentinsen representerte mindretallet. Hans tanker vant ikke fram. Dette fikk følger. Stavanger eksporterte nok en del hummer. Men grunnet sine holdninger fikk flertallet av borgerne aldri et skikkelig utbygget kontaktnett med fiskerne i distriktet og avtakerne i utlandet, begge deler like viktige.

Borgerne fikk nok en del av de økede inntektene fra en ekspanderende næring. I 1733 var den samlede eksport oppe i 228 500 hummer. Verdien var rundt 4000 riksdaler. Vi kjenner ikke forholdet mellom utlendingenes andel og stavangernes. Det er likevel ikke grunn til å tro noe annet enn at utlendingene stod for brorparten av denne handelen. Fisket fortsatte med gode år fram mot 1740. Da ble det krig ute i Europa. Utlendingene ble borte. Hummereksperten gikk ned til 1/3 av det den hadde vært i de gode år.



Hukkerten og kreierten var velkjente typer av mindre havgående fartøyer på 16- og 1700-tallet. Mange fartøyer av disse typene seilte også under Stavangerflagg. På øverste bilde ser vi en hukkert, på det nederste en kreiert.
A. M. Wiesener.



Howkers and craiers were well known types of smaller oceangoing vessels during the 17th and 18th centuries. Many ships of these types also served in the Stavanger fleet. The upper picture shows a howker, the lower a craier.

Også i hummerhandelen var utlendingene de viktigste. Stavangerborgerne spilte en birolle. En del skipsfartaktivitet må dette markedet ha gitt byens handels- og rederstand som likevel heller ikke fram mot midten av 1700-tallet hadde økonomiske muligheter til å ta opp en reell kamp mot utlendingene som handlet i byen og omlandet.

Utlendingene dominerte i og var viktige for handelen på Stavanger. Dette bildet må likevel ikke bli for unyansert. Det fantes ganske visst blant borgerne i byen en gruppe som gjorde det godt, en indre kjerne i bysamfunnet.

Hovedtendensen var likevel den at byens handels- og rederstand utetter 1700-tallet spilte annen-fiolin i Stavangers og distriktets handel. Her var et næringsliv som tross enkelte unntak, var preget av passivitet og som overlot

initiativet til andre, landsmenn og utlendinger. Det kunne være egersundere og sogndøler, skotter, engelskmenn og nederlendere. Byen manglet kapital og markedskontakter. Ekspansjon ble vanskeliggjort.

Dette var grunnen til byens problem i norsk kystfart og utenriksfart med utgangspunkt i Stavanger. På denne bakgrunn faller det rimelig at ekspansjonen for Stavangers flåte lettest kunne skje i utenriks fraktfart løsrevet fra direkte kontakt med byens handel. Forholdet understrekes ved at stavangerflåtens egen seilas mellom byen og utlandet bare tok seg opp når utlendingene holdt seg borte.

I det foregående er stavangerflåtens utvikling og fartsområde i perioden ca. 1630–1750 trukket opp. Fra ca. 1630 og fram mot slutten av 1600-tallet var stavangerflåten inne i en vanskelig periode. Tonnasjemengden gikk tilbake og fartsområdet ble innskrenket. Farten på europeiske Nordsjø- og Atlanterhavshavner og farten på Østersjøen ble redusert. Stavangerflåten kom i det vesentlige til å beskjeftige seg i norsk kystfart. Fram mot slutten av 1600-tallet skjedde det en viss oppblomstring. Stavangerskip kom i en periode i fast fart mellom fremmede europeiske havner.

Oppgangen ble kortvarig. Fra ca. 1710 var det alvorlige problemer på nytt. Fra ca. 1700 og framover mot midten av 1700-tallet ser det ut for at Stavanger mistet en del av kystfarten. Årene fram mot 1740 var i det hele vanskelige. Fra da av kom det midlertidig oppgang basert på utenriks fraktfart fremmede havner imellom og i utenriksfart med utgangspunkt i Stavanger.

Hvordan ble så de følgende årene for Stavanger, perioden 1750- ca. 1770?

Den første halvdel av 1750-tallet var gode år med bedrede konjunkturer. Tollinntektene steg fra et gjennomsnittsnivå på ca. 3800 riksdaler årlig på 1740-tallet til ca. 5800 riksdaler årlig i perioden 1750–1755.

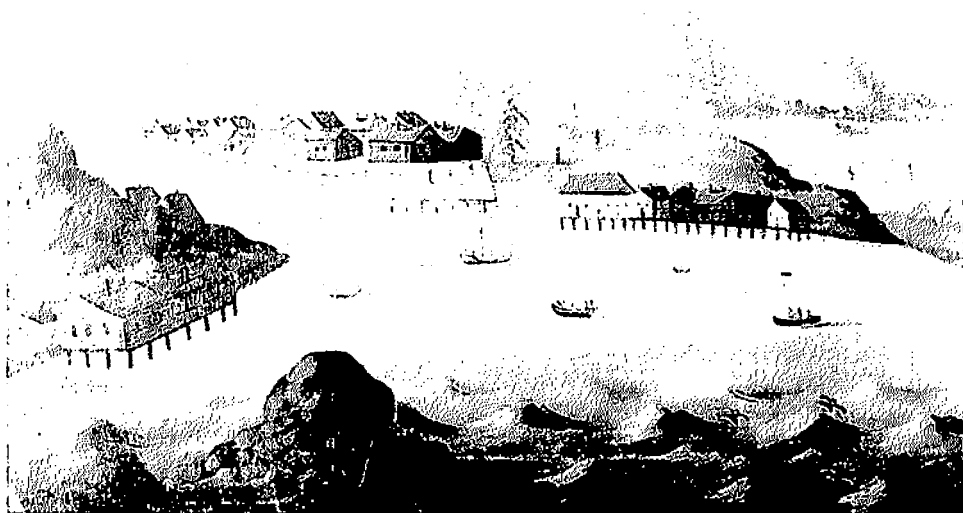
Årene etter, fra 1756 til 1762–1764 var vanskelige år. Den europeiske sjuårskrig og etterkrigskrisen som fulgte fikk konsekvenser for Stavangers handel. Utlendingene var et bærende element for byens utenrikshandel. Under og rett etter krigen var de borte fra byen. Dette måtte gå ut over handelen. Så snart krigen og etterkrigskrisen var omme kom imidlertid utlendingene tilbake. Handelen med Europa kom snart opp på sitt gamle nivå, i alle fall fram til mot slutten av 1760-tallet. Da gikk trelasteksporten til Sør-Europa tilbake. I perioden 1765–1768 lå den på et årlig nivå på

10–14000 tylfter. I den neste femårsperioden sank denne eksporten ned til et nivå på 10–6000 tylfter årlig.

Det var ikke bare trelasteksporten som gikk tilbake. Fiskeriforordningen av 1753 som friga omsetningen av fersk fisk, markerer et steg bort fra den strenge merkantilistiske næringsregulering. For Stavanger betød forordningen av byen mistet det vern den hadde kunnet drive det viktigste sildefisket under.

Stadig flere bergenske fiskejakter satte kursen mot hovedbasen for fisket i Skudeneshavn og tok opp konkurransen med stavangerborgerne. Omkring 1760 var disse så godt som utkonkurrerte fra fiskefeltene omkring Karmøy. Sildetilførselen til byen sviktet og dermed også grunnlaget for å holde oppe en viktig eksportgren.

I 1769 var sildeeksporten til Østersjøen 12 180 tønner. I 1772 var den samme eksporten sunket til 3750 tønner. Oppå det hele gikk prisene på saltet



Skudeneshavn på sørspissen av Karmøy var en hovedbase for sildefisket som foregikk i distriktet på 1700-tallet. Dette fisket hadde økonomisk betydning både for Bergen og Stavanger.

I Skudeneshavn møttes rivaliserende kjøpmenn fra de to byer.

Joh. Rach 1748.

The fishing village Skudeneshavn at the southernmost tip of the Island of Karmøy north of Stavanger, was the centre of the 18th century herring fisheries. These herring fisheries were of economic importance to Bergen as well as Stavanger.

Skudeneshavn was a meeting place for rivalling Bergen and Stavanger interests. Picture from 1748.

sild kraftig ned. Et rikt sildefiske på svenskekysten presset prisene ned.

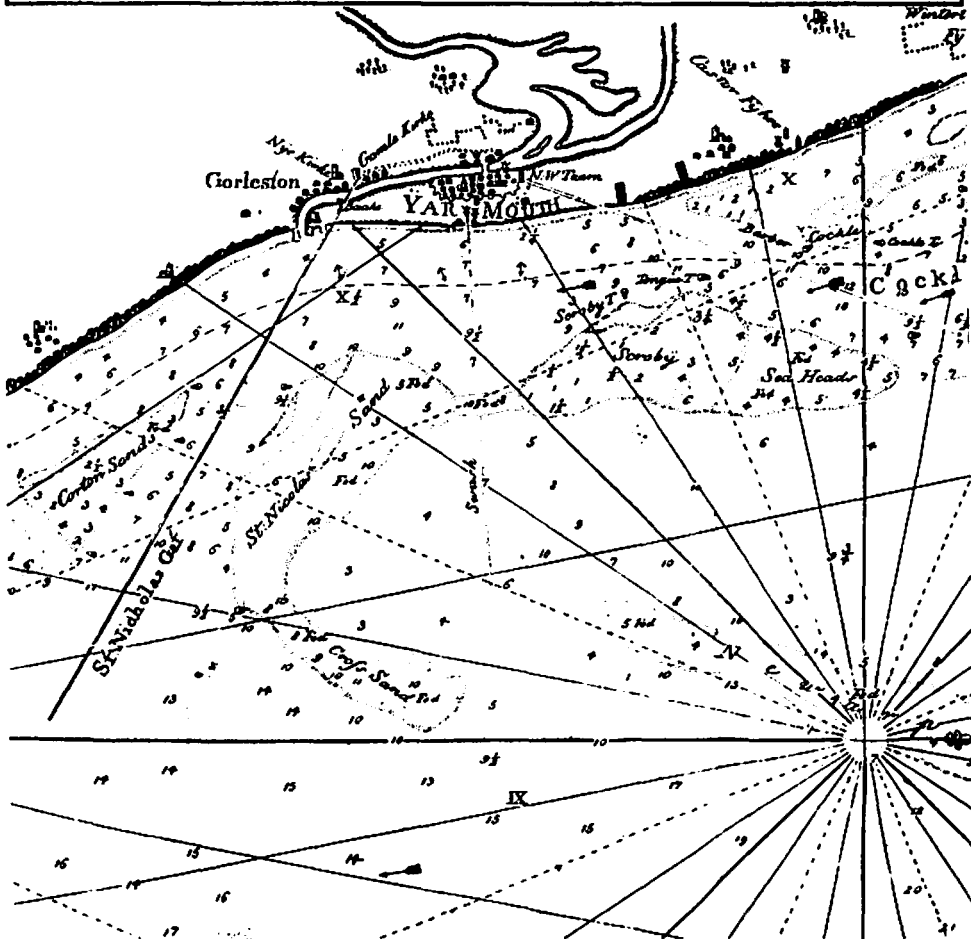
Byen hadde problemer i forhold til sine viktigste markeder i Europa og i Østersjøområdet. Også forholdet til omlandet var spent. Bøndene var ytterst uvillige mot å handle med stavangerborgerne som de mente bød dem dårligere vilkår enn andre. Forholdet var særlig dårlig i årene rundt 1760. Da var det ganske spesielle forhold som gjorde at uviljen mot å handle med Stavanger økte. Distriktene nord og sør for Rogaland ble rammet av uår. Det var lett omsetning til gode priser på jordbruksprodukter. Prisnivået lå så langt vi kan bedømme, høyere enn stavangerborgerne var villige til å avfinne seg med. Etter lang strid fikk bøndene i 1765 lov til å selge og kjøpe sine varer hvor de ville i Norge. Dette gjaldt også innenfor circumferensen – den tremils handelssonen rundt Stavanger der all handel var forbeholdt byen. De handelslempinger som var gitt bøndene utenfor tremilscircumferansen i 1746, ble utvidet og circumferensen opphevet. Stavangers rettigheter over bondehandelen i amtet var brutt.

Den merkantilistiske politikk var i ytterligere oppløsning. Byen møtte ny motgang. Bøndene handlet mer motvillig med byen enn tidligere. Oppå dette ble byen i løpet av 1760-årene utsatt for det press som nye ekstra skattekrav etter den europeiske sjuårskrigen og en ny bybrann sist på 1760-tallet medførte.

I tillegg til alle disse problemene ble det vanskeligheter med korntilførselen fra Østersjøområdet til byen. Ytterligere fortjenestemuligheter falt vekk. Fra 1772 var det endatil eksport-forbud på korn fra Østersjøen. Det lille kornkvantum som kom fra Danmark var dyrt og kunne på langt nær dekke behovet.

Perioden fra ca. 1750 til utpå 1770-tallet var vanskelige år for byen. Særlig problematisk synes årene sist på 1760-tallet å ha vært. Varehandelen sank til det halve av sitt tidligere nivå. Kapitalmangelen var følbart. Denne generelle bakgrunnen kan gjøre forståelsen av stavangerflåtens mange problemer i perioden ca. 1750 til utpå 1770-tallet lettere. I tillegg til dette kom at Stavanger ikke slik som andre norske sjøfartsbyer maktet å utnytte de bedrede muligheter for skipsfart som åpnet seg på grunn av en heldig ført nøytralitetspolitikk fra den dansk-norske regjerings side i denne perioden.

Som vi har sett var første halvdel av 1750-årene en oppgangsperiode for Stavanger.



Stavangers egen flåte nøt godt av denne framgangen. Ved inngangen til 1750-årene lå Stavangers skipsfart noe over det nivå vi har sett i 1731 og 1733, 28 skip på 479 lester. Av disse gikk 15 skip på 358 lester i utenriksfart. I årene 1750–1752 skjedde det en ekspansjon. Dette gjaldt særlig i farten mellom Stavanger og utlandet. I toppåret 1752 hadde byen 29 skuter på 574 lester. Av disse gikk 19 fartøyer på 464 lester i utenriksfart. Byens flåte gikk i perioden 1740–1752 fram med 18,8 %. Utenriksfarten ekspanderte med 29,6 %. Innenriksfarten gikk faktisk tilbake med 11 lester eller 10 % i perioden.

Vi kan også merke oss at redere og skuter fra andre innenlandske byer fikk ubetydelig del i den ekspansjonen som kom Stavanger til gode disse årene. For disse skjedde bare en liten økning fra 128 til 150 lester i farten mellom Stavanger og utlandet.

Det er også grunn til å merke seg at selv om stavangerflåten ekspanderte i farten mellom heimbyen og utlandet hadde den ikke engang halvparten så stor tonnasje i fart som utlendingene.

Den utenlandske skipsfart på Stavanger holdt seg på 1730-talls nivå, rundt 50 skip på 1000–1200 lester årlig i perioden fram til 1752. Fra 1753–1754 gikk utlendingenes seilas på Stavanger kraftig opp. Skottene var borte. Men nederlenderne i særlig grad, og også engelskmennene kom i økende grad til Stavanger. I noen år seilte 50–60 utenlandske skuter på omlag 2000 lester i fart på Stavanger årlig.

Utlendingenes sterke økning brøt stavangerens ekspansjon. Byens egen utenriksfart ble fra et år til et annet redusert med 35–40 %. I 1753 ble bare 11 stavangerskuter på 299 lester ekspedert til utlandet. Stavangerrederne maktet ikke konkurransen med utlendingene, nå som før.

De første årene av 1750-tallet var særlig gunstige for stavangerflåten som gjorde det godt i farten mellom Stavanger og utlandet. Stavangerskuter seilte også på England. Dette sjøkartet fra en dansk-norsk farvannsbeskrivelse viser innseilingen til Yarmouth og konturer, eller såkalte fortoninger, for Gorleston. Fortoner var før i tiden ofte nyttige hjelpemidler for sjøfarere som kom av havet, når de skulle fastslå hvilket sted de var kommet til.

P. de Løwenørn: Samling af Efterretninger for de Søefarende henhørende til de voxende
Kaaert over Nordsøen. Kbh. 1815, s. 95.

The early 1750's were prosperous years for the Stavanger fleet which did especially well in the trade between Stavanger and foreign ports.

Stavanger ships also called at English ports. This section of a chart shows the coast off Yarmouth with a prospect of Gorleston. The prospects were often important navigational aids for ships in establishing their exact position when coming in from the sea.

Det gjorde derimot redere og skuter fra andre norske byer til en viss grad. De økte farten mellom Stavanger og utlandet i samme tidsrom Stavanger mistet taket på det marked som lovet så godt. Nå var det nok likevel et plaster på såret at en del av de skip som ble overflødige i farten på heimbyen fant beskjeftigelse i utenriks fraktfart.

I 1756 brøt den europeiske sjuårskrigen ut. Utlendingene forsvant fra byen. Nederlendernes fart på Stavanger gikk for eksempel ned fra 30 skip på 1414 lester i 1753 til 6 skip på 178 lester i 1762. Det så ikke ut for at stavangerrederne våget prøve å utnytte tomrommet etter utlendingene. Og fra begynnelsen av 1760-tallet vendte utlendingene tilbake. Det gjaldt både nederlendere og engelskmenn. Stavangers egne skip slapp ikke til.

Ganske visst kom byens redere til å merke krigen. Flere engelske skip som franskmennene hadde kapret og brakt inn til Norge, ble kjøpt til Stavanger. Peder Ringholm kjøpte den engelske prisen «Dogston» og døpte den om til «Catharina». Briggen «de Johans» ble i Stavanger hetende «Susanna». Dette var skip på 40 1/2 og 21 kommerselester.

Krigsårene bød nok på muligheter for kjøp av tonnasje. De bød også på tap. Minst to skip var oppbrakt i 1757. Flere kom sikkert til er det hevdet.

Hva som veide tyngst på vektskålen – tap eller gevinst – er umulig å si.

I det hele var årene fra 1753 til ca. 1770 forholdsvis begivenhetsløse år for den del av stavangerflåten som gikk i fart på de forskjellige europeiske Nordsjø-, Atlanterhavs- og Middelhavshavner, enten nå skipene gikk i fart mellom Norge og utlandet eller i utenriks fart. Det eneste nye av betydning som skjedde var, at i 1764 tok Fredrik Dochedal opp fart på den viktige salthavnen Ibiza. Men Dochedal med sin «Catharina» var en enslig svale, før 1770 den eneste i denne farten.

Konklusjonen må bli at Stavangers utenriksfart holdt seg på 1753-nivå like fram mot 1770.

I den europeiske farten holdt nivået seg jevnt. I Østersjøfarten derimot kom Stavanger til å møte særlige problem utetter 1760-tallet. Vi har sett at stavangerne møtte alvorlig konkurranse på sildefeltene. Sildetilførslene til byen minket. Dette var i seg selv et alvorlig slag for byens Østersjøfart. Men det var ikke det eneste problem. Københavnerne som hadde fått tilført sild på stavangerskuter, kom utetter 1760-tallet i økende grad selv til Stavanger og hentet sild. Dette gjorde en vanskelig situasjon enda vanskeligere for de stavangerredere som drev på dette markedet. Årene rundt 1770 var særlig

Ole Smith Ploug, handelsmann og skipsreder. Han var en fremstående representant for den nye generasjon som overtok i byen fra ca. 1750 og som satt ved roret under oppgangstidene som fulgte. Stavanger Museum.

A Stavanger businessman and shipowner, Ole Smith Ploug.

He is a prominent representative of the generation who came to the foreground in the economic and social life of the town from the latter half of the 18th century.

This generation set the town on a course which eventually led to a new and unparalleled progress for Stavanger.



vanskelige. Da var det også vanskelig med returlast – korn – fra Østersjøområdet. En tid var det til og med eksportforbud for korn fra Østersjøen. Den vesle mengden som kom fra Danmark, ga ikke grunnlag for inntekter av betydning.

Med en viss rett kan det nok sies om det europeiske marked at det i perioden 1753–1770 var grått for stavangerflåten. Med større rett må Østersjømarkedet kunne karakteriseres som svart i samme periode.

Stavanger opplevde noen vanskelige år fra midten av 1750-tallet og framover til midten av 1770-tallet. Det skjedde likevel ting i perioden som skulle få mye å si for den framtidige utvikling.

Fra 1750-tallet av overtok en ny generasjon i byen. Av byens egne kan vi nevne Anders Smith, Michael Leigh Smith og Lauritz Lauritzen Smith, sønner av Lauritz Smith som hadde stått mot det meste av det stavangerske borgerskap i striden om hummerhandelen på 1730-tallet.

Her var også innflyttere. Hans Hiorth kom fra Egersund og var sønn av en av stedets fremste handelsmenn. Henning Smith var kjøpmannssønn fra

Romsdal. Ole Smith Ploug var av Kragerø-slekt. Den fremste av dem alle skulle bli Jacob Kielland som flyttet inn til Stavanger fra Sogndalstrand.

Den generasjon som overtok de ledende stillinger i byen hadde flere fellestrekk. Disse menn hadde gjennomgått en læretid ute i Europa: i England og Nederland. De hadde kreditt på utlandet og kontakter med faste forbindelser i de viktigste handelsbyer: Amsterdam, København, St. Martin, Nantes og Lisboa. Det var i det hele personer med «Personlig oppdrift og framdrift». De var preget av en positiv holdning og vant til å kjempe sine saker gjennom. Både Kielland og Hiorth hadde stått midt i og sett Egersunds og Sogndalstrands bemerkelsesverdige ekspansjon i 1730- og 1740-årene.

Generasjonen som overtok i Stavanger på 1750-tallet bar i seg spesielle forutsetninger for å bringe byen framgang. De brøt på vesentlige punkter med den gamle passive og delvis oppgitte holdning som hadde preget byen. Pågangsmot var det som preget dem.

Vi ser det i flere forhold. Ole Smith Ploug ville ikke gi opp i konkurransen med bergensere og andre om sildefisket ved Karmøy. Han lot bygge sjøhus i Skudeneshavn for å kunne delta aktivt i fiske og tilvirkning.

Også sjøfart kastet «de nye menn» seg inn i. Ole Smith Ploug startet eget skipsrederi utpå 1760-tallet. Jacob Kielland var enda tidligere ute. Alt fra tidlig på 1760-tallet startet han oppbyggingen av en egen flåte ved innkjøp av brukt tonnasje i byen og ny tonnasje utenbys fra.

Både Kielland og Ploug forsøkte å sette flåten i lønnsom drift. Begge tok opp Middelhavsfart i 1775. Denne fikk ikke særlig betydning. Vestindiafarten som Ploug tok opp i 1776 kom det «intet ut av».

Tidene var vanskelige. En liten lysning fra 1772 brakte ikke framgang av betydning. Dessuten ble den viktige utenlandske kreditten strammet inn. Dette kastet nye skygger.

Det er likevel interessant å legge merke til at stavangerborgerne selv ikke blir lastet for problemer og manglende framgang. Det heter at problemene ikke var et uttrykk for manglende initiativ og kunnskap. Handelens menn grep sjanser som bød seg. Et sendrektig byråkrati i hovedstaden København som stod for utstedelsen av Middelhavs- og oversjøiske sjøpass, hindret stavangerrederne fra å sette sine planer ut i livet.

Og de var rede da den store sjansen bød seg ved utbruddet av den Nordamerikanske frihetskrig i 1776. For første gang skulle en internasjonal storkonflikt komme til å gripe inn i byens liv på en avgjørende måte. Den

rykket byen ut av sin dvaletilstand, innledet en ny tid ved å legge et nytt økonomisk grunnlag.

Krigen ga glimrende tider for skipsfarten. Fraktfarten fikk sitt store og avgjørende gjennombrudd i europeisk sjøfart.

Stavangerflåten kom med i denne farten. Skipene ble borte fra byen i årevis og seilte inn glimrende frakter. Dessverre gir ikke vår nåværende viten oss mulighet for å gi et dekkende bilde av stavangerskips fraktfart mellom fremmede havner i denne perioden. Et eksempel kan likevel illustrere aktiviteten. Ploug og Kiellands 28-lester «Mette Maria Margaretha» som i innkjøp kostet 600 riksdaler, forlot heimbyen i 1777 og vendte tilbake i 1780. De årene skipet var borte seilte det inn det tidobbelte av sin kjøpesum. Nå gjorde nok «Mette Maria Margaretha» noen særlige heldige turer. Den kan likevel trygt brukes som eksempel på de muligheter som bød seg, og som rederne i Stavanger også kunne utnytte. Det var gjennom skipsfarten at byens store ekspansjon skjedde. Den innseilte kapitalen ble i stor grad investert i ny tonnasje. Flåten ekspanderte. Skipene ble større, tonnasjemengden økte.

Om noe karakteristisk skal sies om stavangerflåten under den Nordamerikanske frihetskrig må det være at en stor del av krigstiden i overveiende grad kom til å holde seg borte fra heimbyen. Dette var nok delvis tilskyndet av byens egne redere. «Kom for all del ikke hjem, her er intet å gjøre,» skrev en reder til sin skipper i 1780. Dette råd fulgte skiprene. De holdt seg borte i den grad at det oppstod tonnasjemangel i byen. Blant annet kjenner vi til at betydelige kvanta trelast kunne bli liggende i byen grunnet manglende skipsleilighet. Således fikk i et tilfelle Ole Smith Ploug som selv var reder, ikke omsatt 8000 tylfster bord han hadde liggende klar for eksport. Handelsmessig ser det ikke ut for at byen nøt godt av disse årene slik som skipsfarten gjorde det.

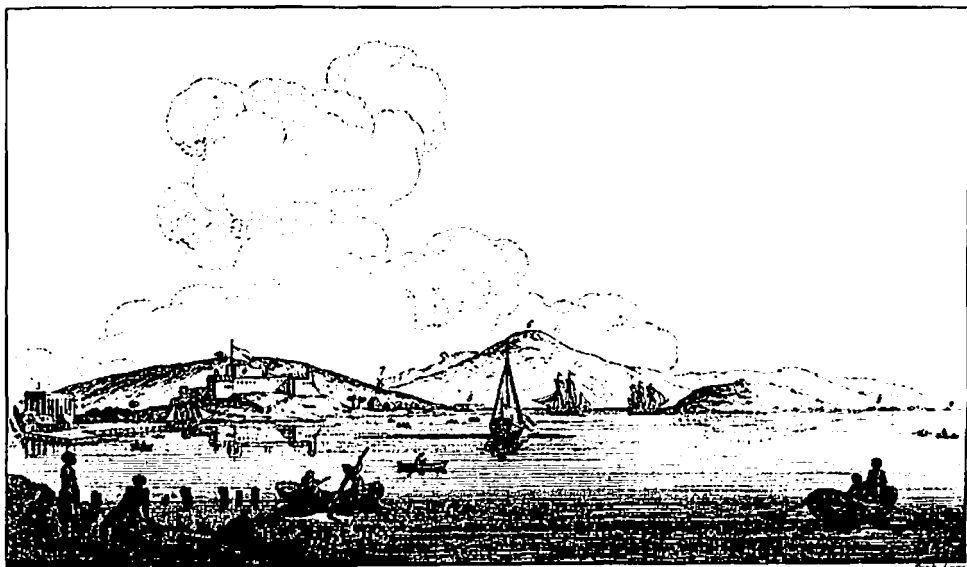
Byen merket likevel den økte aktivitet for flåten utover det at skip og mannskap var sikret jevn beskjeftigelse og inntekt. På byens verft var det livlig aktivitet. Nå gjaldt det å bygge og sette i drift så meget tonnasje som mulig. I 1781 gikk 85-lesteren «Hendricha Maria» av stabelen på Kjerringholmen. Året etter ble kjølen strukket til enda et større skip, 135-lesteren «Stavanger». Dette var også på Kjerringholmen. I 1782 ble 35-lesteren «Elisabeth Wilhelmina» ombygget på Stavanger Værft på Jorenholmen.

Men det var faktisk Bergen som ble den viktigste norske havn for stavangerskip som i denne perioden ellers seilte overalt i Europa. Vi fant dem

i Østersjøen, på Nordsjøen, på den europeiske Atlanterhavskysten og i Middelhavet i travel og innbringende fart. Også over Atlanterhavet kom stavangerskip i fast fart. Handelen på dansk Vest-India, som tidligere hadde vært regulert, ble frigitt i 1782. Alt året før dette formelt skjedde hadde Ploug åpnet innbringende Vest-Indiafart for Stavanger med «Hendricha Maria». Kielland kom også med i denne farten som varte til 1784.

Stavangerskip nådde videre enn før. Vi skal også merke oss at fra 1780 kom byens egne skip til å ta større del i farten mellom heimbyen og utlandet enn de hadde gjort på tiår. I tiden før 1781 var det 6–11 skip på 100–123 lester som gikk i denne farten. I 1781 var det 19 stavangerskip på 413 lester i fart mellom heimbyen og utlandet, i 1782 22 skip på 604 lester.

Grunnen til dette var at England erklærte krig mot Nederland i desember



På 1780-tallet kom stavangerskip midlertidig med i Vest-Indiafart.
For første gang krysset stavangerskip Atlanterhavet.
Fartsområdet ble utvidet, nye erfaringer vunnet. Bildet viser naturhavnen på
St. Thomas. Det kgl. Bibliothek, København.

In the expansion period of the 1780's Stavanger ships for the first time, though at this first attempt only temporarily, traded across the Atlantic to the West Indies.
This picture shows the harbour of St. Thomas in the West Indies.

1780. Engelske krigsskip hindret og reduserte sterkt nederlendernes Norges-handel. Stavangerrederne fikk en ny sjanse til fortjeneste. De visste å utnytte denne som andre fortjenestemuligheter i perioden. Dette medførte en kraftig stigning i byens flåte, fra 12 skip på 290 lester i 1775 til 25 skip på ca. 740 lester i 1785. For det siste året er ikke skip på under 6 lester medregnet. Etter krigen var det en del veksling i flåtens størrelse. Det viktigste som hadde skjedd var likevel at det lave nivå fra tiden før 1780 var definitivt forlatt.

Stavangerrederne maktet å holde i drift en større flåte enn tidligere selv om etterkrigstiden på nytt bød på problemer. Fraktene ble flaue og skips-prisene falt. Skip ble solgt med tap. Andre gikk i opplag eller ble hugget.

I tillegg til krisen på fraktmarkedet ute var det også problemer på heimemarkedet. Fra tidlig på 1780-tallet forsvant silda fra distriktet. Den ble borte ut hundreåret og kom først igjen i 1808.

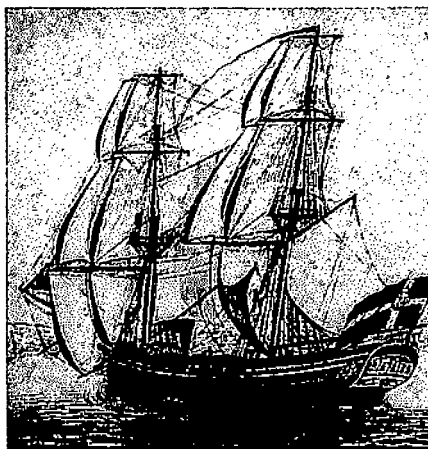
Også hummerfisket var det problemer for. I tollbøkene svinget eksport-tallene fra vel 8000 riksdaler til vel 3000 riksdaler utetter 1780-tallet og i begynnelsen av 1790-tallet. Dette er trolig for lave tall. Hovedtendensen skulle likevel tallene gi, et vanskelig marked.

For trelastmarkedet var det også problemer. Dels var her år med manglende tilførsler og problemer av den grunn. Dels skyldtes problemene overflødige tilførsler og trykkende priser.

Byens kjøpmenn opplevde noen vanskelige år. I tillegg til problemene for sildefisket, hummerfisket og tømmerhandelen kom det også andre vanskelig-

Et stavangerskip fra sist på 1700-tallet. Briggen «Den Raske Bonde» ble bygget på Ploug & Sundts verft på Kjerringholmen i 1792. Skipet var et av byens vakreste med flott utstyrt akterspeil. Briggene var mellomstore skip. «Den Raske Bonde» gikk mye i fart på Middelhavet. Stavanger Museum – Sjøfartsmuseet.

A Stavanger ship from the late 18th century. This well constructed and beautiful looking brig named «Den Raske Bonde», was built at a Stavanger yard in 1792. The brigs were mediumsized ships. «Den Raske Bonde» traded on the Mediterranean and elsewhere in Europe.



heter. Stavanger fikk til dels ikke tilførsler av varer byen var vant til og hadde bruk for. Dels var det vanskelig å finne avsetning for varer som kom til byen. Således brant kjøpmennene inne med store saltlagre de første årene sildefisket slo feil. Korn var det til tider vanskelig å få omsatt da det var billigere korn å få kjøpt andre steder. Nød drev folk bort fra byen.

For skipsfarten var perioden ca. 1775–1790 preget av både framgang og stagnasjon. Hovedinntrykket må likevel bli at stavangerflåten kom opp på et nytt nivå med hensyn til tonnasje og fartsområde. Det lave aktivitetsnivå ble definitivt forlatt. Stavangerflåten kom til å seile inn inntekter som styrket både flåtens og byens ryggrad. Skipsfarten kom til å bety mer for byen enn tidligere selv om rederiformer og struktur i det store ble som før.

Fra først på 1790-tallet skulle ny framgang komme. Fra 1793 brøt ny europeisk storkrig ut. Dette var de franske revolusjonskrigene og Napoleonskrigene som skulle vare ved like fram til 1814. Denne perioden som førte med seg ny framgang for Stavanger både heime og ute, skal vi la ligge her. Ganske visst fører denne tiden videre en utvikling vi kjenner fra 1700-tallet, ikke minst fra den Nordamerikanske frihetskrigs tid. Men den er også i nær slekt med det neste hundreår. På 1790-tallet ble grunnen lagt for en utvikling som skulle fortsette inn i det nye hundreår og gi Stavangers handel og sjøfart ny og tidligere ukjent styrke. En drøfting av 1790-tallets økonomiske og maritime utvikling i Stavanger hører derfor mest naturlig heime under en beskrivelse av 1800-tallet.

Summary

This article deals with Stavanger shipping and trade from the founding of the town of Stavanger around 1125 until approximately 1800.

Direct trade links existed between Stavanger and foreign ports, both Continental and English, before 1300.

In the 12th century Continental connections seem to have predominated. In the following century the centre of gravity of the Stavanger trade shifted to England.

Detailed knowledge about the trade carried on is insufficient. This is even more the case with the role played by Stavanger shipping at this time and in this context.

It is, however, probable that trade was carried out directly between Stavanger and foreign ports, and quite possible that ships from Stavanger and its hinterland took part in this trade.

From the late 13th century onwards it seems that the direct trade links between Stavanger and foreign ports were interrupted or at least greatly reduced.

Bergen merchants took over the Stavanger foreign trade and acted as intermediaries between Stavanger and the outside world.

Bergen, the great trading centre of Norway which also was a Hanseatic stronghold, partly kept this position until well into the 16th century.

The Bergen dominance however, probably was at its height during the 14th century. From the early 15th century new direct trading routes between Stavanger, the Baltic and the Continent were probably opened as a part and result of the great European commercial expansion. Unfortunately the knowledge of this trade and the shipping involved concerning Stavanger is insufficient. So is also the case with the Stavanger coastal shipping which served as a vital link between Stavanger and other domestic ports, the Stavanger hinterland and Bergen being the most important in this context.

During the Middle Ages Stavanger mainly served as an administrative centre, ecclesiastical and royal. The economic life of the town was dominated by the church and the king.

From approximately 1550 new trends occurred in the economic life of Stavanger. A group of merchants and shipowners who traded independently of the church and the king emerged.

Little by little these men, of whom many were able and enterprising immigrants, took over the leading part in the economic life of Stavanger. They obtained dominance in the hinterland and Bergen trade which was considerably expanded due to administrative changes and progressive farming. The Stavanger merchants also cooperated successfully with the Hanseatic League and made money from new and rich herring fisheries which occurred in the latter part of the 16th century. Stavanger coastal shipping prospered.

The knowledge about the Stavanger Medieval and early Modern time shipping is unfortunately insufficient. From 1550–1600 onwards the sources are in spite of shortages, richer.

Stavanger ships sailed along the Norwegian coast as before. In addition Stavanger ships to an increasing extent set out on longer voyages. They frequently called at Baltic and Danish ports. Neither is it improbable that Stavanger ships traded on the North Sea to an extent equalled with the Baltic trade before 1600.

After 1600 Stavanger ships traded on the North Sea to a considerable extent. Fish, agricultural products and timber was exported to the Baltic and Denmark, timber to England and the Netherlands.

The incomes increased. And although the number of Stavanger ships were probably kept on the same level – approximately 30 ships – in the period 1600–1630 the tonnage increased. Bigger ships were built and put into service by Stavanger owners who also chartered ships by which to carry out an expanding trade. The size of the Stavanger fleet in the years around 1630 averaged 160 lasts. This fleet played a very important role in the town's export and import during the first decades of the 17th century, while foreign ships played a more prominent part in the hinterland timber export.

From 1630 onwards the progress in the Stavanger shipping was halted and kept on the mid 17th century level well into the 18th century.

A series of ensuing Nordic and Great Power wars frequently made navigation insecure, from time to time even in Norwegian coastal waters. The flowering Stavanger fleet stagnated. It probably lost more from the wars than was occasionally gained.

This fact together with heavy war-time taxation, the transferring of ecclesiastical and royal administrative functions and the temporary loss of the town – privileges, done by the autocratic king for the benefit of the newly founded town of Christiansand in the latter part of the 17th century, weakened the town of Stavanger economically.

In addition to these problems, expanding and vigorous seaside-settlements, like Sogndalstrand and Egersund south of Stavanger, gained an increasing part of an ever growing hinterland trade and coastal shipping from the 1680's onward. Foreign shipowners firmly gained the upper hand in the Stavanger export and import.

It would not be fair, however, to stress Stavangers problems only. Stavangers shipowners from time to time, and especially in the period 1690–1710, sought employment and made progress in the trade between foreign European ports. These projects which often were short-lived and dependent on foreign

capital, gave the Stavanger shipowners and merchants important new experiences and brought them in touch with new markets all over Europe. This development was the most important as far as Stavanger shipping is concerned, in decades before and after 1700.

Stavanger merchants also sought employment in other fields, lobster and cod fisheries in addition to the traditional herring fisheries. They made some success, but were not able to compete effectively with the dominating foreign merchants.

In the years from 1730 until shortly before 1755 the Stavanger fleet in spite of oscillations grew to approximately 300 lasts. The main reason for the progress was based on trade between foreign ports, and for a short period in the early 1750's, in bettered conditions for the Stavanger fleet in the trade between Stavanger and the outside world.

From the middle 1750's until the outbreak of the War of American Independence in 1776, Stavanger suffered many problems both on land and sea and fought a losing battle as well in the hinterland trade as in fishing and shipping.

At the outbreak of war in 1776 a new generation of merchants and shipowners saw and made the most of the golden opportunities for rich earnings which offered themselves. The Stavanger fleet grew to more than 750 lasts and was employed in profitable trade between European ports and even at times across the Atlantic.

The War of American Independence gave Stavanger fleet and thus also the economy of the town of Stavanger, a great step forward. A new economic foundation was laid, a foundation which in spite of recessions in the 1780's paved the road for the great expansion of the 19th century.

LITTERATUR:

Bang Andersen, Arne: *Streiftog i gamle Stavanger*. Stavanger 1973.

Brøgger, A.W.: *Stavangers Historie i Middelalderen*. Stavanger 1915.

Elgvin, Johannes: *En by i kamp*. Stavanger bys historie 1536–1814. Stavanger 1956.

Helle, Knut: *Stavanger fra Våg til by*. Stavanger 1975.

Lillehammer, Arnvid: *Sagskurd og trelast i Ryfylke først på 1600-tallet*. Ei spanande forskningsoppgåve. Frå bygd og by i Rogaland 1977. Stavanger 1977.

Maaland, Harald: *Borgerskapets framvekst*. Stavanger fra reformasjonen til ca. 1620. *Hovedfagsoppgave i Historie ved Universitetet i Bergen*. Utrykt. Bergen 1977.

Michaelsen, M.L.: *Stavanger Sjøfarts Historie*. Seilskibene og seilskibsfarten i aarene fra 1600 til 1922. Stavanger 1927.

Nedkvitne, Arnved: *Handelssjøfarten mellom Norge og England i høymiddelalderen*. Sjøfartshistorisk årbok 1976. Bergen 1977.

Utne, Bjørn S.: *En by og bygdesaga*. Rogalands historie – et forsøk på popularisering. Bygd og by i Norge. Rogaland Oslo 1979.