

Roar Svendsen

Skipsfart og vårsildeksport

Skudeneshavn 1835-1875



Innledning

Når en kom seilende med jakt eller skyssbåt fra Stavanger over Skudefjorden til Karmøy på begynnelsen av 1800-tallet, var Skudeneshavn det første "tettstedet" en støtte på. Hvis en fortsatte videre gjennom Karmsundet, ville en senere komme til Kopervik og deretter til Haugesund.

I denne artikkelen er det det førstnevnte av disse tre stedene som står i fokus. Skudeneshavn har langt tilbake i tiden hatt en svært sentral posisjon innen sildefisket i Rogaland. Det beste fisket foregikk vanligvis rett utenfor Skudeneshavn, på strekningen mellom Syreneset i vest og Svortinga i øst.¹ Byborgere fra Stavanger hadde flere salterier her allerede på midten av 1700-tallet, men stedet var da først og fremst et sildevær. Fra omkring år 1815 begynte noen fiskere i Skudenes selv å salte sild.² Etter hvert økte både antall sildesaltere på stedet og antall sildetønner de saltet.

Etter 1826 ble det også fisket store mengder sild i Sør-Rogaland, særlig ved Egersund, Sogndal og Flekkefjord. År 1840 forsvant silda fra sør-fylket. På denne tiden var fisket i Skudenesområdet på sitt beste. Amtmannen sier om sildefisket i 1840 at "Skudenes er Hovedpunctet for dette Fiskeri."³ At store fangster kunne bli fisket ved Skudenes hersker det ingen tvil om. I en avhandling om Norges fiskerier, som ble utgitt i 1864, sies det at "... paa Schudenes har det hendt, og det ikke saa rent sjeldent, at der i Løbet av to til tre Døgn er opfisket indtil 100 000 Tønder."⁴ År 1841 ble det i Skudeneshavn saltet 50 000 tdr. (tdr. = tønner) sild⁵, mot 12 100 i Kopervik og 30 300 tdr. i Haugesund.⁶

Fra da av var stedet ikke lenger bare et viktig sildevær. Det var blitt det største senteret i området mellom Stavanger og Bergen for tilvirkning av sild.⁷

I 1850-årene ble fisket her noe mer ustabil, og i 1860-årene var det bare i 1860 og 1866 at hovedfisket foregikk ved Skudeneshavn.⁸ Dette fikk likevel ingen katastrofal betydning for skudeneshavnerne. Avstanden fra Skudeneshavn til de stedene hvor fisket foregikk, var nemlig overkommelige så lenge det var sild på Sørøfeltet.⁹ Skudeneshavnerne fulgte etter silda og deltok i fisket når dette inntraff på andre steder. Noen sildesaltere fra Skudeneshavn bygslet også sjøgrunner og bygde sjøhus til sildesalting på mer fjerntliggende steder.¹⁰ Det gjaldt å sikre seg når fisket sviktet utenfor stuedøra.

Havnemotiv fra Skudeneshavn, 1913.

Foto: Wilse.

*Norsk Folkemuseum.



Under sildefisket kunne det være opptil 15 000 fiskere samlet i Skudeneshavn.

Foto: Johs. Floor.

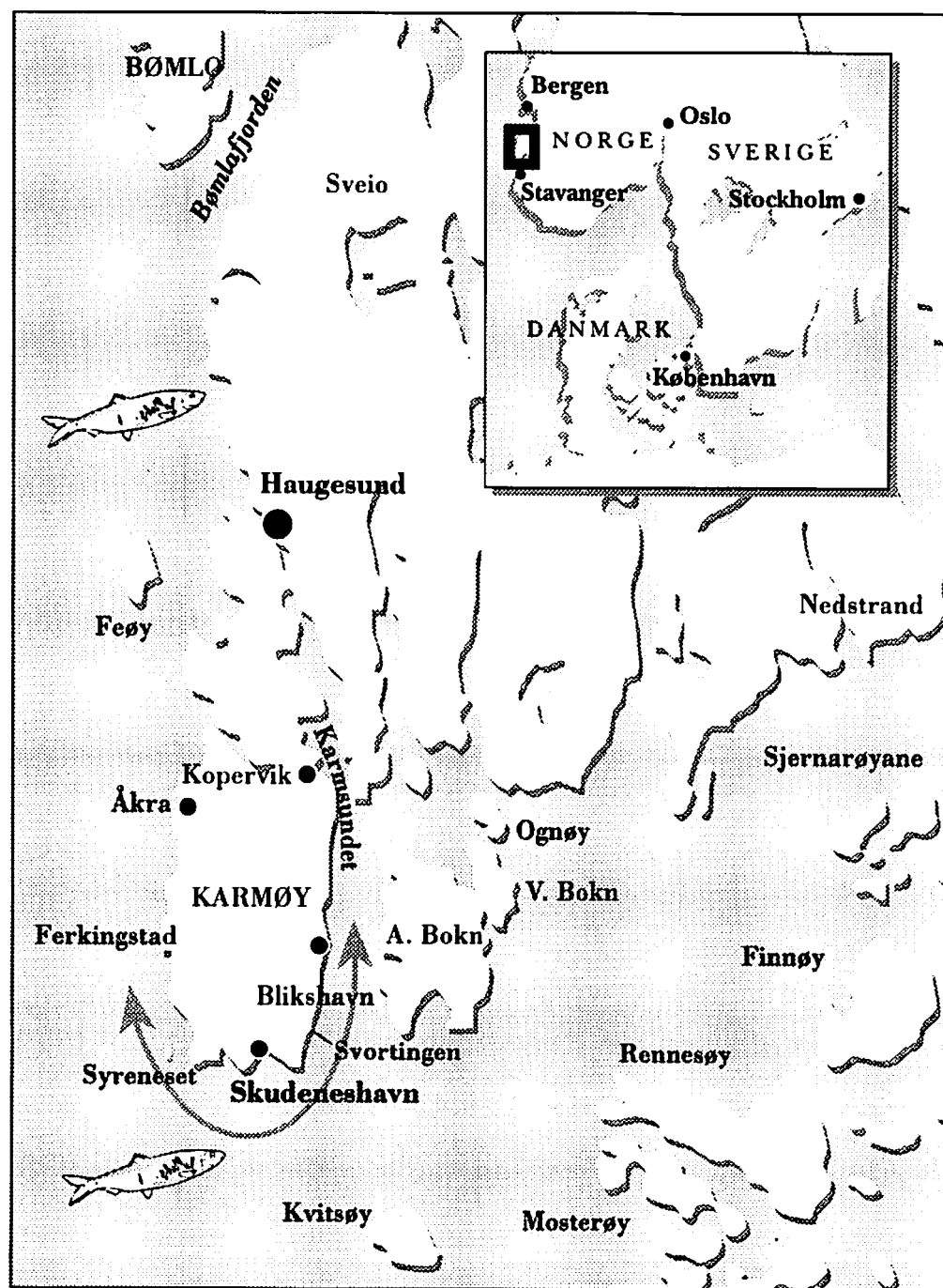
*Skudeneshistorielag.

During the herring fisheries 15 000 fishermen could be gathered at Skudeneshavn.

Tusenvis av fiskere, sildearbeidere og kjøpere kom til Skudeneshavn i sildesesongen, som varte omkring fem uker mellom årsskiftet og mars. Mens 4000 og 5000 mennesker kunne være samlet i Skudeneshavn under fisket allerede på 1700-tallet¹¹, var i 1848 "... ved Fiskeriets Begyndelse (...) ved Skudensnæs efter en løselig Calcul forsamlet mindst 10 a 12 000 mennesker".¹²

Helt fra fisket på 1700-tallet vet vi at det ble omsatt sild i Skudeneshavn. Kildematerialet gir ikke grunnlag for å tallfeste noe kvantum, men da vi vet at det stort sett bare var i områdene omkring Skudeneshavn at det ble fisket sild på denne tiden¹³, aner vi at det må ha vært forholdsvis store mengder. Kjøperne kom først og fremst fra byene og ladestedene på strekningen mellom Kristiansand og Bergen.

I 1840-årene kunne mellom 300 og 400 kjøpefartøyer komme til Skudeneshavn allerede før fisket inntraff. På disse skutene ble det oppbevart store pengesummer til å kjøpe sild for. De båtene som kom fra Stavanger og nærmeste omegn, og det var nok de fleste, hadde i alminnelighet ikke flere penger enn de trengte for å kjøpe en enkelt last; "... som oftest 200 a 300 Species og derover, medens de Fartøier, der søge til Fisket fra Flekkefjord, Egersund, Bergen og flere Steder maa medbringe større Beløb, da de ikke saa let ville kunne forsynes fra Hjemmet som er nødvendigt for at drive Fiskeriet med Kraft.¹⁴ Det ble antatt at "...der i Contante Penge er samlet 80 000-100 000 Species ombord i Fartøiene i denne Havn.¹⁵



I 1848 varierte prisen for en tønne sild fra 2 spd og 96 skilling til 3 spd 48 skilling.¹⁶ Hvis vi går ut i fra en pris på 3 spd pr sildetønne, så skulle dette tilsa at i underkant av 35 000 tdr. sild ble omsatt for 100 000 spd.

Vi våger ikke å spekulere over hvor stort antall sildetønner som virkelig ble omsatt her, men tar vi i betraktning at de fleste fartøyene kom tilbake flere ganger for å kjøpe mer sild, etter å ha ført en sildeladning til salteriene og hentet nye pengebeløp, aner vi for alvor at her ble store kvanta sild omsatt. Skudeneshavn må ha hatt en enestående posisjon også som omsetningssted for sild.¹⁷

Vi har også all grunn til å anta at omsetningen av sild i Skudeneshavn må ha vært betydelig i 1850-årene. I 1860-årene er det derimot opplagt at denne må ha vært mindre, siden fisket da sjelden inntraff her.

Den omfattende virksomheten som var knyttet til sildenæringene førte til en stor befolkningsvekst på stedet. Folk fulgte etter silda hit, og mange ble bofaste. I tiåret 1835-1845 økte innbyggertallet på strandstedet fra 174 til 491 beboere. Befolkningen økte hele tiden fram til 1875. Da bodde det 1317 mennesker i Skudeneshavn, som ved å bli ladested i 1857 hadde fått bystatus.¹⁸

I denne artikkelen skal vi se nærmere på de virksomhetene som direkte eller indirekte kom til å få størst betydning for befolkningen i byen i perioden mellom 1835-1875, nemlig skipsfart og vårsildegjørt.

Artikkelen begynner med utviklingen av skipsflåten. Her vil vi se hvordan stedets flåte kom til å vokse utover i perioden. Vi vil blant annet se nærmere på hvilken innvirkning det kom til å få for stedets skipsfart at Skudeneshavn ble ladested i 1857 og tollsted i 1860.

Siden vårsildegjørtporten var den viktigste forutsetningen for utviklingen av stedets flåte, vil vårsildegjørtporten fra Skudeneshavn her bli forholdsvis grundig behandlet. I den sammenheng vil vi se nærmere på når skudeneshavnerne selv begynte å eksportere sild. Vi vil også stille spørsmål som: Hvor stort kvantum ble utført fra stedet - hvor hørte de forskjellige eksportørene hjemme - hvor stor andel av dette kvantumet ble ført av skuter som var hjemmehørende i Skudeneshavn, og hvor hørte de andre eksportskutene hjemme? Andre spørsmål er: Til hvilke land og havnebyer gikk skudenessilda - hvordan var skutenes fartsmønster og hvordan var fortjenestemulighetene i denne farten?

I et forsøk på å sette vårsildegjørtporten inn i en større sammenheng for Skudeneshavn vil vi se nærmere på hvor store verdier saltsildegjørtporten kom til å utgjøre av Skudeneshavns samlede eksport- og importverdier.

I en del sammenhenger blir andre steder i Nord-Rogaland trukket inn i framstillingen. Steder utenfor Nord-Rogaland blir bare i den grad framstillingen krever det omtalt i denne artikkelen.

Mellom 1840-1870 var det i det vestlige området mellom Skudeneshavn og Bømlo at de store vårsildfangstene på Sorafeltet ble tatt.

Grafikk: Ellen Jepson.

Between Skudeneshavn and Bømlo large quantities of spring herring were harvested in the period 1840-1870.

TABELL 1: *Skip i Skudenes prestegjeld 1842-1860 og skip i Skudenes tollsted 1860-1875*

År	Antall	Sum Kl.	Gjs. Kl.*			
1842	34	547,5	16,1			
1843	27	467,5	17,3			
1844	29	493	17			
1845	26	463,5	17,8			
1846	26	333	12,8			
1847	24	320	13,3			
1848	29	355,5	12,3			
1849	28	339	12,1			
1850	23	274,5	11,9			
1851	28	294	10,5			
1852	26	287,5	11,1			
1853	28	293	10,5			
1854	26	290,5	11,2			
1855	30	333,5	11,1			
1856	31	372,5	12			
1857	24	320	13,3			
				Skudenes Tollsted		
	Antall	Sum Kl.	Gjs.Kl.			
1858	38	544,5	14,3			
1859	37	642	17,4			
1860	46	790	17,2	77	1047	13,6
1861	47	882,5	18,8	81	1178	14,6
1862	50	1012	20,2	87	1345	15,5
1863	50	1057	21,1	91	1440	15,8
1864	49	1296,5	26,5	89	1672	18,8
1865	53	1371,5	25,9	95	1772	18,7
1866	54	1584,5	29,3	98	2010,5	20,6
1867	50	1668	33,4	154	2595	16,9
1868	67	2085	31,5	ikke oppgitt		
1869	75	2137	28,5	164	2982	18,2
1870	66	1827	27,7	158	2668	16,9
1871	64	1798	28,1	144	2527	17,5
1872	65	1766	27,2	138	2431	17,6
1873	66	1835	27,8	132	2419	18,3
1874	68	2099	30,8	133	2766	20,8
1875	72	2638	36,6	135	3297	24,4

*Kl. = kommerselester, 1 kl. = 2,10 ton. Gjs.kl.= skudenes gjennomsnittlige størrelse i kommerselester.

Tallene fra 1867-1875 gjelder Skudeneshavn ladested.

KILDER: Skipsfortegnelser 1842-1866 som ble laget av lensmannen i Skudenes. Oppbevares på Statsarkivet i Stavanger. For året 1853 er også anvendt en skipsfortegnelse som ble laget av undertollbetjent C. Didriksen, som var stasjonert på Skudenes tollstasjon. Oppbevares på Stortingets arkiv. For årene 1867-1875 bygger tabellen på Norges Handel og Skipsfart.

Utviklingen av Skudeneshavns skipsflåte

At sjofarten i Skudenes har tradisjoner langt tilbake i tiden er kjent for de fleste. Denne var på 1700-tallet særlig knyttet til losvirksomheten. Fra begynnelsen av 1800-tallet vet vi at enkelte

skippere var bosatt i Skudeneshavn. I 1801 hadde stedet en skipper og to innbyggere som hadde skipperyrket som biyrke.¹⁹

Det er likevel først i en skipsfortegnelse fra 1842 at vi får greie på hvor mange skuter som hørte hjemme på stedet,²⁰ men vi vet ikke hvem som eide alle de 34 skutene på dette tidspunktet.²¹

En skulle tro at antall skuter ville øke i 1840-årene siden sildefisket i Skudenes på denne tiden hadde stor framgang. Men det var ikke tilfelle. Som tabell 1 viser var det i 1842 34 skuter i Skudenes tinglag (Skudenes prestegjeld)²². Disse hadde en samlet drektighet på 547,5 kl. Antall skuter i prestegjeldet var stort sett synkende fram til 1857. I 1853 var antall fartøyer minket til 28 på tilsammen 293 kl.

Etter dette minket skipstonnasjen i prestegjeldet til 290,5 kl. i 1854. Fra da av økte den gradvis, slik at her i 1856 var 31 skuter med en samlet tonnasje på 372,5 kl. I 1857 var derimot antall skuter bare 24 og den samlede tonnasje 320 kl.

I denne tidlige perioden minket også skutenes gjennomsnittlige størrelse. I 1842 var skutenes gjennomsnittlig på 15,7 kl. Etter dette økte størrelsen til 17,8 kl. i 1845, og minket til 10,5 kl. i 1851. Stort sett steg skutenes gjennomsnittlige tonnasje etter dette, slik at den var på 13,3 kl. i 1857.

Dessverre finner vi ikke i kildematerialet noen fullgod forklaring på denne helt uventede nedgangen i skipstonnasjen i perioden mellom 1842 og 1857. Men det er helt klart at mange heftelser påhvile eiere av store fartøyer på steder uten tollklaringsrettigheter.

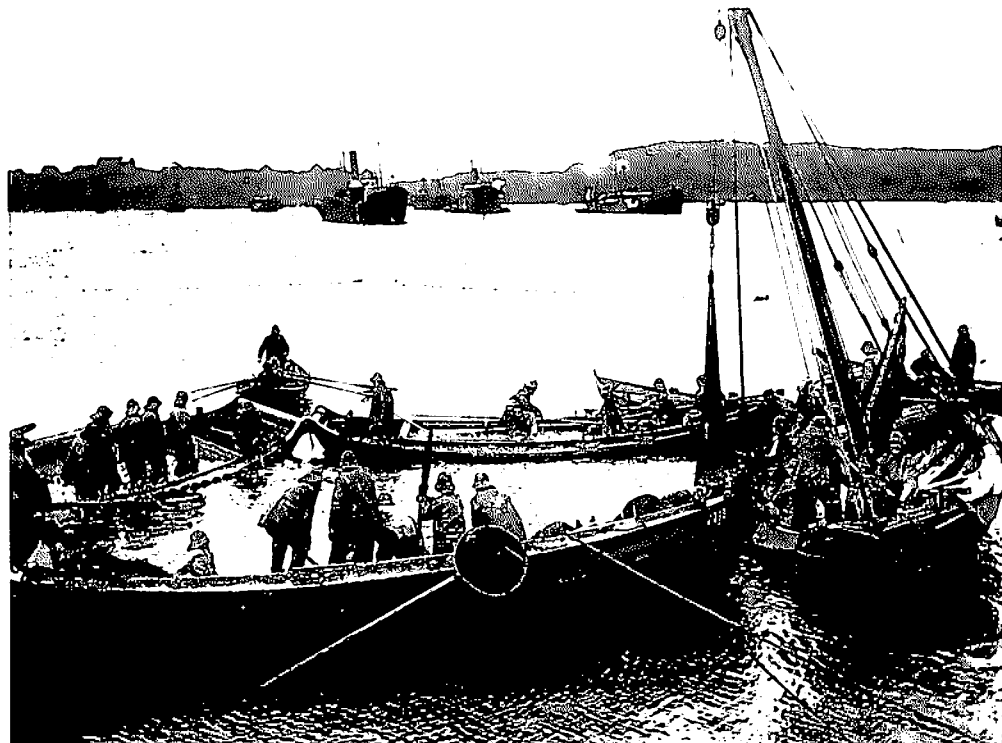
Skudeneshavnerne sier i en søknad om ladestedsrettigheter i 1855 at de led store tap fordi de måtte innom tollsteder underveis til og fra utlandet. Dette, sier de "... gjør at vi ikke, som vi kunne ønske, finde os foranledigede til at skaffe os større Fartøier, tjenlige til Fragttransport."²³ Det kan derfor tenkes at de som investerte i skipsparter gikk i kompaniskap med folk i byene, f.eks. stavangere. Vi vet i alle fall at to skudeneshavnere fra 1856 var partseiere i barkskipet Hans Egede.²⁴ Dette skipet var ikke registrert i Skudeneshavn på den tiden.

Etter at Skudeneshavn ble ladested i 1857 og eget tollsted i 1860, kunne skutene tollklareres på stedet. Dette stimulerte både skipsfarten og vårsildeeksporten.

Mens tonnasje i prestegjeldet i 1857 var 320 kl., fordelt på 24 skuter, var den i Skudeneshavn alene hele 2137 kl. i 1869, fordelt på 75 skuter. I løpet av disse årene ble antall skuter tredoblet og tonnasje bortimot syvdoblet. De tre neste årene minket derimot antall skuter til 65 med en samlet drektighet på 1766 kl.

I amtmannens femårsberetning for femåret 1866-1870 leser vi at Skudeneshavns "... ikke ubetydelige Handelsflaade (...) nesten udelukkende benyttet i Sildehandelens Tjeneste, i de 2de sidste Aar kun har fundet liden Anvendelse."²⁵ En kunne ha forventet at skipsflåten nedgang skyldtes sviktende fiske, noe som igjen førte til at rederne fikk problemer med å skaffe last til skutene sine.

En nærmere undersøkelse viser at dette ikke er noen fullgod forklaring. Det viser seg nemlig at i 1870 ble to skip på til sammen 286 kl. solgt, tre på 182 kl. forliste og to på 194 kl. ble innkjøpt til stedet.²⁶ Av de innkjøpte skutene var en på 11 kl. Det er med andre ord tydelig at minkingen i



Notfiske. Nota var ikke ukjent på Sørøstlandet, men det var først omkring 1820 at den ble tatt i bruk under vårsildfisket. Foto: Wilse.

*Norsk Folkemuseum.

Seine fishing. The fishermen were familiar with seine fishing, but it was not until 1820 that the seine was used during the herring fisheries.

flåtens tonnasje, i hvert fall det året, skyldtes salg og forlis av større fartøyer. Her må tilføyes at store fartøyer svært sjelden var involvert i sildeeksport. De gikk i alminnelig fraktfart. Salg av de to store fartøyene kan derfor neppe skyldes svikten i sildefisket.

Av tabell 1 framgår det at Skudeneshavns flåte som i 1872 hadde en samlet tonnasje på 1766 kl. var økt til 2638 kl. i 1875. Dette kan tyde på at selv om skipsfarten på stedet hadde opplevd vanskeligheter i 1870, kom den seg fort på bena igjen, og noen økonomisk krise kan vi derfor ikke snakke om i den sammenhengen. Til det var nedgangen både for kortvarig og for ubetydelig.

Det er ingen overraskelse at Skudeneshavn var det stedet i prestegjeldet som dominerte skipsfarten. I 1860 hørte nemlig 40 skuter med en tonnasje på 721 kl. hjemme her, mot bare 6 skuter på tilsammen 69 kl. i Åkra sogn.²⁷ I 1864 var her 43 skuter på 1159,5 kl. mot bare 6 i Åkra på 137 kl. I 1876 var flåten i Skudeneshavns landdistrikt (Åkra medregnet) minket til 12 fartøyer på 112 kl.

År 1866 var ikke lenger Skudeneshavn den eneste byen på Karmøy. Det året ble nemlig også Kopervik ladested. En skulle derfor tro at Skudeneshavns posisjon i skipsfartsammenheng var truet. Dette ser på ingen måte ut til å ha vært tilfelle. I 1867 hadde riktignok Kopervik 47 fartøyer, men de var til gjengjeld små. De hadde nemlig bare en samlet tonnasje på 428 kl. To år senere 1868 økte Koperviks flåte til 56 fartøyer på 771 kl., men året etter sank den til 50 fartøyer på 711 kl. I år 1876 var 37 skuter på tilsammen 630 kl. hjemmehørende i Kopervik.²⁸

Det eneste stedet i Nord-Rogaland som kom til å overgå Skudeneshavn som skipsfartsby var Haugesund. Da Haugesund ble ladested i 1854, dvs. tre år før Skudeneshavn, hadde byen en flåte som var ca 250 kl. større enn Skudeneshavns.²⁹ Fram til omkring 1862 var det likevel ikke noen særlig stor forskjell mellom de to byenes tonnasje.³⁰ Etter denne tid økte Haugesundsflåten mye, og i 1870 rommet den 233 skuter med en samlet tonnasje på 4330 kl. Men til gjengjeld var skutene i Skudeneshavn gjennomsnittlig større enn i Haugesund. I Haugesund var skutenes gjennomsnittlige drektighet år 1870 på 18,6 kl., mens fartøyene i Skudeneshavn gjennomsnittlig var på 27,7 kl.³¹



Veien til salteriene kunne være lang. Derfor hendte det ofte at silda ble ganet og saltet ute på fiskefeltet.

Foto: Wilse.

*Norsk Folkemuseum.

Often the herring was caught far from Skudeneshavn and the salting had to be done at sea. Usually it was the women who salted the herring.

Skudeneshavns vårsildeksport og utenrikshandel 1835-1875

Den ekspansive utviklingen i Skudeneshavns skipsflåte skyldes voksende vårsildeksport fra stedet, men å eksportere sild var som allerede nevnt ikke uproblematisk.

Selv om Bergen tollsted i lang tid hadde hatt en tollstasjon (dvs. kontrollstasjon) i Skudeneshavn, så hadde som sagt ikke stedet rett til verken å innføre eller utføre varer. Det fikk Skudeneshavn først i 1860, da stedet ble eget tollsted. Skutene som skulle til utlandet med sild før den tid, måtte derfor først stanse ved tollstasjonen her for å angi lasten. Siden måtte de innom en av kystbyene for å bli tollklart før de endelig kunne sette kursen mot sildemarkedene. Det samme gjentok seg på tilbakeveien, hvis en da ikke foretrakk å smugle varene hjem. Mest vanlig var det at skutene dro til Gøteborg eller til byer i Østersjøområdet med silda.

At vårsildutførselen fra Skudeneshavn allerede i 1840-årene var stor, vet vi. Presten Krog skriver i 1841: "Fra Skudensnæshavn blev i avvigte Aar utdiskibet til Udlandet og enkelte Steder paa Østlandet 36 000 Tdr. Kjøbmandssild".³²

Vi vet ikke hvor stor andel av denne silda som ble utført med skuter som hørte hjemme i Skudenes.

I 1839 ble det fortalt at en Karmøybu som drev med sildesalting enten måtte selge silda til en handelsmann i Stavanger eller "... bestikke en saadan med visse Procent til at lade den udføre i dennes Navn, men paa sit Risiko".³³ At det ikke bare var kjøpmenn i Stavanger som profiterte på karmøybuenes sildeeksport, framgår av en avhandling om Kristiansand av Joh. N. Tønnesen. Han sier at sildelaster fra bl.a. Mosterhavn og Skudenes "... er efter å ha betalt tollavgifter avgått for derboende kjøpmenns regning til bestemmelsesstedet".³⁴

Ikke alle sildeeksportørene fra Skudeneshavn var avhengige av "stråmenn". De som hadde skipperborgerskap hadde rett til å utføre sild i sitt eget navn. I Stavanger borgerbok ser vi at det langt tilbake i tiden hadde vært folk både fra Skudenes prestegjeld og fra selve Skudeneshavn som hadde oppnådd skipperborgerskap i Stavanger. I tiden mellom 1831-1848 fikk følgende skippere fra Skudeneshavn borgerskap i Stavanger: Salve Asbjørnsen Hage, Cornelius Corneliussen, Johannes Hove, Paul Christian Pedersen og Knud Knudsen.³⁵

Tollbøker fra Mandal og Kleven³⁶ dokumenterer at enkelte skudenesbuer utklarerte sild fra disse tollstedene allerede i 1835. Dette er ingen overraskelse når vi allerede vet at det i Skudenes prestegjeld i 1842 var 34 skuter på tilsammen 547,5 kl. (Jfr. tabell 1.) De fleste av disse skutene var nok involvert i sildetrafikken, men vi vet ikke hvor mange som deltok i sildeeksporten.

Utgående tollbøker fra Mandal 1835 og 1840 viser at personene H. P. Month, J. A. Dedekam, G. Wattne og Knud Knudsen var knyttet til sildeeksporten på en del av skudenesfartøyene.³⁷ De var antakelig "stråmenn" som skudenesrederne brukte som mellommenn i sildeeksporten.

Av disse var Knud Knudsen opprinnelig Åkrabu. Han fikk skipperborgerskap i Stavanger 21. sept. 1831.³⁸ En huseierfortegnelse fra 1854 viser at han da bodde i Skudeneshavn.³⁹

Tollbøkene viser at den mest aktive rederen fra Skudenes prestegjeld som utklarerte sild fra Mandal både i 1835 og 1840 var åkrabuen Andreas Hansen. Skuta hans, slup Inger Marie på 16

Yrkeskarrieren for mange av sildeeksportørene i Skudeneshavn hadde mange likhetstrekk. Fredrik Lundin var involvert i sildeeksporten som skipper allerede i 1846. I 1854 eide han et sildesalleri hvor det kunne saltes inntil 800 tønner sild. I 1860-årene var han blant sildeeksportørene.

Foto ukjent.

**Chr. Anker Larsen: Skudeneshavn Sparebank gjennom 100 år. Dreyer 1963.*

Fredrik Lundin's career was typical for many herring exporters at Skudeneshavn. He was involved in herring export as a captain in 1846. In 1854 he was the owner of a house for salting and packing of the herring, where 800 barrels of herring could be packed. In the 1860's he was among the small herring exporters.



kl., ble utklarert i Mandal to ganger i 1835 med Torbjørn Jakobsen fra Skudeneshavn som skipper. Til sammen utførte Inger Marie da 553 tdr. til Norrkøping og 283 tdr. til Karlskrona.⁴⁰

Inger Marie var fortsatt aktiv i sildefarten i 1840, men nå med Jens Jensen som skipper. Dette året hadde Andreas Hansen også en annen skute som gikk i sildefart; skonnert Enigheden på 29,5 kl. På denne var nå Torbjørn Jakobsen skipper.

Til sammen ble 4223 tdr. saltet sild utklarert fra Mandal i 1840 på Skudeneshavns fartøyer. Av disse sto Andreas Hansens to skuter for 1911,5 tdr., Carsten Fredriksen utklarerte 998,5 tdr., Knud Knudsen 248 tdr., C. Corneliussen 126,5 tdr., I. Ingebretsen 440,5 tdr. og I. Danielsen 209 tdr.

År 1846, som var et av de beste fiskeårene, viser tollboken at 5118,5 tdr. på Skudeneshavns fartøyer ble utklarert fra Mandal.⁴¹ Av disse sto skudeneshavnerne for hele 3569,5 tdr. Peder Midbøe var den av rederne som nå kom best ut. Han eide jakten Forsøget på 20,5 kl. som ble ført av sønnen Paul Christian Pedersen.

I alt var denne skuta tre ganger innom Mandal med 1484,5 tdr. sild. David Tørresens slup Karmen, som ble ført av Hans Olsen, kom på en klar andreplass med 1025 tdr. Knud Knudsen utførte 498 tdr., Fredrik Lundin 228,5 tdr. og Ole Larsen 334 tdr.

Rederne fra andre steder i prestegjeldet, Lars Oliversen, Ole og Nils Simonsen, Lars Ingebretsen og Andreas Hansen, utklarerte dette året tilsammen bare 1549 tdr. sild fra Mandal. Andreas Hansen, som kom best ut i 1840, utførte bare 331 av disse. Mens folk fra andre steder i prestegjeldet hadde dominert sildeeksporten fra Mandal de første årene, hadde nå skudeneshavnerne fullstendig overtatt.

Stikkprøver i to av tollbøkene for Kleven tollstasjon viser at en skute fra Skudeneshavn innklarerte i 1848, men ingen utklarerte det året. I 1853 innklarerte 4 skuter fra Skudeneshavn, men bare en utklarerte, nemlig skonnert Enigheden som ble ført av skudeneshavneren Henrik Baade og hadde Østersjøen som bestemmelsested.⁴²

Tollboken fra 1846–1854 viser at det for det meste var tønnebånd, tønnestav, bundstykker, sammenbundtede tønner og kornvarer som skutene førte med seg hjem til Skudeneshavn fra utlandet. Men vi finner også eksempler på at skutene kunne føre med seg andre varer, f.eks. grønnsepe, kopperkjeler, støpegods, bomullsvarer og fjær. Ja, Carsten Fredriksen tok endog med seg en levende kanarifugl hjem.⁴³

Vi har vist at Skudeneshavns flåte vokste mye etter at stedet ble ladested. Da vi vet at vårsilda var flåtens viktigste eksportartikkel, blir vi ikke særlig forbauset over at også vårsildeksporten da fikk et ganske annet omfang enn før. Det er likevel først etter at Skudeneshavns tollsted ble opprettet i 1860 at vi får kilder som gjør oss i stand til å kvantifisere denne. Tabell 2 viser eksportkvanta og verdi av saltsild i perioden 1860-1875.

TABELL 2: Eksport og verdi av saltsild fra Skudeneshavn i årene 1860-1875.

År	Sild tdr.	Verdi spd.	År	Sild tdr.	Verdi spd.
1860	44878	156700	1868	35100	134300
1861	24239	108000	1869	34800	106300
1862	41435	143800	1870	13469	57600
1863	53583	157000	1871	6462	26000
1864	36161	126600	1872	16205	58200
1865	37296	149200	1873	10061	49800
1866	43788	179400	1874	10008	42200
1867	25198	110900	1875	17294	85400

KILDER: Norges Handel og Skipsfart, årene 1860-1870. For 1860 er også benyttet: Skudeneshavns tollsted Tollbok A. Inng. 1860-1877. Statsarkivet i Stavanger. Verdien av saltsild blir i Nos. Norges Handel og Skipsfart først oppgitt fra 1866. For årene før 1866 fant vi verdien ved å ta utgangspunkt i tabellen side 26 i amtmannsberetningen 1861-1865.

I følge Nos. Norges Handel og Skipsfart år 1860 ble det fra Skudeneshavn utført 7836 tdr. sild. Dette tallet er derfor ikke uventet blitt benyttet av mange historikere.⁴⁴ Etter å ha gått gjennom tollboken for dette året fant vi imidlertid at 37042,5 tdr. sild ble utført fra Skudeneshavn i perioden mellom 3. mars og 13. september.⁴⁵

Når vi tar i betraktning at 1860 var et av de beste fiskeårene ved Skudeneshavn, virker ikke dette tallet urimelig. Skudeneshavn ble tollsted 22. september 1860.⁴⁶ Tallet i den offisielle statistikken gjelder derfor tiden etter dette. Det riktige eksporttallet for 1860 finner vi derfor ved å summere de to tallene, og finner slik at minst 44875,5 tdr. vårsild ble eksportert fra Skudeneshavn i 1860. Det virkelige tallet var sikkert enda høyere fordi tallet fra tollboken bare gjelder vårsild. Det ble nok da som senere også utført en del annen sild i tillegg.

Gjennomsnittlig ble ca 35 500 tdr. sild årlig eksportert fra Skudeneshavn i tiden mellom 1860-1870. Dette betyr en gjennomsnittlig årlig verdi på ca 130 000 spd.

Tabell 2 viser en tydelig tilbakegang for sildeeksporten i femåret etter 1870. Nå var eksportvolumet minket til ca 12000 tdr. årlig med en gjennomsnittlig verdi på 52 320 spd.

For de enkelte årene mellom 1860 og 1870 var det bare år 1870 som hadde en eksportverdi under 100 000 spd. I femåret etter 1870 kom derimot aldri eksportverdien opp i slike tall. Det dårligste året, 1871, var den bare 26000 spd, året etter steg den til 58200, for deretter å synke noe de to neste årene.

Fra år 1866 og utover har vi tall som viser både eksport- og importverdien av alle varer som ble eksportert fra og importert til Skudeneshavn.

TABELL 3: *Skudeneshavns utenrikshandel 1866-1875.*

År	Importverdi spd.	Eksportverdi spd.	Tilsammen spd.
1866	53 617	189 140	242 757
1867	26 742	118 478	145 220
1868	37 190	142 552	179 742
1869	28 649	112 213	140 862
1870	22 177	68 031	90 208
1871	10 900	34 200	45 100
1872	21 100	67 600	88 700
1873	11 500	57 600	69 100
1874	20 200	48 000	68 200
1875	19 300	93 200	112 500

KILDER: Norges offisielle statistikk, handel. Årene 1866-1875.

Tabell 3 viser at eksportverdien i alle årene var større enn importverdien. Av samlet eksport- og importverdi i femåret 1866-1870 utgjorde eksportverdien 78,9%. Bare år 1866 var verdien av importvarer over 50 000 spd, mens verdien av eksportvarer var under 100 000 spd bare år 1870.

I femåret 1871-1875 minket derimot både import- og eksportverdien betraktelig. Det skyldes sviktende sildefiske etter 1870. Det er likevel tydelig at det i hele perioden var som eksportby Skudeneshavn kom til å bety noe. Av samlet eksport- og importverdi utgjorde nemlig eksportverdien hele 78,3%.

Dersom vi sammenligner tallene fra denne tabellen med tabell 2, forstår vi straks at det var sildeeksporten som representerte de virkelig store verdiene for Skudeneshavn. År 1866 var det året da summen av eksport- og importverdien var størst. Av disse verdiene tilsammen utgjorde eksportsilda alene 73,9%. Dersom vi ser femåret 1866-1870 under ett, utgjorde verdien av saltsildeeksporten 73,7% av samlet eksport- og importverdi. For femåret 1870-1875 utgjorde verdien av saltsildeeksporten ca 87% av samlet eksport- og importverdi.

Eksportmarkedene

I tollbøkene etter 1860 ser vi både hvem som eksporterte sild, hvilke skuter som ble benyttet og hvor både skutene og rederne hørte hjemme. Tollbøkene oppgir også til hvilke utenlandske havner silda ble eksportert.

Tabell 4 viser at Sverige år 1860 var den største mottakeren av eksportsild fra Skudeneshavn. Eksporten ble etter hvert forskyvet østover slik at 50,8% gikk til Russland i 1869. Tabellen viser at også de tyske havnene etter hvert mottok en betydelig andel av skudenessilda, 30,8% i 1869. I 1870 ser vi at Sverige igjen blir den viktigste mottakeren. Da følger de tyske havnene tett etter, mens de russiske havnene nå kom på tredje plass. De andre eksportlandene, Storbritannia og Danmark, mottok hele tiden ganske ubetydelige mengder av silda som ble utført fra Skudeneshavn.

TABELL 4*: Mottakerland av saltsild fra Skudeneshavn.

År	Sver.	%	Russl.	%	Tyske	%	Storb.	%	Danm.	%	Sum tdr.	Sum %
1860	22650	61,1	9597	25,9	3203	8,6	1591	4,3			37042	99,9
1866	15539	35,5	19004	43,4	6415	14,7	2390	5,3	440	1	43788	99,9
1867	13160	52,2	8954	35,5	3084	12,2					25198	99,9
1868	10251	29,2	13679	39,9	10826	30,8			344	1	35100	100,0
1869	4235	12,2	17686	50,8	10702	30,8	1924	5,5	248	0,7	34795	100,0
1870	4457	39,1	2791	24,6	4139	36,3					11389	100,0

*Det gjøres oppmerksom på at tallene fra 1860 bygger på tallene som blir oppgitt i tollboken. De resterende 7836 sildetønnene som blir oppgitt i den offisielle statistikken vet vi ikke hvor tok veien.

KILDER: Nos. Norges Handel og Skipsfart. Årene 1866-1870. For år 1860 er benyttet Skudeneshavns tollsted: Tollbok A. Inng.

Hamre påviser at tollbøkene som gjelder Stavanger tolldistrikt ikke er til å stole på med hensyn til det stedet sildeskipperne oppga som bestemmelsested ved utklareringen av sild. Dette skyldes ikke bevisst løgn fra skippers side, men rett og slett at de ikke visste hvor de kom til å losse, og derfor ville de gardere seg med å betale laveste sats skipsavgift. For å være på den sikre siden oppgav nesten alle at de skulle til Sverige.⁴⁷ Skipperne som utklarte i Skudeneshavn oppga også ofte Sverige som bestemmelsested, men tollbøkene ble senere korrigert ved at det endelige lossestedet også ble registrert der.

En undersøkelse av tollbøkene år 1860 og 1866 viser hvilke havnebyer som da mottok skudenessilda.

Tabell 5 viser at Gøteborg var den havnen som mottok størst andel av eksportsilda fra Skudeneshavn. På en klar andreplass kom Riga, tett etterfulgt av Stockholm. Av de prøyssiske havnene utmerket Danzig seg.

En tilsvarende undersøkelse av tollboken fra 1866 viser at en større andel av eksportsilda da gikk lenger øst. Dette året oppgir tollboken i motsetning til i 1860 også de norske havnene som mottok vårsild fra Skudeneshavn. Vi tar derfor også med disse.

Tabell 6 viser at av de 42745,25 tdr. som gikk utenlands gikk 40,9% til Riga, som nå hadde overtatt rollen som den største mottakeren av saltsild fra Skudeneshavn. Gøteborg, som i 1860 hadde mottatt størst kvantum, mottok nå bare 22,8%. Av de prøyssiske havnene utmerket Königsberg seg, med en tredjeplass og 12,2% av saltsilda fra Skudeneshavn dette året.

Vi fant at 11,7% av silda gikk til innenlandske havner. I denne forbindelse nevner vi at kildematerialet om den innenlandske sildefarten er heller spinkelt. Vi kan være ganske sikre på at en god del av skutene fra Skudeneshavn også deltok i føring av sild til Skudeneshavn for tilvirkning der, eller som saltfartøyer når sildefisket slo til andre steder. For det er innlysende at Skudeneshavn nå må ha vært uavhengig av at fisket foregikk på stedet. Vi så nemlig at det aller beste eksportåret var 1863. (Se tabell 2.) Det året var fisket ved Skudeneshavn ubetydelig.

TABELL 5: *Utenlandske havner hvor fartøyer som utklarerte i Skudeneshavn leverte silda år 1860.*

<i>Sverige:</i>			
Uspesifisert havn	3223	tdr.	
Göteborg	10459,5	tdr.	
Stockholm	5873,75	tdr.	
Varberg	303,5	tdr.	
Calmar	479,25	tdr.	
Malmö	1301,5	tdr.	
Carlskrona	490	tdr.	
Halmstad	520	tdr.	
			Sum: 22650,5 tdr.
	Prosent: 61,1%		
<i>Russiske havner ved Østersjøen:</i>			
Riga	6188	tdr.	
Libau	2626	tdr.	
Collberg	164,5	tdr.	
Pernau	619	tdr.	
			Sum: 9597,5 tdr.
	Prosent: 25,9%		
<i>Tyske havner ved Østersjøen:</i>			
Memel	819	tdr.	
Danzig	1389	tdr.	
Königsberg	774	tdr.	
Rostock	221,5	tdr.	
			Sum: 3203,5 tdr.
	Prosent: 8,6%		
<i>England:</i>			
Hull	825	tdr.	
Grimsby	766	tdr.	
			Sum: 1591 tdr.
	Prosent: 4,3%		
Antall sildetønner utført fra Skudeneshavn			Sum: 37042,5 tdr.
	Prosent 99,9%		

KILDER: Skudenes tollsted, tollbok A. Inng. 1866-1877. Tabellen gjelder den vårsilda som ble utført før 13. september 1860. De resterende 7836 tdr. som blir oppgitt i den offisielle statistikken vet vi ikke hvor tok veien.

Vårsildeksportørene

Hvem var det som sto for hovedtyngden av sildeeksporten fra Skudeneshavn i denne perioden? Hvor stor andel av denne sto skudeneshavnerne selv bak, og hvor hørte de eksportørene som ikke bodde i Skudeneshavn hjemme? Var det en mindre gruppe handelsmenn som dominerte markedet i den forstand at de sto for mesteparten av eksporten, mens en stor andel småeksportører sto for resten?

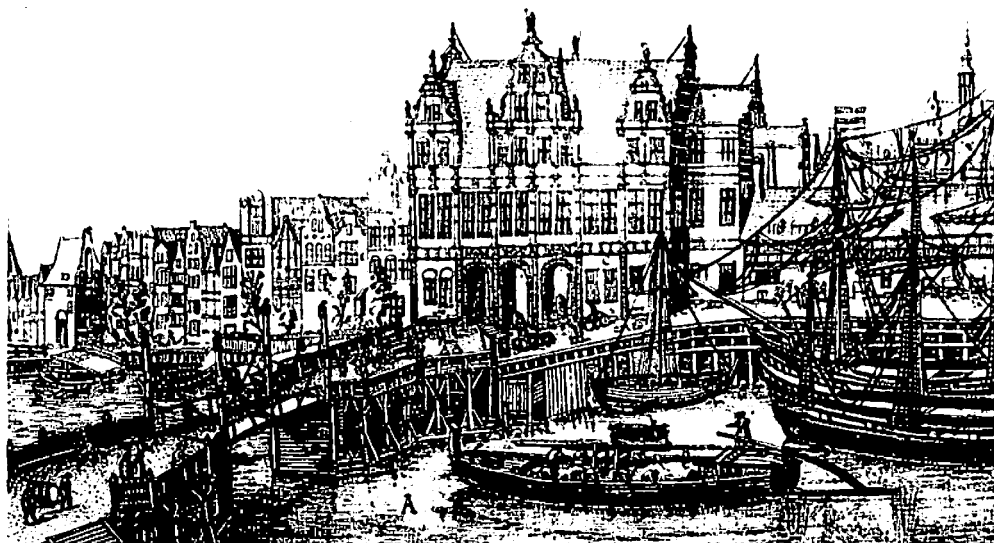
For å finne svar på disse spørsmålene har vi nok en gang tatt tollbøkene i bruk. Å gjøre en slik undersøkelse for mange år ville være for tidkrevende i denne sammenhengen. Som vi vet

TABELL 6: Utenlandske og innenlandske havner hvor fartøyer som utklarerte i Skudeneshavn leverte silda år 1866*

<i>Norge:</i>			
Bergen	584	tdr.	
Egersund	285	tdr.	
Farsund	200	tdr.	
Fredrikshald	208,75	tdr.	
Kristiansand	215,75	tdr.	
Mandal	793	tdr.	
Stavanger	3073	tdr.	
Tananger	270	tdr.	
			Sum: 5629 tdr.
		Prosent: 11,7 %	
<i>Sverige:</i>			
Uspesifisert havn	501	tdr.	
Göteborg	9763,25	tdr.	
Halmstad	1271	tdr.	
Malmö	586	tdr.	
Sölvesborg	13	tdr.	
Stockholm	3656	tdr.	
			Sum: 15790,25 tdr.
		Prosent: 32,7 %	
<i>Russiske havner ved Østersjøen:</i>			
Riga	17467,25	tdr.	
Libau	1138	tdr.	
			Sum: 18605,25 tdr.
		Prosent: 38,5 %	
<i>Tyske havner ved Østersjøen:</i>			
Memel	340,5	tdr.	
Königsberg	5218	tdr.	
Stettin	411	tdr.	
			Sum: 5969,5 tdr.
		Prosent: 12,3 %	
<i>England:</i>			
Uspesifisert havn	850	tdr.	
Harwich	370	tdr.	
Grimsby	720	tdr.	
			Sum: 1940 tdr.
		Prosent: 4%	
<i>Danmark:</i>			
Frederikshavn			Sum: 440,25 tdr.
		Prosent: 1%	
Sum sildetønner utført fra Skudeneshavn:			48374,75 tdr.
		Sum prosent: 100,2 %	

*Det gjøres oppmerksom på at tallet i tollboken på antall tdr. sild som gikk til utlandet er noe lavere enn tallet i den offisielle statistikken.

KILDER: Skudenes tollsted, Utgående tollbok 1866. Riksarkivet.



Danzig (Gdansk) havn ved midten av 1800-tallet. Byen hadde da ca 80 000 innbyggere. I 1860 var Danzig den prøyssiske byen som mottok størst kvantum av skudenessilda.

*Centralne Muzeum Morskie, Gdansk.

Danzig (Gdansk) harbour around 1850, a town of around 80 000 inhabitants. Among the Prussian herring import towns in 1860, Danzig was the most important for herring from Skudeneshavn.

var det i 1860-årene Skudeneshavn hadde sin storhetstid som vårsildeeksportby. Vi vil derfor også i denne sammenhengen se nærmere på årene 1860 og 1866.

Skudeneshavnerne dominerte sildeeksporten fra Skudeneshavn år 1860 (se appendiks 2.) Til sammen bodde 24 av 34 eksportører i Skudeneshavn. Disse sto for 87,1% av den vårsilda som det året ble eksportert fra ladestedet. Sammenlagt gjorde de 75 turer til utlandet med 32251,75 tdr. saltet vårsild. Videre kom to eksportører fra Bokn med 2020 tdr. (5,5%) fordelt på tre turer, Åkras to eksportører med 1219,75 (3,3%) fordelt på 4 turer og to eksportører som bodde utenfor Skudeneshavn ladested, men i Falnes sogn. De eksporterte 1195 tdr. (3,2%) fordelt på tre turer. Den ene bergenseren som var representert eksporterte 356 tdr. på en tur.

Noen av eksportørene hadde hånd om ganske store kvanta. I alt 6 eksportører eksporterte over 2000 tdr. sild hver. Noen av disse var betydelige redere og alle 6 var partsredere i Skudeneshavn.⁴⁸ Fire av dem var handelsborgere i tillegg.⁴⁹ Samlet sto de 6 bak 42,7% av eksporten som det året ble registrert i tollboken.

Selv om de 6 største eksportørene hadde hånd om en stor andel av eksporten, var det likevel ikke bare små kvanta igjen til de andre eksportørene. I gruppen av mellomstore eksportører plasserer vi dem som eksporterte mellom 1000 og 2000 tdr. De 8 eksportørene i denne gruppen sto for 29,9% av eksporten. Av eksportørene ellers var det ti i gruppen mellom 500 og 995 tdr. som sto for 18,4%, mens de ti i den minste gruppen (100-500 tdr.) sto for 9% av sildeeksporten det året.



Lars Riisdahl.

Fr. Waage.

Salve Hage.

Disse tre skudeneshavnerne var alle blant de store vårsildeeksportørene i 1866.

Foto: ukjent.

*Skudeneshavn Sparebank gjennom 100 år.

In 1866 Lars Riisdahl, Fredrik Waage and Salve Hage were among the biggest herring exporters at Skudeneshavn.

Flere av eksportørene fra Skudenes hadde drevet i sildebransjen i en del år. I alt 15 av dem eide sildesalterier i Skudeneshavn allerede i 1854. (Se appendiks 3.)⁵⁰

Det var ikke de som hadde størst saltekapasitet i sine salterier i 1854 som var de største eksportørene i 1860. Selvsagt er det mulig at flere av dem hadde anskaffet seg større salterier i mellomtiden, men det er også mulig at de leide salterier av andre eller at de kjøpte sild som allerede var saltet.

Lars Riisdahl, som var den største eksportøren i 1860, hadde f.eks. en saltekapasitet på 1000 tdr. sild i 1854. Erik Gjessen, som hadde flyttet fra Hidra til Skudeneshavn i 1841, hadde en saltekapasitet på 900 tdr. Nils Jakobsen hadde en saltekapasitet på 400 tdr. i 1854. Daniel Jakobsen eide derimot ikke salteri i 1854. Han var sønn av gjestgiver Jakob Larsen i Neset, og hadde overtatt gjestgiveriet etter far sin som døde i 1859. På salteriene til Jakob Larsen kunne det nedsaltes 4000 tdr. sild i 1854.

Salve Hage var den største salterieieren i 1854. Han eide da 5 salterier med en samlet saltekapasitet på 6000 tdr. sild. Han kom på sjetteplass blant sildeeksportørene i 1860. David Tørresen, som også var blant de store salterieierne i 1854, finner vi derimot ikke blant sildeeksportørene 1860 i det hele tatt.

Blant de andre eksportørene finner vi Peder Hamre og Ole Larsen. De ble oppført i en huseierfortegnelse fra 1854 som henholdsvis snekker og fartøyeier og smed.⁵¹ Vi ser derfor at også håndverkere drev med sildeeksport.

I appendiks 4 er rangeringen oppgitt i parentes til de av eksportørene fra 1860 som fortsatt var aktive i 1866. Som vi ser, var 14 av eksportørene fra 1860 fortsatt eksportører i 1866. Blant de ti største eksportørene i 1866 var 7 av eksportørene fra 1860. Av dem var 4 blant de 5 største også i 1860. Det mest bemerkelsesverdige er at Fredrik Waage som var nr. 14 i 1860, nå var rykket fram til førsteplass.

Ekteparet Hans og Ane Kathrine Olsen.

I 1866 finner vi ekteparet blant de største vårsildeeksportørene i Skudeneshavn. Etter at Hans døde i dette året, sto enka Ane bak to turer med vårsild til utlandet samme år. I 1875 hadde hun en skattbar formue på 20 000 spd.

Foto tilhørende Kirsti Gilje Smukkestad, Svarstad.

*Stavanger Sjøfartsmuseum.

Hans and Ane Kathrine Olsen. In 1866 they were among the big herring exporters at Skudeneshavn. After Hans died that year, Ane Kathrine equipped two shipments of herring abroad later the same year.



Tilsammen utførte de 7 "gjengangerne" som befant seg blant de ti største i 1866, 58,2% eller 28139,75 tdr. av den utførte vårsilda dette året. Totalt utførte "gjengangerne" fra 1860, 64,2%, dvs. 31072,75 tdr.

Av store eksportører, dvs. personer som utførte over 2000 tdr. sild, var antallet også dette året 6. De sto for 56,2% av hele utførselen. De fem i den mellomstore gruppen (1000–1995 tdr.) sto for 14,9%, de 6 i gruppen 500–995 tdr. sto for 9,5%, mens de 17 minste eksportørene i gruppen fra 100–495 tdr. sto for 9,9%, og de ukjente eksportørene for 9,5% av sildeeksporten.

En sammenligning med 1860 viser at de store eksportørene i 1866 hadde hånd om en større andel av sildeutførselen. Vi ser også at de i de to mellomste gruppene nå sto for en betydelig mindre del, og at småeksportørene sto for en noe større andel enn i 1860. Men nå var de også flere enn i 1860. Vi ser ellers at det også i 1866 var 34 eksportører, slik som det var i 1860.

Hvem var de nye eksportørene i 1866? Det var neppe nok å være driftig og arbeidssom for å begynne i denne geskjeften. En måtte nemlig ha penger, og det var det jo som kjent ikke alle som hadde. Slektskap, og kanskje i enkelte tilfeller også vennskap, var nok mange ganger en avgjørende forutsetning.

I 1866 ser det ut til at en ny generasjon sildehandlere var i ferd med å vinne innpass i sildeeksporten. En av de nye, Otto Gerhard Christensen, var gift med Grete Olene, datteren til Cornelius Corneliusen. C.C. var en av sildeskipperne som allerede år 1840 hadde vært innom Mandal og utklart sild. Videre var han blant salterierne i Skudeneshavn 1854. (Se appendiks 3.) To andre "nye" sildeeksportører, Ole Andreas Jørgensen og Johan Larsen Midbøe, var besvogret med Salve Hage gjennom giftermål med døtrene hans, Gurine og Anna Serine. Fredrik Waage var svigersønn til Fredrik Lundin, som vi også kjenner igjen som tidligere sildeeksportør. Fredrik hadde en yngre bror, Sigvart Waage, som vi nå finner blant nykommerne. Fredrik var nå død og Sigvart hadde giftet seg med hans enke, Louise. Ellers kan vi nevne at brødrene til Lars Olsen, Hans og Torbjørn, også befant seg blant nykommerne i 1866. Etter at Hans Olsen døde i dette året, sto enka Ane for utrustningen av to turer med vårsild til utlandet.

At skudeneshavnerne fortsatt dominerte sildeeksporten fra Skudeneshavn i 1866 er helt uomtvistelig. Til sammen utførte de nemlig 39640 tdr., dvs. 82% av all silda det året. Av ukjente ble utført 4588 tdr. (9,5 %). Langt etter kom de to åkrabuene med 1751,75 tdr. (3,7%),

deretter mandalitten med 793 tdr. (1,6%), boknabuene med 600 tdr. (1,2%), de to fra Falnes med 596 tdr. (1,2%) og til slutt kom den ene eksportøren fra Tysvær med 406 tdr. (0,8%).

Eksportskutene

Vi har også undersøkt hvilke skuter som drev sildeeksport fra Skudeneshavn i 1860 og 1866. Hvor hørte disse hjemme, og hvor stor andel av Skudeneshavns tonnasje var involvert i sildeeksporten?

I appendiks 5 og 6 er vist hjemmehavn til de skutene som deltok i sildeeksporten i årene 1860 og 1866.

Sildeeksportørene fra Skudeneshavn brukte år 1860 som oftest sine egne skuter i sildetrafikken, men det hendte også at de engasjerte andre redere. Dette gjorde de fordi deres egne skuter hadde for liten kapasitet. De aller fleste eksportskutene i 1860 var hjemmehørende i Skudeneshavn, men 13 skuter var fra andre steder. (Se appendiks 5). Av disse var 5 fra Bokn, 3 fra Åkra, 2 fra Stavanger, 2 fra Sverige og 1 fra Bergen.

Av skutene fra Skudeneshavn 1860 finner vi alle bortsett fra 4 i en skipsfortegnelse fra samme år.⁵²

Til sammen hadde de 30 fartøylene fra Skudeneshavn en drektighet på 586 kl. Dersom vi ser bort fra de 4 skutene som ikke står oppført i fortegnelsen 1860, finner vi at 61,1% av Skudeneshavns tonnasje deltok i vårsildeeksporten 1860.

Hvor store var sildeskutene, og hvor stor andel av skuter i forskjellige størrelseskategorier var involvert?

TABELL 7: Skudeneshavn-skutene som drev sildeeksport fra Skudeneshavn i 1860, inndelt etter størrelse.

	Kl. 0-20	Kl. 20-50	Kl. Over 50	Sum
Antall skuter	20	9	1	30 skuter
Antall kl.	239	293	54	586 kl.
Tonnasje i %	40,8	50	9,2	100 %
Utført tdr.	11600,75	15341,25	2487	29429 tdr.
Utført %	39,4	52,1	8,5	100%

KILDER: Skudenes tollsted, tollbok Inng. A. 1860-1877. Statsarkivet i Stavanger.

Tabell 7 viser at 20 av sildeskutene var i størrelsen mellom 0-20 kl. Deres drektighet utgjorde 239 kl., dvs. 40,8% av tonnasje til alle sildeskutene som hørte hjemme i Skudeneshavn. De sto for 39,4% av Skudeneshavn-skutenes andel av sildeeksporten i 1860. De ni skutene i størrelsen mellom 20-50 kl. hadde en tonnasje på 293 kl. og utgjorde 50% av sildeskutenes tonnasje. De utførte 52,1% av silda som ble utført av skuter hjemmehørende i Skudeneshavn. Bare en skute var større enn 50 kl. Den utførte de resterende 8,5%.

I 1860 hadde skutene mellom 0-20 kl. i Skudenes en samlet tonnasje på 348 kl.⁵³ Av disse hørte 69 kl. hjemme i Åkra sogn. Det riktige antall kl. i ladestedet var altså 279 kl. Vi finner at 85,7% av deres tonnasje deltok i sildeeksporten. Ved en lignende framgangsmåte finner vi at 100% av tonnassen til skutene mellom 20-50 kl. deltok, og 36,1% av tonnassen til de over 50 kl.

Skudeneshavns flåte dominerte fortsatt sildetrafikken i 1866. (Se appendiks 6). Men dominansen var likevel ikke så total som den var i 1860. Til sammen deltok 32 skuter som var hjemmehørende i Skudeneshavn. De hadde en samlet drektighet på 834 kl. På 68 turer fraktet de 32 fartøyene 33546 tdr. vårsild. Det er også mulig at enkelte av de ukjente skutene kan ha vært hjemmehørende her. Det var nemlig ikke alltid at skutene ble registrert i skipsfortegnelsene med det samme de ble innkjøpt, men vi vet helt sikkert at noen av skipperne på de ukjente skutene bodde i Skudeneshavn.⁵⁴

Mens 61,1% av tonnassen i ladestedet hadde deltatt i sildeeksporten i 1860, var nå 58,3% engasjert i sildeutførselen.⁵⁵ Når vi tar i betraktning at tallet for 1866 ikke bare gjelder eksport, men også utførsel til innenrikske byer, blir det tydelig at sildefarten nå hadde mindre betydning for flåten enn i 1860. At Skudeneshavns flåte i 1860 hadde stått for ca 80% av all eksportsild som ble utført fra Skudeneshavn, mot ca 70% i 1866 tyder på det samme. Det er altså helt klart at den store veksten av stedets flåte som hadde funnet sted siden 1860, skjedde uavhengig av sildeeksporten.

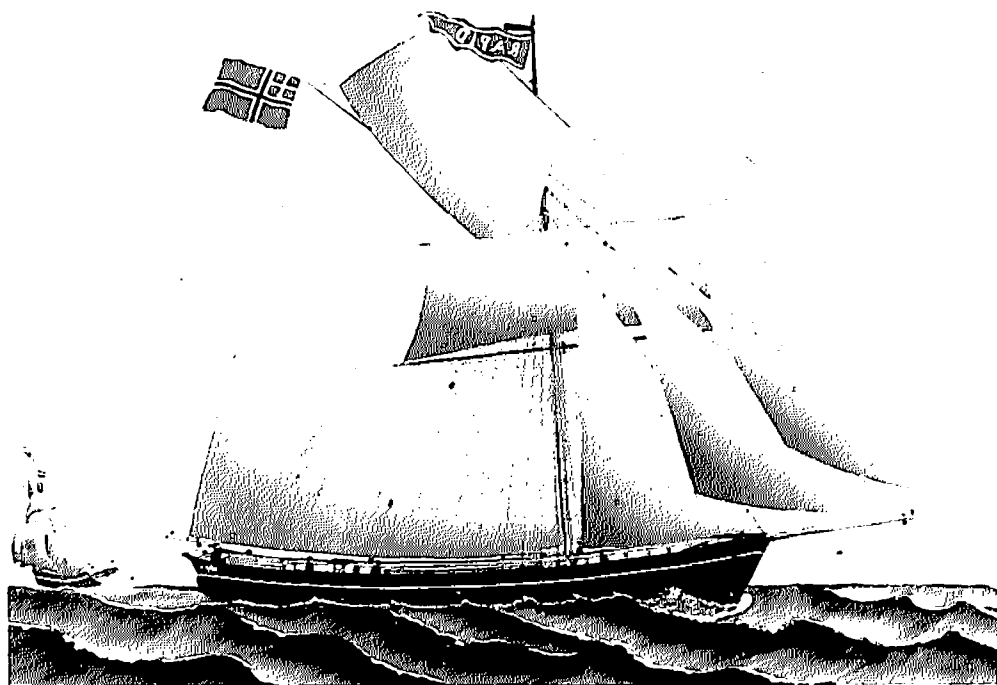
De 11 skutene som vi ikke kjenner reder eller hjemsted til, sto for i overkant av 10%, mens de 16 fartøyene fra andre steder utførte i overkant av 20% av vårsilda.

TABELL 8: *Skudeneshavn-skuter som utførte sild fra Skudeneshavn 1866, inndelt etter størrelse.*

	Kl. 0-20	Kl. 20-50	Kl. Over 50	Sum
Antall skuter	18	10	4	32 skuter
Antall kl.	196	336	302	834 kl.
Tonnasje i %	23,5	40,3	36,2	100 %
Utført tdr.	8067,5	16498,25	8980,25	33546 tdr.
Utført i %	24	49,2	26,8	100 %

KILDER: Skudenes tollsted, utgående og inngående tollbøker 1866. Statsarkivet i Stavanger. Fortegnelse over hjemmehørende fartøyer i Skudenes prestegjeld 1866.

En sammenligning med tabell 7 viser at skutene på mellom 20-50 kl. fortsatt spilte den viktigste rollen i sildeeksporten. Deres andel av tonnassen som var engasjert i sildefarten utgjorde fortsatt ca 50%. Men vi legger også merke til at fartøyene under 20 kl. ikke lenger var så betydelige som i 1860. Både deres prosentvise andel av "sildetonnassen" i ladestedet og deres andel av sildeeksporten hadde minket betraktelig. Den største endringen var at fartøyene i størrelsen over 50 kl. var kommet sterkere inn i bildet. Deres andel av "sildetonnassen" utgjorde 36,2% mot bare 9,2 i 1860. Det betyr at andelen av utført sild for disse skutene var steget fra 8,5% i 1860 til 26,8%.



Jakt RAPID på 15 kl. (31,5 net reg. tonn) var blant sildeeskutene i Skudeneshavn. Flere jakter av denne størrelsen gikk til Sverige og Østersjø-området med sild på 1800-tallet.

*Stavanger Sjøfartsmuseum.

The sloop RAPID, 15 kl. (31,5 net reg. tons.) was among the ships exporting herring from Skudeneshavn. Several sloops of this size exported herring from Skudeneshavn to Sweden and the Baltic area in the 19th century.

Fartøyene mellom 0-20 kl. i ladestedet 1866 hadde en tonnasje på 281 kl.⁵⁶ Av deres tonnasje deltok 69,8% i sildeeksporten. Hva skutene i størrelsen fra 20-50 kl. angår, finner vi at mer enn 100% (105,8%) av deres tonnasje var engasjert i sildetrafikken. Dette skyldes at en av dem, på 22,5 kl., ikke var registrert i skipsfortegnelsen 1866. Tonnasjen til skutene på over 50 kl. var nå kommet opp i 848,5 kl. Av denne var 35,6% engasjert i sildeeksporten.⁵⁷ Av skutene på over 50 kl. var 546,5 kl. av tonnasje ikke involvert i sildeeksporten fra Skudeneshavn i det hele tatt. De to største skipene som drev sildeeksport i 1866, nemlig skonnertskip Ebenezer på 89,5 kl. og brigg Hilda på 94 kl., gjorde bare en tur hver. (Se appendiks 6). I utgående tollbok ser vi dessuten at Hilda, da hun dro fra Skudeneshavn med sild, også førte varer som hun hadde hatt med fra Lisboa til Skudeneshavn.⁵⁸ Det kan se ut som om de større skipene bare unntaksvis var engasjert i sildetrafikken, og kanskje drev de (som Hilda) sildeeksport i kombinasjon med fraktfart? De må altså hovedsakelig ha vært engasjert i fraktfart.

Vi så at av tonnasje i ladestedet til skutene mellom 0-20 kl. var 85,7%, engasjert i sildeeksporten i 1860. I 1866 var 69,8% av tonnasje i denne størrelsen engasjert i sildeutførsel

både innen- og utenlands. Dette viser klart at de mindre skutenes deltakelse i sildeeksporten i disse årene minket ganske betydelig. Det virker sannsynlig at disse i økende grad fant engasjement i den innenlandske sildefarten. At alle Skudeneshavn-skutene som førte sild til innenlandske steder i 1866, var under 20 kl., og de fleste under 10 kl., tyder på at så var tilfelle.

Vi må regne med at en del skuter også kan ha drevet sildeeksport fra andre norske byer. Dette finner vi noen eksempler på i tollernes "krydsjournaler". I året 1865 blir det f. eks. oppgitt at tre jakter fra Skudeneshavn passerte Skudenenes på vei fra Bergen til utlandet med sild.⁵⁹

Trekantfart

Hamre har påvist at Stavanger-skutene i 1840- og 1850-årene gjennomsnittlig gjorde 2,3 sildeturer utenlands gjennom sildesesongen.⁶⁰ Dette betyr at skutene kunne bruke lang tid på en sildetur. Det var nemlig ikke slik at de dro rett fra hjemstedet med sild til et på forhånd bestemt sted og leverte silda for deretter å seile hjem og hente mer sild. I løpet av en tur kunne skutene være innom mange havner.

Ofte kunne skutene ende et helt annet sted enn det som ble oppgitt som bestemmelsessted ved utklareringen. Kanskje fant skipperne ut at prisene på bestemmelsesstedet var for lave, eller det kunne simpelthen være vanskelig å få solgt lasten der. Da seilte de videre til de fant et sted hvor det var lettere å få solgt silda, og hvor prisene var bedre.

Skipperen gjorde vanligvis sitt beste for å få best mulig pris for silda, da han ofte eide en part i skuta han førte og derfor fikk en del av fortjenesten ved salget. Dessuten hendte det at han i tillegg til den lasten han førte for sildeeksportøren, også førte noen tønner sild for seg selv.

Etter skipper Paul Christian Pedersen Midtbø finnes en "Almanak-samling" bevart. Denne dekker de fleste årene mellom 1853 og 1873 og gir oss mange nyttige opplysninger.⁶¹ Blant annet førte han nøye beskrivelser over hvor han befant seg med skuta si, hvor han foretok tollklarering og hvor han dro med lasten.

Fartsmønsteret til sildeskutene kan eksemplifiseres ved skipperen Paul Christian Pedersens reiser med jakten Forsøget i året 1856.

Dette året seilte Paul Christian Pedersen fra Skudeneshavn allerede 26. februar og ankom Bergen den 29. Skuta ble ikke lastet før 17. april, med ukjent vareslag. Paul seilte fra Bergen 18. april og ankom Norrkøping 10. mai. Der ble skuta losset den 14. samme måned. Fra Norrkøping seilte han i ballast og ankom Riga 7. juni. Der ble skuta lastet med havre. Den ankret så opp i Königsberg 20. juni. Fra Königsberg dro Paul 28. juni i ballast til Riga nok en gang. I Riga ble skuta lastet med hamp som skulle til Mandal og Stavanger. Paul ankom Mandal 4. august, og fortsatte til Stavanger med ankomstdato 11. august. Ferden ble avsluttet da Paul ankret opp i Skudeneshavn 13. august.

Paul var hjemme i Skudeneshavn til 23. august. Da seilte han av gårde igjen med "en Ladning Sild". På denne turen kom skuta ut for to stormer underveis, men kom likevel til Riga allerede 5. september. Fra Riga gikk ferden videre, og 29. september ankret skuta opp i Lübeck med tobakk som last. Fra Lübeck seilte Paul til Stockholm med hvete som ble losset 2. oktober. Deretter seilte han videre i ballast til Malmø hvor en "Ladning Byg" ble innlastet 14. oktober.



Memel (Klaipėda) havn i forrige århundre. Memel hadde på midten av 1800-tallet ca 15000 innbyggere. Memel var blant de prøyssiske Østersjø-byene som mottok sild fra Skudeneshavn.

*Stavanger Sjøfartsmuseum.

Memel harbour in the 19th century. In the 1850'ies Memel had around 15 000 inhabitants. Memel was among the Prussian cities which imported herring from Skudeneshavn.

Fra Malmø dro Paul til Bergen. Underveis stoppet han i Skudeneshavn fra 1.-3. desember. Skuta ble losset i Bergen den 17. den måned. Den 19. desember kom Pedersen hjem til Skudeneshavn igjen, og nok en tur var avsluttet.⁶²

Almanaksamlingen til Paul Christian Pedersen dokumenterer tydelig en av sildeskutenes fartsmønster. Han dro fra Skudeneshavn med sild på vårparten. Utklaringen skjedde vanligvis i Mandal eller Kleven. Etter at han hadde levert silda i en havn i Sverige, Baltikum eller Polen, tok han inn ny last. Selv om det nok hendte at han førte lasten til hjemstedet, var det mer vanlig at han leverte den i en annen uten- eller innenlandsk havn. Det kunne gå flere måneder før Paul kom hjem til Skudeneshavn. Han seilte mellom havnene i Østersjø-området med varer. Av og til dro han til vest-europeiske byer som f.eks Schiedam, Antwerpen, Hull eller London.

Vanligvis dro Paul fra Skudeneshavn med sild to ganger i året. Som regel hadde han last med seg hjem, men det hendte også at han kom hjem i ballast. Som last førte Paul for det meste kornvarer; bygg, rug, havre og hvete. Men vi ser også at han av og til førte hamp, lin, salt og tobakk.

Lars Larsen fra Skudeneshavn var skipper på skonnerten Immanuel, 38,5 kl. Han utklarte for Stockholm 7. april samme år med 897 tdr. saltet vårsild.⁶³ Kanskje var markedet

der allerede mettet og prisene for lave. I alle fall viser det seg at silda ble solgt i Riga. Først den 30. juni kom Larsen hjem til Skudeneshavn. Da kom han fra Schiedam i Nederland med mange forskjellige slags varer i lasten; f.eks. 3512 bunter pileband, 1 sekk fjær, 6 ruller seilduk, 3 bunter lin, 3 oster og 1 kanarifugl m.m.⁶⁴

Vi kan være ganske sikre på at Lars Larsen ikke har seilt helt fra Riga til Nederland uten last. Han har nok skaffet seg ny last, enten i Riga eller i en av havnebyene i nærheten, før han forlot Østersjø-området. Kanskje har han også vært innom andre steder og levert last før han kom til Nederland.

Ole Andreas Jørgensen, som vi allerede har omtalt, var skipper på jakten Maagen, 22,5 kl. Maagen utklarerte i alt 4 ganger fra Skudeneshavn med vårsild i 1866, men bare en gang innklarerte hun her. Maagen må med andre ord ha innklarert tre av de 4 gangene i andre norske byer og kommet hjem i ballast.

Vi finner også eksempler på at sildeskutene innklarerte flere ganger i Skudeneshavn enn de utklarerte. Et eksempel er den svenske jakten Caroline på 12 kl. Hun utklarerte tre ganger fra Skudeneshavn med vårsild, men innklarerte her 4 ganger.⁶⁵ Muligens har Caroline en av de 4 gangene hatt problemer med å skaffe seg last i Skudeneshavn. Da har hun sikkert seilt til en annen havn i nærheten og skaffet seg last der, for så å seile videre derfra med lasten.

Av de 59 skutene som utførte sild fra Skudeneshavn i 1866, gjorde 17 skuter 25 turer til forskjellige innenlandske steder med vårsild. Noen skuter førte sild både innen- og utenlands. 44 skuter utklarerte 83 ganger til utlandet med vårsild fra Skudeneshavn. Av disse innklarerte 25 skuter til sammen 45 ganger. Dette viser at i 54,2% av de tilfellene sildeskutene utklarerte fra Skudeneshavn, så innklarerte de også her. 38 ganger, dvs. i 45,8% av tilfellene, innklarerte sildeskutene andre steder i Norge. Dette skyldes nok at mange sildeskuter førte korn som returlast. Denne lasten gikk i første rekke til Bergen eller Østlandet. Dit har nok også en del av de skutene fra Skudeneshavn som innklarerte andre steder enn i Skudeneshavn levert returlasten.

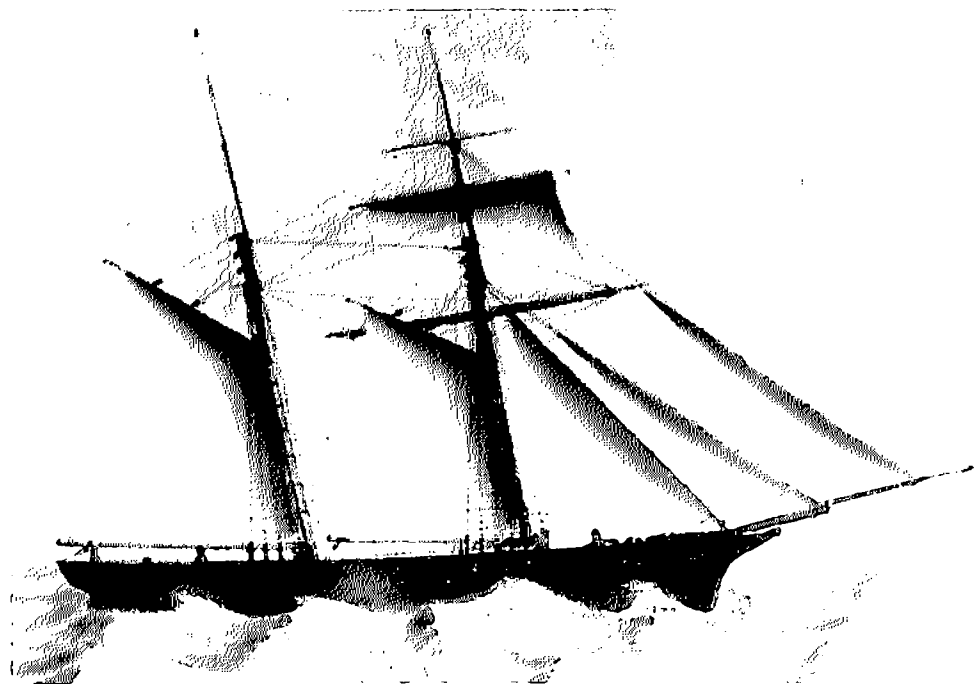
Det lå store økonomiske muligheter i såvel sildefart som annen skipsfart. Det er derfor ikke det minste underlig at sildesalterne tidlig begynte å investere i fartøyer.

Skonnert Patriot på 49 kl. var en av de største skutene i sildetrafikken. Dette var heller ikke noen liten skute etter datidens målestokk. De to eierne Daniel Jakobsen (som eide 2/3 parter) og Lars Riisdahl (som eide 1/3 part) tjente store penger på denne trafikken.⁶⁶

År 1866 blir verdien til Patriot oppgitt til 3862 spd. På de 6 årene tjente altså de to rederne 7233 spd. dvs. 187,3% av skutas verdi. Det beste året, 1863, tjente de 47,5% av skutas verdi. Men regnestykket er ikke helt realistisk. Patriot ble nemlig bygget i 1858, og verdien var nok ikke den samme i 1866 som den hadde vært 6 år tidligere.

Inntekten til skonnert Patriot skyldtes ikke bare sildeeksport. Returfraktene ga nok også et viktig bidrag til disse summene. I 1866 førte Patriot med seg mange forskjellige varer hjem, som eksempler nevner vi: hvetemel, seilduk, tønneband, kaffe, smør, vin, ris, tøy og tretøfler m.m.⁶⁷

I regnskapsboken for Patriot ser vi også at denne skuta av og til fraktet rug fra østersjøhavnene. I oktober 1861 førte f.eks. Patriot 1791 tdr. rug fra Danzig til Moss. Men mer



Skonnert PATRIOT på 49 kl. (103 net reg. tonn) var blant de største sildeskutene i Skudeneshavn. Den ble bygget i Stavanger i 1858 for Lars Riisdahl og Daniel Jacobsen.

Originalen tilhører Skudenes Sjømannsforening.

*Skudenes Historielag.

The schooner PATRIOT, 49 kl. (103 net reg. tons.) was one of the largest ships exporting herring from Skudeneshavn. She was built at Stavanger in 1858 for Lars Riisdahl and Daniel Jacobsen.

vanlig var det likevel at hun førte hamp, pilebånd, tønnebånd, eller mursten som returlast.⁶⁸ Korn var likevel en av de vanligste varene som sildeskipperne fra Skudeneshavn førte i returlast.⁶⁹

Selvsagt så oppnådde ikke eierne av alle skutene en slik fortjeneste som vi har sett at eierne av Patriot gjorde i perioden mellom 1859-1864. De fleste skutene i sildefart var nemlig jakter og slupper av mindre størrelse enn den, og vi antar at fortjenesten sto i forhold til størrelsen på skutene. Skutene som drev sildefart i 1860 hadde en gjennomsnittlig størrelse på 18,9 kl.

Av tabell 9 framgår det også at inntektene år om annet kunne variere mye. Året 1860 var et godt år. Det året var det også et uvanlig godt sildefiske ved Skudenes. Men året 1863 var, som nevnt, enda bedre. Det skyldes at sildeprisene på denne tiden var gode.

Vi vil se nærmere på hvordan fortjenesten til skonnert Patriot kunne være sammenlignet med større skuter som gikk i fraktfart.

Barkskipet Hans Egede på 100,5 kl. kostet da det ble bygget i 1856 i overkant av 15460 Spd.⁷⁰ Skipet la ut fra havn i november 1856. I regnskap datert 17. august 1857 ser vi at fortjenesten

TABELL 9: *Nettofortjenesten i spd. som skonnert Patriot inntjente i årene 1859-1864. Fordelt på de to partseierne etter eierforhold.**

Fortjeneste	år:	1859	1860	1861	1862	1863	1864
Lars Riisdahl:		115	519	242	449	612	473
Daniel Jakobsen:		231	1039	484	898	1224	947
Sum:		346	1558	726	1347	1836	1420

*Tallene er avrundet nedover til hele spd.

KILDE: Skibsbog for Skonnert Patriot. Utlånt av Tor Arne Eng, Skudeneshavn.

til Hans Egede til da var uvanlig stor. Nettoinntekten var på hele 1783 spd. Det viser at skipet på disse 10 månedene hadde tjent inn 11,5% av det som det hadde kostet. Senere gikk det ikke alltid like bra. Innimellom hadde skipet tapsturer, men for perioden mellom 29. august 1857 til april 1861 hadde det en fortjeneste på 3801 spd., dvs. vel 6% av det skipet kostet pr. år.

Hans Egede ser ikke ut til å ha vært involvert i sildefarten. Det seilte på England, Frankrike, Italia og andre steder i middelhavsområdet.

Dersom vi sammenligner fortjenesten til barkskipet Hans Egede med fortjenesten til skonnert Patriot, ser det ut til at sistnevnte var mest lønnsom. Men til å trekke den slutningen at sildefarten generelt var mer lønnsom enn fraktfarten, er materialet for spinkelt.

Her må tilføyes at fraktfarten vet vi ikke særlig mye om. For å gå nærmere inn på den måtte vi ha tatt konsulatlistene i bruk, og det er det ikke plass til i denne sammenheng.

Vi må likevel nevne at fraktfarten også etter hvert fikk stor betydning. I 1865 var 4 større Skudeneshavn-fartøyer engasjert i fraktfart.⁷¹ Vi så at 61,1% av flåten var involvert i sildeeksporten i 1860, mot 58,3% i 1866. Det skyldes nok at flere fartøyer da gikk i fraktfart enn i 1860. I 1870 var ti fartøyer med en samlet drektighet på 1036 kl., dvs. 56,7% av stedets flåte, engasjert i fraktfart.⁷² Det var altså fraktfarten som dominerte stedets skipsfart ved utgangen av 1870. Dersom vi går fram til 1873 er denne tendensen ytterligere forsterket. Da var tonnasjen i byen på 2419 kl. Av den var bare 370,5 kl., dvs. 15,3%, involvert i sildeeksport.⁷³ Nå spilte fraktfarten utvilsomt selve hovedrollen for stedets skipsfart.

Som kjent ble Skudeneshavns flåte bortimot sjudoblet i perioden 1857-1869. Økningen skyldtes at antall fartøyer på over 50 kl. økte fra 2 til 13.⁷⁴ Slike store fartøyer var bare unntaksvis engasjert i sildefarten. De gikk i fraktfart mellom de større byene i inn- og utland. Gjennom anskaffelsen av slike store fartøyer skapte skudeneshavnerne en ny nisje for stedets flåte. Derfor ble ikke tilpasningen til den nye situasjonen som oppsto da silda forsvant i 1870 så vanskelig som en kunne ha forventet.

Fraktfarten kom også til å spille en viktig rolle som arbeidsplass for stedets beboere. Av mennene i byen var 115 sjøfolk i 1865, mot 153 ti år senere.⁷⁵ Sjømannsstanden i byen hadde altså i dette tiåret økt med 8 prosentpoeng. Og det til tross for at sildefarten, som hadde spilt selve hovedrollen for stedets skipsfart i 1865, nå var redusert med i overkant av 73%. Dette gir

oss grunn til å konkludere med at fraktfarten ble redningen for Skudeneshavn. Takket være den kom skudeneshavnerne rimelig godt ut av den krisen som de ble tvunget inn i da silda forsvant fra Sørafeltet.

Oppsummering og konklusjoner

Skudeneshavn var i 1835 et av flere strandsteder i Rogaland. I løpet av noen få år utviklet stedet seg til et lite bysamfunn. I 1835 bodde det omkring 174 innbyggere på stedet. Ti år senere hadde innbyggertallet økt med vel 280%, til 491. Det første spranget i befolkningsveksten kom i 1841/1842. Folketallet kulminerte med 1357 personer i 1868. Ved sluttåret for denne undersøkelsen, 1875, hadde folketallet minket til 1317 personer. I alle tiårene fram til 1865 var utviklingen preget av stor tilflytting og liten fraflytting. I tiåret 1865–1875 var derimot fraflyttingen større enn tilflyttingen. Det skyldtes at vårsilda forsvant fra Sørafeltet i 1870.

Pådriveren for denne utviklingen var det rike sildefisket som fant sted ved Skudeneshavn. Omkring år 1815 begynte noen fiskere på stedet med sildesalting. Slik kunne de tjene gode penger. En del av overskuddet ble investert i nøter. Dermed kunne de oppnå enda større fangster og øke fortjenesten ytterligere. Etterhvert som lovverket for skipsfarten ble liberalisert⁷⁶, investerte noen av sildesalterne i små fartøyer. De kunne da selv føre silda til de utenlandske eksportmarkedene. Slik fikk stedet etter hvert en ganske stor flåte. År 1842 var det 34 fartøyer med en samlet drektighet på 547,5 kl. hjemmehørende i prestegjeldet. Sildefartøyenes mange forsinkelser underveis til eksportmarkedene var muligens en viktig årsak til at flåten minket til 24 fartøyer på 320 kl. i 1857. Det var disse heftelsene som førte til at skudeneshavnerne søkte, og etter flere års bestrebelser oppnådde, losse- og ladestedsrettigheter i 1857.⁷⁷

Som vi har sett fikk dette en gunstig påvirkning for skipsfarten på stedet. Flåten ble i perioden mellom 1857 og 1869 bortimot syvdoblet. Vanskelighetene som flåten fikk i årene mellom 1870 og 1872 skyldtes ikke først og fremst sviktende sildefiske, men salg og forlis. Men flåten tok seg raskt opp igjen, og i 1875 var 72 skuter med en drektighet på 2638 kl. hjemmehørende i ladestedet.

Det var ikke uproblematisk å eksportere sild fra Skudeneshavn før stedet ble eget tollsted. Før sildeskutene forlot Skudeneshavn måtte de innom stedets tollstasjon og angi lasten. Senere måtte de stoppe ved en av tollstasjonene i kystbyene underveis til eksportmarkedet. Dette forlenget turen tidsmessig, og da skutene kom fram til leveringsstedet var markedet ofte i ferd med å bli mettet og prisen for silda mye lavere enn tidligere. Til tross for dette eksporterte folk fra Skudenes prestegjeld sild til utlandet i hvert fall fra 1835.⁷⁸ Men det var først etter at Skudeneshavn ble tollsted i 1860 at eksportvolumet kom til å bli betydelig. I årene mellom 1860 og 1870 var Skudeneshavn, som gjennomsnittlig hadde et årlig eksportvolum på 35 500 tdr. sild, blant de fire største vårsildeeksportbyene i landet. Bare Stavanger, Bergen og Haugesund overgikk Skudeneshavn i denne sammenheng.⁷⁹

Av eksportsilda fra Skudeneshavn i 1860 gikk over 60% til Sverige, hvor Gøteborg var den viktigste mottakshavna. Vel 25% gikk til russiske Østersjø-havner. Etterhvert ble silde-

eksporten forskjøvet lenger østover, slik at i 1866 var det de russiske østersjøhavnene, med Riga i første rekke, som var blitt den største mottakeren av silda fra Skudeneshavn. Også de tyske østersjøhavnene kom etterhvert til å motta et betydelig kvantum av skudenessilda.

Skudeneshavnerne dominerte vårsildegskporten fra Skudeneshavn både i 1860 og 1866. Også de fleste eksportskutene var hjemmehørende på stedet. I 1860 sto skudeneshavnerne for 87,1%, mot 82,1% i 1866 av utført kvantum sild.

Til sammen var antall eksportører 34 i begge årene. Det siste året hadde de 6 største eksportørene hånd om en større andel enn det første året. Likevel var antallet eksportører i de to mellomstore gruppene ganske stort i begge årene. Antall småeksportører var større i 1860 enn i 1866.

Som vi har sett var det store penger å tjene på vårsildegskport. Skonnert Patriot på 49 kl. var blant de største skutene som eksporterte vårsild fra Skudeneshavn. I 1866 ble verdien av denne skuta oppgitt til 3862 spd. I løpet av årene 1859-1864 tjente Patriot 187,3% av dette beløpet. Her må vi imidlertid tilføye at da dette fartøyet ble bygget i 1858, var selvsagt verdien større enn i 1866.

Sildeskutene gikk i trekantfart. De dro fra Skudeneshavn med sild til Sverige eller havner i Østersjø-området. Der tok de inn returfrakt som de ofte førte til et tredje land, for der igjen å ta inn ny last som de førte til en annen havn i utlandet, til hjemstedet eller til andre norske havner. Vanligvis kom skutene hjem først tre måneder etter at de hadde seilt av gårde med sild. Både for skonnert Patriot og de andre sildeskutene hadde nok returlasten, som ofte var korn, stor betydning.

Det var først og fremst som eksportby Skudeneshavn kom til å bety noe. Av samlet eksport- og importverdi utgjorde eksportverdien i femåret 1866-1870 78,9%, og 78,3% i femåret 1871-1875. Av disse verdiene igjen utgjorde saltsilda henholdsvis 73,7% og 87%. Av flåten i Skudeneshavn var i 1860 61,1% av tonnasjen, mot 58,3% i 1866, engasjert i sildegskporten.

Etter at vårsilda forsvant fra Sørafeltet i 1870, endret bildet seg totalt. Nå var det først og fremst nord-norsk storsild og fetsild som ble eksportert, og Skudeneshavns sildegskport minket betraktelig. Det samme gjorde Stavangers. Av de andre store vårsildegskportbyene opplevde derimot Bergen stor framgang, mens Haugesund fortsatt klarte seg bra. Nå kom imidlertid flere andre byer til å bli viktige saltsildegskportbyer. Blant disse kom Kristiansund, Ålesund og Christiania i fremste rekke.⁸⁰

Fraktfarten har i denne artikkelen vært lite omtalt. Den kom etter hvert til å spille en stadig større rolle for Skudeneshavns skipsfart. Av de større fartøyene på stedet gikk i 1865 4 i fraktfart. I 1870 var 56,7% av flåten engasjert i fraktfart.⁸¹

Etterhvert som stedet utover i perioden stadig fikk flere større skip, gikk også en større del av flåten i fraktfart. Fraktfarten var en nisje som rederne i Skudeneshavn bygde opp gjennom 1860-årene. Denne nisjen kom til å bli redningen for stedets flåte da silda forsvant fra Sørafeltet i 1870. At hele 84,7% av tonnasjen på stedet gikk i annen fart enn sildefart i 1873 bør være et godt bevis på det.

APPENDIKS 1: *Fartøyer hjemmehørende i Skudenes prestegjeld 1853.*

Fartøyet rigg og navn	Kl.	Reder	Reders bosted	Skipper
J. Anne Malene	20	S. Haga	Sk.havn	Hans Jakobsen
J. Livets Gode Haab	12	S. Haga	Sk.havn	S. Haga
Skø Den Eneste	4,5	S. Haga	Sk.havn	S. Andersen
J. Forsøget	25,5	P. Midbøe	Sk.havn	P. C. Pedersen
Skø Det nye Forsøg	5,5	P. Midbøe	Sk.havn	P. Pedersen
Sk. Enigheden	25	T. Jacobsen	Sk.havn	H. Baade
Skø Haien	4	T. Jacobsen	Sk.havn	T. Jacobsen
J. Moderen	18	J. Larsen	Sk.havn	D. Jakobsen
J. Margethe	9,5	J. Larsen	Sk.havn	N. Christiansen
J. Emma Christine	15	A. Hansen	Åkra Sogn	J. Jensen
J. Lykkens Prøve	9	A. Hansen	Åkra Sogn	Ukjent
J. Enigheden	14	K. Knudsen	Sk.havn	K. Knudsen
Skø Alken	4	K. Knudsen	Sk.havn	K. Knudsen
Sl. Karmen	15	D. Tørresen	Sk.havn	S. Knudsen
J. Tidens Minde	14	Fr. Lundin	Sk.havn	Fr. Lundin
J. Lydiane	13,5	C. Fredriksen	Sk.havn	C. Fredriksen
Sl. Caroline	12,5	O. Simonsen	Åkra Sogn	Anders Olsen
J. Enigheden	12	N. Jacobsen	Sk.havn	N. Jacobsen
J. Christine	12	G. Gudmundsen	Sk.havn	G. Gudmundsen
J. Haabets Forsøg	11,5	L. Oliveren	Åkra Sogn	L. Oliveren
J. Johanne Marie	8	J. Johnsen	Ukjent	John Johnsen
Skø Proven	5	R. Larsen	*Sk.havn	R. Larsen
Skø Betzy	4,5	C. Eckstein	*Sk.havn	C. Eckstein
Skø Nordlyset	4	C. Corneliusen	Sk.havn	G. Hamre
Skø Nordlyset	4	L. Riisdahl	Sk.havn	O. Olsen
Skø 2de Søstre	4	Tob. Thorsen	Sk.havn	Ukjent
Skø Anna	3,5	A. Larsen	Sk.havn	Andr. Larsen
J. Paketten	3,5	A. Pedersen	*Sk.havn	A. Pedersen

Sum: 28 målte fartøyer på tilsammen 293 kommerselester. *Rederen flyttet senere til Sk.havn. Forkortelser: J = jakt, Skø = skøyte, Sk. = skonnert, sl. = slup.

KILDER: Fortegnelse over Fartøier hjemmehørende i Skudsnæs Prestegjeld år 1853. Statsarkivet i Stavanger. C. Didriksen: Fortegnelse over de i Skudsnæs hjemmehørende Fartøier ved Udgangen af Aaret 1853. Datert 29. mars 1854. Stortingets arkiv.

APPENDIKS 2: Vårsildegjødsportører i Skudeneshavn 1860*.

Eksportørens navn	Tdr. sild	Turer	Bosted	Rangering
Lars Riisdahl	4502	7	Sk.havn	1
Erik Gjessen	2423,75	6	Sk.havn	2
Nils Jakobsen	2420	5	Sk.havn	3
Daniel Jakobsen	2283	4	Sk.havn	4
Lars Olsen	2152,25	6	Sk.havn	5
Salve Hage	2048,5	6	Sk.havn	6
Rasmus Larsen	778,5	2	Sk.havn	7
Knud Knudsen	1697,25	2	Sk.havn	8
Samson Pedersen	1500	2	Bokn	9
T. Pedersen	1275,5	4	Sk.havn	10
P. C. Pedersen	1247	1	Sk.havn	11
M. Larsen	1233	3	Sk.havn	12
Peder Midboe	1190,5	2	Sk.havn	13
Fredrik Waage	1158	6	Sk.havn	14
Ole Larsen	945,5	3	Sk.havn	15
Carsten Fredriksen	936,75	3	Sk.havn	16
O. Olsen Beiningen	780	1	Sk.havn	17
C. M. Eckstein	703,75	2	Sk.havn	18
Jacob Larsen	663,5	3	Sk.havn	19
L. Oliversen	627	2	Åkra sogn	20
Andreas Hansen	592,75	2	Åkra sogn	21
E. Aanensen	520,5	2	Sk.havn	22
J. Severinsen	520	1	Bokn	23
Fredrik Lundin	518,5	2	Sk.havn	24
O. Kjeldsens enke	461	1	Sk.havn	25
P. Hamre	452	1	Sk.havn	26
C. Hendriksen	446,5	2	Sk.havn	27
O. Olsen Snørteland	415	2	Falnes sogn	28
Ole Jakobsen	368	2	Sk.havn	29
A. Petersen	356	1	Bergen	30
Peder Jensen Hage	277	1	Sk.havn	31
O. Aanensen	269,5	1	Sk.havn	32
O. Johnsen	161	1	Sk.havn	33
P. Larsen	119	1	Sk.havn	34

TOTALSUM 37042 tdr. vårsild fordelt på 86 turer.

*Gjelder antall sildetdr. som ble utklarert før 13. september.

Kilde: Skudeneshavns tollsted, Tollbok Inng. A 1860-1877.

APPENDIKS 3: Sildesalterier i Skudeneshavn og deres eiere 1854.

An-tall	Eiernes navn	Salte-rom tdr.	An-tall	Eiernes navn	Salte-tdr. rom
2	Ole Olsen Kovig	600	1	C. Drevdahl	300
1	Lever Iversen	50	1	Sjur Pedersen	300
1	Kristen Kristensen	300	1	*Skanke	1000
1	Peder Johannesen	800	1	Rasmus Larsen	700
1	Johan Larsen	700	1	Anders Larsen	50
1	Simon Simonsen	150	1	O. Krog	500
1	Oliver Andresen	200	1	*Monsen	1000
1	Andreas Monsen	200	1	C. Fredriksen	700
2	Nils Jakobsen	400	1	P. Hamre	800
3	Jakob Larsen	4000	1	T. Jakobsen	500
2	Lars Olsen	1000	1	Johannes Mikalsen	100
1	Ole Olsen Snørteland	450	4	D. Tørresen	4000
1	Simon Olsen	500	1	Tobias Gjesten	500
1	Gudmund Hillesland	400	1	*Kjelland	2500
1	Peder Sivertsen	400	1	*Sundt	2000?
1	Ole Beiningen	600	1	P. Knudsen	300
1	Ole Sivertsen	700	1	*Rosenkilde	2000
2	Lars Olsen	600	1	Fr. Lundin	800
1	Torres Hansen	600	1	E. Gjesten	900?
1	Nils Nilsen	200	2	H. Knudsen	1000
1	Ole Andreas Olsen	500	1	Hans Sundt	1000
1	*H. Gabrielsen	1000	1	Torbjørn Hage	300
1	Iver Jensen	200	1	Elias Haaland	300
2	Andreas Hansen	1400	1	Lars Nordnæs	250
1	Kristian Larsen	600	1	Peder Andersen	400
1	Simon Olsen	300	1	C. Corneliusen	1200
1	Simon Lunde	300	4	Hans Olsen	1500
2	O. Kjeldsen	900			
1	Lars Riisdahl	1000			
1	Hemsen	400			
5	Salve Hage	6000			
1	Anen Pedersen	350			
1	Johan Anensen	300			(24900)
1	Daniel Kristiansen	400			
1	P. Midbøe	1400			
Transport tdr.		27900	Tilsammen tdr.		52800

*Stavangerfirmaer.

KILDE: "Pakhuse i Skudenshavn", datert 30. mars 1854. Stortingets arkiv.

APPENDIKS 4: Sildeeksportører i Skudeneshavn 1866.

Utførerens navn	Tdr. sild	Turer	Bosted	Rangering	
				1866	(1860)
Fredrik Waage	7769,75	20	Skudeneshavn	1	(14)
Lars Riisdahl	7174	6	Skudeneshavn	2	(1)
Erik Gjessen	3986, 5	9	Skudeneshavn	3	(2)
Salve Hage	3151,25	6	Skudeneshavn	4	(6)
Lars Olsen	2948,75	4	Skudeneshavn	5	(5)
Hans Olsen/Enka	2160	3	Skudeneshavn	6	
Johan Larsen Midbøe	1830,75	4	Skudeneshavn	7	
Nils Jakobsen	1614,5	4	Skudeneshavn	8	(3)
O. Kjeldsens Enke	1495	1	Skudeneshavn	9	(25)
Otto G. Christensen	1144,75	1	Skudeneshavn	10	
E. E. Medhoug	1120	2	Åkra Sogn	11	
Gudmund Gudmundsen	989,75	2	Skudeneshavn	12	
Truls Pedersen	880,75	2	Skudeneshavn	13	(10)
S. Waage	796,5	2	Skudeneshavn	14	
P. B. Jensen	793	1	Mandal	15	
L. Oliversen	631,75	2	Åkra Sogn	16	(20)
Iver Jensen	501	2	Skudeneshavn	17	
H. A. Fosse	441	2	Skudeneshavn	18	
P. Midbøe	424,5	2	Skudeneshavn	19	(13)
Ole Helgesen	406	1	Tysvær	20	
Torbjørn Olsen	385,5	1	Skudeneshavn	21	
Gabriel Hamre	369,75	2	Skudeneshavn	22	
Tallak Tallaksen	340	1	Bokn	23	
Axel Olsen	322	1	Skudeneshavn	24	
Fredrik Lundin	310	1	Skudeneshavn	25	(24)
Ole Olsen Beiningen	306	1	Falnes Sogn	26	(17)
Sjur Sjursen Vig	290	2	Falnes Sogn	27	
Ole Larsen	280	1	Skudeneshavn	28	(15)
K. Kolbjørnsen	260	1	Bokn	29	
Ole Andr. Jørgensen	190	1	Skudeneshavn	30	
John Johnsen	174	1	Skudeneshavn	31	
Svend Knudsen	100	1	Skudeneshavn	32	
D. Jakobsen	100	1	Skudeneshavn	32	(4)
O. Johnsen	100	1	Skudeneshavn	32	
Sum	43786,75	92			
Ukjente eksportører	4588	16	Ukjent bosted		
Sum totalt	48374,75	tdr. fordelt på 108 turer.			

KILDE: Skudenes tollsted; utgående og inngående tollbøker, 1866. Fortegnelse over skib hjemmehørende i Skudenesnæs Toldsted 1866. Statsarkivet i Stavanger.

APPENDIKS 5: *Skuter som drev sildeeksport fra Skudeneshavn år 1860, deres hjemsteder og redere*

Skutas navn	Kl.	Hjemsted	Reder	Tdr.	Turer
Søblomsten	16	Bergen	A. Petersen	356	1
Enigheden	22	Bokn	J. Severinsen	520	1
Anne Marie	21	Bokn	M. Larsen	983	2
Springhval	9,5	Bokn	M. Larsen	250	1
Det Gode Haab	14	Bokn	Ole Larsen	361	1
2De Brødre Enighed	22	Bokn	Samson Pedersen	1500	3
Lydiane	13,5	Sk.havn	C. Fredriksen	936,75	3
Den Gode Hensigt	10	Sk.havn	C. Hendriksen	446,5	2
Karmen	15	Sk.havn	C. M. Eckstein	703,75	2
Patriot	49,5	Sk.havn	Daniel Jakobsen	2283	2
Rapid	15	Sk.havn	Fredrik Waage	507,5	2
Activ	8	Sk.havn	Fredrik Waage	650,5	4
Neptunus	11	Sk.havn	Fredrik Lundin	518,5	2
Helda	21,5	Sk.havn	G. Gudmundsen	1960	4
Eleonora	11	Sk.havn	J. Larsen	663,5	3
Tordenskjold	36	Sk.havn	Knud Knudsen	2522,25	3
Laura	12	Sk.havn	Lars Olsen	200	1
Lovise	12	Sk.havn	Lars Olsen	1127,25	4
Ellida	54	Sk.havn	Lars Riisdahl	2487	2
Skudesnæs	28,5	Sk.havn	Lars Riisdahl	1302	2
Helsine	9	Sk.havn	Nils Jakobsen	402	2
Foreningen	27	Sk.havn	Nils Jakobsen	1252	2
Neptunus	7,5	Sk.havn	O. Johnsen	161	1
Tre Brødre	12,5	Sk.havn	O. Larsen	584,5	2
Margrethe	9,5	Sk.havn	O. O. Snørteland	415	2
Hekla	11,5	Sk.havn	Ole Jakobsen	368	2
Fortuna	35	Sk.havn	Ole O. Beiningen	780	1
Moderen	18	Sk.havn	P. Hamre	913	2
Forsøget	25,5	Sk.havn	P. Midbøe	1190,5	2
Haabet	12	Sk.havn	Peder Jensen	277	1
Prøven	8,5	Sk.havn	Peder Larsen	119	1
Immanuel	38,5	Sk.havn	Rasmus Larsen	1778,5	2
Anne Malene	31,5	Sk.havn	Salve Hage	2273	3
Livets Gode Haab	12	Sk.havn	Salve Hage	541,5	2
Ellida Helene	11,5	Sk.havn	T. Olsen	790	3
Marie	19,5	Sk.havn	T. Pedersen	1275,5	3
Neptun	26	Stvgr.	Ole Eije	638	1
Gyda	32,5	Stvgr.	P. Jensen	747	1
Tre Brødre	11,5	Sverige	M. P. Nilson	483	2
Två Brøder	12	Sverige	P. Kligborg	555,75	2
Emma Christine	17,5	Åkra Sogn	A. Hansen	401,75	1
Nordlyset	9,5	Åkra Sogn	A. Hansen	191	1
Tidens Prøve	14	Åkra Sogn	L. Oliverson	627	2
Summering:				37042,5	86

KILDE: Skudenes Tollsted, Tollbok Inng. A 1860-1877.
Statsarkivet i Stavanger.

APPENDIKS 6: Skuter som drev sildeeksport fra Skudeneshavn år 1866.
Deres hjemsteder og redere.

Skutas navn	Kl.	Hjemsted	Tdr.	Turer	Rederens navn	*I / U	Innk.**
Lykkens Prøve	11,5	Bokn	260	1	K. Kolbjørnsen	1	1
Lydiane	13	Bokn	340	1	T. Tallaksen	1	1
Aitraa	35	Mandal	793	1	P. B. Jensen	1	1
Sophie	50,5	Mandal	1073	1	G. Olsen m.fl.	1	1
Haabet	7,5	Sk.havn	100	1	Svend Knudsen	1	
Lydiane	7,5	Sk.havn	174	1	John Johnsen	1	
Marie	6,5	Sk.havn	190	1	O. A. Jørgensen m.fl.	1	
Havsulen	8,5	Sk.havn	290	2	Sjur Pedersen m.fl.	2	
Martha Serine	14	Sk.havn	306	1	Ole O. Beiningen	1	2
Hekla	11,5	Sk.havn	310	1	Fr. Lundin m.fl.	1	
Sølvblomsten	15,5	Sk.havn	322	1	A. Olsen/Berte Kjeldsen	1	
Helsine	9	k.havn	402,5	2	G. Aadland	2	
Lovise	9,5	Sk.havn	424,5	2	P. Midbøe m.fl.	2	
Brødrene	9,5	Sk.havn	441	2	O. Beiningen/H.A.Fosse	2	2
Haabet	8	Sk.havn	376	2	Nils Jacobsen	1	1
Nella	10,5	Sk.havn	501	2	Iver Jensen	2	1
Activ	8	Sk.havn	509,5	3	Fredrik Waage	3	3
TreBrødre	12,5	Sk.havn	515	2	O. Larsen m.fl.	2	
Alida	22,5	Sk.havn	501,25	1	J. L. Midbøe m.fl.	1	1
Alida	7,5	Sk.havn	100	1	O. Johnsen	1	
Marie	19,5	Sk.havn	880,75	2	Truls Pedersen m.fl.	2	
Immanuel	38,5	Sk.havn	897	1	R. Larsen & Anne Olsen	1	
Helda	21,5	Sk.havn	989,75	2	G. Gudmundsen m.fl.	2	
Forsøget	25,5	Sk.havn	1026,5	2	Fredrik Waage m.fl.	2	1
Rapid	15	Sk.havn	1091,5	4	Fredrik Waage	4	4
Habil	6	Sk.havn	1133,75	3	Torbjørn Olsen m.fl.	3	3
Foreningen	27	Sk.havn	1238,5	2	N. Jacobsen m.fl.	2	1
Skudesnæs	28,5	Sk.havn	1263	2	Anne Olsen m.fl.	2	
Hilda	22,5	Sk.havn	1329,5	3	J. L. Midbøe	3	
Hilda	94	Sk.havn	1337	1	Fredrik Waage m.fl.	1	1
Ebenezer	89,5	Sk.havn	1495	1	A. Olsen m.fl.	1	
Maagen	22,5	Sk.havn	1507	4	Salve Hage	4	1
Anne Malene	31,5	Sk.havn	2100,25	3	Salve Hage	3	3
Tordenskjold	46,5	Sk.havn	2200,5	2	Lars Olsen m.fl.	2	2
Valkyrien	61	Sk.havn	2319,25	4	Fredrik Waage	4	1
Patriot	49,5	Sk.havn	3445	4	L. Riisdahl m.fl.	4	3
Elida	57,5	Sk.havn	3829	3	L. Riisdahl m.fl.	3	3
St. Swittun	32,5	Stvgr.	720	1	Ukjent	1	
Ørnen	19	Svensk	443	2	B. G. Lindberg	2	1
Bernbar	24	Svensk	530	1	P. N. Fex	1	1
Sinus	13	Svensk	555	2	S. Andersen Phil	2	2
Två Vanner	15	Svensk	676	2	C. M. Calvberg	2	1
Caroline	12	Svensk	754,5	3	S. A. Persson	3	4
Otøen	16	Tysvær	406	1	Ole Helgesen	1	
Ellida	12	Åkra Sogn	270	1	Elias & Endre Medhoug	1	
Ellida	8,5	Åkra Sogn	369,75	2	Elias & Endre Medhoug	2	1
Tidens Prøve	14	Åkra Sogn	631,75	2	L. Oliversen	2	

Forts. neste side

Skutas navn	Kl.	Hjemsted	Tdr.	Turer	Rederens navn	*I / U	Innkl.**
Ellida	38,5	Åkra Sogn.	850	1	Elias & Endre Medhoug		1
Mentor	77	Åkra Sogn	1144,75	1	A. Hansen m.fl.		1
Fortuna	19	Ukjent	100	1	Ukjent	1	
Caroline-							
Christine	9	Ukjent	200	1	Ukjent	1	
Christiane	11,5	Ukjent	540	2	Ukjent	2	
Rasmussine	11	Ukjent	280	1	Ukjent	1	
Marie	15	Ukjent	285	1	Ukjent	1	
Florentine	13	Ukjent	305	1	Ukjent		1
Active	17	Ukjent	370	1	Ukjent		1
Alpha	20,5	Ukjent	450	1	Ukjent		1
Speculationen	8,5	Ukjent	810	4	Ukjent	4	
Banus Sinir	11	Ukjent	833	3	Ukjent	3	
Spind	37,5	Ukjent	839	1	Ukjent		1
Summering:	59		48374,75	108		25 83	45

*Under I er oppgitt antall turer som skutene utførte sild til innenlandske steder. Under U er oppgitt antall turer som skutene utførte vårsild til utenlandske steder.

**Antall innklareringer fra utenrikske steder som skutene foretok i Skudeneshavn er ført under INNKl.

KILDER: Skudenes tollsted: Utgående og inngående tollbøker år 1866. Statsarkivet i Stavanger. Fortegnelse over hjemmehørende fartøyer i Skudenes prestegjeld 1866. Statsarkivet i Stavanger.

Noter:

- ¹ Jens Kraft: Topografisk-Statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge. Fjerde Deels første Hefte. Chra. 1829 s. 129.
- ² Krog F. A.: Oeconomisk-Statistiske Efterretninger om Skudesnæs Præstegjeld i Stavanger Amt. Forfattet 1816. Tidsskrift utgitt av Rogaland historielag no. 3 1916 s. 73.
- ³ Amtmannsberetningen 1836–1840 s. 131.
- ⁴ Løberg O. N.: Norges Fiskerier. Kra 1864 s. 55.
- ⁵ Skriv fra sognepresten i Skudenes prestegjeld, Krog, til Stavanger amt, datert 17. april 1841. Ladesteds pakken, Haugesund Byarkiv.
- ⁶ Betænkning og Indstilling fra den høieste Resolution af 13.de December 1839 naadigst nedsatte Commision angaaende Oprettelse af et Handelsted i Kobbervig eller Omegn. Chra 1841. Se tabell mellom side 76 og 87.
- ⁷ Ibid s. 52.
- ⁸ Svendsen Roar: Fra husklynge til tettsted. Skudeneshavn 1835–1875. Upublisert hovedoppgave i historie, Universitetet i Bergen, våren 1991 s. 115.
- ⁹ Med Sørafeltet menes kyststrekningen fra Farsund i sør til Bergen i nord. På Sørafeltet foregikk sildefisket mellom 1840 og 1870 hovedsaklig i Nord-Rogaland og Sunnhordland.
- ¹⁰ Hovland Shetelig Kari: Bømlo bygdebok. Gards- og ættesoge for Bømlo sogn. Bd. 3 1972 s. 67. Sildesalterne Peder Midbøe og sønnen Paul Chr. Pedersen, Jakob Pedersen, Knut Knutsen og Erik Gjessen fra Skudeneshavn bygslet sjøgrunner og bygde sildesalterier på Gisøy ved Bømlo.
- ¹¹ Kraft s. 149.
- ¹² Indstilling fra Næringscommiteen Nr. I til Lov om Opsyn under Vaarsildfisket. Stortingsforhandl. 1848. B. 6 s. 774.
- ¹³ Løberg s. 14.
- ¹⁴ Departementstidende, nr. 37, 1849 s. 583.
- ¹⁵ Ibid.
- ¹⁶ Angaaende Vårsildfisket ved Skudesnæs i Aarene 1833–1848. En tabularisk oversikt om værforhold og fangststeder i Ryfylke samt deler av Søndre Bergenhus amt. Håndskrevet manuskript 1848. Universitetsbiblioteket i Trondheim.
- ¹⁷ Departementstidende, nr. 37, 1849 s. 583.
- ¹⁸ Tallene er hentet fra folketellingene fra 1835, 1845 og 1875.
- ¹⁹ Folketellingen 1801.
- ²⁰ Lensmannen i Skudenes: Fortegnelse over fartøier hjemmehørende i Skudenes prestegjeld i året 1842. Statsarkivet i Stavanger. Slike fortegnelser ble laget årlig i årene 1842–1866. Alle fortegnelsene oppbevares i Statsarkivet i Stavanger.
- ²¹ Selv om Bergen tollsted i lang tid hadde hatt en kontrollstasjon i Skudeneshavn så hadde stedet verken innførsels- eller utførselsrett. Det fikk det først i 1860 da Skudenes ble eget tollsted. Fartøyer som skulle til utlandet, måtte først innom tollstasjonen for å angi lasten. Siden måtte de innom en av kystbyene for å bli tollklarert, før de endelig kunne sette kursen mot utlandet. Mange fartøyer fra Skudenes dro innom Mandal og Kleven tollsteder og utklarerte på veien til det utenlandske sildemarkedet. I forbindelse med utklareringene oppgis også skutenes redere. Fra år 1835 kjenner vi derfor noen av rederne både i Skudeneshavn og Skudenes prestegjeld.
- ²² Falnes sogn var hovedsognet i Skudenes prestegjeld. De andre sognene i prestegjeldet var Åkra, Ferkingstad og Bokn sogn. År 1848 ble Bokn utskilt fra Skudenes prestegjeld og overført til det nyopprettede Tysvær sognekall.
- ²³ Søknad om losse- og ladestedsrettigheter for Skudeneshavn. Datert 27. oktober 1855. Stortingets arkiv. Oslo.
- ²⁴ Se "Skibsbog for Barkskipet Hans Egede". Arkivet i Mælåndsgården, Skudeneshavn.
- ²⁵ Amtmannsberetningen 1866–1870 s. 51.
- ²⁶ Nos. Norges Handel og Skipsfart i Aaret 1870 s. 141.
- ²⁷ Svendsen s. 196.
- ²⁸ Svendsen s. 199 og Nos. Norges Skipsfart 1876.
- ²⁹ Østensjø Reidar: Haugesund 1835–1895. Bd. 1. Hgssd 1958 s. 534. Tallet er omregnet fra tonn til kl.
- ³⁰ Svendsen s. 200.
- ³¹ Ibid.
- ³² Ladesteds pakken: Bilag No. 30 til Ladestedskommissjonens forhandlingsprotokoll, 1841. Haugesund byarkiv.
- ³³ Tillæg til Morgenbladet no. 94, 1839. Artikkel av Ludvig Kristensen Daae.
- ³⁴ Tønnesen Joh. N.: Kristiansand 1810–1830. Norsk Sjøfartsmuseums skrifter. Nr. 20. Oslo 1935 s. 52.
- ³⁵ A. Kjelland: Stavanger borgerbok 1436–1850. Stvgr. 1935. S.305, 314, 340 og 337. En fortegnelse over huseierne i Skudeneshavn fra 1854 viser at disse personene da bodde på stedet.

- ³⁶ Kleven var en tollstasjon i Mandal tollsted rett utenfor Mandal i østlig retning.
- ³⁷ Mandal tollsted: Utgående tollbøker 1835 og 1840.
- ³⁸ Stavanger borgerbok s. 292.
- ³⁹ Skudsnæshavns Folkeantal. Datert 30. mars 1854.
Stortingets arkiv, Oslo. Huseierfortegnelsen var vedlagt en søknad om ladestedsrettigheter fra 1855 og gir oss navnene på alle huseierne i Skudeneshavn. K. Knudsen var også blant underskriverne av søknaden om rett til å foreta tollklarering i Skudeneshavn år 1853, og begge søknadene om ladestedsrettigheter år 1855 og 1857.
- ⁴⁰ Mandal tollsted: Utgående tollbok 1835. Statsarkivet i Kristiansand. Se 29. mai og 31. august.
- ⁴¹ Mandal tollsted: Utgående tollbok 1846.
- ⁴² Kleven tollstasjon: Vaktjournal for årene 1848 og 1853. Statsarkivet i Kristiansand.
- ⁴³ Skudenes tollsted: Ordrebok 1846-1854. Statsarkivet i Stavanger.
- ⁴⁴ Hamre Harald: Med sild på Planke-Kina. Stavanger Museums årbok 1992. Tabellen side 13 bygger på den offisielle statistikken.
- ⁴⁵ Skudenes tollsted: Tollbok Inng. A. 1860-1877. Statsarkivet i Stavanger.
- ⁴⁶ Carl Lund: Det norske tollvesens historie fra 1814-1940. Trondhjem 1978 s. 168.
- ⁴⁷ Hamre s. 22f.
- ⁴⁸ Svendsen, tabell 8,5 s. 207.
- ⁴⁹ Ibid s. 222.
- ⁵⁰ Pakhuse i Skudsnæshavn. Datert 30. mars 1854 Fortegnelsen var vedlagt en søknad om ladestedsrettigheter for Skudeneshavn, datert 27. oktober 1854. Stortingets arkiv, Oslo. Vi gjenkjenner 16 navn, men Lars Olsen er nevnt to ganger, blant sildeeksportørene 1860 finner vi derfor at 15 personer eide sildesalterier allerede i 1854.
- ⁵¹ Skudsnæshavns Folkeantal. Datert 30. mars 1854.
- ⁵² Lensmannen i Skudenes: Hjemmehørende fartøyer i Skudenes prestegjeld år 1860.
- ⁵³ Svendsen s. 195.
- ⁵⁴ Ibid s. 225.
- ⁵⁵ Ibid Utregningene bygger på tall fra tabell 8,1, s. 195.
- ⁵⁶ Fra husklynge til tettsted: Utregningen bygger på tabell 8,1 s. 195.
- ⁵⁷ Svendsen: Tabell 8,1, s.195 viser at det var 925 kl. i størrelsen over 50 kl. Av disse hørte brig Mentor på 77 kl. hjemme i Åkra. Derfor 845,5 kl. i ladestedet.
- ⁵⁸ Skudenes tollsted: Utgående tollbok, 6. april 1866.
- ⁵⁹ Skudeneshavn tollsted: Krydsjournal 1865-1872. Se 11/9, 14/9 og 6/10, 1865. Statsarkivet i Stavanger.
- ⁶⁰ Hamre, s. 18.
- ⁶¹ Almanaksamlingen er utlånt av nå avdøde Per Midbøe, Skudeneshavn.
- ⁶² P.C. Pedersens almanak 1856.
- ⁶³ Skudenes tollsted: Utgående tollbok 1866.
- ⁶⁴ Skudenes tollsted: Inngående tollbok, 30. juni 1866.
- ⁶⁵ Skudenes tollsted: Ut- og Inngående tollbøker, 1866.
- ⁶⁶ Skipsbog for Skonnert Patriot. Utlånt av Tor Arne Eng, Skudeneshavn.
- ⁶⁷ Skudenes tollsted: Inngående tollbok: se 4/6, 17/8 og 22/10 1866.
- ⁶⁸ Regnskabsbog for Jacob Larsen. Utlånt av Tor Arne Eng, Skudeneshavn.
- ⁶⁹ Se Gjessenarkivets brevsamling, befinner seg i arkivet i Mælandsgården, Skudeneshavn.
- ⁷⁰ Skipsbog for barkskipet Hans Egede, arkivet i Mælandsgården, Skudeneshavn.
- ⁷¹ Amtmannsberetningen 1861-1865 s. 31.
- ⁷² Amtmannsberetningen 1865-1870 s. 57.
- ⁷³ Svendsen s. 274.
- ⁷⁴ Svendsen s. 200.
- ⁷⁵ Svendsen s. 65 og 261.
- ⁷⁶ Nordvik, Helge W.: Sildehandelens økonomiske struktur og utvikling i Stavanger 1820-1860. Stavanger Museums årbok 1981 s. 8.
- ⁷⁷ Svendsen s. 257.
- ⁷⁸ Sannsynligvis eksporterte skudeneshavnerne også sild før denne tid, men foreløpig er 1835 det tidligste året som tollbøker er undersøkt i denne sammenhengen.
- ⁷⁹ År 1867 var et unntaksår. Da overgikk nemlig Ålesund Skudeneshavn i sildeeksport.
- ⁸⁰ Se Nos, Norges Handel årene 1870-1875.
- ⁸¹ Svendsen s. 251.

Summary

In 1835 Skudeneshavn was one of several coastal settlements in Rogaland, with a population of 174. In the course of a few years the place developed into a miniature urban community. The first leap in population came in 1841/42, and by the end of that period there were 491 inhabitants, an increase of over 280% in ten years. The top was reached in 1868, with a figure of 1,357. By the end of the period of our study the population had fallen again, to 1,317 individuals. Throughout the period 1835-1865 there was much immigration and little emigration. In the following decade, however, there was a net outflow, due to the disappearance of the spring herring from the fishing grounds *Sørafeltet* in 1870.

The driving force behind this development was the rich herring fisheries off Skudeneshavn. Around 1815 some of the local fishermen started salting, which could earn them good money. Part of the profits were invested in nets. They could thereby achieve even better catches and increase their profits further. As the shipping legislation was liberalised, some of the herring salteries invested in small vessels, in which they could carry their own fish to the foreign markets. In this way Skudeneshavn developed quite a big fleet: in 1842 thirty-four vessels with a total displacement of 547.5 commercial lasts (a commercial last is 2,10 net reg. tons) were registered in the parish. The many delays that afflicted the herring vessels on their way to the export markets may have been an important cause of the fleet's subsequent shrinking, to 24 vessels of 320 commercial lasts in 1857. It was these inconveniences that led to the Skudeneshavn shippers' petitioning for loading and unloading rights, which after many years' agitation was granted in 1857.

As we have seen, this had a favourable impact on local shipping. In the period between 1857 and 1869 the fleet grew around sevenfold. The difficulties encountered in the years between 1870 and 1872 were primarily due not to disappearance of the fish but to shipwreck and sales. However, the fleet quickly recovered and in 1875 seventy-two ships with a displacement of 2,638 commercial lasts were registered at the port.

It was no simple matter to export herring from Skudeneshavn before the place acquired its own custom-house. Before the herring ships left Skudeneshavn, they had to visit the local customs post and declare their cargo. Later they had to stop at one of the customs posts in the coastal towns on the route to the export markets. This prolonged the voyage, and by the time the ships arrived at the destination the market was often saturated and the herring price much lower than it had been. Despite this, the people of Skudenes parish exported herring abroad at any rate from 1835 on. It was not until Skudeneshavn acquired its own custom-house in 1860, however, that the export volume became considerable. In the years between 1860 and 1870 Skudeneshavn, with an average annual export volume of 35,500 barrels, was one of the four biggest exporters of spring herring in the country. Only Stavanger, Bergen and Haugesund were bigger.

Of the herring Skudeneshavn exported in 1860, more than 60% went to Sweden, with Gothenburg as the most important destination. Over 25% went to the Russian Baltic ports. In time the centre of gravity of the herring trade shifted eastwards, so that by 1866 it was the Russian ports, led by Riga, that had become the biggest recipients of Skudeneshavn herring. A considerable quantity began to be exported to the German Baltic towns as well.

The Skudeneshavn spring herring export trade was dominated by Skudeneshavn residents in both 1860 and 1866, and most export vessels were registered there. In 1860 Skudeneshavn residents accounted for 87.1% by volume, as against 82.1% in 1866.

Taking both years together, there were 34 exporters. The last year of the period the six biggest exporters accounted for a larger share than the first year, while the number of exporters in the two intermediate groups was quite large in both years, but the number of small exporters fell from 1860 to 1866.

As we have seen, there was a lot of money to be earned from export of spring herring. The schooner "Patriot" (49 commercial lasts) was one of the biggest herring ships operating out of Skudeneshavn. In 1866 the value of this ship was given at 3,862 spesidollar, and between 1859 and 1864 "Patriot" earned 187.3% of this sum. Here, however, we must add that the value of this vessel when she was built in 1858 was naturally higher than in 1866.

The herring ships conducted a triangular trade. They left Skudeneshavn with herring for Sweden or Baltic ports, and there they frequently loaded cargo for a third country, where they once more took on new cargo, bound for home, another Norwegian port or a foreign port. Normally the ships came home again three months after they had left with their herring. For both the schooner "Patriot" and the other herring vessels the return cargo, often corn, was of great importance.

Skudeneshavn made its name first and foremost as an export town. Exports accounted for 78.9% of the combined export and import value in the five-year period 1866-1870, and 78.3% between 1871 and 1875. Of these figures, salted herring accounted for 73.7% and 87% respectively. Herring exports occupied 61.1% of Skudeneshavn's 1860 tonnage, and 58.3% of its 1866 fleet.

After the spring herring disappeared from the *Sørafeltet* in 1870, the picture was totally transformed. Now it was primarily North Norwegian large winter herring and fat herring that was exported, and Skudeneshavn's exports shrank sharply. The same thing happened to Stavanger. Of the other big spring herring towns, Bergen grew greatly,

while Haugesund still managed quite well. Now, however, several other towns became important salt herring exporters, led by Kristiansund, Ålesund and Christiania (Oslo).

This article has hardly touched on the freight trade, but this began to play a greater and greater role for Skudeneshavn and its shipping. Of the town's bigger vessels in 1865, four were freighters, and in 1870 56.7% of the fleet was thus engaged.

As the town acquired bigger and bigger ships, a larger proportion of the fleet went into freight. This was the niche that the Skudeneshavn shippers developed through the 1860s, a niche that was the salvation of the town and its fleet when the herring disappeared from the Sørøfeltet in 1870. That as much as 84.7% of the local tonnage sailed in traffic other than the herring trade in 1873 is a good demonstration of this.