

Det norske Østlandet i den hollandske maritime
økonomien mellom 1790 og 1800.

Martin Fredriksen



Masteroppgave i historie

Instituttet for arkeologi, konservering og historie

Universitet i Oslo

Våren, 2021

© Martin Fredriksen

År: 2021

Tittel: Det norske Østlandet i den hollandske maritime økonomien mellom 1790 og 1800.

Forfatter: Martin Fredriksen

Forord

Det å avslutte mastergradskrivningen og historiestudiet er for meg et tveegget sverd. Følelsen av å fullføre dette langtrekkende arbeidet gjør meg både stolt og glad, samtidig som det føles merkelig at det representer et punktum for mine fem år som student. Arbeidet med masteroppgaven har vært fylt med oppturer og nedtur, men har i all hovedsak vært særdeles givende og lærerikt. Jeg vil først og fremst rette en stor takk til min veileder Finn Erhard Johannessen, som selv under en krevende pandemi har ledet meg igjennom oppgaven på en svært kyndig måte. Mange takk for å lede meg inn på sporet av denne oppgaven og for faglige innspill, korrekturlesning og litteraturtips. Videre vil jeg gjerne takke Trond Bollerud for utallige korrekturlesninger, mens jeg også vil takke Roar Nordheim Larsen for gode samtaler rundt oppgaven. En stor takk går også til de ansatte ved Riksarkivet i Oslo for å ha trillet ut utallige tollprotokoller fra magasinene. Avslutningsvis vil jeg takke min samboer Mari for den tålmodigheten hun har vist meg i oppgavens mest intense perioder.

Drammen, 14. Mai 2021

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1, Introduksjon	8
Innledning	8
Oppgavens hensikt og problemstilling.....	9
Kilder	10
Metode.....	11
Avgrensninger	12
Teori.....	15
Forskningsstatus	17
Struktur	20
Kapittel 2, Økonomiske og politiske forutsetninger for sjøveis handel i Nordsjøregionen på 1700-tallet	21
Den norske og sønnafjelske skipsnæringen 1700-1800	21
Danmark-Norges politiske og økonomiske forutsetninger, 1720-1800	23
Det hollandske handelsuniverset i Nordvest-Europa	26
Aktørene i Nordsjøregionen	29
Kapittel 3, Indre Kristianiafjorden 1790-1795	33
Drammen 1790-95	33
Holmestrand og Sand 1790-95	39
Kristiania 1790-95	44
Oppsummering	46
Indre Kristianiafjorden 1796–1800	46
Drammen 1796-1800	47
Holmestrand og Sand 1796-1800	51
Kristiania 1796-1800	54
Oppsummering	55
Kapittel 4, Ytre Kristianiafjorden 1790-1795	57
Moss, Son og Krokstad 1790-1795.....	57
Tønsberg, Sandefjord og Larvik 1790-1795.	60
Langesund 1790-1795.....	62
Fredrikstad og Fredrikshald 1790-1795	65
Oppsummering	67
Ytre Kristianiafjorden 1796-1800.....	68
Moss, Son og Krokstad 1796-1800.....	68
Tønsberg, Sandefjord og Larvik 1796-1800	71
Langesund 1796-1800.....	72

Fredrikstad og Fredrikshald 1796-1800	75
Oppsummering	76
Kapittel 5, Kristianiafjorden, England og Øresundtollen	78
Innledning	78
Den hollandske- og engelske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden.....	78
Øresundtollen og Kristianiafjorden.....	82
Oppsummering	89
Kapittel 6, oppsummering og konklusjon	91
Oppsummering og konklusjon	91
Kilder og litteratur.....	98
Vedlegg:	101

Tabeller og diagrammer

- Diagram 3.1. Drammens handelsknutepunkter i Nordsjøen, 1790-95, s. 34.
- Diagram 3.2. Utviklingstendensen til Drammens handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 35.
- Diagram 3.3. Verdien av de eksporterte varene fra Drammen, 1790-95, s. 37.
- Tabell 3.1. Eksporten til Holland, de britiske øyer og Frankrike, 1790-95, s. 38.
- Diagram 3.4. Utviklingstendensen til Holmestrands handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 40.
- Tabell 3.2. Verdien av de eksporterte varene fra Holmestrand, 1790-95, s. 41.
- Diagram 3.5. Utviklingstendensen til Sands handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 42.
- Tabell 3.3. Oversikt over utført trelast fra Sand, 1790-95, s. 43.
- Diagram 3.6. Utviklingstendensen til Kristianias handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 45.
- Tabell 3.4. Kristianias eksporterte varer, 1790-95, s. 45.
- Tabell 3.5. Samtlige seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og Nordsjøen, 1790-95, s. 46.
- Diagram 3.7. Drammens handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 49.
- Tabell 3.6. Oversikt over Holmestrand og Sands handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 52.
- Diagram 3.8. Utviklingstendensen til Kristianias handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 55.
- Tabell 3.7. Samtlige seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og Nordsjøen, 1796-1800, s. 56.
- Diagram 4.1. Utviklingstendensen til Moss, Son og Krokstad handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 58.
- Tabell 4.1. Oversikt over Moss, Son og Krokstads handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 59.
- Tabell 4.2. Oversikt over utført trelast fra Moss, Son og Krokstad til Nordsjøen, 1790-95, s. 59.
- Tabell 4.3. Oversikt over Tønsberg, Sandefjord og Larviks handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 61.
- Diagram 4.2. Utviklingstendensen til Langesunds handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 63.
- Tabell 4.4. Oversikt over eksporterte bord og bjelker fra Langesund, 1790-95, s. 64.
- Diagram 4.3. Utviklingstendensen til Fredrikstad og Fredrikshalds handelsforbindelser i Nordsjøen, 1790-95, s. 66.
- Tabell 4.5. Oversikt over verdien av de eksporterte og importerte varene fra/til Fredrikstad, 1790-95, s. 67.
- Tabell 4.6. Samtlige seilinger mellom Ytre Kristianiafjorden og Nordsjøen, 1790-95, s. 68.

- Diagram 4.4. Utviklingstendensen til Moss, Son og Krokstads handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 70.
- Tabell 4.7. Oversikt over Tønsberg, Sandefjord og Larviks handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 72.
- Diagram 4.5. Utviklingstendensen til Langesunds handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 73.
- Tabell 4.8. Oversikt over Fredrikstad og Fredrikshalds handelsforbindelser i Nordsjøen, 1796-1800, s. 75.
- Tabell 4.9. Samtlige seilinger mellom Ytre Kristianiafjorden og Nordsjøen, 1796-1800, s. 77.
- Tabell 5.1. Samtlige seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og Holland/England, 1790-1800, s. 79.
- Tabell 5.2. Samtlige seilinger mellom Ytre Kristianiafjorden og Holland/England, 1790-1800, s. 80.
- Tabell 5.3. Samtlige seilinger mellom Kristianiafjorden og Holland/England, 1790-1800, s. 82.

Kapittel 1, Introduksjon

Mellom 1804 og 1805 var Christen Pram på en Norgesreise på oppdrag for Kommersekollegiet i København. I løpet av sin omfattende reise var Pram innom Vestlandet, Trøndelag og Østlandet. Hensikten var å innhente informasjon om det norske næringslivet, som endte i en omfattende rapport om store deler av det norske samfunnet. Pram besøkte naturligvis Drammen, og beskrev forholdene i byen på en interessant måte:

De som have seet Holland, finde, siger man, en heel Deel Liighed i Henseende til Huses Bygning og Omgangstone, mellem Hollændernes Provindsstæder og Drammen. Det er rimeligt, siden det er, af alle fremmede Lande, mest Holland man her har havt Omsætning med.¹

Det at Pram dro assosiasjoner mellom de hollandske provinsstedene og bebyggelsen i Drammen, vitner om hvilken sterk kontakt det var mellom området og den hollandske handelsøkonomien. Sitatet bekrefter at samtidenes aktør satte steder i Kristianiafjorden i sammenheng med den hollandske økonomien, også etter overgangen til 1800-tallet.

Innledning

Hovedtyngden av fokuset rundt sjøveis handelen til og fra Østlandsområdet mot slutten av 1700-tallet, har i stor grad handlet om handelsforbindelsen med datidenes største sjømakt, England. Med Englands dominerende økonomiske og militære posisjon, sammenlignet med en nedadgående hollandsk økonomi, er det naturlig. Den en gang verdensledende maritime økonomien Holland, var ikke lenger den dominerende økonomiske faktoren i de europeiske farvannene. Det på tross av at den hollandske økonomien i stor grad baserte seg på sjøveis handel og varetransport i både globale, europeisk og regional forstand. Gjennom stor tilgang på kapital og med en betydelig handelsflåte, var Holland fortsatt en sterk økonomisk faktor for de kystnære områdene i Europa som baserte seg på sjøveis handel.

Spesielt var dette tilfellet for Nordsjøregionen som over en lang periode hadde operert med stabile handelsnettverk. De kystnære områdene på Østlandet og Kristianiafjorden forble en del av dette nettverket på tross av den generelle nedgangen den hollandske maritime økonomien gjennomgikk.² Holland var mot slutten av 1700-tallet fortsatt et attraktivt marked for de varene

¹ Christen, *Christen Prams rapporter fra Norge: Bind 1 : 1804-05*, bd. 5, Kildeutgivelser fra Riksarkivet (Oslo: Riksarkivet, 2019), 541.

² C. J. van Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», Dissertation (Aksant, 1. februar 2008), <http://localhost/handle/1874/26188>.

som ble eksportert fra Kristianiafjorden, og området nøy fortsatt godt av de produktene som ankom på hollandsk kjøp.

Siste halvdel av 1700, og begynnelsen av 1800-tallet var en periode i europeisk historie som i dag settes i sammenheng med et høyt konfliktnivå, stormaktspolitikk og strukturelle endringer. For tiåret 1790 til 1800, som er tidsperioden denne oppgaven tar for seg, er tre hendelser av slike dimensjoner viktig: Den franske revolusjonen, revolusjonskrigene og Napoleonskrigene. Disse hendelsene fikk konsekvenser langt utenfor de umiddelbare deltagerne i konflikten. Konfliktnivået og stormaktspolitikken var forstyrrende for de ellers så stabile handelsnettverkene i Europa. De involverte nasjonene prioriterte krigføring foran handel og mange fikk økonomiske problemer. Samlet var det gunstige vilkår for nøytrale land som Danmark-Norge, samtidig som det år for år ble nye handelsruter og nettverk som en konsekvens av konfliktnivået på kontinentet.

Oppgavens hensikt og problemstilling

Denne masteroppgaven tar for seg Østlandsområdet, med utgangspunktet i tollstedene langs Kristianiafjorden, sin forbindelse med den hollandske maritime økonomien gjennom perioden 1790 til 1800. Det vil gjøres med å redegjøre for de inngående og utgående seilingene mellom samtlige tollsteder i Kristianiafjorden og Holland, samtidig som det vil bli gjort rede for verdien på de importerte og eksporterte varene, der det er mulig. Videre vil oppgaven, der verdien ikke er tilgjengelig, fokusere på de eksporterte varene fra de forskjellige tollstedene, det fordi de eksporterte varene representerer en betraktelig mindre mengde varer, enn de importerte. Hensikten er å gjøre rede for Hollands relative økonomiske posisjon i området. Senere i oppgaven vil dette tallmaterialet bli satt i sammenheng med Danmark-Norges største handelspartner i perioden, England.

Primærkilden oppgaven baserer seg på er, tollprotokollene fra alle tollstedene i Kristianiafjorden. Kildematerialet gjør at “de kystnæreområdene på Østlandet” i stor grad blir omtalt som “Kristianiafjorden” herfra. Tallmaterialet vil utover det forklart over bli satt i sammenheng med lokale, regionale, nasjonale og europeiske hendelser som fant sted i den tidsperioden oppgaven tar for seg, med det formål å redegjøre for utviklingen den maritime økonomien til Holland hadde i Kristianiafjorden. Problemstillingen jeg skal forsøke å svare på, lyder som følger:

- **I hvilken grad var Kristianiafjorden integrert i den hollandske handelsøkonomien i perioden 1790 til 1800?**

Med Hollands økonomiske styrke og historiske posisjon i Nordsjøregionen som grunnlag, ligger følgende hypotese i bakgrunnen for denne oppgavens problemstilling:

- På tross av en nedadgående kurve var den hollandske økonomien fortsatt sterkt integrert både enkelte steder og generelt i Kristianiafjorden mot slutten av 1700-tallet. Oppgavens mål er å fremheve Hollands posisjon både på enkeltsteder i området, og generelt i Kristianiafjorden. Samtidig tar oppgaven for seg hvor sterk Kristianiafjordens forbindelse med Holland var i perioden.

Følgende spørsmål er sentrale for oppgavens problemstilling:

- Hvordan utviklet den hollandske maritime økonomien seg i Kristianiafjorden gjennom perioden?
- Hvordan utviklet handelsforbindelsen mellom de lokale tollstedene og Holland seg i perioden?
- Hvordan utviklet handelsforbindelsen med Holland seg sammenlignet andre sjøfartsnasjoner i Nordsjøregion fra 1790 til 1800?
- Hvor stor var den hollandske maritime økonomiens betydning for de lokale tollstedene og Kristianiafjorden?
- Hvordan påvirket konfliktnivået i Europa handelen mellom Kristianiafjorden og de andre landene i Nordsjøregionen fra 1790 til 1800?
- I hvor stor grad var Kristianiafjorden integrert i den hollandske maritime økonomien sammenlignet med andre steder i Europa?

Kilder

Primærkildene denne oppgaven bygger på, er de inngående og utgående tollprotokollene for samtlige tollsteder i Kristianiafjorden gjennom perioden 1790 til 1800. Disse protokollene befinner seg i Riksarkivets magasiner i Oslo, og gir detaljert informasjon omkring import og eksport til og fra Norge. Tollprotokollene er i tillegg å finne på digitalarkivets nettsider, i begrenset opplag.

Hovedtyngden av tollprotokollene ligger i de inngående og utgående tollbøkene for hvert enkelt tollsted der detaljert informasjon om både skip og varene som kom inn og gikk ut, ble notert ned.³ Bakerst i tollbøkene står de summariske varelistene og skipsanløpslistene.

³ Ragnhild Hutchison, «Historiske toll- og skipsanløpslister – tollregnskap som kilde», *Heimen* 54, nr. 03 (2017): 11, <https://doi.org/10.18261/issn.1894-3195-2017-03-05>.

Varelistene gir oversikt over de inngående og utgående varene, mengden, verdien og hvor varene kom fra. Skipsanløpslistene ble oppført etter skipperne, og gir informasjon om de inngående/utgående skipene gjennom størrelse, forrige/neste havn og skippernes hjemsted.⁴

De inngående og utgående tollbøkene gir informasjon om antall seilinger og skip inn og ut av de forskjellige tollstedene i Kristianiafjorden, samt verdiene på varene, der det er registrert, og gjør det mulig å redegjøre for utviklingen av varestrømmen, handelsforbindelsene og handelsnettverkene både inn og ut av Kristianiafjorden i den perioden oppgaven tar for seg. Informasjonen er blitt organisert over fem år og over ti år, i sammenheng med nasjonale, regionale og europeiske forhold. Vil det både være tilfredsstillende materiale og kontekst for å svare på: den hollandske maritime økonomiens utviklingstendenser og tilstedeværelse i Kristianiafjorden mellom 1790 og 1800. Samtidig som det kan besvare hvilken posisjon Kristianiafjorden hadde for den hollandske maritime økonomien i regionen.

Arbeidet med tollprotokollene har noen fordeler, men har også noen klare ulemper ved seg. På generell basis er den første at de ikke dekker den landbaserte handel. Det er for så vidt ikke noe problem for denne oppgaven, da handelen mellom landene representert i avgrensningene handlet med hverandre sjøveien.

Videre er den mest åpenbare utfordringen knyttet opp mot i hvor stor grad tollbøkene er representative for den faktiske handelen som foregikk. Det med bakgrunn i at det fantes utbredt smugling, ofte som et resultat av streng, merkantilistisk politikk som førte til høye tollsatser for spesielt import.⁵ På en annen side er det viktig å presisere at tollprotokollene er noe av det bedre materiale som finnes for å dekke Norges handel, handelsforbindelser og kontakt med omverden fra denne perioden.

Den siste utfordringen er knyttet til nåtiden og det faktum at ikke alle tollprotokollene har blitt bevart. Det mangler noen tollbøker fra de forskjellige tollstedene rundt omkring, og da særlig de mindre. De største tollstedene i Kristianiafjorden, som Kristiania og Drammen, har mer eller mindre fullstendige tollbøker fra hele perioden.

Metode

Kvantitativ metode og komparativ analyse er de to metodene som blir brukt i arbeidet med denne oppgaven. Den metoden som først og fremst blir bruk i oppgaven er kvantitativ metode.

⁴ Hutchison, 11.

⁵ Hutchison, 218.

Hovedfokuset ved arbeidet og besvarelsen av problemstillingen ligger i gjennomgangen av tallmaterialet fra de inngående og utgående tollbøkene fra samtlige tollsteder i Kristianiafjorden der antall seilinger, varer og verdien på varene vil bli gjort rede for. Oppgaven vil presentere funnene fra tallmaterialet i teksten gjennom tabeller, diagrammer og grafer med det formål å svare på problemstilling, hypotese og de sentrale spørsmålene oppgaven gir.

Det vil bli foretatt en grundig gjennomgang av hvor mange seilinger som ble foretatt til/fra tollstedene i Kristianiafjorden fra/til land innenfor Nordsjøregionen, og i noen tilfeller hvilke nasjonalitet skipperne som seilte mellom landene i Nordsjøregionen og tollstedene hadde. I tillegg vil verdien av varene eksport, og verdien av de importerte varene bli lagt til der det er tilgjengelig. Ved å sette funnene fra de andre landene opp mot tallene fra Holland, vil det være mulig å redegjøre for den relative økonomiske tilstedeværelsen til Holland i Kristianiafjorden, og den faktiske. Samtidig vil en årevis gjennomgang av hele perioden satt opp mot en nasjonal, regional og europeisk kontekst forklare utviklingstendensene til den hollandske maritime økonomien i Kristianiafjorden mellom 1790 og 1800.

Den andre metoden vil være en komparativ analyse. Metoden vil til dels bli tatt i bruk parallelt med den kvantitative gjennom hele oppgaven, med å sette tallene fra Holland opp mot lignende land i Nordsjøregionen. Den skal likevel i all hovedsak bli brukt til et eget kapittel mot slutten der tallmaterialet fra Holland gjennom hele perioden eksplisitt blir satt i sammenheng med funnene om England. Formålet vil være en direkte sammenligning av tallene fra Holland med datidenes mektigste sjøfartsnasjon, og den historisk sett viktigste handelspartner til Norge og Kristianiafjorden gjennom 1700-tallet. Helt avslutningsvis vil tallmaterialet fra Kristianiafjordens hollandske handelsforbindelse bli satt i sammenheng med lignende tallmaterialet fra de hollandske seilasene gjennom Øresundtollen.

Avgrensninger

Geografiske avgrensninger

Oppgavens geografiske avgrensninger varierer fra det lokale til det nasjonale og det regionale. I lokal forstand baserer oppgaven seg på Kristianiafjorden, og samtlige lokale tollsteder som var lokalisert innenfor Kristianiafjorden: Kristiania, Drammen, Holmestrand, Sand, Moss og Son, Tønsberg, Sandefjord og Larvik, Fredrikstad, Fredrikshald og Langesund. Videre vil disse tollstedene bli lagt under to underkategorier av Kristianiafjorden, den indre og den ytre. Under den Indre Kristianiafjorden vil tollstedene Kristiania, Drammen, Holmestrand og Sand være, mens under den Ytre Kristianiafjorden vil Moss og Son, Tønsberg, Sandefjord og Larvik,

Fredrikstad, Fredrikshald og Langesund befinne seg. Det er ingen begrensninger ved de lokale avgrensningene fordi det er essensielt å få med seg alle tollstasjonene i Kristianiafjorden for å svare på oppgavens problemstilling.

Videre vil den regionale avgrensningen i oppgaven være Nordsjøregionen, som har sin bakgrunn i Bochove sin teori om at Nordsjøregionen var et integrert økonomisk marked. Den regionale avgrensningen flyter direkte over i de nasjonale avgrensningene som tar utgangspunkt i Kristianiafjordens utenrikshandel med Nordsjøregionen. Hovedaktøren i oppgaven og avgrensningen er sammen med Kristianiafjorden, Holland, mens England spiller en sekundærrolle som sammenligningsgrunnlag til Holland. Det fordi Hollands relative økonomiske posisjon vil og må bli satt i sammenheng med andre land som drev sjøveishandel med Kristianiafjorden i perioden 1790 til 1800. Selv om fokuset i oppgaven er på utenrikshandelen med Holland, og til dels England, vil andre land også bli tatt med for å sette tallene i kontekst. Det for å gjøre tallene og oppgaven mer forståelig. Alene sier ikke tallene veldig mye, men sammenlignet med andre land fra Nordsjøregionen, vil det bli enklere å fange utviklingstendensen og den faktiske økonomiske posisjonen. Avslutningsvis vil makromateriale fra Øresundtollen bli brukt for å sette det samlede tallmaterialet i en europeisk kontekst.

Tematiske avgrensninger

Oppgavens tematiske avgrensninger er basert på utenriksfarten som Kristianiafjorden var en del av innenfor Nordsjøregionen. Alle inngående og utgående seilingene, eksporterte varer og verdien av varene disse skipene fraktet, vil være grunnlaget og utgangspunktet for denne oppgaven. Videre vil dette materialet bli satt i sammenheng med andre land innenfor regionen, og mer eksplisitt bli sammenlignet med England til slutt. Det for å fange utviklingstendensene årevis gjennom perioden, og den faktiske økonomiske tilstedeværelsen Holland hadde i Kristianiafjorden 1790 til 1800.

Valget med å fokusere på seilinger, eksporterte varer og verdien av varene er tredelt. Det første punktet er basert på hva tollprotokollen gir av informasjon, og hvilke omfang kilden har. Antall seilinger og skip er samlet bakerst i skipsanløpslistene i de fleste tollbøkene, i noen tilfeller er de ikke det, noe som gjør det mindre tidkrevende å redegjøre for. Verdien av varene er ved noen tilfeller også oppført bakerst i tollbøkene gjennom de summariske varelistene. Disse samlede oppføringene bakerst gjør det mulig å gjennomgå et omfattende materiale for hele Kristianiafjorden over tiårsperioden 1790-1800, noe som ikke ville vært tilfellet hvis en måtte

gå gjennom tollbøkene side for side. I tillegg kunne oppgaven tatt for seg hele mengden av de eksporterte og importerte varene, men det har blitt valgt bort fordi det representerer et for stort omfang for den tidsrammen som er til rådighet.

Det andre punktet er med tanke på den tidsrammen og det omfanget som masteroppgaven gir. Disse avgrensningene er tatt fordi det vil være oppnåelig å gjennomgå de innenfor de to semestrene som står til rådighet. Samtidig som det skal vies nok plass til funnene i de 70 til 100 sidene som er omfanget for en masteroppgave i historie ved Universitet i Oslo.

Det tredje punktet for valget av de tematiske avgrensningene, er representativiteten for seilinger, skip og verdien av varene. Selv om oppgaven ikke tar for seg varemengde vil tallmaterialet for antall seilinger/skip og verdien av varene være tilstrekkelig for å besvare oppgavens problemstilling. Hvis oppgaven skulle tatt for seg varemengde både inn og ut, ville det hverken vært tid eller plass for en så lang tidsperiode. Spesielt er dette tilfellet for de importerte varene som har et mye større omfang enn de eksporterte. Siden de importerte varene var av et mye større omfang, ble de varene importerte fra land utenfor Danmark-Norge ofte listet under samlebetegnelsen «fremmede steder». Det gjør det både tidkrevende og vanskelig å finne ut hvilke varer skipene fra Holland inneholdt. Dermed er det naturlig å basere denne delen av oppgaven på verdien av varene importert, og verdien av de varene som ble eksportert. Verdien av varene er fortsatt representativt for utviklingstendensene og den faktiske økonomiske posisjonen Holland hadde. Verdien på varene er heller ikke alltid registrert i tollprotokollene, særlig gjelder dette for de importerte varene, men der de er registrert gir det et godt bilde av forholdene i de lokale tollstedene.

Tidsperiodisk avgrensning

Valget av tidsperiode er i første omgang tatt med hensyn til nasjonale og europeiske forhold. I europeisk forstand var tiåret 1790 til 1800 en periode med store omveltninger, strukturelle endringer og høyt konfliktnivå. Revolusjons- og Napoleonskrigene oppslukte de største landene i Europa i konflikt, noe som fikk store økonomiske konsekvenser. Dette forplantet seg nedover til blant annet sjøveis handelen i Nordsjøregionen, der de ellers så stabile forbindelsene og handelsnettverkene ble forstyrret. Samtidig som konfliktnivået og stormaktspolitikken raste på kontinentet, var 1790 til 1800 del av en periode med generell økonomisk oppgang for Danmark-Norge. Dobbelt-monarkiet hadde gjennom store deler av 1700-tallet holdt seg nøytralt, og forble det frem til 1807, noe som sammen med de oppslukende krigene på kontinentet bidro til en gullalder for den norske skipsfarten.

Videre er avgrensningene basert på problemstillingen og hypotesen som ligger til grunn for oppgaven. Med to konflikter, store omveltninger og norsk skipsfarts gullalder som bakteppe, vil utviklingstendensene gjennom perioden være interessante. Samtidig som Englands ressursbruk på krigføring både økonomisk og materielt, sammen med de økonomiske konsekvensene det fikk. Perioden representerer enkeltvis og helhetlig spennende nyanser, satt i sammenheng med oppfatning om at England var den soleklart viktigste handelspartneren i perioden.

Teori

C. J. Van. Bochove en nederlandsk historiker med særlig fokus på det hollandske finansmarkedet i tidlig moderne tid skrev doktoravhandlingen sin om den hollandske integrasjonen av Nordsjøregionen. I sin doktoravhandling ved Universitet i Utrecht fra 2008, legger C. J. Van, Bochove frem to sentrale teorier som er relevant for denne oppgavens regionale og europeiske preg. Han argumenter for at i perioden 1500 til 1800 ble den økonomiske utviklingen i Nord-Europa i stor grad dominert av Holland. Selv med en nedadgående kurve mot slutten av 1700-tallet, var Holland en sentral del av den nordeuropeiske økonomien.⁶ Som et resultat av denne økonomiske ekspansjonen, peker han på Hollands sentrale rolle i interaksjonen av Nordsjøregionen til et mer eller mindre integrert økonomisk marked.⁷ Et marked som med datidens kommunikasjonsmidler og teknologi baserte seg på sjøveishandel mellom de kystnære områdene i regionen. Norge og Kristianiafjorden var en del av de faste handelsnettverkene og handelsforbindelsene som kjennetegnet Nordsjøregionen, og hadde sterke koblinger til Holland gjennom hele perioden.

I 1. bind av *Norsk sjøfart* beskriver Knut Sprauten transportårene og handelsnettverkene for den norske skipsfarten som stabile. De lokale kjøpestedene opererte ofte med stabile og faste transportruter med faste handelspartnere og havner, for både eksport og import.⁸ Denne oppgaven vil i utgangspunktet gå ut ifra teorien om stabile handelsnettverk i nordsjøregionen som både Sprauten og Bochove argumenter for, men vil også se på hvordan disse transportårene utviklet seg med krig og stormaktspolitikk som bakteppe, både årevis og periodevis mellom 1790 og 1800.

⁶ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 17.

⁷ Bochove, 18.

⁸ Sprauten, Knut. «Norsk sjøfart 1700-1814» i *Norsk sjøfart*, bind 1. Brit Berggren, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red). Dreyer Forlag: 1989. 229.

I sine to respektive verker om den norske skipsfarten nevnte Knut Sprauten og Nils P. Vigeland forholdene i Kristianiafjorden på 1700-tallet opp mot den engelske handelsforbindelsen. Området «Lindesnes til svenskegrensen» og termen «østnorske skip» legger under seg Kristianiafjordområdet, og blir nesten utelukkende satt i sammenheng med den engelske handelsforbindelsen.⁹ I denne oppgaven vil disse to teoriene bli satt direkte opp mot tallmaterialet tollprotokollene gir om sjøveis kontakt mellom Kristianiafjorden og Holland/England i perioden 1790 til 1800, med det formål å se om standpunktet er representativt for akkurat denne perioden.

Både Sprauten i bind 1 av *Norsk sjøfart* og Ståle Dyrvik i bind 1 av *Norsk økonomisk historie*, stadfester at norsk skipsfart var inne i en gullkantet periode fra 1750 til 1806. Det var et resultat av at de dansk-norske styresmaktene holdt dobbeltmonarkiet nøytralt under de forskjellige konfliktene før 1806.¹⁰ Dette førte til gunstige vilkår for norsk sjøfart de årene de store europeiske sjøfartsnasjonene var engasjert i krigføring, der norske skip fylte noe av det tomrommet som oppsto. Oppgangen for den norske skipsfarten gikk noe tilbake de årene disse nasjonene kunne konsentrere seg om handel, og ikke krigføring. Samlet var perioden en generell oppgangstid for norsk skipsfart, som nøt godt av den dansk-norske nøytralitetspolitikken.

Det var ikke bare til sjøs Norge opplevde økonomiske oppgangstider, den landbaserte befolkningen og økonomien gjennomgikk ifølge Dyrvik, en generell økonomisk vekst i perioden 1500 til 1850.¹¹ Det på tross av en markant befolkningsvekst som satte press på ressursene, men parallelt med befolkningsveksten fikk Norge en sterk produksjonsøkning. Denne produksjonsøkningen oppsto på bakgrunn av nye tilleggsnæringer ved siden av jordbruket som skogbruk, trelasthandel, skipsfart, fiske og bergverk. I tillegg ble nye former for sysselsetting innført i vareforedling og tjenesteyting. Ifølge Dyrvik holdt ikke bare produksjonsøkningen og økonomien følge med befolkningsveksten, men steg hurtigere enn folketallet.¹²

Samlet skaper disse fire faktorene et solid nasjonalt, regionalt og europeisk rammeverk denne oppgaven vil gå ut ifra. Produksjonsvekst, økonomisk oppgangstid, nøytralitet, faste

⁹ Nils P. Vigeland, *Norge på havet*, 1: 312 & Sprauten: 229.

¹⁰ Ståle Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970: 1: 1500-1850*, bd. 1 (Bergen: Universitetsforlaget, 1979), 176. & Sprauten: 218.

¹¹ Dyrvik, 1:137.

¹² Dyrvik, 1:243.

handelsnettverk og hollandsk innflytelse, danner grunnlaget for forståelsen om hvordan den økonomiske forbindelsen mellom Kristianiafjorden og Hollands maritime økonomi utviklet seg i perioden, og i hvor stor grad området var integrert i Nordsjøregion. Dette er bare det teoretiske utgangspunktet, mens bakgrunnen for utviklingen vil bli gått nærmere i sømmene i kapittel 2.

Forskningsstatus

Norsk historieskrivning med sjøfart som tema fra denne perioden har tre sentrale verker: *Den norske sjøfarts historie* av Worm-Müller, hvor Roar Tank skrev kapitlet om 1600- og 1700-tallet.¹³ Det andre verket er Nils Vigelands *Norge på havet*.¹⁴ Det seneste bidraget er Britt Berggreens *Norsk sjøfart* sitt, der Knut Sprauten var ansvarlig for det relevante kapitlet.¹⁵ Alle de tre verkene kan karakteriseres som prosjekter som omfatter lange tidsperioder, der forfatterne forsøker å finne forskjellige utviklingstendenser, for derved å forklare disse tendensene ut ifra overgripende mønstre. Derfor gir bøkene gode indikasjoner på de generelle utviklingstendensene Norge som sjøfartsnasjon gjennomgikk på 1700-tallet, men de gir dog ikke en like god gjennomgang for utviklingen som fant sted innenfor geografiske og tidsperiodiske avgrensinger.

Både Sprauten og Vigeland konstaterer at den norske utenriksfarten var en del av, og opererte med relativt faste handelsforbindelser- og nettverk.¹⁶ Det dreide seg om forbindelser og nettverk som i stor grad forholdt seg innenfor Nordsjøregionen, og dens umiddelbare nærhet. Videre deler de grovt opp den norske sjøfarten i to områder: Vigeland deler Norge opp i områdene nord til Lindesnes, og Lindesnes til svenskegrensen.¹⁷ Sprauten deler det opp etter østnorske og vestnorske skip.¹⁸ Her havner Kristianiafjorden under «Lindesnes til svenskegrensen» og «østnorske skip», der perioden mer eller mindre utelukkende blir satt i sammenheng med områdets forbindelse med England.

Tollprotokollene har blitt brukt som kilde av Tank i *Norsk sjøfartshistorie* og av Vigeland i *Norge på havet*, men har i denne sammenhengen blitt brukt til å fastslå størrelse, byggested,

¹³ *Den Norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage: 2:2*, bd. 2:2 (Kristiania: Steenske forlag, 1950), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008041804016.

¹⁴ Nils P. Vigeland, *Norge på havet: 1*, bd. 1 (Oslo: Nasjonalforlaget, 1953), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008050500019.

¹⁵ Brit Berggreen mfl., *Norsk sjøfart: 1*, bd. 1 (Oslo: Dreyer, 1989), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013112738030.

¹⁶ Nils P. Vigeland, *Norge på havet*, 1:312. & Sprauten: 229.

¹⁷ Nils P. Vigeland, 1:308.

¹⁸ Sprauten: 230.

hjemmehavn og rederne for den norske handelsflåten. Materialet har ikke blitt brukt til en historisk undersøkelse av lokale tollstasjoner og regionale områders kontakt med bestemte steder, land eller områder. Disse tre verkene tar for seg de generelle utviklingstrekkene den norske skipsfarten gikk gjennom over en periode mellom 100 til 200 år. De tar derfor i stor grad ikke høyde for nyanser innenfor en kortere tidsperiode, ei heller lokale eller regionale forskjeller og nyanser.

Et klassisk verk om den norske trelasthandelen, er Stein Tveites *Engelsk-norsk trelasthandel 1640-1710*.¹⁹ Denne boken har et sterkt fokus på handelsaktiviteten mellom Norge og England. Mer spesifikt ser den på hvilke faktorer som gjorde at den engelsk-norske forbindelsen økte så kraftig i denne perioden, sammenlignet med andre aktører i området. Spesielt peker Tveites på det engelske markedets behov for to spesifikke typer trelast, som årsaken til den kraftige oppgangen i handelsaktivitet. Der de andre markedene var interessert i all type trelast, var engelskmennene spesielt interessert i mastetømmer og bærebjelker for konstruksjon av trehus, noe som førte til en kraftig økning i trelasthandelen mellom de to landene.²⁰

En historiker som har brukt tollprotokollene for å gjør rede for varestrøm, handelsforbindelse og handelsnettverk mot slutten av 1700-tallet er Ragnhild Hutchinson. I to artikler tar hun for seg spørsmål om forholdet sentrum-periferi og den norske tømmerproduksjonens endring. I *The Norwegian and Baltic timber trade to Britain 1780-1835 and its interconnections* tar hun for seg den norsk/baltiske trevarehandelens generelle utvikling med de britiske øyer i perioden 1780 til 1835, samtidig som artikkelen ser på forholdet mellom sentrum-periferi.²¹ I artikkelen *Endring i den norske tømmerproduksjon og europeiske markeder – 1780 -1840* er Hutchinson også innom forholdet mellom sentrum og periferi, men har hovedfokuset på hvordan den norske tømmerproduksjonen responderte på internasjonale konjunkturer og forhold. Videre ser artikkelen på hvilke europeiske markeder den norske trevarehandelen hadde forbindelse med, og hvordan forholdet til disse markedene utviklet seg under de store konfliktene mot slutten av 1700- og starten av 1800-tallet.²²

¹⁹ Stein Tveite, *Engelsk-norsk trelasthandel 1640-1710, Norbok* (Bergen: Universitetsforlaget, 1961), https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015102308099.

²⁰ Tveite, 128.

²¹ Ragnhild Hutchison, «The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780-1835 and Its Interconnections», *Scandinavian Journal of History* 37, nr. 5 (2012): 578–99, <https://doi.org/10.1080/03468755.2012.730057>.

²² Ragnhild Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840», *Historisk tidsskrift*, nr. 02 (2015): 205–28.

Disse to artiklene er nyttige i sammenheng med hvordan den norske tømmeproduksjonen, trevarehandelen og dens europeiske markeder reagerte på hendelser som revolusjons- og Napoleonskrigene. De tar for seg utenrikshandelen i perioden på en god måte, men er i stor grad sentrert rundt forholdet til de britiske øyer. De to arbeidende tar ikke for seg, som de tre verkene ovenfor, lokale og regionale forskjeller innenfor Norges grenser.

En bok som tar for seg en lokal avgrensning innenfor Kristianiafjordsområdet i denne perioden, er bind to av *Drammen – en norsk østlandsbys utviklingshistorie* av Odd Thorson.²³ Verket ser på Drammen bys utviklingen gjennom hele 1700-tallet, med særlig fokus på eksportnæringene som fantes i byen. Forfatteren gir et litt mer nyansert bilde enn den generelle oppfatningen av at de østnorske byene eksplisitt handlet med de britiske øyer, og viser at Drammen hadde tette forbindelser med Holland mot slutten av 1800-tallet.

Fokuset på handelsforbindelsen med England for Østlandet på 1700-tallet er påfallende og nærmest totalt dominerende. Spesielt gjelder dette de store verkene om norsk skipsfart fra perioden. De store verkene som eksplisitt redegjør for den norske kontakten med Holland, som Margit Løylands *Hollendertiden i Norge 1550 – 1750* tilhører en annen periode.²⁴ Selv om Hollands tid som dominerende faktor i norske og europeiske farvann var forbi, var slutten av 1700-tallet såpass nærme i tid at forbindelsen hang igjen i større grad både lokalt og regionalt enn det blir gitt uttrykk for.

I sin doktoravhandling fra 2008 studerte C.J. van Bochove hvordan den Hollandske økonomien påvirket landene sentrert rundt Nordsjøregionen mellom 1500 til 1800. På bakgrunn av en intens økonomisk ekspansjon i perioden, var den hollandske økonomien katalysatoren for en integrasjon av de kystnære områdene rundt om i Nordsjøregionen til et integrert økonomisk marked. Holland dominerte store deler av denne sjøveisehandelen, sysselsatte mange utenlandske arbeider og investerte store mengder gylden i utenlandske regjeringer og foretak.²⁵ Avhandlingen gir en helhetlig fremstilling av de ulike faktorene som spilte inn for utviklingen av den hollandske økonomien. Samtidig viser verket hvordan disse faktorene gjorde

²³ Odd Thorson, *Drammen: en norsk østlandsbys utviklingshistori*: 2, bd. 2 (Drammen: kommune, 1962), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2010111706006.

²⁴ Sølvi Sogner, «Margit Løyland, Hollendertida i Norge 1550–1750 (Oslo: Spartacus Forlag AS, 2012). 208 s», *Sjuttonhundratalet* 10 (2013): 228-, <https://doi.org/10.7557/4.2653>.

²⁵ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

Nordsjøområdet til et integrert marked, og utviklet området til et senter for teknologiske og institusjonelle fremskritt.²⁶

Struktur

Kapitel 1 og kapitel 2 vil ikke basere seg på primærkilder, men vil henholdsvis være et introduksjonskapittel og et politisk og økonomisk bakgrunnskapittel. I kapitel 3, 4 og 5 vil jeg presentere arbeidet med primærkildene, som er oppdelt etter avgrensningene av Kristianiafjorden og tidsperioden. Kapitel 3 vil ta for seg indre Kristianiafjorden i perioden 1790 til 1800, mens kapitel 4 fokuserer på den ytre Kristianiafjorden gjennom samme periode. Det siste kapitlet som baserer seg på primærkildene vil være gjenstand for en komparativ analyse av forholdet til Holland og England, samt sette Kristianiafjordens handelsforbindelse med Holland opp mot makrotall fra Øresundtollen og Østersjøen, før det avslutningsvis vil gjøres plass til et oppsummeringskapittel.

²⁶ Bochove, 23.

Kapittel 2, Økonomiske og politiske forutsetninger for sjøveis handel i Nordsjøregionen på 1700-tallet

Den norske og sønnafjelske skipsnæringen 1700-1800

Skipsfart og skogbruk

Ved inngangen til 1700-tallet og videre gjennom hele århundret, var den norske skipsfarten knyttet opp til utenlandsfart og eksport. I all hovedsak var eksportvaren trelast, noe som spesielt var tilfellet for skipsnæringen basert fra Lindesnes til Kristiania. Kristianiafjorden var i stor grad Danmark-Norges senter for eksport av trelast. Der det naturlige sentrumet for eksport av fisk ble Bergen og Vestlandet, var byene Kristiania og Drammen i Kristianiafjorden et like naturlig samlingspunkt for den norske eksporten av trelast til utlandet.²⁷

I det førmoderne samfunnet som Europa var på 1700-tallet, ble treverk en av de mest essensielle ressursene. I takt med avskoging, befolkningsvekst og økt internasjonal handel ble etterspørselen etter tømmer stor.²⁸ Med en langstrakt kyst, sjøfartstradisjoner og dype skoger, ble Norge en av hovedaktørene som kapitaliserte på det store behovet landene i Nordsjøområdet hadde for tømmer. I startfasen var eksporten av trelast basert rundt de kystnære skogområdene i Ytre Kristianiafjorden, og spesielt Agder. Utover 1600 og starten av 1700-tallet økte etterspørselen for norsk tømmer i Vest-Europa, noe som førte til at disse områdene ikke lenger hadde tilstrekkelig med ressurser for det behovet som fantes.²⁹ Parallelt med denne dreining ble de to havnebyene Kristiania og Drammen i Indre Kristianiafjorden de to viktigste utskipningshavnene for trelast til Vest-Europa.

Nøytralitet, 1720 til 1807

1700-tallet var et århundre innen europeisk historie som bar preg av en bortimot konstant krigføring mellom de store europeiske sjøfartsnasjonene. Dette kunne vært særdeles negativt for den norske skipsfarten generelt, noe de elleve årene den store nordiske krigen pågikk, beviste. For næringen ble derimot perioden etter 1720 en tid med periodevise virkelig gode tider. Disse periodevise oppgangstidene kom på bakgrunn av at dansk-norske myndigheter klarte å holde dobbeltmonarkiet nøytralt. Ole Feldbæk deler opp perioden 1720 til 1814 i tre

²⁷ Nils P. Vigeland, *Norge på havet*, 1:308.

²⁸ Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:41.

²⁹ Dyrvik, 1:42.

faser: Den første som besto av stabilisering og liten vekst varte, fra 1720 til 1778. I den andre perioden fra 1778 til 1807, var skipsfarten innenfor en konstant høykonjunktur. Den tredje fra 1807 til 1814 inneholdt en markant lavkonjunktur for næringen.³⁰

Selv om perioden grovt sett blir sett på med positivt fortegn, slet næringen de første 30 årene av de ringvirkningene som krigen med Sverige skapte. Hvis en bruker Vigelands grove inndeling av Norge i to sjøfartsregioner: nord til Lindesnes og Lindesnes til svenskegrensen, var det området fra Nord til Lindesnes med Bergen, som var den viktigste utskipningshavnen, som kjente utfordringene mest.³¹ 24 år etter krigen var slutt i 1745, hadde eksempelvis Bergen bare 38 prosent igjen av den tonnasjen de hadde hatt under den første gullalderen på 1690-tallet.³² Samtidig som Bergen og Vestlandet slet, tok sjøfarten basert på Østlandet og i Agderfylkene, en større og større rolle utover på 1700-tallet. Det skyldtes i stor grad den engelske navigasjonsakten som endte jerngrepet Holland hadde over den sønnafjelske trelasthandelen. Med den kunne de norske skipene nyte de samme fordelene som de engelske, så lenge de fraktet varene fra norske havner.³³

Det store gjennombruddet til den norske skipsfartsnæringen fant sted rundt midten av 1700-tallet, og er i stor grad knyttet opp mot utenlandsfarten. Der Ståle Dyrvik peker på den engelske navigasjonsakten som årsak for ekspansjonen næringen gjennomgikk i perioden, legger Knut Mykland vekt på at Danmark tok over rollen som Norges kornkammer.³⁴ Noe som på sikt endte dominansen både Hanseatene og Holland hadde over det norske eksportmarkedet.³⁵ Av de to sjøfartsområdene var det skipsfarten basert Sønnafjells som fikk den mest markante oppblomstringen. Selv med nedgang var Bergen fortsatt Norges største sjøfartsby, men eksportvaren var i stor grad fisk. En vare det ikke hadde vært konkurranse over fra en utenlandsk aktør siden 1500-tallet. På den andre siden av fjellet tok Agder- og Kristianiafjordens havnebyer en større andel av den lukrative trelasthandelen, et marked som hadde vært dominert av Holland.

De faktorene nevnt ovenfor var alle medvirkende årsaker til ekspansjonen innenfor den norske skipsfartsnæringen, men den avgjørende årsaken for oppsvingene til både den norske og danske skipsfarten, var at dobbelmonarkiet holdt seg nøytralt fra syvårskrigen i 1755 til

³⁰ Ole Feldbæk, *Storhandelens tid: 1720-1814*, bd. 3 (København: Gyldendal, 1997), 7.

³¹ Nils P. Vigeland, *Norge på havet*, 1:308.

³² Berggreen mfl., *Norsk sjøfart*, 1:221.

³³ Ståle Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814: vegar til sjølvstende*, bd. B. 3 (Oslo: Samlaget, 1999), 114.

³⁴ Dyrvik, B. 3:113.

³⁵ Sverre Bagge, *Norge i dansketiden: 1380-1814* (Oslo: Cappelen, 1987), 228.

handelsblokaden i 1807.³⁶ Nøytraliteten førte til at norske skip og skipperne fikk fraktoppdrag normalt forbeholdt utenlandske skip og mannskap, som istedenfor var engasjert i den nesten konstante krigføringen mellom de store sjøfartsnasjonene i Europa. Denne gullalderen for den dansk-norske skipsfarten førte til at handelsflåten i 1806 besto av hele 3500 skip, noe som gjorde dobbeltmonarkiet til en av samtidenes ypperste sjøfartsnasjoner, relativt sett.³⁷

For havnebyene i Kristianiafjorden var perioden særlig gunstig. Det på bakgrunn av at skipsfarten i større grad tok over andeler av trelasteksporten, som ble hentet ut av skogene på Sør- og Østlandet. Mykland bruker utviklingen til den hjemmehørende handelsflåten i Drammen mellom 1755 og 1791 for å beskrive ekspansjonen i den norske skipsfarten generelt. Samtidig maler han et godt bilde av hvordan utviklingstendensene var spesifikt i Kristianiafjorden: i 1755 ble 267 skip utklarert fra Drammen tollstasjon, derav var 40 prosent av tonnasje utklarert av norsk tilhørighet. 36 år senere hadde tonnasje som ble utklarert tredoblet seg, mens den norske andelen sto for 60 prosent av all utklarert tonnasje det året.³⁸ Skipsfarten basert i Kristianiafjorden, tok for alvor over trelasteksporten til de forskjellige stedene i Nordsjøregionen som hadde behov for en av Norges viktigste eksportvarer.

Danmark-Norges politiske og økonomiske forutsetninger, 1720-1800

1720 til 1807 var den delen av firehundreårsnatten, som foreningen med Danmark populært ble kalt av Ibsen i Peer Gynt, som gikk best rent økonomisk og politisk. Hovedårsaken var at perioden sto for en konstant fredstid for dobbeltmonarkiet, i sterk kontrast til resten av Europa. Nøytralitet, og det faktum at Sverige var redusert til en annenrangs militærmakt, gjorde at de dansk-norske myndigheter hadde et større politisk fokus på økonomiske og sosiale tiltak.³⁹ Samtidig var ikke perioden en eneste lang oppgangstid. Fra 1720 til 1750 var nasjonen og Europa inne i en økonomisk lavkonjunktur, en krise som på generell basis ble møtt med proteksjonisme.

Merkantilisme

I et par utdrag fra Otto Thotts nasjonaløkonomiske programskrift fra 1735, ble grunnprinsippene for rikets økonomiske politikk beskrevet slik:

³⁶ Berggreen mfl., *Norsk sjøfart*, 1:223.

³⁷ Feldbæk, *Storhandelens tid*, 3:7.

³⁸ Bagge, *Norge i dansketiden*, 228.

³⁹ Bagge, 213; Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, B. 3:87.

«Egentlig bestaar den rette kunst derudi, at man aarligen kan udbringe varer af landet for større værdi, end de ere af, som man igjen indbringer.»

«De varer som manufakturere i landet kan forbruges, giver liden eller ingen told, efterdi det som da i tolden tabes, rigeligen igjen vindes ved deres consumption.»

For importerte varer «At forhøje tolden på, eller og ganske forbyde slige varers indførsel»⁴⁰

Danmark-Norge var på langt nær det eneste landet i Europa som hadde sin økonomiske politikk dypt forankret innenfor proteksjonistisk tankegang. De fleste nasjonene dobbeltmonarkiet bedrev sjøveis handel med, og som er innenfor denne oppgavens avgrensninger, hadde den samme tilnærmingen i sin økonomiske politikk. Denne formen for økonomisk teori, som i ettertiden ble kalt merkantilisme av Adam Smith, gikk ut på å skaffe seg mest mulig rikdom gjennom oppsamling av edelmetaller. Da, som nå, var det større fortjeneste i omsetning av varer, dermed ble hovedfokuset for denne tilnærmingen handelsvirksomheten ut og inn av landet. Deretter var formålet en positiv handelsbalanse gjennom at nasjonen solgte mer enn den kjøpte.⁴¹

Måten nasjonene forsøkte å oppnå positiv handelsbalanse, hadde flere elementer ved seg. For det første var selvforsyning viktig for handelsbalanse fordi det holdt importen på et minimum. Selvforsyning ble oppnådd gjennom stor intern vareproduksjon, som ble supplert med kolonivarer. Det andre elementet var at nasjonene i stor grad fokuserte på å eksportere ferdigstilte varer, og ikke råvarer, for høy fortjeneste. For det tredje ble det forsøkt importert store mengder råvarer som kunne omgjøres til dyre ferdigvarer. Til slutt var det viktig med en stor tallmessig befolkning som både holdt lønnsnivået lavt, samtidig som det ga stor arbeidskraft til jordbruket.⁴²

Det var det nye Kommersekollegiet opprettet i 1735 som fikk oppgaven med gjennomføringen av de merkantilistiske tiltakene regjeringen førte som mottiltak for den økonomiske krisen.⁴³ I kjernen av merkantilistisk tankegang var det en forståelse av at det var styresmaktene som regulerte markedet, og som satte premissene for økonomisk fremgang. Markedet ble sterkt regulert gjennom voldsomme tollmurer for import av ferdigvarer, mens

⁴⁰ Kristof Glamann, *Otto Thott's uforgribelige Tanker om Kommerciens Tilstand: et nationaløkonomisk programskrift fra 1735*, bd. 1966, Festskrift (Københavns Universitet) (København: s Universitets Fond til Tilvejebringelse af Læremidler, 1966).

⁴¹ Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, B. 3:191.

⁴² Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:86.

⁴³ Dyrvik, 1:109.

det motsatte var tilfellet for import av råvarer og eksport.⁴⁴ Fokusområdene til regjeringen og Kommersekollegiet, var å fremme næringer som bergverk, skipsfart, skogbruk, handel og bynæringen.⁴⁵

For de næringene lokalisert Sønnefjells og i Kristianiafjorden, var tilnærmingen til spesielt primærnæringene, skipsfart og bynæringene viktig. Kornmonopolet av 1735 gjorde at danske storbønder sitt korn fikk enerett på det norske markedet, i bytte med at norsk jern fikk monopol på det danske.⁴⁶ For Kristianiafjordens viktigste eksportvare trelast, ble det ikke vedtatt noen monopoltilstand. De eneste tiltakene for trelast og skogbruksnæringen var kontrollerende, for sagbruksnæringen ble eksportkvantumet økt fra det opprinnelige sagbruksprivilegiet av 1688.⁴⁷

I takt med den økonomiske oppgangen Danmark-Norge opplevde fra og med midten av århundret, begynte også kritikken av merkantilismen som dobbeltmonarkiets økonomiske politikk å komme.⁴⁸ Både i Danmark-Norge og Europa generelt, ble merkantilismen som økonomisk system satt under press. Den mest kjente kritikeren for ettertiden var Adam Smith og hans verk *Wealth of Nations* utgitt i 1776. Selv om systemet ble gjenstand for en ganske kraftig kritikk, fant ingen «økonomisk revolusjon» sted. Hovedlinjene for den økonomiske politikken var i stor grad den samme resten av århundret.⁴⁹

Merkantilismens kjerneperiode varte fra 1735 til 1784, perioden som Becker-Christensen kalte «tollpolitikken i industriens tjeneste».⁵⁰ Parallelt med denne perioden hadde en vridning bort fra proteksjonisme funnet sted. Spesielt var nevnte Smiths *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of the Nations* et varsel om endring i den europeiske tilnærmingen til økonomisk politikk, og la premissene for strukturell endring ved et senere tidspunkt. For Danmark-Norge sin del, materialiserte de første liberalistiske endringene seg i form av et kroneskifte. Fredriks den sjettes maktovertagelse i 1784 førte med seg en ny regjering, som tok et oppgjør med tidligere økonomisk politikk. I løpet av de neste 15 årene ble den merkantilistiske politikken røsket opp ved roten: Kornmonopolet forsvant i 1788, sagbrukene fikk i 1795 selv bestemme kvantumet de skulle skjære og i 1797 ble jernmonopolet

⁴⁴ *Norsk historie: 2 : 1537-1814*, bd. 2 (Oslo: Tano Aschehoug, 2003), 335.

⁴⁵ Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:109.

⁴⁶ *Norsk historie*, 2:309.

⁴⁷ Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:112.

⁴⁸ *Norsk historie*, 2:334.

⁴⁹ Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, B. 3:196.

⁵⁰ Henrik Becker-Christensen, *Protektionisme og reformer: 1660-1814*, bd. 2 (København: Toldhistorisk Selskab, 1988), 337.

avsluttet.⁵¹ Frederik den sjette og hans regjering ble den merkantilistiske tankegangen sin bane i Danmark-Norge, og deres tollrull av 1797 markerte den definitive avslutningen.

Utenrikspolitikk

Danmark-Norge som nasjon var underutviklet sammenlignet med de landene som dominerte handelen i Nordsjøregionen og Europa.⁵² Derfor må den dansk-norske handelsvirksomheten og sjøfarten settes i sammenheng med land som Holland, England og Frankrike.

Dobbelmonarkiets utenrikspolitiske linjer og forhold var avgjørende for hvilken retning sjøfartsnæringen i landet tok. Noe perioden fra den store nordiske krigen som ble avsluttet i 1720 til slutten av århundret, var et godt eksempel på. Innenfor denne perioden lå de ledende nasjonene i Europa nesten i en konstant krigstilstand: Den østerrikske arvefølgekrigen (1740-48), syvårskrigen (1778-83), den nordamerikanske uavhengighetskrigen (1778-83), de franske revolusjonskrigene (1792-1799) og Napoleonskrigen (1799-1814) var alle konflikter som påvirket sjøveis handel i Nordsjøregionen. I sterk kontrast til de andre sjøfartsnasjonene i region, førte den dansk-norske regjeringen en tydelig nøytralitetspolitikk den siste halvdel av 1700-tallet, noe som gjorde at den norske skipsfarten blomstret.⁵³

Regjeringens nøytralitetspolitikk førte ikke bare til en oppgang for den norske skipsfarten, men blir av Mykland omtalt som «den gyldne tid» for det norske næringslivet generelt.⁵⁴ Samtidig var denne økonomiske ekspansjonsperioden fra 1750 til 1806 i stor grad knyttet opp til eksportvarene trelast og fisk, varer som naturlig nok var sterkt avhengig av skipsfartsnæringen. På bakgrunn av at de andre store sjøfartsnasjonene bandt opp sine ressurser til sjøs i krigføring, fylte den norske skipsfarten det tomrommet som utenlandske skip etterlot seg, for de norske eksportvarene. De norske eksportvarene ble i større grad fraktet fra Norge på norsk kjøp i denne perioden. Det førte til en markant økning i den norske handelsflåte. Fra 1770 til 1807 fordoblet flåten seg, noe som gjorde den norske handelsflåten til en av de største i Europa.⁵⁵

Det hollandske handelsuniverset i Nordvest-Europa

Helt fra 1500-tallet var Holland en svært sentral del av handelsaktiviteten i Europa, særlig var dette tilfellet for de kystnære områdene i Nordsjøregionen og Østersjøområdene. De

⁵¹ Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814*, B. 3:175.

⁵² Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:116.

⁵³ Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840», 211.

⁵⁴ Bagge, *Norge i dansketiden*, 229.

⁵⁵ Bagge, 230.

hollandske handelsmennene skapte et sammenkoblet handelsunivers fra de franske atlantehavsbyene i vest og norske havnebyer i nord, til de baltiske utskipningshavnene i øst. Med en sterk byvekst i etterkant 1450 klarte ikke hollenderne lenger å brødfø sin egen befolkning, noe som førte til at Baltikum ble Hollands kornkammer. Den kraftige urbaniseringen førte også til at hollenderne koblet inn Norge i den ekspanderende vesteuropeiske økonomien, med sine dype skoger forsynte Norge de hollandske byggeprosjektene med billig trelast.⁵⁶ Steinar Imsen beskriver Europas voksende økonomi, som Hollands handelsaktivitet skapte, på en god måte: «Vi fikk et jordbrukende og råvareproduserende Europa i nord og øst og et urbant ferdigproduserende Europa i vest og sør».⁵⁷

Den ekspanderende hollandske økonomien la grunnlaget for det som i den moderne historien har blitt kalt for «den hollandske gullalderen». Perioden varte fra da de syv provinsene ble den hollandske republikken i 1588 til slutten av 1600-tallet, gullalderen kjennetegnes med store fremskritt innen sjøveis handel, kunst og i innen det militære. Den hollandske økonomien var i etterkant av landets gullalder på tilbaketog, men representerte fortsatt en sentral aktør i Europas økonomien gjennom hele 1700-tallet og starten av 1800.

Denne delen vil ta for seg Norges plass i det hollandske handelsuniverset i Nordvest-Europa, og med et særlig fokus på Holland og Norges posisjon i Nordsjøregionen. Grunnlaget for denne delen vil være Bochoves forståelse av Hollands rolle i Nordsjøen, samt hvilken rolle Norge spilte i det integrerte økonomiske markedet, som Holland var med på å forme i regionen.

Nordsjøregionen

C. J. van Bochove sin analyse av den hollandske økonomien betydning for interaksjonen av Nordsjøregionen til et økonomisk marked, hviler på tre grunnpillarer: Varetransport, arbeid og kapitalflyt.⁵⁸ Disse tre faktorene var grunnlaget for et økonomisk samspill mellom de ulike områdene i regionen som formet Nordsjøregionen til et integrert marked. De tre faktorene balanserte også hverandre, noe som førte til at Holland fortsatt var en sentral aktør i regionen etter republikkens storhetstid var over. Bochove hevder at det store antallet utenlandske

⁵⁶ Steinar Imsen, *Europa 1300-1550, Norbok*, 2. utg. (Oslo: Universitetsforl., 2000), 63, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011031405015.

⁵⁷ Imsen, 63.

⁵⁸ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 16.

arbeidere i Holland fra andre land i Nordsjøregionen, samt Hollands betydelige investeringer i kommersielle og statlige foretak, i stor grad kompenserte for de fiendtlige merkantilistiske tiltakene England påførte handelsrepublikken fra og midten av 1600-tallet.⁵⁹ Det var for eksempel 139.000 arbeider fra Nordsjøregionen i Holland, av en befolkning på 800.000 i 1650. Mens det mot slutten av 1700-tallet ble investert opp mot 700 millioner gylden inn i både kommersielle og statelige foretak i Nordsjøregionen.⁶⁰

Alle delene av regionen ble derimot ikke berørt av den hollandske økonomien, interaksjon mellom områder i tidlig moderne tid var avhengig av gode transportruter, tilgjengelig geografisk plassering og kostnadsbesparende transportmidler. Det var med andre ord sjøveien og treskip som i stor grad integrerte regionen, og dermed var det de kystnære områdene som hadde utbredt sjøveis kontakt med den hollandske økonomien. Den sterke veksten den hollandske økonomien gjennomgikk i perioden fra 1550 til 1800, berørte derfor i all hovedsak kystområdene rundt den engelske kanal, Norskehavet og Øresundet i Nordsjøen, samt Baltikum i Østersjøen.⁶¹

Norge- og Kristianiafjordens rolle

Ser en på Kristianiafjorden, Norge og Danmark-Norge som en samlet enhet, ble dobbeltmonarkiet berørt av samtlige faktorer Bochove legger til grunn for den hollandske interaksjonen av Nordsjøregionen. Ser en derimot på dobbeltmonarkiets forskjellige regioner, var det forskjellige faktorer som dominerte.

For Kristianiafjorden sin del var området forhold til Holland i stor grad tuftet på sjøveis varetransport, som besto av eksport av trelast til Holland og import av forskjellige nødvendighetsvarer fra Holland. Det var eksporten av bjelker som dominerte, og lade- og kjøpestedene langs Kristianiafjorden med tilknytning til Holland solgte i hovedsak bjelker på 10, 12 og 14 fot til de hollandske skipperne.⁶²

Ved siden av trelasteksporten fra Kristianiafjorden, var fiskeeksporten fra Vestlandet den andre markante varetransporten mellom Norge og Holland. Videre var nordmennene en svært

⁵⁹ Bochove, 17.

⁶⁰ Bochove, 18.

⁶¹ Bochove, 19.

⁶² Bochove, 210.

mobil gruppe, og en stor mengde nordmenn utvandret til Holland. Særlig fant sjøvante nordmenn arbeid i den hollandske maritime sektoren.⁶³

Som et resultat av gullalderen akkumulerte Holland store mengder kapital, noe som gjorde republikken til Nordvest-Europas viktigste leverandør av kreditt på 1600- og 1700-tallet. I det hjemlige muligheter begrenset seg, ble mer og mer av kapitalen investert utenlandsk. Både den dansk-norske regjeringen og dansk-norske handelsmenn, ble fra og med 1600-tallet en integrert del av det hollandske kapitalmarkedet.⁶⁴ Det var den danske kongen og de semi-privatiserte danske foretakene som sto for den største andelen av den lånte hollandske kapitalen. Det kom til uttrykk etter 1750, da rentene på lånene til den dansk-norske kongen sank betraktelig. Men det var også en god del norske handelsmenn som samarbeidet med hollandske kreditorer.⁶⁵

Den hollandske økonomien integrerte Kristianiafjorden, Norge og Danmark-Norge gjennom sjøveis handel, etterspørsel etter utenlandsk arbeidskraft og kreditt. I Kristianiafjorden var det i all hovedsak handel og varetransport forholdet til Holland baserte seg på, mens det for Norge og Danmark-Norges sin del handlet det om varetransport, kapitalstrøm og arbeidsutvandring. Samtlige hadde dermed en utbredt kontakt med den hollandske økonomien, og var en integrert del av markedet i Nordsjøregionen.

Aktørene i Nordsjøregionen

Skipsfart og sjøverts handel ble ikke begrenset på samme måte av nasjonenes grensesetting som mye annet. Derfor var skipsfarten det kommunikasjonsmiddelet i før-moderne tid som var best egnet til å koble sammen land, regioner og verdensdeler. Vannveien og treskip var en nødvendig forutsetning for kommunikasjonen og varebytte mellom landene i Nordsjøregionen, Europa og verden. Derfor ble også næringen i stor grad påvirket av nasjonale, europeiske og globale hendelser. For å få en bred forståelse av hvilke premisser sjøveis handel basert i Kristianiafjorden jobbet under, må en oppgave med utenriksfart til og fra Kristianiafjorden som tema, gjøre rede for hvilken betydning de store sjøfartsnasjonene i Europa hadde for handelen i regionen.

Holland

⁶³ Bochove, 87.

⁶⁴ Bochove, 90/91.

⁶⁵ Bochove, 91.

Holland var en ansamling av syv forskjellige provinser, som fikk sin uavhengighet fra det spanske Habsburgske riket mot slutten av 1500-tallet og begynnelsen av 1600. I motsetning til sine europeiske motstykker, ble provinsene samlet under en republikk, der de syv provinsene sendte representanter til en sentralisert forsamling kalt *Staten-Generaal*. Denne forsamlingen hadde et overhode, *statholder*, som var etterkommer av William den stille fra huset Orange-Nassau. I *Staten-Generaal* ble avgjørelser av utenrikspolitisk karakter tatt, men vedtakene ble tatt med tilbake for ratifisering av de syv provinsforsamlingene.⁶⁶ Republikken holdt stand til Frankrike under revolusjonskrigene invaderte Holland i 1795 og opprettet den Bataviske republikk, som var en vasallstat av Frankrike frem til 1806.

Holland var et politisk unikum i en tid dominert av absolutisme, en nasjon med politisk, intellektuell og religiøs toleranse. Samtidig har republikken i stor grad blitt anerkjent for sin økonomiske vekst og velstand av ettertiden. Republikkens vekst og velstand baserte seg for det meste på sjøveis handel. Hollendere var handelsmenn, sjømenn og skipperne: de hentet råvarer fra perifere steder som Skandinavia, Baltikum og koloniene, og førte forbruksvarer og luksusvarer tilbake til disse landene.⁶⁷

Tidlig-nytid er i dag kjent for veksten i globalhandel, og hvordan de store europeiske sjøfartsnasjonene koblet de ulike verdensdelene sammen. Republikken Holland var en del av de ledende handels- sjøfartsnasjonene i Europa som hadde handelsknutepunkter over store deler av verden. Samtidig som den internasjonale handelen skred frem, ble de kystnære områdene i Nord-Europa stadig mer integrert. Skandinavia og Baltikum ble tettere koblet til sjøfartsnasjoner som Holland og England, og opplevde en kraftig økning i handel som et resultat av dette.⁶⁸ Sjøveis kontakt mellom Norge og Holland var periodevis så sterk at de fleste kystnære områdene på Sør- og Østlandet mellom 1500 og 1850 hadde en «hollendertid».

Fra Agderfylkene og Kristianiafjorden var det nesten utelukkende trevarehandel som de hollandske handelsmennene og skipperne var interessert i. Holland var et ressursfattig land som var avhengig av å hente råvarer fra andre steder. Norge ble fra 1500-tallet og utover den ledende leverandøren av tømmer til Holland. I forkant av den engelske navigasjonsakten i

⁶⁶ Merry E. Wiesner-Hanks, *Early Modern Europe, 1450-1789*, 2nd ed., bd. 2, The Cambridge History of Europe (Cambridge: University Press, 2013), 345.

⁶⁷ Eugen Weber, *A Modern History of Europe: Men, Cultures, and Societies from the Renaissance to the Present* (New York: Norton, 1971), 292.

⁶⁸ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 30.

1651, hadde den hollandske maritime økonomien også i stor grad fraktet norsk tømmer til England. Som et resultat av den nye loven ble hollandske skip sperret ute fra de engelske havnene. Det gjorde at engelske og norske skip fylte det tomrommet de hollandske kjøpmennene etterlot seg. Sakte, men sikkert ble det hollandske jerngrepet over den norske trelasthandelen frigjort. Noe som bidro til at engelskmennene ble den dominerende sjøfartsnasjonen i Nord-Europa og verden utover 1700-tallet.

England

Den andre store maktfaktoren i Nordsjøregionen på 1700-tallet var kongeriket England, som hadde et annet politisk system sammenlignet med Republikken Holland. Etter at adelen foretok en palassrevolusjon i 1688 og innsatt Wilhelm den tredje, ironisk nok stattholder av Holland, ble England i stor grad styrt av adelen, den anglikanske kirken og handelsborgerskapet, som holdt til i henholdsvis over- og underhuset. Parlamentet skaffet seg økt makt gjennom «Bill of rights» i 1689 som stadfestet at kongen ikke kunne oppheve lover som ble vedtatt av parlamentet. Kongen mistet deretter retten til å innsette dommere gjennom «rule og law». Videre innsnevret parlamentet kongens handlingsrom ved at de tok full kontroll over statens finansier, noe som garanterte for de fremtidige kongenes samarbeidsvilje.⁶⁹ England ble i etterkant av 1688-revolusjonen og utover 1700-tallet, styrt av et oligarki, som besto av landeiende adel, lavadel, handelsborgerskapet og eliten av den anglikanske statskirken.

Den politiske modellen England førte fra og med 1688 viste seg å være særdeles sterk, og holdt seg uten særlig problemer frem til første verdenskrig. Mye av grunnen til dette var at den var godt tilpasset den økonomiske utviklingen øyriket gjennomgikk på 1700-tallet. Parlamentet- og oligarki styret skapte en felles plattform for de forskjellige aktørene i det økonomiske, politiske og sosiale livet i England. Innenfor det økonomiske livet ble parlamentet gjenstand for en uvanlig allianse for samtiden. Handelsborgerskapet og finansnæringen som forvaltet den yrende handelskapitalismen både i Europa og verden, ble knyttet sammen med jordeiende aristokratiet om et felles mål: Aggressiv utenrikspolitikk.⁷⁰ Fra og med navigasjonsakten av 1651, drev nasjonen en systematisk utkonkurrering av rivaliserende sjøfartsnasjoner om markeder i regional, europeisk og global forstand. Virkemidlene var politiske vedtak som navigasjonsakten og krigføring. En politikk som var

⁶⁹ Rolf Hobson, *Europeisk politisk historie: 1750-1950* (Oslo: Cappelen Damm akademisk, 2015), 98.

⁷⁰ Hobson, 100.

avhengig av en stor krigsmarine ved siden av en stor handelsflåte, noe som gjorde at England ble 1700-tallets store sjøfartsnasjon.

I Norge var det i all hovedsak tømmer engelske kjøpmenn og skipperer var ute etter, en næring som på 1700-tallet var sentrert rundt Kristianiafjordområdet. På lik linje med Holland hadde ikke England tilstrekkelig med tømmer til en voksende skipsindustri og befolkning. Dermed ble Norge og Østlandsområdene en av hovedleverandørene av tømmer til de britiske øyer. Navigasjonsakten utkonkurrerte Holland fra det britiske trevaremarkedet, og engelskmennene og nordmenn fylte dette tomrommet. England steg dermed i løpet av 1700-tallet frem som den ledende sjøfartsnasjonen i Europa og Nordsjøregionen.

Kapittel 3, Indre Kristianiafjorden 1790-1795

Denne delen tar for seg den indre Kristianiafjorden i perioden 1790 til 1795. Avgrensningene består av Drammen, Holmestrand, Sand og Kristiania. Kapitelet vil i første omgang redegjøre for hvilke handelsnettverk og handelsforbindelser de enkelte tollstedene hadde i Nordsjøregionen. Videre tar kapitelet eksplisitt for seg tollstedenes handelsforbindelse med Holland, og republikkens lokale tilstedeværelse. Før det avslutter med en oppsummering.

Drammen 1790-95

På hver sin side av Drammenselven lå de to ladestedene Bragernes og Strømsø (Drammen) som i 1715 fikk kjøpestadstatus.⁷¹ Det var skogene, elven og fjorden som la grunnlaget for de to ladestedene, senere kjøpestedene og byen Drammen.⁷² De dype skogene langs elven opp mot Tyrifjorden, ga et betydelig ressursgrunnlag for trevareeksport. Elven gjorde tømmerfløting ned til elvemunning mulig, og fjorden koblet Drammen sammen med andre land i Nordsjøregionen. Trelasthandel var Drammensområdets viktigste eksportvare, og området hadde lange tradisjoner med akkurat denne typen eksport. Allerede fra tidlig middelalder ble mastetømmer fraktet til England. Norges eldste skriftlige beretning for levering av trelast, stammer fra Drammen, og ble skrevet i 1340.⁷³ Kontrakten beviser at tømmerhandelen fra Drammensområdet var godt etablert allerede på 1300-tallet. Trevarehandelen ble riktignok ikke virkelig lukrativ før hollendertiden på starten av 1500-tallet. Fra og med 1500 ble elvemunningen av Drammenselven en av Norges viktigste utskipningshavner for trelast, med et særdeles sterkt forhold til Holland.

Handelsnettverk i Nordsjøen

Sprauten i sin del av *Norsk sjøfarten* viser, til at skipsfarten i Norge opererte med mer eller mindre faste handelsruter.⁷⁴ Hvordan reagerte de faste handelsnettverkene på konfliktnivået i Europa mot slutten av 1700-tallet? I hvor stor grad var Holland en del av handelsrutene- og nettverket til Drammen sammenlignet med de andre aktørene i Nordsjøregionen, og hvordan utviklet de seg mellom 1790 til 1795? Skipper Anker Ankensen fra Drammen foretok mellom juli til november i 1791 tre seilaser fra Holland til Drammen med *briggen Maria*. Han var først

⁷¹ De to kjøpestedene omtales videre som Drammen.

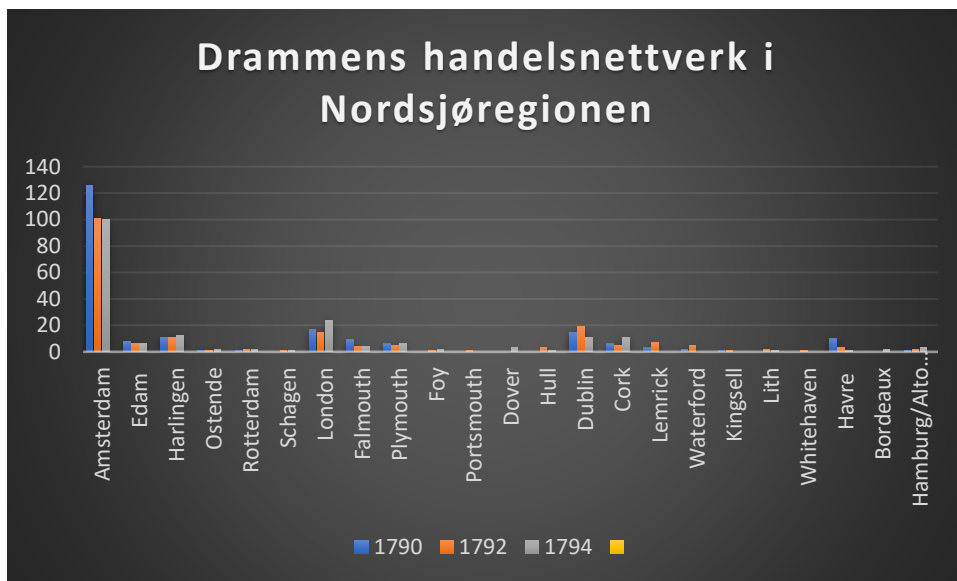
⁷² Per Otto Borgen, *Hvor Drammenselven iler: en beretning om da paven var lakedommer og andre hendelser i, på og langs en elv-* (Drammen: Forlför by- og bygdehistorie, 1997), 18, http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011081608150.

⁷³ Borgen, 23.

⁷⁴ Berggreen mfl., *Norsk sjøfart*, 1:229.

i Edam, og deretter to ganger i Amsterdam viser den inngående tollboken fra 1790. Kryssjekker en med den utgående tollboken fra samme år, viser det seg at Ankersen hadde med seg spirer, granbjelker, furubjelker og bjørkeved på den første turen til Edam i juni, mens tilsvarende også var tilfellet til Amsterdam i august og juni.⁷⁵ Særlig var de to siste seilingene til Amsterdam typisk for handelsfartøy til og fra Drammen i denne perioden. Utelukker en innenriksfarten med Danmark, og eksplisitt ser på sjøveis handel innenfor Nordsjøregionen, var Amsterdam Drammens mest fremtredende handelsforbindelse.

Diagram 3.1: Drammens handelsnettverk i Nordsjøregionen, antall inngåendeseilinger.⁷⁶



De utvalgte årene i diagrammet er valgt for å dekke utviklingstendensene i perioden: 1790 var et relativt rolig år, mens i 1792 startet revolusjonskrigene og i 1794 hadde konflikten pågått i to år. Tallmaterialet viser at handelsrutene stort sett forholdt seg stabile gjennom perioden. Amsterdam, som var Drammens sterkeste forbindelse i Nordsjøregionen, opplevde en nedadgående kurve, mens London var på en oppadgående. På generelt grunnlag ble ikke handelsnettverket særlig påvirket av konfliktnivået i denne perioden.

⁷⁵ Tollregnskapene 1790: RA/EA-5490/R08/L0158-59

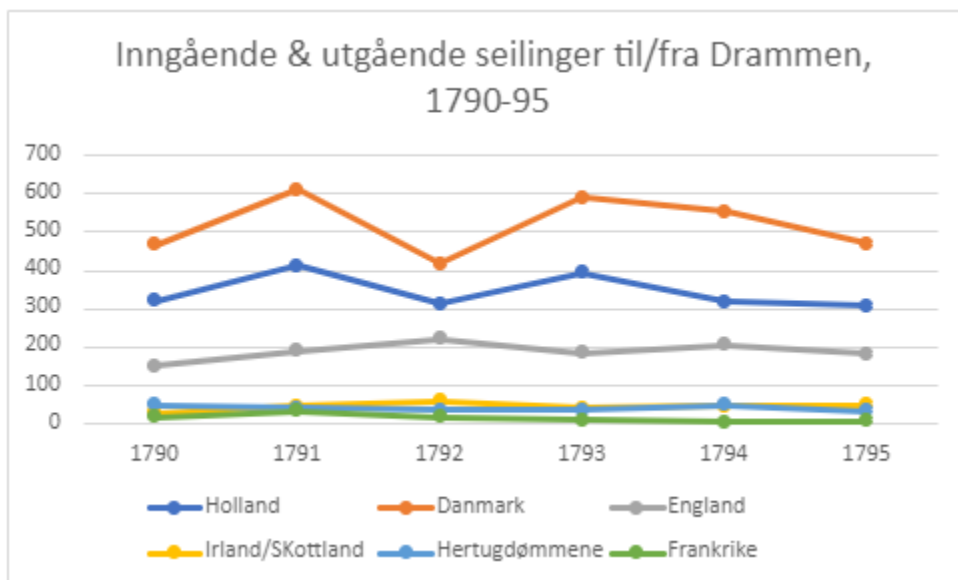
⁷⁶ Tollregnskapene Drammen, 1790, 1792 & 1793: RA/EA-5490/R08/L0158-66-74

Valget av de inngående tollbøkene er tatt på bakgrunn av at de gir mer detaljert informasjon om spesifikke byer sammenlignet med de utgående der det ofte bare står landet skipet skulle til. Valget med tre av seks år er tatt fordi det i stor grad dekker utviklingstendensene, og fordi handelsforbindelsene viste seg å være relativt faste.

Handelsforbindelsen med Holland

1790 til 1795 inngår historisk sett i en av norsk skipsfarts mest lukrative perioder.⁷⁷ For Drammens sin del, opplevde næringslivet en oppgangstid som Odd Thorson omtaler som «Drammens storhetstid», en periode som varte fra tidlig 1790-tallet til 1806.⁷⁸ Drammens næringsliv var i stor grad knyttet opp mot sjøfart og eksport av trevare til utlandet. Den sønnafjelske skipsnæringens oppblomstring i denne perioden, har på generell basis blitt satt i sammenheng med trevareeksporten til de britiske øyer, men England var ikke alltid den sterkeste handelsforbindelsen lokalt. Ser en på seilingen fra de inngående og utgående tollbøkene fra 1790 til 1795 med Nordsjøregionen som avgrensning, var Holland, med unntak av Danmark, den nasjonen i regionen Drammen hadde sterkest forbindelse med gjennom hele perioden. Danmark var, i kraft av at Norge var en del av det danske riket, Drammens sterkeste handelsforbindelse. Årevis under samme myndighet og med privileger, gjorde at dansk-norske handelsforbindelser var særdeles sterke mot slutten av 1700-tallet. Drammen hadde på en annen side lange og sterke tradisjoner for den samme type forbindelser med Holland. Nesten utelukkende var denne forbindelsen tuftet på trevarehandelen, noe som eksempelet med Anker Ankersen ovenfor viser.

Diagram 3.2: Drammens handelsforbindelser i Nordsjøregionen etter land. Grunnlag: ⁷⁹



⁷⁷ Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:176.

⁷⁸ Thorson, *Drammen*, 2:435.

⁷⁹Tollregnskapene Drammen, 1790-95: RA/EA-5490/R08-L0158-79

1790 til 1795 var en begivenhetsrik periode i europeisk historie. Den franske revolusjon var underveis i 1790, i 1792 erklærte Frankrike krig mot Østerrike, Ludvig 16. ble henrettet i 1793, mens Holland ble invadert i 1795. Perioden sto for hendelser som var med på å påvirke sjøveis handel i nærliggende farvann. Statistikken fra de inngående og utgående tollbøkene viser at utviklingstendensene for Drammens handelsforbindelser i Nordsjøregionen, i stor grad fulgte disse hendelsene. I periodens første år var kontakten med de tre sterkeste handelsforbindelsen Danmark, Holland og England på et generelt lavt nivå før kontakten steg kraftig i 1791 og var på sitt høyeste. I 1792 falt forbindelsen med de to viktigste handelsforbindelsene Danmark og Holland, til periodens bunnpunkt, før den igjen stabiliserte seg på nivået fra 1791 året etter. Revolusjonskrigens begynnelse i 1792, kan ha hatt negativ innvirkning, mens Englands krigserklæring etter henrettelsen av Ludvig 16. i 1793, virker å ha hatt en positiv virkning på sjøveis handel i Nordsjøregionen og for Drammens handelsforbindelser. I både 1794 og 1795 var det en generell nedgang i kontakten med de fleste landene i Nordsjøregionen. Årsaken var nok at revolusjonskrigene hadde pågått over en periode, og de konsekvensene et høyt konfliktnivå hadde på handel hadde satt seg. For eksempel ble Holland invadert av Frankrike i 1795, og gjort om til vasallstaten den Bataviske republikk.

Fokuserer en utelukkende på handelsforbindelsen mellom Drammen og Holland, var republikken den viktigste handelspartneren utenfor dobbeltmonarkiets grenser gjennom hele perioden. Gjennom perioden ble det gjort minimum 300 seilinger hvert år mellom handelspartnerne, mens i de to toppårene 1791 og 1793 var det rundt 400. Sammenlignet med England, den tredje største handelsforbindelsen totalt sett, og den nest største utenfor Danmark-Norge, ble det i de toppårene seilt 200 flere seilinger mellom Drammen og Holland enn mellom Drammen og England, mens forskjellen var rundt 100 seilinger i 1794-95. Årsaken var mest sannsynlig at Holland var i konflikt med Frankrike, og gikk inn på fransk side i konflikten med England etter invasjonen i 1795. I kraft av sin styrke som maritim krigsmakt gjorde England det vanskeligere for Hollands handelsflåte.

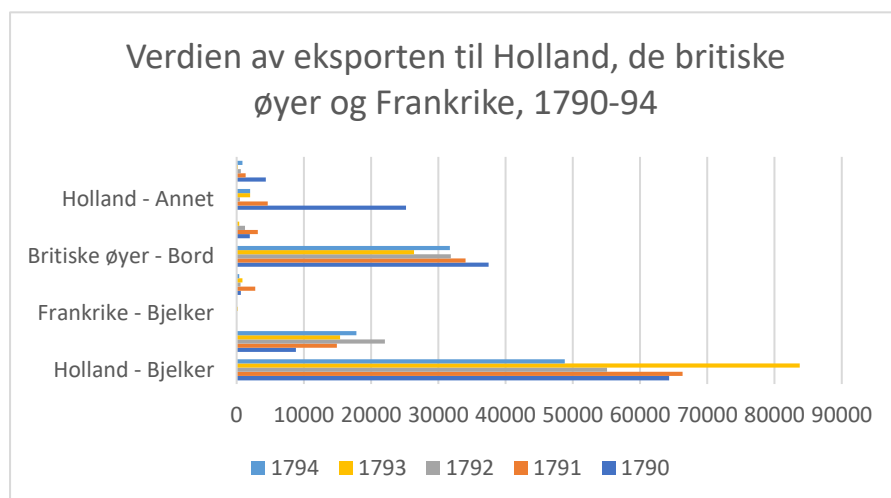
Anker Ankersen var ikke bare et godt eksempel på tingenes tilstand da det gjaldt hvilke varer som ble eksport fra Drammen, eller hvilke nasjoner som tollstedet hadde tettest forbindelser med. Drammenseren var også et speilbilde av hvilke nasjonaliteter som var skipperne om bord på de utgående skutene fra Drammen i denne perioden. Ifølge de utgående tollprotokollene fra Drammen i årene 1790 og 1792, var det de norske og danske skipperne som sto for brorparten av de utgående seilingene. De norske skipperne foretok 552 seilinger, mens de danske sto for 407. Samlet foretok de norske og danske skipperne hele 959 av de 1744 utgående seilingene

fra Drammen i disse to årene.⁸⁰ Tallene var både stabilt og markant høyere enn de andre nasjonene, at de er representative for perioden som helhet. Den dansk-norske nøytralitetspolitikken førte definitivt til travle tider for dobbelt-monarkiets sjømenn, skippere og kapteiner.

Den hollandske maritime økonomiens lokale tilstedeværelse

Det hersker liten tvil om at den hollandske økonomien hadde stor betydning for Drammens næringsliv generelt, og trevareeksporten spesielt. Havnebyene i Holland hadde hatt sterke handelsforbindelser med Drammens trevarenæring i nærmere 300 år, og den var fortsatt sterk mot slutten av 1700-tallet. I noen av tollprotokollene ble verdien av varene eksport og importert fra de forskjellige landene i Nordsjøregionen, ført. Drammen står for de mest komplette tollbøkene innenfor denne avgrensingen. Fokuserer en utelukkende på de tre største aktørene innenfor denne regionen: Holland, England og Frankrike, var det eksporten som sto for det største verdigrunnlaget, mens trevareeksporten nærmest var total dominerende.

Diagram 3.3: Verdien, i riksdaler, av de eksporterte varene til Holland, de britiske øyer og Frankrike fra 1790 til 1794.⁸¹



Hollands maritime økonomi var den klart største bidragsyteren for eksportnæringen fra Drammensområdet. I en eksportnæring som nesten utelukkende baserte seg på trevare, var det eksporten av bjelker til Holland som sto for det største verdigrunnlaget. I 1793 ble det eksportert bjelker for hele 83 000 riksdaler, mens i de resterende årene ble det eksportert for

⁸⁰ Tollregnskapene Drammen, 1790 og 1792: RA/EA-5490/R08-L0159/67

⁸¹ Tollregnskapene Drammen, 1790-94: RA/EA-5490/R08-L0158-75

Året 1795 er ikke tatt med på bakgrunn av at tallmaterialet fra den utgående tollprotokollen dette året ikke ga lik informasjon som de fire foregående.

mellom 50- til 65 000 riksdaler. Sammenligner en med bordeksporten til de britiske øyer lå den aldri over 40 00 riksdaler noen av årene diagrammet over tar for seg.

Tabell 3.1. Den totale eksporten til Holland, de britiske øyer og Frankrike i både riksdaler og prosent for perioden 1790-94.⁸²

Tabell	Totalt	Prosent
Holland - Bjelker	318300	51,96 %
Britiske øyer - Bjelker	78955	12,89 %
Frankrike - Bjelker	237	0,04 %
Holland - Bord	5208	0,85 %
Britiske øyer - Bord	161466	26,36 %
Frankrike - Bord	6714	1,10 %
Holland - Annet	34304	5,60 %
Britiske øyer - Annet	7341	1,20 %
Sum	612529	100,00 %

Samlet ble det eksportert for 612 529 riksdaler fra Drammen til de tre største aktørene i Nordsjøregionen mellom 1790 til 1794. Av det totale verdigrunnet var trevarehandelen nærmest totaldominerende med en prosentandel på 93,2 prosent av den samlede eksporten i perioden. Av trevarehandelen var det bjelkeeksporten og bordeksporten til henholdsvis Holland og de britiske øyer som var størst. Bjelkeeksporten til Holland sto for nærmere 53 prosent av den totale eksporten fra Drammen, men bordeksporten til de britiske øyer lå på rundt halvparten av det med 26 prosent. Det ble i løpet av disse årene eksportert trevare til Holland for hele 323 509 riksdaler. For å sette beløpet i perspektiv tilsvarer 323 509 riksdaler i 1794 ifølge Norges banks priskalkulator, nærmere 1,2 milliarder i dagens valuta.⁸³ Videre ble det i perioden 1790 til 1795 importert varer fra Holland til Drammen for 91.936 riksdaler, noe som styrker forståelsen av et sterkt gjensidighetsforhold.⁸⁴ Dermed kan det på trygt grunnlag stadfestes at Holland var Drammen desidert viktigste handelspartner den første halvdel av 1790-tallet, og at Holland var en stor økonomisk bidragsyter i Drammens næringsliv og dagligliv. Det faktum at Holland fortsatt hadde så sterke koblinger til Kristianiafjordens største eksporthavn av trelast rundt 150 år etter navigasjonsakten, tilsier at Drammen var en særdeles godt integrert del av den hollandske maritime økonomien mot slutten av 1700-tallet.

⁸² Tollregnskapene Drammen, 1790-94: RA/EA-5490/R08-L0158-75

⁸³ «Priskalkulator», åpnet 21. oktober 2020, <https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/>.

⁸⁴ Tollregnskapene Drammen, 1790-95: RA/EA-5490/R08-L0158-79

Holmestrand og Sand 1790-95

Holmestrand var tidlig en relativt stor eksportør av trelast. Morten Ringard konkluderer i sitt lokalhistoriske verk at Holmestrand fikk både egen toll og ladestedstatus av Christian 4. i 1638 på bakgrunn av en voksende eksport.⁸⁵ Som de fleste andre trelasteksporterende havner på Østlandet hadde Holmestrand handelsforbindelser med Holland, og hollenderskutene hentet ut tømmer fra havnen i Holmestrand allerede på 1500-tallet. Handelsforbindelsen med Holland holdt seg sterk også etter det hollandske grepet om den norske trevarehandelen visnet hen. Arbeidet med tollprotokollen fra Holmestrand er problematisk på bakgrunn av at det bare er de utgående tollbøkene fra 1790, 1791 og 1795, samt den inngående tollprotokollen fra 1795 som er tilgjengelig. Det gjør at tallmaterialet fra dette tollstedet ikke er tilstrekkelig til å dekke hele perioden, og vil dermed ikke være fullstendig representativt for de faktiske forholdene.

Sand tollsted, senere Drøbak, var fra tidlig av vinterhavn for Christiania de gangene store deler av den Indre Kristianiafjorden frøs igjen. Senere ble tollstedet en aktiv utskipningshavn for hollenderskutene, som tok med seg som tidligere nevnt spesielt bjelker hjem til de hollandske havnebyene.⁸⁶ Kildematerialet fra Sand tollsted er som Holmestrand, noe begrenset. Der den utgående tollprotokollen fra 1793 og de inngående tollbøkene fra henholdsvis 1793 og 1794 mangler.

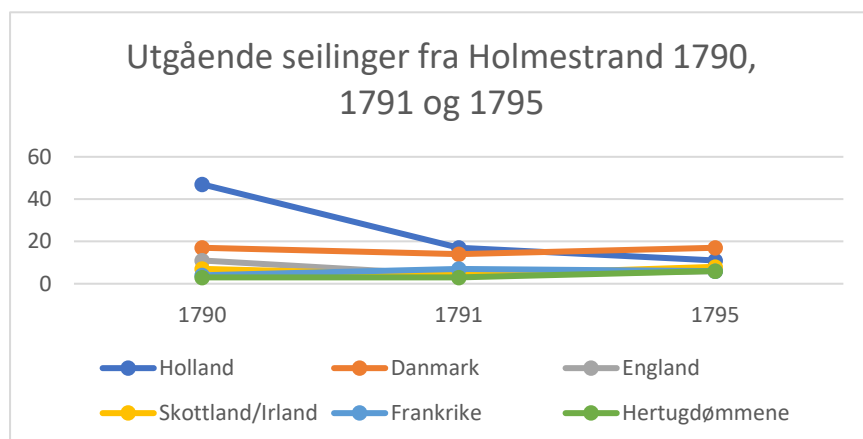
Handelsforbindelser, Holmestrand

Holmestrand var et lite tollsted sammenlignet med for eksempel Drammen, men som Drammen hadde Holmestrand historisk sterke koblinger til Holland gjennom trelasteksporten. Ut ifra det begrensede materialet som er tilgjengelig fra denne perioden, var handelsforbindelsen med Holland en kobling som fortsatt holdt seg sterk mot slutten av 1700-tallet, samtidig som utviklingstendensene vitner om at konfliktnivået på kontinentet påvirket sjøveis handel fra Holmestrand kraftig.

⁸⁵ Morten Ringard og Holmestrand, *Byen under fjellet: Holmestrand 1752 - 10. november - 1952 : festskrift, Norbok* (Oslo: Aschehoug, 1952), 38, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012020908229.

⁸⁶ Verneforeningen gamle Drøbak, *Drøbak: 100 år i bilder, Norbok* (Drøbak: Verneforeningen gamle Drøbak, 1991), https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013100108006.

Diagram 3.4: Holmestrands handelsforbindelser i Nordsjøregionen.⁸⁷



Med de utgående tollbøkene fra 1790, 1791 og 1795 som grunnlag, var kontakten med Holland særdeles sterk i 1790, og var den mest markante handelsforbindelsen for Holmestrand av samtlige land i Nordsjøregionen. Der 1790 var toppår for Holmestrands kontakt med den hollandske maritime økonomien, forekom det en kraftig nedgang året etter. Fra 1790 til 1791 gikk Holmestrand fra 47 utgående seilinger til Holland, ned til 17. Det var en nedgang på hele 30 seilinger, noe som var en markant nedgang for et tollsted som lå mellom 60 til 85 utgående seilinger per år. Fire år etter, i 1795, hadde handelsforbindelsen med Holland skrumpet ned til 11 utgående seilinger. Foruten om 1790, da Holland var den klart viktigste handelspartneren til Holmestrand, lå Holland på rundt samme antall seilinger som Danmark.

Nedgangen til 11 utgående seilinger til Holland i 1795, kan på sikkert grunnlag settes i sammenheng med revolusjonskrigen, der Frankrike både invaderte og gjorde vasallstat av Holland samme år. Det er mer utfordrende å finne en direkte årsak til nedgangen på 30 seilinger fra 1790 til 1791. Spesielt med tanke på at det motsatte var tilfellet med Drammen i de to årene. Drammen hadde sitt toppår i 1791, med en oppgang på 100 seilinger fra og til Holland. Her kan også forklaringen ligge: Med Holmestrands geografiske lokasjon nær utløpet av Drammensfjorden. Kan den geografiske nærheten til Østlandsområdet største utskipningshavn for trevare gjort at de hollandske skutene valgte å hente trelasten fra Drammen i 1791, istedenfor fra Holmestrand.

I 1790 ble det eksportert for 15 323 riksdaler fra Holmestrand til det tre største aktørene i Nordsjøregionen. Det var i all hovedsak trelast som ble eksportert. Som i Drammen, var det bjelkeeksporten til Holland som var mest innbringende, mens bordeeksporten til de britiske øyer kom etter det. Eksporten av bjelker til Holland sto for over halvparten av den totale eksporten

⁸⁷ Tollregnskapene Holmestrand: 1790, 1791 & 1795. RA/EA-5490/R09-L0083-85

på 8499 riksdaler, mens bordeksporten lå på 3849 riksdaler. Samlet sto de to eksportvarene for 12 348 riksdaler av den totale eksporten på 15 323, og dominerte dermed fullstendig.⁸⁸

Tabell 3.2: Den samlede verdien av de eksporterte varene til Holland, de britiske øyer og Frankrike fra 1790 og 1795.⁸⁹

Tabell	Totalt
Land	verdi
Holland	14789,84
England/Skot/Ir	15527,21
Frankrike,	2348,29
Sum	32664,84

Fem år senere var ikke den hollandske handelsforbindelsen lenger den mest fremtredende. I 1795 ble det eksport for den nette sum av 17 342 riksdaler, derav ble det eksport for henholdsvis 10 660 til de britiske øyer og 5282 til Holland.⁹⁰ Videre ble det i 1795 importert varer for 668 riksdaler fra Holland til Holmestrand, noe som tilsvarte 551 riksdaler mer enn det ble importert fra de britiske øyer samme år.⁹¹ Handelsforbindelsen mellom Holland og Holmestrand var dermed et tosidig forhold, der det var varetransport begge veier. Den hollandske maritime økonomiens betydning for Holmestrand hadde, ut ifra det tilgjengelige kildematerialet, en negativ utviklingstendens. Samtidig var kontakten både i toppåret 1790 og året etter større enn de andre forbindelsene innenfor avgrensningen, og handelsforbindelsen hadde heller ikke forsvunnet helt i 1795. Den hollandske handelsflåten og maritime økonomien var en viktig del av den lokale økonomien i Holmestrand, dog i litt varierende grad fra 1790 til 1795.

Handelsforbindelser, Sand

Ifølge de tilgjengelige utgående tollbøkene fra Sand, var Holland ladestedets viktigste handelspartner, men også den minst stabile. Den hollandske handelsforbindelsen hadde i kontrast til de andre forbindelsene i Nordsjøregionen, en sterk synkende kurve etter 1791. Utviklingstendensen i Sand er derimot ikke ulikt den generelle utviklingen hos tollstedene i Indre Kristianiafjorden. Spesielt finner en likhetstrekk ved utviklingen i Holmestrand som var av relativt lik størrelse. Dermed virker det som de mindre tollstedene kjente på de

⁸⁸ Tollregnskapene Holmestrand, 1790: RA/EA-5490/R09-L0083

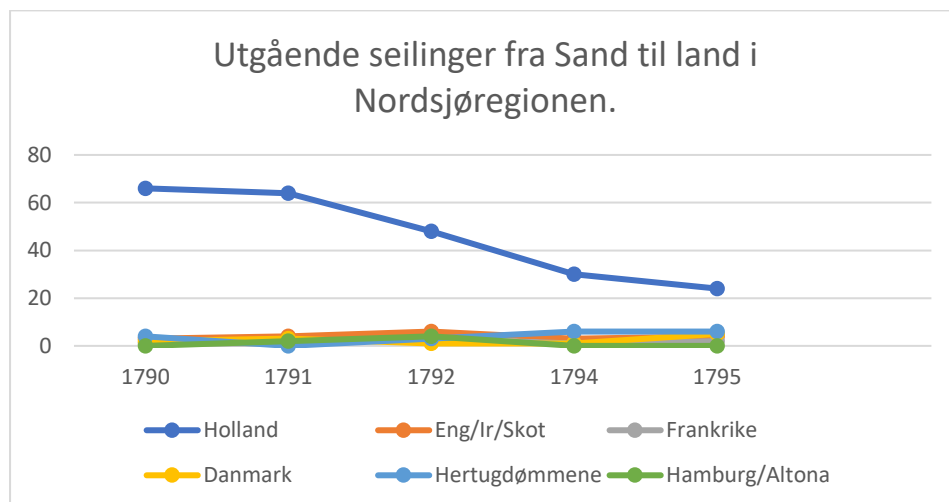
⁸⁹ Tollregnskapene Holmestrand, 1790 og 1795: RA/EA-5490/R09-L0083/85

⁹⁰ Tollregnskapene Holmestrand, 1795: RA/EA-5490/R09-L0085

⁹¹ Tollregnskapene Holmestrand, 1795: RA/EA-5490/R09-L0085

konsekvensene konfliktnivået og stormaktspolitikken på kontinentet hadde på sjøveis handel i Nordsjøregionen, i større grad enn de store tollstedene, som for eksempel Drammen.

Diagram 3.5: Utgående seilinger fra Sand. Grunnlag de utgående tollbøkene.⁹²



Skipper Anthon F. Hansen fra Emden foretok to seilinger fra Sand i 1790 som var beskrivende for tollstedets handelsforbindelse og varetransport til Holland. Anthons skip *De 4er Gebrûders* seilte fra Sand henholdsvis den 14. April og 20. September i 1790 til Harlingen. Om bord hadde Anthon og mannskapet varer som var typisk for hollandske skip fra Sand i denne perioden: På begge seilasene hadde skipet med seg flerfoldige tylfter med 14 als granbjelker på en, under en og en halv fot. Videre var det enkle jufferter, entler og granspirer om bord begge gangene, mens det var med 2000 klopholder på den siste turen.⁹³

Den hollandske maritime økonomis lokale betydning

I 1790 ble det eksportert for 15 323 riksdaler fra Holmestrand til det tre største aktørene i Nordsjøregionen. Det var i all hovedsak trelast som ble eksportert. Som i Drammen var det bjelkeeksporten til Holland som var mest innbringende, mens bordeksporten til de britiske øyer kom etter det. Eksporten av bjelker til Holland sto for over halvparten av den totale eksporten på 8499 riksdaler, mens bordeksporten lå på 3849 riksdaler. Samlet sto de to eksportvarene for 12 348 riksdaler av den totale eksporten på 15 323, og dominerte dermed fullstendig.⁹⁴

⁹² Tollregnskapene Sand: 1790-95. RA/EA-5490/R07-L0050/51/52/53/54

⁹³ Tollregnskapene Sand: 1790. RA/EA-5490/R07-L0050

⁹⁴ Tollregnskapene Holmestrand, 1790 og 1795: RA/EA-5490/R09-L0083/85

Tollregnskapene fra Sand gir ikke informasjon angående verdien på varene slik en del andre tollbøker gjør, men de gir oversikt over mengden av trelast som ble eksport utenriks.⁹⁵ Setter en kvantumet av trelasten eksportert i sammenheng med antall seilinger, vil det være tilstrekkelig materialet til å stadfeste om Holland hadde en stor lokal betydning, eller ikke.

Tabell 3.3: Eksportert trelast fra Sand til Nordsjøregionen.⁹⁶

Varer	1790	1791	1792	1794	1795
Bjelker, Furu	44 tylfter	74 tylfter	3 tylfter	0	0
Bjelker, Gran	1684 tylfter	1701 tylfter	1962 tylfter	1567 tylfter	90 tylfter
Allinger	158 tylfter	274 tylfter	165 tylfter	199 tylfter	64 tylfter
Barkholt	10 tylfter	0	0	0	0
Bord, Furu/Gran	4150 stk	6540 stk	7078 stk	3950 stk	1950 stk
Jufferter, Enkle	12750 stk	0	10450 stk	0	0
Jufferter, Dobbel	5173 stk	0	5850 stk	0	0
Klapholt	70 000 stk	0	27000 stk	0	0
Rafter	17 000 stk	400 stk	400 stk	0	0
Spirer, Gran	10 tylfter	8,5 tylfter	88 tylfter	5 tylfter	0
Ved, Bjørk	118 favner	106 favner	122 favner	0	4 favner

I likhet med de to andre hollender-dominerte utskipningshavnene i Indre Kristianiafjorden, Drammen og Holmestrand, var bjelker Sands viktigste eksportvare. «Hollenderbjelken» var spesielt tilpasset trevarehandelen med Holland og var av grove dimensjoner som hollenderne enten skar selv eller brukte som de var.⁹⁷ Den generelle utviklingstendensen både lokalt og regionalt i Indre Kristianiafjorden var en nedgang i sjøveis handel inn mot 1795. Spesielt gjaldt dette for de mindre tollstedene som Sand. Bjelkeeksporten og den hollandske handelsforbindelsen fulgte denne tendensen i stor grad, og gikk fra 1701 tylfter i 1792 til 90 tylfter i 1795.

Setter en bjelkeeksporten i sammenheng med antall utgående seilinger til Holland gjennom hele perioden, kan det på sikkert grunnlag stadfestes at Holland var den mest fremtredende handelspartneren til Sand. Selv om både handelsforbindelsen og eksporten var på samme nivå som de andre handelskontaktene i Nordsjøregion i 1795, var de foregående års kontakt og

⁹⁵ «Utenriks» innebærer ikke i denne sammenheng Danmark eller Hertugdømmene, da disse står under egen oversikt.

⁹⁶ Tollregnskapene Sand: 1790-95. RA/EA-5490/R07-L0050/51/52/53/54

⁹⁷ Steinar Imsen, *Norsk historisk leksikon: kultur og samfunn ca. 1500-ca. 1800*, 2. utg. (Oslo: Cappelen akademisk forl, 1999).

eksport i så stor skala at den hollandske økonomien var av stor lokal betydning for Sand tollsted.

Kristiania 1790-95

Kristiania var den tredje største trelasteksporterende havnen i Kristianiafjorden, etter Drammen og Langesund.⁹⁸ Eksportnæringen og trevareproduksjonen i Kristiania var, i motsetning til samme næring i Drammen, spesialisert inn mot det britiske markedet som krevde høyere kvalitet på trelasten.⁹⁹ Det førte naturligvis til at Kristiania hadde sterke handelsforbindelser med andre land i Nordsjøregionen enn hva som var tilfellet i Drammen.

Kristianas handelsforbindelser

Der de andre tollstedene under denne avgrensningen hadde mer eller mindre faste og sterke handelsforbindelser med Holland, var det motsatte tilfellet for Kristiania. Ifølge både de inngående og utgående tollprotokollene, var Holland den sjøfartsnasjonen i Nordsjøregionen hovedstaden hadde minst kontakt med gjennom hele perioden. Spesielt gjaldt dette for eksportnæringen basert i Kristiania. I stedet var de britiske øyer det markedet eksportnæringen basert i byen foretrakk.

Kristiania er, på lik linje med Drammen, et godt eksempel på resonnementet i Bergreens bok om den norske skipsfarten. Der hun gjør et poeng ut av at den dansk-norske nøytralitetspolitikken gjorde at norske skip og skippere tok en større andel av eksportmarkedet, på bekostning av utenlandske aktører.¹⁰⁰ Det var i all hovedsak skip og skippere fra det dansk-norske riket som dominerte eksportnæringen fra Kristiania. Ifølge de utgående tollprotokollene fra 1790 og 1792 ble det foretatt 1943 utgående seilinger fra Kristiania. En god del av disse ble foretatt av rormenn lokalt, og ble av den grunn ikke skrevet ned i registeret over utgående skippere. De danske skippere sto for den største andelen av de utgående seilingene med 398, men skippere fra hertugdømmene foretok 79 seilinger de to årene. Nest mest sto skippere med tilhørighet i norske havner for, med 340 utgående seilinger. Samlet foretok skippere fra det dansk-norske riket 817 av de nærmere 2000 utgående seilingene. Sammenlignet med skipperne fra de britiske øyer som sto for 110 av de utgående seilingene, er det klart at den dansk-norske skipsnæringen dominerende eksportmarkedet fra Kristiania.¹⁰¹

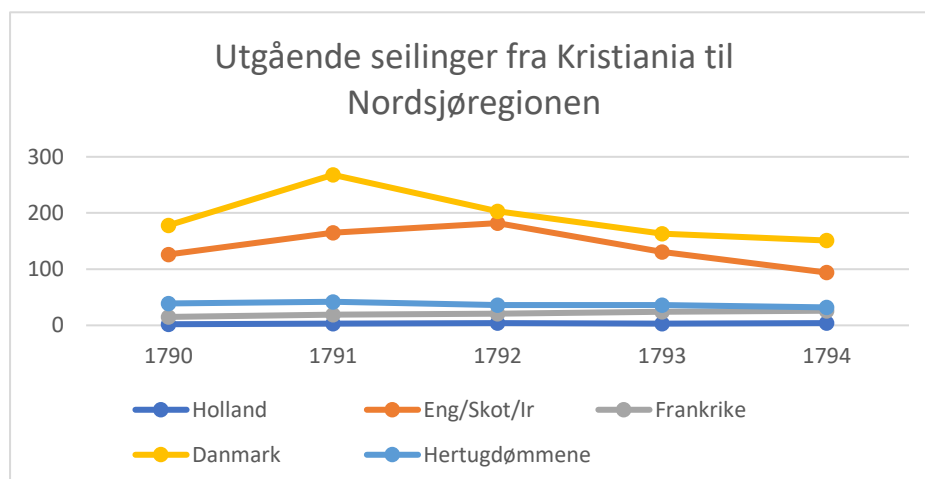
⁹⁸ Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840», 218.

⁹⁹ Hutchison, 215.

¹⁰⁰ Hutchison, «The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780-1835 and Its Interconnections», 223.

¹⁰¹ Tollregnskapene Kristiania: 1790 og 1792 RA/EA-5490/R06-L0180/87

Diagram 3.6: Utgående seilinger til Nordsjøregionen.¹⁰²



Hollands lokale betydning

En maritim økonomis lokale betydning, henger naturligvis sammen med hvor tett handelsforbindelsen mellom de to handelspartnerne var. Tabellen under viser at det også var tilfellet mellom den hollandske maritime økonomi og Kristiania i årene 1790 til 1795. Som allerede vist, var Kristianias handelsforbindelse med Holland svak målt i antall seilinger til og fra tollstedet. Målt i verdi viser eksporten til de tre store aktørene i Nordsjøregionen det samme: Verdien av de eksporterte varene steg aldri over fem prosent av den totale eksporten til De britiske øyer, Frankrike og Holland i de tre utvalgte årene, samtidig som utviklingstendensen var synkende inn mot midten av 1790-tallet. Dermed hadde ikke den hollandske handelsforbindelsen stor betydning for den lokale økonomien, ei heller var Kristiania en særlig integrert del av den hollandske maritime økonomien.

Tabell 3.4: Eksporterte varer til land i Nordsjøregionen både i verdi og prosent, fra de utgående tollprotokollene som ga den informasjonen.¹⁰³

Land	1790	Prosent	1791	Prosent	1793	Prosent
De britiske øyer	114986	89 %	157819	90 %	126934,87	88 %
Holland	6312	5 %	4485,88	3 %	1767	1 %
Frankrike	7433	6 %	12645	7 %	16074,38	11 %
Sum	128731	100 %	174949,88	100 %	144776,25	100 %

¹⁰² Tollregnskapene Kristiania: 1790-94 RA/EA-5490/R06-L0180/83/87/91/96

¹⁰³ Tollregnskapene Kristiania: RA/EA-5490/R06-L0180/83/91

Oppsummering

Med 24 prosent av skipene fra og til Indre Kristianiafjorden enten seilte fra hollandske havner til området, eller fra tollstedene i Indre Kristianiafjorden til Holland, var den hollandske maritime økonomien på generell basis en sentral aktør i områdets økonomiske liv. Bortsett fra hovedstaden, Kristiania, hadde tre av tollstedene sterke forbindelser med Holland. Særlig var den hollandske handelsforbindelsen sterk for Drammen, men både Sand og Holmestrand ut fra sine relative størrelser, hadde betydelige bånd til Holland. Tallmaterialet fra tollprotokollene viser dermed at den hollandske økonomien var av stor betydning for denne delen av Kristianiafjorden, samtidig som enkelte havner fortsatt var godt integrert i den maritime økonomien til republikken mot slutten av 1700-tallet.

Stikkprøvene av de utgående skippernes nasjonalitet fra Kristiania og Drammen, viser at det var de danske og norske skipperne som sto for den desidert største andelen av utenriksfarten fra den indre delen av Kristianiafjorden. Den dansk-norske nøytralitetspolitikken førte definitivt til gode tider for sjøfartsnæringen i dobbeltmonarkiet.

Tabell 3.5: Antall inngående og utgående seilinger fra tollstedene i Indre Kristianiafjorden.¹⁰⁴

Land	Inngående	Prosent	Utgående	Prosent	Inn/Utg	Prosent
Holland	1235	25 %	1446	23 %	2681	24 %
Danmark	2287	45 %	2701	43 %	4988	44 %
England	795	16 %	1504	24 %	2299	20 %
Skot/Ir	311	6 %	56	1 %	367	3 %
Frankrike	73	1 %	191	3 %	264	2 %
Hertugdømmene	326	6 %	335	5 %	661	6 %
Sum	5027	100 %	6233	100 %	11260	100 %

Indre Kristianiafjorden 1796–1800

Denne delen tar for seg den indre delen av Kristianiafjorden, som består av tollstedene Drammen, Holmestrand, Sand, Kristiania og Slependsen for denne oppgavens andre periode. Innenfor avgrensningen vil Drammen stå for seg selv, mens Holmestrand og Sand vil bli slått sammen. Det samme vil Kristiania og Slependsen bli. Som Kristianiafjorden største

¹⁰⁴ Tollregnskapene Kristiania, Sand, Drammen & Holmestrand: RA/EA-5490/R06-R07-R08-R09

Tallmaterialet fra Slependsen er ikke med i denne tabellen, det fordi riksarkivet ble stengt på bakgrunn av Covid-19 pandemien. Derfor kan det tenkes at forskjellen mellom Holland og England utlignes.

utskipningshavn er det naturlig at Drammen står for seg selv. På bakgrunn av de to tollstedenes størrelse og et relativt likt tallmaterieell, er det hensiktsmessig at Holmestrand og Sand blir slått sammen til ett. Kristiania vil i stor grad stå for seg selv, men med Slepens nærmest fraværende utenrikshandel er det ikke nødvendig at tollstedet blir tilegnet en egen seksjon. Formålet er å redegjøre for de enkelte tollstedenes handelsforbindelser, handelsnettverk og forhold til den hollandske maritime økonomien. Videre vil det som avslutningen ta for seg den Indre Kristianiafjordens forhold til handelsrepublikken som helhet.

Kildegrunlaget fra de ulike tollstedenes tollprotokoller er i mange tilfeller noe varierende, og er ingen kilde av konstant informasjon. Der tollprotokollene fra den foregående tidsperioden ofte ga fra seg informasjon om både hvilke varer som ble eksport og importert, samt disse varenes verdi, er det svært sjeldent dette forekommer i tollprotokollene fra den Indre Kristianiafjorden i perioden 1796 til 1800. Dermed vil dette kapitlet i stor grad fokusere på inngående og utgående seilingene fra de forskjellige tollstasjonene, samtidig som det vil bli satt i sammenheng med den foregående tidsperioden om Indre Kristianiafjorden, der kildematerialet ga en bredere forståelse av tingenes tilstand.

Drammen 1796-1800

Som Danmark-Norges største trelasteksporterende havn, ble Drammen i større grad enn andre påvirket av europeiske hendelser og forhold. Fra og med 1796 intensiverte krigstilstanden på kontinentet seg: Spania forente seg med Frankrike i 1796, mens Østerrike kapitulerte året etter. Noe som førte til at krigslykken ble snudd opp ned for engelskmennene, øynasjonen ble dermed satt under et eksternt og internt press. Samtidig som konflikten raste både på kontinentet og på havet, falt den engelske økonomien utenfor stupet inn mot 1797. En situasjon som bare ble unngått av at styresmaktene annullerte «Bank of Englands» plikt til gullinnløsning av sedler.¹⁰⁵ Konflikten ble inn mot 1800-tallet ble stadig mer altopplukende for dens deltagere, noe som tappet de store nasjonene i Europa for ressursgrunlaget deres. Generelt hadde konflikten negativ påvirkningskraft på sjøveis handel i Norsjøregionen og Europa, men for nøytrale Danmark-Norge var det motsatte tilfelle.

I motsetning til store deler av Europa var perioden inn mot 1800-tallet en oppgangstid for sjøfartsnæringen i Norge og Drammen. Samtidig som den dansk-norske utenrikspolitikken skapte heldige vilkår for den norske sjøfarten, ble det også gjennomført gunstige innenriks forordninger av liberal karakter. Spesielt var lovbestemmelsen av 22. April 1795 viktig for den

¹⁰⁵ Thorson, *Drammen*, 2:435.

sønnaftjelske skipsfarten, da skogeierne og de privilegerte sagene fikk enerett over egne ressurser. De kunne dermed sage så mye trelast de selv ville.¹⁰⁶ Dette dannet bakteppe for sjøfartsnæringen i Kristianiafjorden og Drammen i perioden fra 1796 til 1800.

Handelsforbindelser

Skipper Anker Ankensen, vårt bekjentskap fra forrige tidsperiode om Drammen, var fortsatt aktiv ni år etter vi traff ham sist. I 1800 foretok skipper Ankensen to turer til og fra Amsterdam i Holland.¹⁰⁷ To seilaser som, foruten om i 1799, var beskrivende for utenriksfarten til og fra Drammen i perioden fra 1797 til 1800.

Hvis en ser på Nordsjøregionen som en helhet, var ikke overraskende Danmarksfarten den mest fremtredende forbindelsen målt i antall seilinger med hele 2120 til og fra Drammen. Ser en bort fra Danmarksfarten og fokuserer utelukkende på utenriksfarten til og fra Nordsjøregionen, var Holland den klart mest fremtredende handelsforbindelsen av samtlige nasjoner innenfor denne avgrensningen. Sammenligner en for eksempel Hollands 1377 seilinger med Englands 454, var forskjellen slående. Videre ble det foretatt flere seilinger mellom Drammen og Holland (1377), enn det ble mellom England, Skottland, Irland, Frankrike og hertugdømmene (1362) og tollstedet. Noe som igjen gjorde Holland til Drammens klart viktigste handelspartner, også gjennom denne perioden.

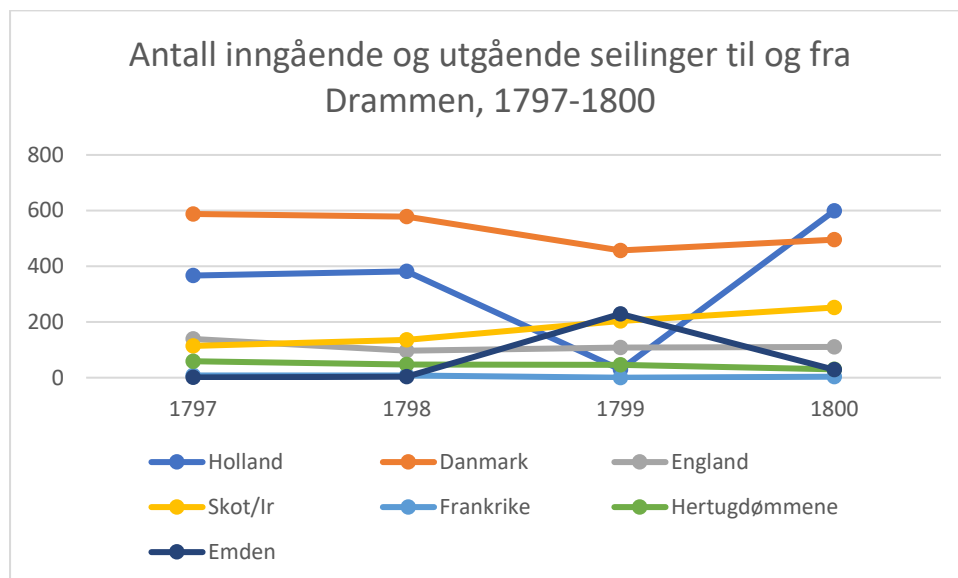
Med en stikkprøve fra den utgående tollprotokollen for 1798, viser det seg at Anker Ankensen og hans landsmenn fortsatt var den dominerende nasjonaliteten blant de utgående skipperne fra Drammen. På lik linje med den foregående perioden, var det de norske og danske skipperne som dominerte utenlandsfarten fra tollstedet, med henholdsvis 346 og 282 utgående seilinger fordelt på de to gruppene. 628 av de 708 utgående seilingene til Nordsjøregionen ble foretatt av skipperne fra disse to nasjonene, noe som gjorde at de dominerte utenlandsfarten fra Drammen totalt.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Thorson, 2:438.

¹⁰⁷ Tollregnskapene Drammen, 1800: RA/EA-5490/R08-L0200

¹⁰⁸ Tollregnskapene Drammen, 1798: RA/EA-5490/R08-L0190

Diagram 3.7: Inngående og utgående seilinger, Drammen – Nordsjøregionen 1797 til 1800.¹⁰⁹



Bortsett fra to avvik, holdt utviklingsmønsteret for utenriksfarten til og fra Drammen seg relativt stabilt gjennom denne perioden. For det første er det påfallende hvordan Skottland og Irland gikk forbi England som hoveddestinasjonene på de britiske øyer, sammenlignet med den foregående tidsperioden. Den skotske og irske handelsforbindelsen sto for bare 271 seilinger i perioden 1790 til 1795, mens den i 1797 til 1800 sto for hele 706. I motsetning falt den engelske forbindelsen fra 1133 seilinger i den forrige perioden, til 454 i den neste. Selv om den forrige perioden er noe lengere, endrer det ikke hovedbudskapet. Skipsfartsnæringen i Drammensområdet søkte mot andre markeder i møte de problemene konflikten og økonomien skapte for England. En økning i antall seilinger til og fra skotske og irske havner, var et av disse tiltakene.

For det andre holdt den hollandske handelsforbindelsen seg stort sett både høy og stabil gjennom perioden, med et unntak. I 1799 falt antall inngående og utgående seilinger mellom Drammen og Holland drastisk, før forbindelsen steg kraftig igjen året etter. Fra 1798 til 1799 falt denne forbindelsen med 353 seilinger, samtidig steg seilingene til og fra Emden med 226 i samme tidsrom. Selv om den direkte årsaken er vanskelig å peke ut, er det nærliggende å tro at

¹⁰⁹ Tollregnskapene Drammen, 1796 – 1800: RA/EA-5490/R08-L0186-L0200
Grafen inneholder perioden 1797-1800, fordi tallmaterialet for den utgående tollprotokollen fra 1796 mangler.

den utstrakte kapervirksomheten og økonomiske krigføringen mellom konfliktens deltagere spilte en rolle. Det er hvert fall tydelig at Emden fylte det midlertidige tomrommet som oppsto i dette tidsrommet, noe tallmaterialet nærmest bekrefter.

Hollands lokale betydning

Der tollprotokollene fra Drammen tollstasjon for forrige tidsperiode var en konstant kilde til relevant informasjon, er ikke protokollene fra 1796 til 1800 like grundige. Mer spesifikt ble hverken kvantum trelast eksportert eller verdien av de utførte varene skrevet ned for denne perioden. Derfor vil denne delen basere seg på antall utgående seilinger til Holland, for så sammenligne det tallmaterialet med de utgående seilingene og verdien av de utførte varene fra perioden 1790 til 1794.¹¹⁰

Mellom 1797 og 1800 ble det foretatt 2836 utgående seilinger fra Drammen til havnene innenfor avgrensningen. Av disse hadde 792 hollandske havner som neste destinasjon, noe som utgjorde 28 prosent av totalen.¹¹¹ Det gjorde at Holland bare ble forbigått av Danmark, som den mest fremtredende handelsforbindelsen målt i antall seilinger gjennom disse fire årene. Foruten om at Skottland og Irland gikk forbi England, holdt forholdene seg dermed stabilt på lik linje med forrige periode.

Ifølge tollprotokollene ble det seilt 933 seilinger fra Drammen til Holland, av total 3176 seilinger til Nordsjøregionen i perioden 1790 til 1794. I og med at denne perioden besto av fem år i motsetning til fire som neste periode består av, vil tallmaterialet være representativt som sammenligningsgrunnlag for perioden 1797-1800.¹¹² Det er 141 seilinger i forskjell mellom de to tidsperiodene. Tatt i betraktning forskjellen i lengde, er sammenligningsgrunnlaget relativt lik.

En går ut ifra at varestrømmen (bjelkeeksporten) til Holland fra Drammen ble opprettholdt på lik linje som i den foregående perioden, noe som virker plausibelt, siden antall seilaser fra tollstedet til de hollandske havnene ble opprettholdt. Videre er det derfor sannsynlig at verdien på de eksporterte varene i perioden 1797-1800, var bortimot det samme som i perioden mellom 1790 og 1794. Det ble eksport bjelker til Holland for 318.300 riksdaler i den forrige perioden. Hvis en trekker fra eksporten foretatt i 1794, slik at periodene blir like lange, ble det eksport

¹¹⁰ Eksporten er her prioritert fordi det sto for den største delen av den hollandske handelsforbindelsen. Perioden 1790-94 er valgt fordi protokollene ga verdien av den utførte trelasten.

¹¹¹ Tollregnskapene Drammen, 1796 – 1800: RA/EA-5490/R08-L0186-L0200

¹¹² Tollregnskapene Drammen, 1790-94: RA/EA-5490/R08-L0158-75

bjelker for 269.506 riksdaler fra Drammen til Holland.¹¹³ At det ble eksport trelast for nærmere 300.000 riksdaler mellom 1797 og 1800 er sannsynlig, i hvert fall med tanke på at skogs- og sagbrukseierne fikk enerett på hogst og skjæring av lovforordningen fra 1795.

Argumentasjon ovenfor, og antall inngående og utgående seilinger tatt i betraktning, hadde lite forandret seg i forholdet mellom Drammen og Holland i perioden 1796 og 1800, sammenlignet med den foregående. Dermed hersker det liten tvil om at Holland hadde stor betydning for det lokale næringslivet, og at Drammen var en sterkt integrert del av den hollandske maritime økonomien.

Holmestrand og Sand 1796-1800

Holmestrand og Sand var to tollstasjoner av nærmest identisk størrelse målt i antall inngående og utgående seilinger. Det ble henholdsvis seilt 788 seilinger mellom Holmestrand og Nordsjøregionen i denne perioden, mens det ble foretatt 782 seilinger til og fra Sand.¹¹⁴ Tollstedene hadde også i stor grad lignende handelsforbindelser med regionene denne oppgaven dekker. Det gjør at det er hensiktsmessig å redegjøre for tallmaterialet fra de to tollstedene i samme del.

Kildegrunnlaget for Holmestrand og Sand er komplette med tanke på at samtlige tollprotokoller er bevart, men disse protokollene gir ikke en samlet oppsummering over annet enn de inngående og utgående seilingene. Det gjør at denne delen i stor grad vil basere seg på akkurat det kildegrunnlaget.

Handelsforbindelser

Handelsforbindelsene for de to tollstedene var av relativt lik karakter, men med noen små forskjeller. Holmestrand hadde for eksempel en større variasjon i sitt handelsnettverk i Nordsjøregionen, enn det Sand hadde. Ifølge de inngående og utgående tollbøkene fra Holmestrand var den hollandske handelsforbindelsen marginalt større enn den danske målt i antall seilinger. 250 av 788 seilinger gikk enten fra eller til Holland, mens 241 gikk mellom Holmestrand og Danmark. Det utgjorde henholdsvis 32 og 31 prosent av det totale antallet seilinger til og fra Nordsjøregionen. Videre er det verdt å merke seg at gikk flere til og fra

¹¹³ Tollregnskapene Drammen, 1790-94: RA/EA-5490/R08-L0158-75

¹¹⁴ Tollregnskapene Holmestrand, 1796-1800: RA/EA-5490/R09-L0087-93. Tollregnskapene Sand, 1796-1800: RA/EA-5490/R07-L0055-59.

skotske og irske havner, enn til og fra engelske. Emden sto for den tredje største handelsforbindelsen, men dette kommer jeg tilbake til under.

For Sand sin del var handelsforbindelsene ikke like varierende, men desto mer sentrert rundt enkelte sjøfartsnasjoner. Her ble sjøveis handel dominert av henholdsvis Holland og det danske riket. Hele 539 av 782 seilinger ble foretatt mellom Sand og Holland i denne perioden, noe som utgjorde 69 prosent av den totale andelen seilinger til og fra tollstedet. Videre ble 116 av 782 foretatt til og fra hertugdømmene, mens 90 seilinger ble seilt mellom Sand og Danmark.

Tabell 3.6. Inn/utg seilinger mellom Holmestrand/Sand og Nordsjøregionen, antall og prosent, perioden 1796-1800.¹¹⁵

Land	Holmestrand	%	Sand	%	Samlet	%
Holland	250	32 %	539	69 %	789	50 %
Danmark	241	31 %	90	12 %	331	21 %
England	68	9 %	33	4 %	101	6 %
Skot/Ir	78	10 %	0	0 %	78	5 %
Frankrike	14	2 %	4	1 %	18	1 %
Hertugdømmene	36	5 %	116	15 %	152	10 %
Emden	101	13 %	0	0 %	101	6 %
Sum	788	100 %	782	100 %	1570	100 %

Holmestrands utviklingsmønster er nærmest et speilbilde av utviklingstendensen som fant sted i Drammen gjennom samme periode, bare i en mindre skala. Den første likheten er at Emden overtok som den viktigste handelsforbindelsen i 1799, og delvis i 1800. Den hollandske handelsforbindelsen forholdt seg stabilt høy frem til 1799, da antall inngående og utgående seilinger falt fra 72 i 1798 til 9 i 1799. Samtidig som antall seiling til og fra Emden steg fra 0 til 56 i samme periode. Den andre likheten er at den skotske og irske handelsforbindelsen steg sammenlignet med forrige periode, noe som førte de forbi den engelske målt i antall seilinger. Skipsfartsnæringen i Holmestrand agerte dermed på lik linje med næringslivet i Drammen, med å reorganisere seg mot nye markeder i møte med Englands økonomiske problemer. Samlet tilsier det at Holmestrand i stor grad fulgte utviklingsmønsteret til sin større nabo, Drammen.

Der Holmestrands handelsforbindelser hadde noen avvik, var det motsatte tilfellet i Sand. De tre handelsforbindelsene som dominerte handelen til og fra Holmestrand forholdt seg mer eller mindre stabile gjennom hele perioden. Den hollandske handelsforbindelsen basert i Sand

¹¹⁵ Tollregnskapene Holmestrand, 1796-1800: RA/EA-5490/R09-L0087-93. Tollregnskapene Sand, 1796-1800: RA/EA-5490/R07-L0055-59.

opplevde ikke den samme nedgangen av seilinger i 1799 som de to andre tollstasjonene gjorde, noe som gjorde at den holdt seg høy gjennom hele perioden.

Hollands lokale betydning

Bortsett fra i 1799 forholdt den hollandske handelsforbindelsen seg høy, også sammenlignet med den foregående perioden, noe som tilsier at varestrømmen mer eller mindre ble opprettholdt i samme grad. Kildegrunnlaget fra den forrige perioden er noe begrenset, men fra toppåret i 1790 ble blant annet verdien på de utgående varene skrevet ned. I og med at den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden i stor grad baserte seg på eksport, gjør at 1790 har et godt sammenligningsgrunnlag til toppåret 1798. I de to toppårene 1790 og 1798, ble foretatt henholdsvis 43 og 39 utgående seilinger fra Holmestrand til Holland. I 1790 ble det eksportert varer, i all hovedsak bjelker, for nærmere 10.000 riksdaler.¹¹⁶ Med bare fire seilinger i forskjell er det plausibelt at det ble eksportert for noe av det samme i 1798. Tatt i betraktning at det var den viktigste handelsforbindelsen mål i antall seilinger i 1798 og generelt i løpet av perioden, kan en på sikkert grunnlag si at Holland var den nasjonen det ble eksportert for mest til.

Med 32 prosent av de inngående og utgående seilingene, samtidig som det er sannsynlig at Holland var den nasjonen det ble eksportert for høyest verdi til, kan det dermed på sikkert grunnlag fastslås at Holland var stor betydning for det økonomiske livet i Holmestrand, også gjennom denne perioden. Samtidig som Holmestrand var relativt godt integrert i hollandske handelsnettverket i Nordsjøregionen.

For Sand sin del var den hollandske maritime økonomiens betydning udiskutabel. 539 av 782 seilingene foretatt mellom tollstedet og Nordsjøregionen gikk mellom Sand og Holland. Med en forbindelse som holdt stabil gjennom hele perioden, er det ingen som helst tvil om at Holland var den dominerende faktoren i den lokale økonomien. Dermed var også tollstedet en godt integrert del av det hollandske handelsnettverket i Nordsjøen.

Samlet, dog i litt varierende grad, var Holland både Holmestrand og Sand viktigste handelspartner fra 1796 til 1800. Der forholdene var mer varierte i Holmestrand, dominerte Holland sjøveis handel til og fra Sand. Forholdene som var tilfellet i disse to tollstedene etablerer det faktum at den hollandske maritime økonomien var en særdeles godt integrert del

¹¹⁶ Tollregnskapene Holmestrand, 1790: RA/EA-5490/R09-L0083

av sjøverts handel basert i Indre Kristianiafjorden, og at denne delen av Kristianiafjorden etter alle solemerker er en like godt integrert del av den hollandske maritime økonomien.

Kristiania 1796-1800

Hovedstaden var unntaket fra regelen i den Indre Kristianiafjorden både i denne perioden og den forrige. Kristiania hadde større vekt på andre handelsforbindelser enn hva som var tilfellet hos de andre tollstasjonene i dette området ettersom næringslivet prioriterte andre typer varer, spesielt innenfor eksportnæringen. Kildegrunnlaget for Kristiania vil basere seg, på lik linje med de andre tollstedene, på de inngående og utgående seilingene.

Handelsforbindelser

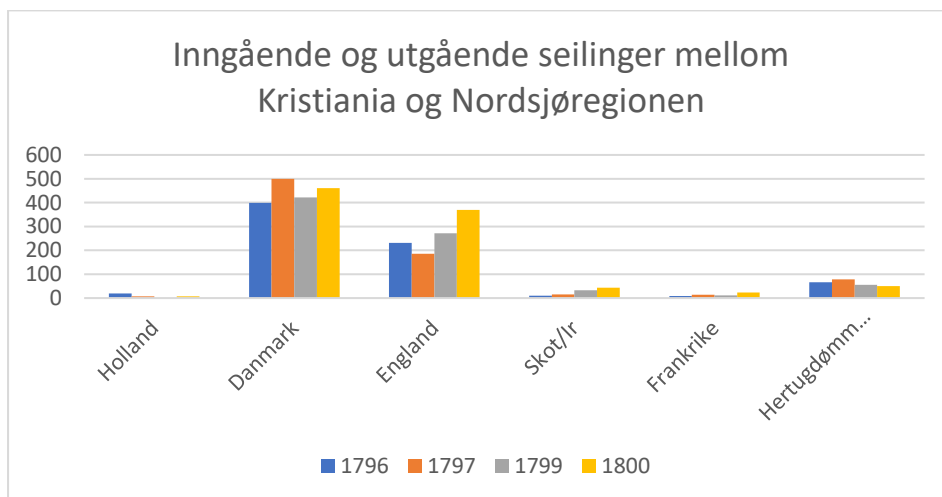
Ifølge tollprotokollene for Kristiania og Slepden fra 1796 til 1800, var forholdene i Kristiania nærmest uendret fra forrige periode. Byens sjøfartsnæring og næringsliv lente seg stort sett på to ben. Danmark, som var byens mest fremtredende handelsforbindelse målt i antall seilinger, ble etterfulgt av England. Samlet sto disse to forbindelsene for 2841 av 3284 seilinger til og fra Kristiania i denne perioden, noe som gjorde de nærmest totalt dominerende innenfor næringslivet som baserte seg på eksport og import i hovedstaden.¹¹⁷

Der utenriksfarten var en stor del av de fleste andre tollstedene i Kristianiafjorden, var det danmarksfarten som var den dominerende faktoren til og fra Slepden. Utenriksfarten til Nordsjøregionen og Europa var helt fraværende fra dette tollstedet. De inngående og utgående tollprotokollene viser at samtlige seilaser som ble foretatt til og fra havner utenfor Norge, gikk mellom det danske riket og Slepden. Hele 231 av 239 gikk mellom Danmark og Slepden, mens de resterende 8 ble foretatt fra eller til hertugdømmene.¹¹⁸ Noe som tilsier at det var den danske handelsforbindelsen som dominerte absolutt.

¹¹⁷ Året 1798 er utelatt fra denne delen, da den utgående tollprotokollen fra året ikke er tilgjengelig.

¹¹⁸ Tollregnskapene Slepden, 1796-1800: RA/EA-5490/R09-L0206b-27a

Diagram 3.8: Antall inngående og utgående seilaser mellom Kristiania og Nordsjøregionen.¹¹⁹



Utviklingstendensen i Kristiania følger i noen grad de linjene den engelske handelsforbindelsen opplevde i Indre Kristianiafjorden. Handelsforbindelsen holdt seg lavt i både 1796 og 1797 som et resultat av de Englands økonomiske utfordringer, mens forbindelsen økte betraktelig de to siste årene denne perioden dekker. I motsetning til de andre tollstasjonene i området, reorganiserte ikke Kristianas næringsliv seg mot skotske og irske havner, men snarere økte forbindelsene til det danske riket. Antall seilinger til både Danmark og hertugdømmene økte parallelt med nedgangen i antall seilinger til England, da spesielt i 1797.

Hollands lokale betydning

Hollands lokale betydning var minimal, nærmest totalt fraværende. 39 av det totale antall seilingene på 3285, gikk mellom Kristiania og Holland. Det gjorde handelsrepublikken til særdeles lite aktiv i byens næringsliv, noe som gjorde hovedstaden til lite integrert del av den hollandske maritime økonomien. Det samme var tilfellet ved Slependsen tollstasjon, som med sin fraværende utenriksfart ikke hadde koblinger til sjøfartsnasjoner utenfor det danske riket.

Oppsummering

Den hollandske handelsforbindelsen holdt seg både høy og stabil gjennom denne perioden. Spesielt var den prosentvise økning i de utgående seilingene til handelsrepublikken sammenlignet med den engelske handelsforbindelsen fra forrige periode interessant.

¹¹⁹ Tollregnskapene Kristiania, 1796-1800: RA/EA-5490/R06-L0204-27

Tallmaterialet fra denne perioden stadfester det faktum at den hollandske maritime økonomien var en stor del av områdets økonomiske liv, både lokalt og regionalt, samtidig som handelsforbindelsen var av så stor karakter at den Indre Kristianiafjorden var en svært godt integrert del av det hollandske handelsnettverket i både denne perioden, og gjennom hele perioden denne oppgaven dekker. Det kan på sikkert grunnlag sies at den Indre Kristianiafjorden var en del Bochove sin teori om at store deler av Nordsjøregionen fortsatt var en godt integrert del av den hollandske maritime økonomien inn mot 1800-tallet begynnelse.¹²⁰

Sammen med stikkprøven om de utgående skipperne fra forrige perioden, viser tallmaterialet av de utgående skipperne fra Drammen, en klar utviklingstendens. Utenlandsfarten fra den Indre Kristianiafjorden ble dominert av dobbeltmonarkiets sjøfartsnæring. Den dansk-norske nøytraliteten gjorde at de danske og norske skipperne sto for den desidert største andelen av de utgående seilingene til Nordsjøen fra den indre delen av Kristianiafjorden i perioden 1790 til 1800.

Tabell 3.7: Samtlige inngående og utgående seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og Nordsjøregionen.¹²¹

Land	Inn	%	Utg	%	Inn/Utg	%
Holland	1206	21 %	1198	22 %	2404	21 %
Danmark	2641	46 %	2421	44 %	5062	45 %
England	961	17 %	910	16 %	1871	17 %
Skot/Ir	446	8 %	474	9 %	920	8 %
Frankrike	33	1 %	63	1 %	96	1 %
Hertugdømmene	257	4 %	280	5 %	537	5 %
Emden	179	3 %	184	3 %	363	3 %
Sum	5723	100 %	5530	100 %	11253	100 %

¹²⁰ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

¹²¹ Tollregnskapene Kristiania, Sand, Drammen & Holmestrand: RA/EA-5490/R06-R07-R08-R09

Kapittel 4, Ytre Kristianiafjorden 1790-1795

Dette kapitelet tar for seg perioden 1790 til 1795 av den Ytre delen av Kristianiafjorden, og avgrensningen omfatter tollstedene Moss og Krokstad, Tønsberg, Larvik og Sandefjord, Fredrikstad, Fredrikshald og Langesund. Kapitelet vil, på samme måte som det foregående, redegjøre for de enkelte tollstedenes handelsnettverk og handelsforbindelser i Nordsjøregionen, samtidig som det eksplisitt tar for seg både det enkelte tollstedets og områdets handelsforbindelse og forhold til den hollandske maritime økonomien. Tallmaterialet fra tollstedene Sandefjord/Larvik og Tønsberg vil stå under en sammenslått del, det samme gjelder for Fredrikstad og Fredrikshald. Årsaken er at de er geografisk i nærheten av hverandre, og gir relativt likt tallmaterialet.

Moss, Son og Krokstad 1790-1795

Som så mange av de andre tollstedene langs Kristianiafjorden, var det trelasteksporten til Nordsjøregionen som var Moss, Son & Krokstads dominerende næring. Spesielt var dette tilfellet for Moss og Son, som sto for nesten samtlige utførte varer fra tollstedet. Ressursgrunlaget for trelastutførselen lå tidlig fra skogene i nærheten, som hadde utmerkede forhold for sledekjøring av tømmeret på vinterhalvåret. Utover 1700-tallet ble en større og større andel av tømmeret hentet fra Glommavassdraget.¹²² Tollstedet sett under ett hadde sterke koblinger til samtlige av de mest fremtredende sjøfartsnasjonene i Nordsjøregionen, men hver for seg hadde Moss og Son forskjellige handelsforbindelser innenfor regionen.

Kildegrunlaget for Moss, Son & Krokstad tollstasjon er ganske begrenset for perioden 1790 til 1795. Det er bare de utgående tollprotokollene for årene 1790, 1791 og 1795 som er tilgjengelig.

Handelsforbindelser med Holland

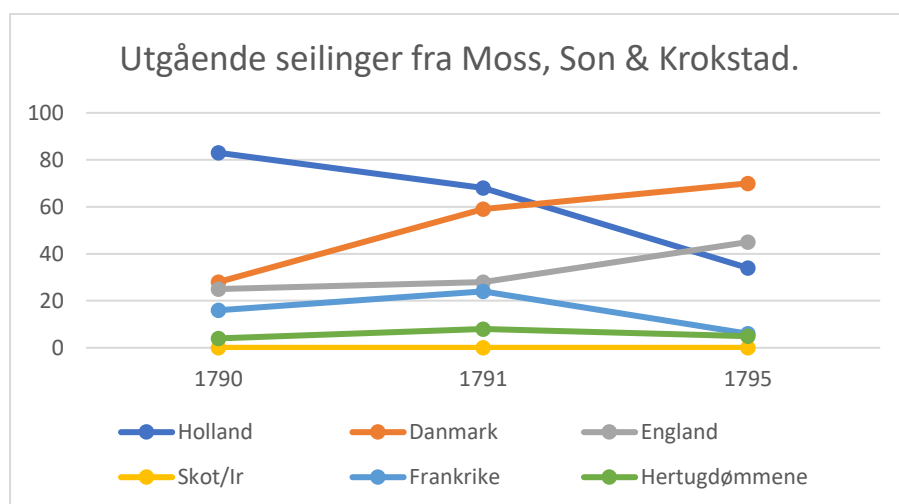
Samlet viser tallmaterialet fra de utgående tollprotokollene at tollstedet hadde en svært varierende kontakt med samtlige av de viktigste aktørene i Nordsjøregionen. Målt i antall utgående seilinger, var Holland, på generell basis, tollstedets tetteste handelsforbindelse, etterfulgt av Danmark. England og Frankrike var av mindre betydning, men også de to landene hadde Moss, Son og Krokstad betydelig kontakt med gjennom perioden.

¹²² Nils Johan Ringdal, Nils Johan Ringdal, og Moss, *Perioden 1700-1800: barokk og pietisme, Napoleonstiden, Viktoriatiden, Moss bys historie* (Moss: Moss] : Moss kommune, 1984-1994, 1989), 40, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2017072407094.

Ifølge den utgående tollprotokollen fra 1790, var skipperne som seilte sine skip ut fra tollstedet, i all hovedsak av tre forskjellige nasjonaliteter. De norske skipperne sto for den største andelen av de utgående seilingene, med 103. Etter de norske var det de danske og hollandske som var de mest fremtredende, med henholdsvis 38 og 35 seilinger. Av de 210 utgående seilingene var det de norske, danske og hollandske skipperne som sto for brorparten.¹²³

Utviklingstendensene for tollstedets hollandske handelsforbindelse var av lignende karakter som for de andre tollstedene i Kristianiafjorden fra 1790 til 1795. Toppårene for forbindelsen med Holland var i begynnelsen av tiåret, mens den var synkende inn mot bunnåret i 1795. Årsaken til den fallende kontakten, var revolusjonskrigenes negative påvirkningskraft på sjøveis handel fra kontinental Europa fra og med 1792, mens den direkte årsaken til lavpunktet i 1795 var Frankrikes invasjon av Holland samme år.

Diagram 4.1: Utgående seilinger til Nordsjøregionen.¹²⁴



Hvis en ser på Moss og Son separat, var handelsforbindelsene mindre flytende og desto mer faste, enn de var samlet. I all hovedsak var den danske og engelske forbindelsen basert i Moss. Hele 143 av de 157 seilingene til Danmark var fra Moss, mens 78 av 98 seilinger til England ble seilt fra samme sted. Den hollandske handelsforbindelsen var noe mer fordelt mellom Moss og Son, der 66 av 185 seilinger var fra Moss.¹²⁵ Av de 503 seilingene foretatt fra tollstedet i løpet av de tre tilgjengelige årene, til Nordsjøregionen, hadde nærmere 37 prosent av de

¹²³ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090

¹²⁴ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

¹²⁵ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

Holland som destinasjon. Noe som gjorde republikken til Moss, Son og Krokstad tollsted sterkeste handelsforbindelse gjennom denne oppgavens første periode.

Tabell 4.1: Antall utgående seilinger fra Moss, Son & Krokstad til Nordsjøregionen.¹²⁶

Land	Seilinger	Prosent
Holland	185	36,78 %
Danmark	157	31,21 %
England	98	19,48 %
Skot/Ir	0	0,00 %
Frankrike	46	9,15 %
Hertugdømmene	17	3,38 %
Sum	503	100,00 %

Hollands lokale betydning

Setter en antall seilinger fra tollstedet i sammenheng med mengden av den utførte trelasten, var Holland med relativt god margin, Moss, Son & Krokstad viktigste økonomiske bidragsyter av de tre store aktørene i Nordsjøregionen. Videre speiler eksporten av trelast de utviklingstendensene som var vanlig i den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden disse årene, der mengden utførte bjelker falt i takt med antall seilinger til Holland. Eksporten av Hollands viktigste vare fra Østlandet var stor i 1790 og 1791, men betraktelig mindre i 1795.

Tabell 4.2: Utført trelast fra Moss, Son & Krokstad i 1790, 1791 og 1795.¹²⁷

Trelast	1790	1791	1795
Bord	14410 stk	90900 stk	52000 stk
Bjelker	2642 tylfter	2663 tylfter	628 tylfter
Jufferter	16900 stk	34618 stk	5300 stl
Alinger	100 tylfter	353 tylfter	0
Ved	354 favner	391 favner	0
Entler	0	124 tylfter	214 tylfter

Samlet for de tre ladestedene som utgjorde tollstedet Moss, Son & Krokstad, var Holland den viktigste handelspartneren av samtlige land innenfor denne avgrensningen, men bildet er litt mer nyansert hvis en ser på Moss og Son hver for seg. I Moss var både den danske og engelske handelsforbindelsen av større betydning for den lokale økonomien målt i antall seilinger, enn den hollandske. I motsetning til den store variasjonen i handelsforbindelser fra Moss, var den

¹²⁶ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

¹²⁷ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

hollandske maritime økonomien mer eller mindre totalt dominerende i Son, med 119 av de 166 seilinger ut fra ladestedet.¹²⁸ På tross av den interne variasjonen innenfor de forskjellige ladestedene, var Holland av stor lokal betydning for tollstasjonen Moss, Son & Krokstad, mens med sine faste handelsforbindelser med Holland, var spesielt Krokstad relativt godt integrert i den hollandske maritime økonomiens handelsnettverk i Nordsjøregionen.

Tønsberg, Sandefjord og Larvik 1790-1795.

Tønsbergs storhetstid hørte til en fordums tid. Byen hadde, i motsetning til de fleste andre tollstedene langs Kristianiafjorden, ingen gunstig geografisk plassering for datidens mest lukrative eksportvare, trelast. I all hovedsak skyldtes dette mangelen på et vassdrag for tømmerfløting.¹²⁹ Den manglende trelastutførselen gjenspeiler seg i byens nærmest fraværende forhold til de store sjøfartsnasjonene i Nordsjøregionen, i stedet var den danske handelsforbindelsen sterk for tollstedet.

Der byen Tønsberg ikke hadde de naturlige forholdene lagt til rette for en utstrakt trelasthandel med utlandet, var det motsatte tilfellet for spesielt Larvik. Av de to partene som utgjorde tollstedet Sandefjord & Larvik, var det Larvik som sto for mesteparten av eksporten, som i all hovedsak besto av trelastutførsel. Byen hadde både Farriselve og Lågen, som rant gjennom skogkleddede områder på sin vei ut i Larviksfjorden.¹³⁰ Dette gjorde at Larvik tok del i trelasthandelen fra Kristianiafjorden fra tidlig av, og trelasteksporten ble en viktig del av det økonomiske livet i byen. Først var eksporten ment for Holland, senere for England og de britiske øyer.

Kildegrunlaget fra de to tollstedene er, for Tønsberg sin del komplett, men det samme er ikke tilfellet for Sandefjord & Larvik. Fra Sandefjord & Larvik er det bare de utgående tollprotokollene fra 1790, 1791 og 1795 som er tilgjengelige, mens det bare er den inngående tollprotokollen fra 1795 som er tilgjengelig fra den delen. Tallmaterialet fra de to tollstedene er av relativt lik karakter, derfor står de to tollstedene under samme del, og ikke hver for seg.

¹²⁸ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

¹²⁹ Oscar Albert Johnsen og Tønsbergs bybokkomité, *Tønsbergs historie. 2: Tidsrummet 1536-1814, Tønsbergs historie* (Oslo: Oslo : Gyldendal, 1929-1954, 1934), 36, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013091008017.

¹³⁰ Aage Aagaard, Oscar Albert Johnsen, og Larvik, *Larviks historie. 1: Larviks historie indtil 1814, Larviks historie* (Larvik: Larvik : Kommunen, 1923-1963, 1923), 38, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016011448171.

Handelsforbindelser

I og med at de inngående tollprotokollene fra Sandefjord & Larvik nærmest er fraværende, vil kildegrunnlaget for denne delen basere seg på de utgående tollprotokollene som er tilgjengelig fra de respektive tollstedene. Det hersker dermed liten tvil om hvilken nasjon i Nordsjøregionen de to tollstedene hadde mest kontakt med. Nærmere 80 prosent av de utgående seilingene fra Tønsberg, Sandefjord og Larvik fra 1790 til 1795, hadde kystbyene i Danmark som destinasjon. Legger en til seilingene som var ment for hertugdømmene i dobbelmonarkiet, blir det enda tydeligere at det var det danske riket som dominerte sjøveis handel fra de to tollstedene i perioden. 833 av 995 seilinger hadde enten Danmark eller de tilhørende hertugdømmene som mål, noe som utgjorde 83 prosent av samtlige utgående seilinger til Nordsjøregionen.

Tabell 4.3: Antall utgående seilinger til Nordsjøregionen fra Tønsberg, Sandefjord & Larvik.¹³¹

Land	Seilinger	Prosent
Holland	8	1 %
Danmark	778	78 %
England	125	13 %
Skottland/Irland	5	1 %
Frankrike	24	2 %
Hertugdømmene	55	6 %
Sum	995	100 %

Utelukker en det danske riket, sto handelsforbindelsen med de britiske øyer for de resterende seilingene. Den hollandske og franske handelsforbindelsen var nærmest fraværende, og var uten betydning for tollstedet.

Hollands lokale betydning

Med datidenes kommunikasjonsmidler baserte handelen mellom de forskjellige nasjonene seg i stor grad på sjøveien og treskip. Avstanden mellom Holland og Kristianiafjorden tatt i betraktning, var åtte utgående seilinger fra de to tollstedene til Holland ikke nok til at den hollandske maritime økonomien hadde noen betydning for den lokale økonomien. For Tønsberg, Sandefjord og Larvik var det det danske riket den lokale økonomien lente seg på. Supplert av Sandefjord & Larviks trelasteksport til de britiske øyer: Sandefjord & Larvik

¹³¹ Tollregnskapene Tønsberg: RA/EA-5490/R10-L0052-57. Tollregnskapene Larvik & Sandefjord: RA/EA-5490/R11-L0091/92/95

eksporterte trelast til de britiske øyer i 1790, 1791 og 1795 for 60 155 riksdaler.¹³² Noe som gjorde de britiske øyer til en relativt stor bidragsyter til den lokale økonomien, da spesielt i Larvik.

Langesund 1790-1795

Langesund var Kristianiafjorden nest største trelasteksporterende havn mot slutten av 1700-tallet, tett etterfulgt av Christiania.¹³³ Grunnlaget for den store trelastutførselen fra tollstedet lå i Skiensvassdraget og de skogkleddede områdene vassdraget rant igjennom på sin ferd mot Frierfjorden, som koblet Skiensvassdraget sammen med Langsundfjorden og Kristianiafjorden. Tollstedet vokste frem som et resultat av det vesteuropeiske behovet for norsk trelast fra og med 1500-tallet.¹³⁴ I likhet med de andre tollstedene i Kristianiafjorden, var det hollenderne som dominerte trelasthandelen fra Skiensvassdraget de første århundrene, senere tok engelskmennene en større del i handelen. På tross av Englands posisjon som Europas ledende sjøfartsnasjonen, var den hollandske handelsforbindelsen fortsatt sterk mot slutten av 1700-tallet.

Både de utgående og inngående tollprotokollene fra Langesund i perioden 1790 til 1795 er begrenset. For de inngående tollprotokollene er det bare protokollen fra 1795 som fortsatt er tilgjengelig, mens årene 1790, 1791 og 1795 fra de utgående er det samme.

Handelsforbindelse med Holland

Sammenlignet med de to andre store trelasteksporterende tollstedene i Kristianiafjorden, Drammen og Christiania, hadde Langesund flere likheter med Drammen. I motsetning til Christiania, hadde både Langesund og Drammen flere mer eller mindre tette handelsforbindelser i Nordsjøregionen. Det var ikke en enkelt aktør som dominerte sjøveis handel fra Langesund, men det var handelsforbindelser som var sterkere enn andre. De tre mest betydningsfulle forbindelsene var henholdsvis Holland, England og Danmark. 477 av de 1210 utgående seilingene fra tollstedet i 1790, 1791 og 1795 var ment for hollandske havner, noe som var 124 flere seilinger enn tollstedet hadde til England i samme tidsrom. Målt i antall utgående seilinger var Holland med relativt klar margin Langesunds mest betydningsfulle handelsforbindelse, etterfulgt av henholdsvis England og Danmark.

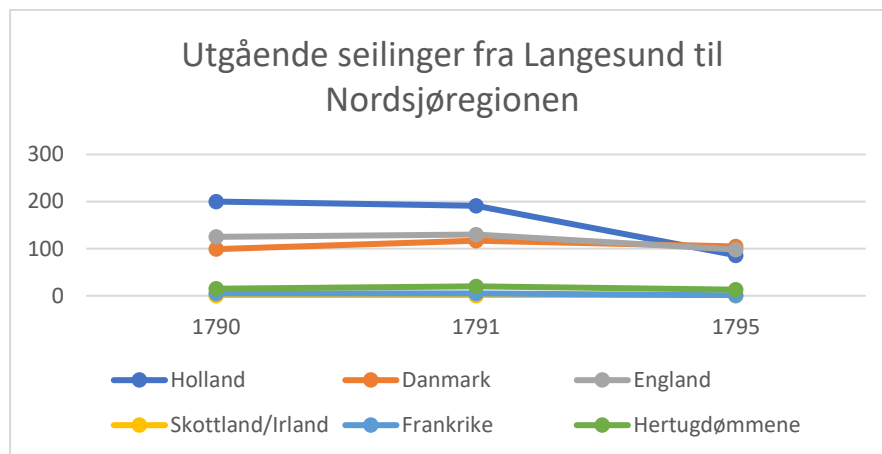
¹³² Tollregnskapene Larvik & Sandefjord: RA/EA-5490/R11-L0091/92/95

¹³³ Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840», 218.

¹³⁴ Kaare Svalastoga, *Byer i emning: Porsgrunn, Brevik og Langesund 1660-1740, Norbok* (Oslo: I kommisjon hos Grøndahl & søn, 1943), 11, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2010062806180.

Et område Langesund brøt fra mønsteret med både Drammen og Kristiania, var på de utgående skippernes nasjonalitet. Det var en større variasjon av skippernes nasjonalitet fra Langesund, enn fra de to andre tollstedene. Den utgående tollprotokollen fra 1790 viser at det ble foretatt 646 seilinger fra Langesund. De norske skipperne sto for nærmere halvparten av disse (304), og var den dominerende faktoren. Den store forskjellen var at skipperne fra Holland var så vidt mer representert enn de danske. De hollandske skipperne sto for 93 av de utgående seilingene, mens de danske sto for 92. Den dansk-norske nøytraliteten hadde dermed ikke like stor betydning her, som i den Indre Kristianiafjorden.¹³⁵

Diagram 4.2: Utgående seilinger fra Langesund til Nordsjøregionen årene 1790, 1791 og 1795.¹³⁶



På tross av at Holland samlet sett var tollstedets tetteste handelsforbindelse, var den på en nedadgående kurve inn mot midten av tiåret. En utvikling som sammenfalt med den gjennomgående utviklingstendensen den hollandske handelsforbindelsen, opplevde i Kristianiafjorden fra 1790 til 1795. Et mønster som beviser hvilken negativ effekt revolusjons- og Napoleonskrigene hadde på sjøveis handel fra kontinental-Europa og Holland. I og med at Frankrike invaderte Holland i 1795, hadde Langesunds forbindelse med republikken falt med 114 seilinger fra toppåret i 1790. Samtidig som både England og Danmark, gikk forbi republikken målt i antall seilinger fra tollstedet.

Hollands lokale betydning

Innholdet i lasterommet til Peter Leber's *De Jonge Cornelister* var beskrivende for varestrømmen fra Langesund til Holland. Skipperen Peter Leber foretok to seilaser fra

¹³⁵ Tollregnskapene Langesund, 1790: RA/EA-5490/R12-L0127

¹³⁶ Tollregnskapene Langesund, 1790, 1791 og 1795: RA/EA-5490/R12-L0127/29/39

Langesund til Holland i 1790, henholdsvis 13. juli og 26. august: Med seg på begge turene hadde han til sammen 48 tylfter granbjelker av forskjellige størrelser og fem favner ved. Han hadde også med seg 1000 stykk emmerstaver på den siste turen.¹³⁷

I mangel på verdisetting av de eksporterte varene i tollprotokollene fra Langesund i denne perioden, blir grunnlaget for denne delen basert på eksportert trelast og antall seilinger fra tollstedet. Det var bjelker som var den primære eksportvaren fra både Kristianiafjorden og Langesund til Holland. Hollenderne foretrakk i stor grad bjelker fordi de selv sto for foredlingen av tømmeret, i motsetning til britene som hentet ferdigprodusert trelast, som bord. Det gjør at fokuset på den eksporterte trelasten, mer spesifikt blir på kvantum av de eksporterte bjelkene og bordene fra Langesund tollstasjon.

Tabell 4.4: Eksporterte bord og bjelker fra Langesund årene 1790, 1791, 1795.¹³⁸

Vare	1790	1791	1795
Bord - Furu/Gran	343800 stk	257200 stk	52000 stk
Bjelker - Furu/Gran	8676 tylfter	9872 tylfer	1682 tylfter

Det faktum at hollenderne selv sto for foredlingen av bjelkene til bord og planker, gjorde produktene billigere. Samtidig tok de uferdige bjelkene større plass i lasterommet, enn det ville gjort om de var ferdig foredlet til bord og planker. Det vil si at innholdet i lasterommene til skutene ment for Holland, både tok større plass og var billigere, enn det som var tilfellet hos skipene ment for England. Dermed er det ikke tilstrekkelig å sette antall seilinger opp mot eksporterte varer, uten at en sammenligner med eksporten til England. Eksporten til England trengte ikke like mange seilinger for å frakte for samme verdi. Det fordi eksportvaren engelskmennene foretrakk, både tok mindre plass og var dyrere, enn produktene ment for Holland. Dette sammenfaller med budskapet i Ragnhild Hutchinsons artikkel om den norske tømmerproduksjonens endring under og etter revolusjons- og Napoleonskrigene. Der viser hun til at Holland i stor grad importerte billigere trelast av lavere kvalitet, mens britene foretrakk ferdigsaget produkter av bedre kvalitet.¹³⁹ Englands betydning for den lokale økonomien, må derfor ha vært stor.

¹³⁷ Tollregnskapene Langesund: RA/EA-5490/R12-L0127

¹³⁸ Tollregnskapene Langesund: RA/EA-5490/R12-L0127/29/39

¹³⁹ Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840», 223.

På tross av dette er det umulig å komme utenom at den hollandske maritime økonomien var av stor betydning for Langesund tollstasjon. De nærmere 500 utgående seilingene til Holland fraktet store mengder trelast til republikken, noe som udiskutabelt la igjen store verdier i den lokale økonomien. Målt i antall seilinger og eksportert trelast, var også Langesund en godt integrert del av Hollands maritime økonomis handelsnettverk.

Fredrikstad og Fredrikshald 1790-1795

Fredrikstad var en del av de østnorske utskipningshavnene som eksporterte trelast til Nordsjøregionen fra og med 1500-tallet, da spesielt til Holland. Byen var svært godt egnet til eksport av trelast med sin plassering ved munningen av Glommavassdraget.¹⁴⁰ Mot slutten av 1700-tallet var derimot eksporten til de britiske øyer hovedfokuset for denne næringen. Fredrikstad var en mellomstor tollstasjon i denne perioden, sammenlignet med de tre store trelasteksporterende tollstasjonene i Kristianiafjorden, men eksporten til de britiske øyer var markant. Det var ikke før etter Napoleonskrigen at bjelkeeksporten til Holland igjen ble den dominerende faktoren for næringen. En utvikling som sammenfaller med Hutchinsons argumentasjon på den norske tømmerproduksjonens reorganisering mot gamle markeder, og lavere kvalitet på trelasten, etter Napoleonskrigene.¹⁴¹ Fredrikshalds forbindelse med Holland var av liknende karakter som Fredrikstads sin. Her var det også handelsforbindelsen og trelasteksporten til de britiske øyer som dominerte mot slutten av 1700-tallet.

Årsaken til at tallmaterialet fra disse to tollstedene har blitt slått sammen, er todelt. For det første ligger de nærmest i umiddelbar nærhet av hverandre. For det andre gir tallmaterialet fra perioden ganske likt tallmateriell. Samlet gjør dette det hensiktsmessig og plassbesparende å ta de to tollstedene sammen, snarere enn hver for seg. Tollprotokollen fra de to tollstedene er mer eller mindre bevart. Det bare de inngående og utgående tollprotokollene fra Fredrikshald årene 1793 og 1794 som mangler, mens det samme er tilfellet for den inngående tollprotokollen fra Fredrikstad i 1794.

Handelsforbindelse

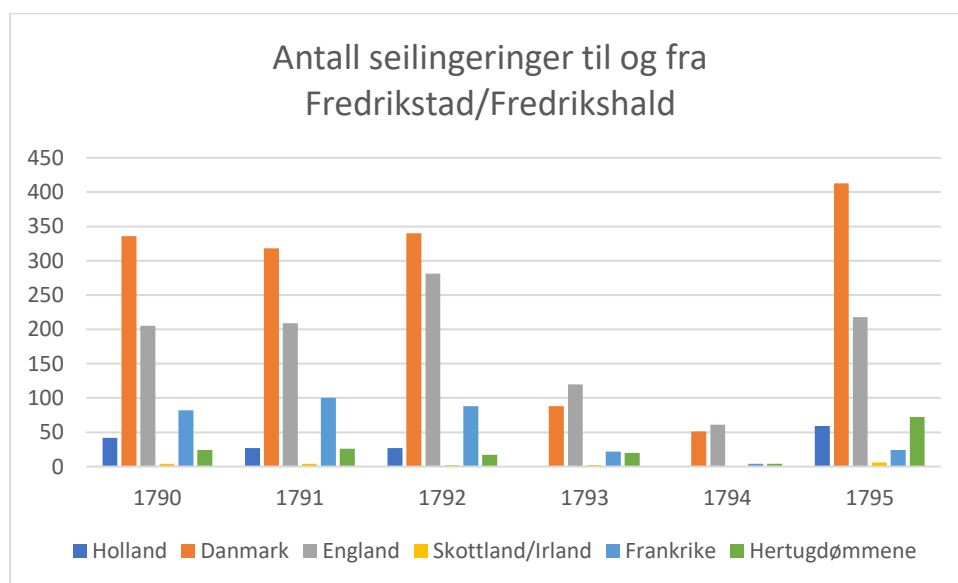
Med store deler av både de inngående og utgående tollprotokollene fra begge tollstedene intakt, vil denne delen ta for seg seilingene til og fra de to tollstasjonene. Ut fra dette tallmaterialet, var det den danske og engelske handelsforbindelsen som næringslivet i Fredrikstad og

¹⁴⁰ Kråkerøy, *Kråkerøy: en østnorsk kystbygd. [1, 1814 (Kråkerøy: Kråkerøy kommune, 1957)*, https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013091808007.

¹⁴¹ Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840».

Fredrikshald i stor grad baserte seg på. I løpet av perioden 1790 til 1795 var 2640 av de 3297 seilingene fra det tilgjengelige kildematerialet, enten fra eller til havnebyene i de to nevnte nasjonene. Av de tre store sjøfartsnasjonene i Nordsjøregionen, hersker det dermed liten tvil om at det var England som dominerte sjøveis handel til og fra de to tollstedene. Som sammenligning hadde den hollandske handelsforbindelsen bare 156 av de 3297 seilingene gjennom samme periode.

Diagram 4.3: Inngående og utgående seilinger.¹⁴²



Ser en på utviklingstendensen for de to tollstedenes forbindelse med de store aktørene i Nordsjøregionen, holdt den engelske handelsforbindelsen seg relativt stabilt. Konfliktnivået på kontinental-Europa var av destruktiv karakter for kystområdene som drev med sjøveis handel, men øynasjonen England holdt seg stort sett fri fra krigens negative påvirkningskraft på handel gjennom denne perioden. England hadde for eksempel 218 av 792 seilinger til og fra de to tollstedene i 1795. I kraft av sin maritime militære styrke og sin isolasjon fra det europeiske kontinentet, opprettholdt England i stor grad handel med Nordsjøregionen i denne perioden.

Lokale betydning

Med verdisettingen av både de inngående og utgående varene til og fra Fredrikstad oppført i tollstasjonens protokoller, vil dette representere kildegrunnlaget i denne delen. I og med at de

¹⁴² Tollregnskapene Fredrikstad, 1790-1795: RA/EA-5490-R02/L0103-34. Tollregnskapene Fredrikshald, 1790-1795: RA/EA-5490-R01/L0146-59

to tollstedenes handelsforbindelser var av lik karakter, vil det være tilstrekkelig materiale for stadfestelse av Hollands tilstedeværelse.

Tabell 4.5: Verdien av importerte og eksporterte varer til og fra Fredrikstad.¹⁴³

Land	1790	1791	1792	1793	1794	1795
Holland	260,64	193,48	388	83		12
Britiske øyer	42401	40589,19	51809,35	30838,16	67996,39	70990
Frankrike	4936,94	10110,59	3213,06	3462,61	1062,72	3788,13
Sum	47598,58	50893,26	55410,41	34383,77	69059,11	74790,13

Det faktum at verdien på både de eksporterte og importerte varene ble oppført i tollprotokollene, gir ikke rom for diskusjon om hvilken sjøfartsnasjon fra Nordsjøregionen som var mest betydningsfull for de lokale økonomiene. I de to toppårene 1794 og 1795, ble det handlet for henholdsvis 67.996 og 70.990 riksdaler mellom Fredrikstad og de britiske øyer. Totalt ble det eksport og importert varer til og fra England for hele 304.624 riksdaler gjennom de årene denne avgrensningen representer. Sammenlignet med handelen med Holland, som ikke sto for mer enn 937 riksdaler i samme perioden, hersker det ingen tvil om at det var den engelske økonomien som var de lokale økonomienes største bidragsyter. Videre er det like tydelig at Holland hverken var av stor lokal betydning, eller at de to tollstasjonene var godt integrert i den hollandske maritime økonomien.

Oppsummering

Der forholdene i Indre Kristianiafjorden legger seg nærmere teorien til Van Bochove, om at store deler av Nordsjøregionen fortsatt var en sterkt integrert del av det hollandske handelsnettverket.¹⁴⁴ Sammenfaller tallmaterialet fra den Ytre delen av Kristianiafjorden i større grad Sprauten og Vigelands budskap om at Øst-Norge ble dominert av den engelske handelsforbindelsen.¹⁴⁵ Med 26 prosent av de samlede seilingene til og fra området, var den engelske handelsforbindelsen en god del større enn den hollandske, på 13 prosent. Bortsett fra enkelte tollsteder som, Moss/Son og Langesund, var ikke den Ytre Kristianiafjorden like godt integrert i den hollandske økonomien, som den Indre delen var.

¹⁴³ Tollregnskapene Fredrikstad, 1796-1800: RA/EA-5490-R02/L0103-34

¹⁴⁴ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

¹⁴⁵ Nils P. Vigeland, *Norge på havet*, 1: 312 & Sprauten: 229.

Der handelsforbindelsene for den Ytre- og Indre Kristianiafjorden var av ulik karakter, viser derimot stikkprøvene fra Moss, Son og Krokstad og Langesund at nasjonaliteten på de utgående skipperne i Ytre Kristianiafjorden lignet forholdene i den indre delen av Kristianiafjorden. Det var de norske skipperne som sto for den største andelen av de utgående seilasene i denne perioden, etterfulgt av sjømenn fra Danmark.

Tabell 4.6: Samtlige inngående og utgående seilinger fra Ytre Kristianiafjorden.¹⁴⁶

Land	Inngående	Prosent	Utgående	Prosent	In/Utg	Prosent
Holland	232	8 %	683	16 %	915	13 %
Danmark	1447	52 %	2048	49 %	3495	50 %
England	749	27 %	1065	25 %	1814	26 %
Skot/Ir	17	1 %	13	0 %	30	0 %
Frankrike	179	6 %	243	6 %	422	6 %
Hertugdømmen	183	7 %	154	4 %	337	5 %
Sum	2807	100 %	4206	100 %	7013	100 %

Ytre Kristianiafjorden 1796-1800

Denne avsluttende delen for den Ytre Kristianiafjorden og presentasjonen av tollstedene i Kristianiafjorden gjennom perioden 1790 til 1800, tar for seg samtlige tollstasjoner innenfor denne avgrensningen. Der tallmaterialet fra de forskjellige tollstedene ble slått sammen i den foregående delen, vil det også her bli slått sammen. Videre gjelder de samme retningslinjene for denne delen, som i de tre andre. Tollstedenes handelsforbindelser i Nordsjøregionen, forbindelsen til den hollandske maritime økonomien og deres handelsnettverk vil bli redegjort for.

Moss, Son og Krokstad 1796-1800

For tollstedet Moss, Son og Krokstad inneholdt perioden fra 1796 til 1800 en god del forandringer sammenlignet med oppgavens første periodemessige avgrensning, blant annet en lignende tendens som andre tollsteder med sterke koblinger til Holland opplevde.

Tollprotokollene for Moss, Son og Krokstad fra perioden fra 1796 til 1800 er ikke like detaljerte som protokollene fra forrige periode. For det første gir ikke protokollene informasjon om mengden av den utførte trelasten. For det andre skiller de ikke på seilingene fra de to stedene Moss og Son, men tar heller begge under en kam. For det tredje er det heller ikke

¹⁴⁶ Tollregnskapene Fredrikshald, Fredrikstad, Moss/Son, Tønsberg, Larvik/Sandefjord og Langesund, 1790-1795: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R10-R11-R12.

oppgitt verdien på de innførte og utførte varene til og fra tollstedet. Det gjør at denne delen vil basere seg på de inngående og utgående seilingene, og hvilke nasjonaliteter skipperne på de utgående skipene hadde.

Handelsforbindelsen med Holland

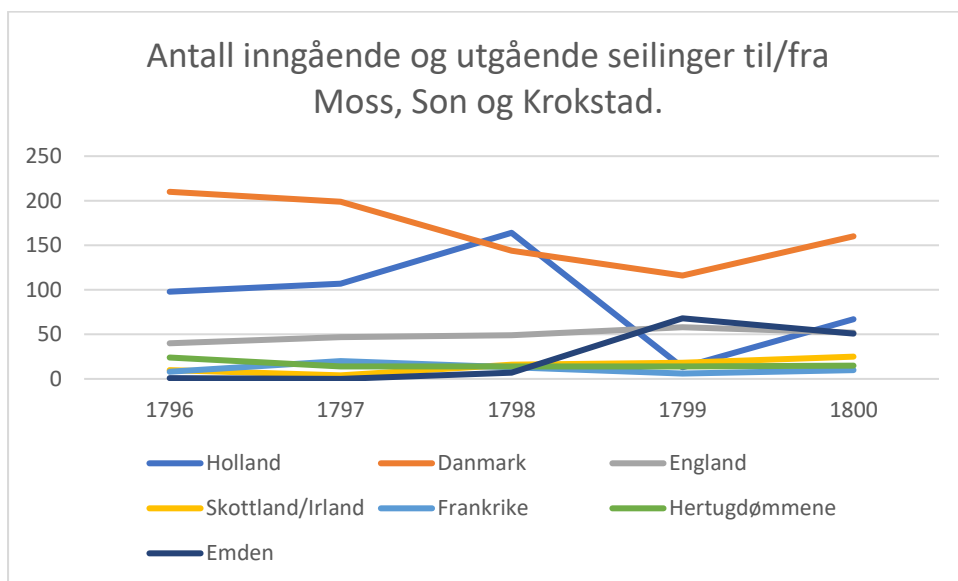
Den åpenbare forskjellen var den relativt markante økningen i antall seilinger til og fra danske havnebyer. Kildegrunlaget fra den forrige perioden var noe begrenset fordi en god del av protokollene mangler, men hvis en sammenligner noen av årene, er forskjellen fortsatt tydelig. Toppåret for de utgående seilingene til Danmark fra forrige periode var 1795, da ble det foretatt 70 utgående seilinger havner i landet. To år senere, i 1797, ble det derimot foretatt 107 utgående seilinger til Danmark, en økning på nærmere 40 seilinger.

Denne utviklingen førte Danmark frem som tollstedets viktigste handelsforbindelse, på bekostning av Holland. Et mønster som i stor grad sammenfaller med utviklingstendensen fra forrige perioden, der den hollandske handelsforbindelsen var fallende inn mot midten av tiåret, mens den danske var stigende. Det skal tillegges at den hollandske forbindelsen stabiliserte seg på et høyt nivå fra 1796 til 1798, før den sank betydelig de to siste årene av perioden. Det var uansett havnebyene fra det dansk-norske riket som dominerte skipsnæringene herfra i denne perioden. Legger en til seilingene til og fra hertugdømmene, sto det danske riket for rundt 900 av de 1862 inngående og utgående seilingene fra Moss, Son og Krokstad. Det var det dobbelte av seilingene foretatt til og fra Holland i samme periode. Dette mønsteret gjorde at den danske handelsforbindelsen var den viktigste gjennom alle årene bortsett fra i 1798, da den så vidt ble forbigått av Holland. På generell basis var den danske handelsforbindelsen den mest fremtredende av handelsforbindelsene i Nordsjøregionen gjennom hele denne perioden.

De utgående tollprotokollene for 1796 og 1798 viser at det fortsatt var de norske, danske og hollandske skipperne som i all hovedsak sto for de utgående seilingene. Flest sto de norske for med 158 av 321. Etterfulgt av de danske og hollandske, som foretok henholdsvis 73 og 46 utgående seilinger de to årene.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Tollregnskapene Moss, Son og Krokstad, 1796 og 1798: RA/EA-5490-R05/L0093 og L0095

Diagram 4.4: Antall inngående og utgående seilinger til og fra Nordsjøen.¹⁴⁸



Utviklingstendensen for den hollandske handelsforbindelsen i Moss, Son og Krokstad var nærmest identisk med mønsteret som fant sted i Drammen og Holmestrand, der forbindelsen falt drastisk i 1799, før den steg noe i året etter. Eneste forskjellen var at Drammen stabiliserte seg på et høyt nivå allerede i 1800, mens de to mindre tollstedene brukte lenger tid. Den unisone likheten var derimot at det virker som Emden overtok det tomrommet i markedet som Holland etterlot seg. Samtidig som den hollandske handelsforbindelsen sank, økte forbindelsen med Emden tilsvarende. En tendens de fleste tollstedene med sterke forbindelser med Holland, gjennomgikk mot århundreskiftet.

Hollands lokale betydning

I en verden der langveis varetransport nærmest utelukkende ble foretatt sjøveien, er det klart at Holland fortsatt var en sentral aktør i den lokale økonomien. På tross av at Danmark gikk forbi Holland som tollstedets viktigste handelspartner, gjorde de 449 inngående og utgående seilingene til og fra Holland, handelsrepublikken til den nest viktigste forbindelsen med relativt klar margin. Forbindelsen med Holland var blant annet over det dobbelte av den engelske handelsforbindelsen, en forbindelse som sto for 246 av de 1862 seilingene til og fra Nordsjøregionen.

I all hovedsak var det trelast markedene i Holland var interessert i. Dermed var det i stor grad trelast skutene ment for de hollandske havnene inneholdt. Med Moss, Son og Krokstads

¹⁴⁸ Tollregnskapene Moss, Son og Krokstad, 1796-1800: RA/EA-5490-R05/L0093-97

posisjon som utskipningshavn for trelast, vil det være sannsynlig at de 216 utgående seilingene til Holland, fraktet denne ettertraktete varen. Hvor mye ble ikke oppført i et eget register, men det er hvert fall stor sannsynlighet for de 216 seilingene fraktet en relativt stor mengde trelast. For eksempel ble det fraktet ut 6933 tylfter bjelker fra tollstedet i årene 1790, 1791 og 1795, samtidig som det ble foretatt 185 utgående seilinger til Holland.¹⁴⁹ Sannsynligvis ble det fraktet mer av Hollands foretrukne vare i perioden 1796 til 1800. Det vil med andre ord si at den hollandske økonomien spilte en stor rolle for den lokale økonomien, og at Moss, Son og Krokstad var en integrert del av republikkens handelsnettverk.

Tønsberg, Sandefjord og Larvik 1796-1800

Foruten en nedgang i de faste handelsrutene inn mot slutten av tiåret, videreførte både Tønsberg og Sandefjord/Larvik i stor grad utviklingsmønsteret fra den foregående perioden. Tønsberg og Sandefjord/Larvik var i utgangspunktet to separerte tollstasjoner, men tallmaterialet fra de to tollstedene blir her presentert sammen. Dette fordi det ikke er hensiktsmessig at de står hver for seg, da de både var liten av størrelse og gir relativt likt tallmateriale.

I motsetning til forrige periode er kildegrunlaget fra de to tollstedene komplett. Samtlige tollprotokoller er bevart, men protokollene gir ikke et samlet register utenom de inngående og utgående skipperne. Dermed er det de inngående og utgående seilingene denne delen baserer seg på.

Handelsforbindelser

Ifølge de inngående og utgående tollprotokollene for Tønsberg, ble det foretatt 1045 seilinger mellom tollstedet og Nordsjøregionen i perioden 1796 til 1800. 808 av disse kom enten fra Danmark, eller ment for de danske kystbyene. På lik linje med den foregående perioden var den danske handelsforbindelsen dominerende, og besto av nærmere 80 prosent av sjøveis handel med Nordsjøregionen. Utelukker en det dansk-norske riket, var det i all hovedsak den engelske handelsforbindelsen som sto for den resterende varetransporten til og fra Tønsberg. Med 14 prosent av samtlige seilinger til og fra Nordsjøregionen, var England en relativt sterk handelsforbindelse for Tønsberg.

¹⁴⁹ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

Tabell 4.7: Samtlige inngående og utgående seilinger til/fra Tønsberg, Sandefjord og Larvik, 1796-1800.¹⁵⁰

Land	Tøn.	Prosent	Sand/Lar.	Prosent
Holland	33	3 %	14	1 %
Danmark	808	77 %	699	68 %
England	145	14 %	213	21 %
Skottland/Irland	7	1 %	21	2 %
Frankrike	2	0 %	11	1 %
Hertugdømmene	50	5 %	71	7 %
Sum	1045	100 %	1029	100 %

Bortsett fra noen minimale nyanser, var de to tollstasjonene av nærmest identisk størrelse. Det ble for eksempel bare seilt 16 flere seilinger mellom Tønsberg og Nordsjøregionen, enn hva som var tilfellet mellom Sandefjord/Larvik og regionen. De to tollstasjonenes handelsforbindelser var også av tilnærmet lik karakter. Som i Tønsberg, var Danmark Sandefjord/Larviks klart viktigste handelsforbindelse med hele 68 prosent av seilingene til og fra Nordsjøregionen. Legger en til seilingene til og fra havnene i hertugdømmene, sto det danske riket for 75 prosent av det totale antallet seilinger mellom tollstedet og Nordsjøen i denne perioden. Videre var det seilinger til og fra England som utgjorde de resterende seilingene. På lik linje med den forrige perioden, var handelsforbindelsene til Holland, Frankrike, Skottland og Irland nærmest fraværende.

Hollands lokale betydning

Avstanden mellom de to tollstasjonene og Holland tatt i betraktning, gjenspeiler antall seilinger til og fra Holland hvor liten betydning Holland hadde for de lokale økonomiene. All handel over lengere avstander ble i stor grad utført sjøveien, og da bare 47 av 2074 mellom de to tollstasjonene og Nordsjøregionen gikk til Holland, hersker det liten tvil om republikkens betydning. Holland var av ingen betydning for de lokale økonomiene, og de to tollstasjonene var ikke innlemmet i den hollandske maritime økonomiens handelsnettverk.

Langesund 1796-1800

Som en av Kristianiafjordens største utskipningshavner av trelast, videreførte Langesund utviklingsmønsteret fra den forrige perioden i stor grad. Import- og eksportnæringen basert i området hadde, i likhet med motparten i Drammen, flere ben å stå på. Der kildegrunlaget fra

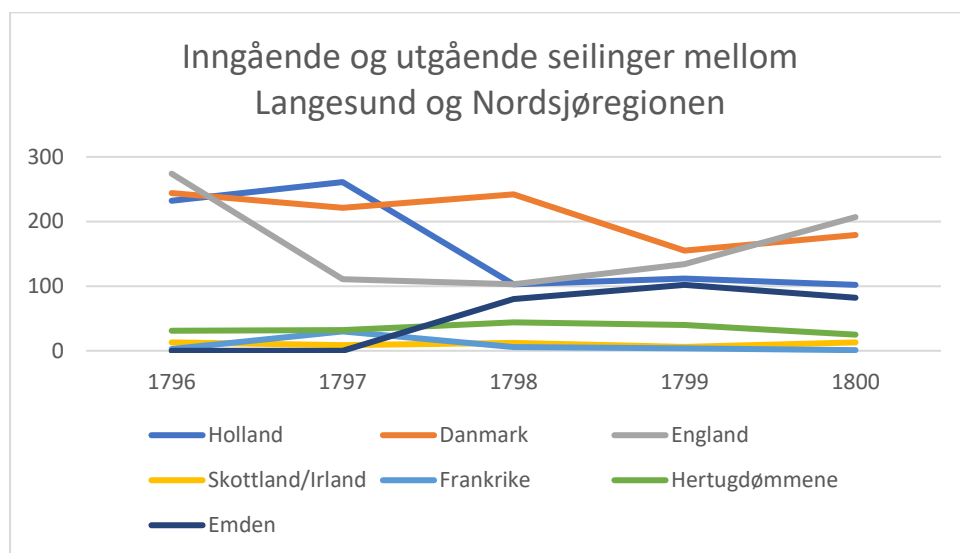
¹⁵⁰ Tollregnskapene Tønsberg og Sandefjord/Larvik, 1796-1800: RA/EA-5490/R10-L0058-62 og RA/EA-5490/R11-L0096-L0105

Langesund i perioden 1790 til 1795 er begrenset, er tollprotokollene fra denne perioden tilgjengelig i sin helhet. Denne delen vil dermed basere seg på samtlige inngående og utgående seilinger, mens det vil bli tatt en stikkprøve for å redegjøre for nasjonaliteten til de utgående skipperne.

Handelsforbindelser

Ifølge de inngående og utgående tollprotokollene hadde Langesund flere sterke handelsforbindelser i Nordsjøen, i all hovedsak var det nasjonene Danmark, England og Holland som var de fremste. Av de tre var det den danske handelsforbindelsen som sto for flest seilinger, med 1041 av de 3213 inngående og utgående seilingene som ble fortatt gjennom perioden. Danmark ble deretter etterfulgt av henholdsvis England og Holland, der den engelske handelsforbindelsen sto for 829 seilinger, mens den hollandske handelsforbindelsen sto for 19 færre. Den mest påfallende forskjellen mellom de tre nevnte handelsforbindelsene, var at den engelske besto nesten utelukkende av utgående seilinger. Der både den danske og hollandske handelsforbindelsen fordelte seg tilnærmet likt mellom inngående og utgående seilingene, var hele 679 av 829 seilinger til og fra England utgående. Det vil med andre ord si at importnæringen i Langesund ble dominert av Danmark og Holland, mens eksportnæringen for denne perioden var i større grad avhengig av det engelske markedet.

Diagram 4.5: Seilinger mellom Langesund og Nordsjøen fra 1796 til 1800.¹⁵¹



Utviklingstendensen for Langesunds tre viktigste handelsforbindelser i Nordsjøregionen, sammenfalt med Danmarks, Englands og Hollands generelle utviklingsmønster i

¹⁵¹ Tollregnskapene Langesund, 1796-1800: RA/EA-5490/R12-L0135-49

Kristianiafjorden i denne oppgavens siste periode. For Holland sin del var periodens første år preget av et høyt antall inngående og utgående seilinger. Før store deler av forbindelsen ble overtatt av Emden, og dermed stabiliserte seg på et lavere nivå. Den engelske handelsforbindelsen fulgte også det generelle utviklingsmønsteret, der den mest åpenbare likheten var at kontakten sank betraktelig i årene fra 1797 til 1798. Årsaken var nasjonens økonomiske problemer, mens forbindelsen steg inn mot 1800, da landet fikk bukt med de samme problemene. Foruten en liten dupp i 1799, holdt den danske handelsforbindelsen seg stabilt høyt gjennom hele perioden.

En stikkprøve av den utgående tollprotokollen fra 1796, viser at nasjonaliteten på de utgående skipperne forandret seg noe sammenlignet med 1790. Det var fortsatt skipper fra landene Danmark, Norge og Holland som dominerte, men de norske skipperne var ikke lenger i flertall. Av de 424 utgående seilingene til Nordsjøregionen, ble 398 foretatt av skipper fra de tre nevnte nasjonene. Forskjellen fra tidligere var at de hollandske skipperne sto for den største andelen, med 154 av 424 seilinger. Etterfulgt av henholdsvis de danske og norske, som sto for en tilnærmet lik andel. De danske skipperne foretok 122, mens de norske sto for fem færre.¹⁵²

Hollands lokale betydning

Langesund hadde i motsetning til mange av de andre tollstasjonene i Kristianiafjorden, en relativt stor variasjon i sin kontakt med Nordsjøregionen. Det var opptil flere sjøfartsnasjoner som var sentrale i sjøveis handel til og fra tollstedet, snarere enn en aktør som dominerte alene. Antall seilinger ble tilnærmet likt fordelt mellom Danmark, England og Holland, men det fantes sentrale forskjeller innenfor import og eksport. Ifølge de inngående og utgående tollprotokollene var hovedvekten av den engelske handelsforbindelsen basert på eksport, mens for den danske- og hollandske handelsforbindelsen var det fordelt likt mellom inngående og utgående seilinger. Dermed er det sannsynlig at England sto for det største verdigrunnet for næringene i Langesundområdet, da mer spesifikt trelasthandelen med utlandet. En næring som tross alt var den mest innbringende av samtlige næringer basert i Kristianiafjorden. Noe som gjorde England, med liten margin, til Langesund viktigste handelspartner i denne perioden.

På tross av det, var ikke den hollandske handelsforbindelsen ubetydelig: Samlet var forskjellen mellom Holland og England på bare 19 inngående og utgående seilinger. Den hollandske handelsforbindelsen spilte dermed en sentral rolle i både import- og eksportnæringene basert i

¹⁵² Tollregnskapene Langesund, 1796: RA/EA-5490-L0136

området, i motsetning til England. Dette gjorde republikken til en sentral aktør i lokalmiljøet, både sosialt og økonomisk. Det faktum at de hollandske skipperne var så fremtredende i tollstedets inngående og utgående seilinger, beviser at Langesund var en særdeles sterkt integrert del av det hollandske handelsnettverket.

Fredrikstad og Fredrikshald 1796-1800

For Fredrikstad og Fredrikshald, som avslutter denne analysen av tollstasjonene i Kristianiafjorden, hadde lite forandret seg. Det var i all hovedsak de samme handelsforbindelsene som dominerte sjøveis handel fra de to tollstasjonene, sammenlignet med forrige periode. Samtlige tollprotokoller fra Fredrikstad og Fredrikshald er bevart i sin helhet, men de er ikke like detaljerte som de foregående. Derfor vil også denne delen i stor grad basere seg på de inngående og utgående seilingene.

Handelsforbindelser

Fredrikstad sin kontakt med sjøfartsnasjonene i Nordsjøregionen fordelte seg nesten utelukkende mellom de britiske øyer og det danske riket, noe som i all hovedsak dreide seg om engelske og danske havnebyer. Ifølge de inngående og utgående tollprotokollene ble 969 av 1120 seilinger foretatt mellom Fredrikstad og de to nasjonene, henholdsvis 498 til/fra England og 471 til/fra Danmark. Dermed hersker det liten tvil om hvilke handelsforbindelser som dominerte sjøveis handel fra Fredrikstad i denne perioden. Med 86 prosent av de inngående og utgående seilingene, var det den engelske og danske handelsforbindelsen næringslivet i Fredrikstad baserte seg på.

Tabell 4.8: Inngående og utgående seilinger mellom Fredrikstad/Fredrikshald og Nordsjøen, 1790-1800.¹⁵³

Land	Ing/Utg, Fred	Prosent	Ing/Utg, Fredhal	Prosent
Holland	7	1 %	171	7 %
Danmark	471	42 %	1516	62 %
England	498	44 %	450	18 %
Skot/Ir	32	3 %	3	0 %
Frankrike	52	5 %	112	5 %
Hertugdømmene	60	5 %	185	8 %
Sum	1120	100 %	2437	100 %

¹⁵³ Tollregnskapene Fredrikshald og Fredrikstad, 1790-1800: RA/EA-5490/R01-L0160-73 og RA/EA-5490/R02-L0121-34

Hvis en utelukkende ser på antall seilinger, var Fredrikshald litt over dobbelt så stor som Fredrikstad. I motsetning til sin nabo, baserte Fredrikshald seg i stor grad på en handelsforbindelse. Med 62 prosent av det totale antallet av seilingene, var det ingen handelsforbindelser som var i nærheten av den betydningen Danmark hadde. For sammenligning var den nest største handelspartneren England, som sto for 18 prosent av de inngående og utgående seilingene mellom Fredrikshald og Nordsjøen.

Utviklingsmønsteret for de to tollstasjonenes handelsforbindelser holdt seg relativt stabilt gjennom denne perioden. På lik linje med samtlige tollstasjoner i Kristianiafjorden falt den engelske handelsforbindelsen en god del i årene 1797 og 1798, på bakgrunn av nasjonens økonomiske problemer.

Hollands lokale betydning

Den hollandske maritime økonomien var stort sett fraværende hos de to tollstasjonene, men med et hederlig unntak. Ifølge de inngående tollprotokollene for Fredrikshald, ble det foretatt en god del seilinger fra Holland til Fredrikshald i perioden 1797 til 1800. Samlet ble det foretatt 155 seilinger fra hollandske havnebyer til Fredrikshald i denne perioden, for sammenligning ble det foretatt 212 seilinger fra England til Fredrikshald i samme periode. Dermed var Holland en sentral del av importnæringen i Fredrikshald. På tross av det, var den hollandske økonomien av liten betydning for de to tollstasjonene lokale økonomi, de var heller ingen godt integrert del av det hollandske handelsnettverket i Nordsjøregionen.

Oppsummering

Analysen av tollprotokollene fra den Ytre Kristianiafjorden for perioden 1796-1800, bekrefter først og fremst to ting: For det første viderefører tallmaterialet forståelsen av at den ytre delen av Kristianiafjorden ikke var like godt integrert i det hollandske handelsnettverket, som den indre delen. Dermed lå området nærmere teorien til Sprauten og Vigeland, som omhandler at den engelske handelsforbindelsen dominerte.¹⁵⁴ For det andre bekrefter denne delen Sprautens teori om at de norske kjøpe- og ladestedene opererte med relativt faste handelsknutepunkter i Nordsjøregionen.¹⁵⁵ Foruten enkelte store europeiske hendelser utenfor de norske tollstedenes kontroll, varierte de enkelte tollstedene i Kristianiafjorden forbausende lite i sine

¹⁵⁴ Nils P. Vigeland, *Norge på havet*, 1: 312 & Sprauten: 229.

¹⁵⁵ Berggreen mfl., *Norsk sjøfart*, 1:229.

handelsforbindelser i Nordsjøregionen. Selv om perioden i sin helhet besto av strukturelle endringer, og en nesten konstant krigføring på kontinentet.

Stikkprøvene som omhandlet nasjonaliteten på de utgående skipperne bekrefter forståelsen av at perioden 1790-1800, var en særdeles god periode for den danske og norske skipsfarten. Det var skipperne og skip fra dobbeltmonarkiet som dominerte sjøveis handel fra både den Ytre Kristianiafjorden og Kristianiafjorden generelt.

Tabell 4.9: Samtlige inngående og utgående seilinger fra Ytre Kristianiafjorden til Nordsjøregionen perioden 1796-1800.¹⁵⁶

Land	Inngående	Prosent	Utgående	Prosent	Samlet	Prosent
Holland	616	13 %	848	14 %	1464	14 %
Danmark	2564	54 %	2800	47 %	5364	50 %
England	886	19 %	1495	25 %	2381	22 %
Skot/Ir	109	2 %	80	1 %	189	2 %
Frankrike	152	3 %	126	2 %	278	3 %
Hertugdømmen	202	4 %	423	7 %	625	6 %
Emden	218	5 %	173	3 %	391	4 %
Sum	4747	100 %	5945	100 %	10692	100 %

¹⁵⁶ Tollregnskapene Fredrikshald, Fredrikstad, Moss/Son, Tønsberg, Larvik/Sandefjord og Langesund, 1796-1800: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R10-R11-R12

Kapittel 5, Kristianiafjorden, England og Øresundtollen

Innledning

For å kunne svare på oppgavens problemstilling og sentrale spørsmål, er det nødvendig å sette tallmaterialet fra tollprotokollene i en større sammenheng. Spesielt er dette essensielt for å besvare i hvor stor grad Kristianiafjorden var integrert i det hollandske handelsnettverket, men det er også viktig for å sette lys på hvor sterk den hollandske handelsforbindelsen var gjennom perioden, sammenlignet med datidenes viktigste handelspartner England. For å sette tallmaterialet fra den hollandske handelsforbindelsen i en større kontekst, vil Øresund og Øresundtollen brukes for sammenligning. I form av sin størrelse, betydning for den dansk-norske økonomien og gode forhold til Holland, er makrotall fra Øresundtollen et ideelt sammenligningsgrunnlag for å svare på i hvilken grad Kristianiafjorden var integrert i den hollandske handelsnettverket i Nordsjøregionen. Videre vil kapitlet sette tallmaterialet fra den hollandske og engelske handelsforbindelsen direkte opp mot hverandre. Det vil basere seg på opprinnelige tallmaterialet fra Kristianiafjorden, og vil ikke innebære eksterne makrotall.

Kildegrunlaget vil være en blanding mellom primære- og sekundærkilder, der tallmaterialet fra tollprotokollene settes i sammenheng med tallmateriell fra sekundærlitteratur om Øresundtollen.

Den hollandske- og engelske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden

Årsaken til at den hollandske- og engelske handelsforbindelsen er gjenstand for sammenligning, er at hovedtyngden av det litterære fokuset rundt sjøveis handel til og fra Kristianiafjorden mot slutten 1700-tallet omhandler forholdet til den engelske økonomien. Fokuset er så dominerende at spesielt den hollandske handelsforbindelsens betydning havner helt i skyggen, og dermed har blitt underkommunisert. Nå skal det påpekes at denne oppgavens formål ikke er å bestride den allmenne oppfatning om at den engelske handelsforbindelsen var den mest lukrative for Kristianiafjorden, noe den utvilsomt var. Målet er heller å fremheve at den hollandske handelsforbindelsen var en særdeles sentral aktør i områdets økonomi.

Denne delen vil deles opp i tre deler: først vil den ta for seg den Indre Kristianiafjorden i perioden 1790-1800. Så vil den ytre delen bli gjort rede for, før det avsluttes med en del som tar for seg hele Kristianiafjordens forhold til de to sjøfartsnasjonene.

Indre Kristianiafjorden

Den hollandske handelsforbindelsen var sterk hos bortimot samtlige tollsteder i den Indre Kristianiafjorden, bortsett fra hovedstaden Kristiania. Ser en på den indre delen av Kristianiafjorden som en helhet holdt den hollandske handelsforbindelsen seg stabilt høy i begge periodene, dermed forble den stabil gjennom hele perioden denne oppgaven dekker. Gjennom tiårsperioden denne oppgaven tar for seg ble det foretatt 2241 seilinger fra Holland til området, mens det ble foretatt 2645 seilinger til Holland. Legger en sammen de inngående og utgående seilingene, ble det totalt seilt 5086 seilinger mellom tollstedene i den Indre Kristianiafjorden og Holland i perioden 1790-1800.

Kontakten med England var også sterk hos tollstedene i den Indre Kristianiafjorden. Om ikke den engelske handelsforbindelsen var den dominerende faktoren, var den alltid til stede blant de fleste tollstasjonene. Det var en klar overvekt av seilinger til England, enn det var fra England til området. Av det totale antallet seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og England i perioden 1790-1800 på 4170, var 2414 av de utgående. Sammenlignet med de 1756 inngående seilingene, var det en differanse på 658 seilinger.

Tabell 5.1: Inngående og utgående seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og Holland/England, perioden 1790-1800.¹⁵⁷

Land	Ing, 1790-1795	Utg, 1790-1795	Samlet	Ing, 1796-1800	Utg, 1796-1800	Samlet
Holland	1235	1447	2682	1206	1198	2404
England	795	1504	2299	961	910	1871

Sammenligner en samtlige seilinger mellom Indre Kristianiafjorden og de to landene, er det en differanse på nærmere 1000 seilinger i favør Holland. Det er dermed liten tvil om at det var republikken som var områdets mest fremtredende handelspartner gjennom hele denne perioden. Utelukker en de inngående seilingene og retter søkelyset mot de utgående, var forholdene noe nyansert. Det var de utgående seilingene, med eksportvaren trelast, som var den fremste økonomiske bidragsyteren til områdets lokale økonomier.¹⁵⁸ Sammenligner en utelukkende de utgående seilingene fra området til Holland og England, skiller det betraktelig mindre. Det ble foretatt 5059 utgående seilinger til de to landene fra området mellom 1790 og 1800: 2645 var ment for Holland, mens 2414 hadde England som destinasjon. Dermed var nok

¹⁵⁷ Tollregnskapene Indre Kristianiafjorden, 1790-1800: RA/EA-5490/R06-09

¹⁵⁸ Se verdien av bjelkeeksporten fra Drammen (1790-94).

forskjellen på det økonomiske bidraget de to landene la igjen i området mindre, enn det virker som ved første øyekast.

Om noe marginalt, er det liten tvil om at den hollandske handelsforbindelsen var den mest fremtredende i denne delen av Kristianiafjorden. Bortsett fra i Kristiania, var den hollandske maritime økonomien den viktigste økonomiske faktoren hos samtlige lokale tollsteder og økonomier i region mellom 1790 og 1800. Det gjør at forholdene i den Indre Kristianiafjorden sammenfaller perfekt med Bochoves teori, og var en særdeles godt integrert del av det hollandske handelsnettverket i Nordsjøregionen. Tallmaterialets klare tale gjør det også vanskelig å argumentere for at Vigland- og Sprautens teori om at de fleste «østnorske» skip gikk til England, dekker hele bildet av tingenes tilstand i den Indre Kristianiafjorden gjennom denne tiårsperioden.¹⁵⁹

Ytre Kristianiafjorden

Forholdene til den hollandske handelsforbindelsen i den Ytre Kristianiafjorden, var av en helt annen karakter enn den var i den indre delen. I perioden 1790-95 ble det foretatt 906 inngående og utgående seilinger mellom tollstedene og Holland, mens det ble seilt rundt 500 seilinger mer i den neste perioden. Handelsforbindelsen holdt seg dermed ikke særlig stabil, ei heller var den ikke i nærheten av like viktig som i den Indre Kristianiafjorden. Det totale antallet inngående og utgående seilinger var på 2370, noe som er 2716 færre seilinger enn hva som var tilfellet i den indre delen.

Kontakten mellom tollstedene i den Ytre Kristianiafjorden og England var veldig sterk gjennom hele perioden denne oppgaven tar for seg. Bortsett fra en økning av utgående seilinger i perioden 1796-1800, holdt den engelske handelsforbindelsen seg stabilt høy gjennom begge tidsperiodene. Totalt ble det foretatt 4195 seilinger til og fra England i perioden 1790 til 1800. Brorparten av de var utgående seilinger, som sto for hele 2560.

Tabell 5.2: Samtlige seilinger mellom Ytre Kristianiafjorden og Holland/England, 1790-1800.¹⁶⁰

Land	Ing, 1790-1795	Utg, 1790-1795	Samlet	Ing, 1796-1800	Utg, 1796-1800	Samlet
Holland	223	683	906	616	848	1464
England	749	1065	1814	886	1495	2381

¹⁵⁹ Nils.P Vigeland, *Noge på havet*, 1: 312 & Sprauten: 229.

¹⁶⁰ Tollregnskapene Ytre Kristianiafjorden, 1790-1800: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R10-R11-R12

Setter en tallmaterialet for de to nasjonene opp mot hverandre, er det tydelig at det var den engelske handelsforbindelsen som dominerte i denne delen av Kristianiafjorden. Det totale antallet seilinger til og fra England i perioden 1790 til 1800 var på 4195, mens det ble foretatt 2370 seilinger mellom Holland og tollstedene i den Ytre Kristianiafjorden i tilsvarende periode. Med en differanse på 1825 seilinger i favør England, er det ingen som helst tvil om at den engelske økonomien var områdets desidert viktigste bidragsyter. Den Ytre Kristianiafjorden var ikke på langt nær like godt integrert i det hollandske handelsnettverket som den indre delene. Den hollandske handelsforbindelsen var heller ikke like viktig for de lokale tollstedene og økonomiene.

Det hersker derfor liten tvil om at det var den engelske handelsforbindelsen som dominerte sjøveis handel basert i den Ytre Kristianiafjorden. Forholdene i denne delen sammenfaller dermed i mye større grad med teorien til Vigeland og Sprauten, enn tilfellet var i den indre delen av området. Den Ytre Kristianiafjorden hadde en særlig sterk kontakt med de engelske havnebyene, og var veldig godt integrert i det engelske handelsnettverket i Nordsjøregionen.

Kristianiafjorden

Det skal presiseres at antall inngående og utgående seilinger antageligvis ikke gir et helt riktig bilde av de eksakte forholdene i Kristianiafjorden i perioden 1790 til 1800. For eksempel hadde ikke alle utgående skip samme mengde varer om bord, ei heller var alle av samme størrelse. Dermed er det vanskelig å peke på det eksakte verdigrunlaget antall skip til Holland eller England la igjen i de lokale økonomiene. På en annen side er antall inngående og utgående seilinger det eneste tallmaterialet som er konstant, og dekker hele perioden denne oppgaven tar for seg. Det skal også tillegges at så mange inngående og utgående seilinger ikke hadde funnet sted, hvis det ikke var økonomisk hensiktsmessig å foreta de. Det er også en av grunnen til at akkurat dette kildegrunlaget blir brukt i så stor grad i denne delen av oppgaven.

Kristianiafjorden sett under ett, var det ikke overraskende den engelske handelsforbindelsen som var den mest fremtredende gjennom hele perioden. Hele 8365 seilinger ble foretatt mellom England og Kristianiafjorden fra 1790 til 1800, noe som var 910 flere enn mellom Holland og området. Spesielt var engelske havnebyer overrepresentert blant de utgående seilingene fra området, med 799 flere enn til sine hollandske motparter. Selv om det er vanskelig å sette et eksakt tall på hvilken verdi dette antallet representerte, tilsvarte det uten tvil store verdier for de lokale økonomiene.

Til tross for at den engelske handelsforbindelsen sto for en større andel seilinger, var ikke de 7455 seilingene mellom Kristianiafjorden og Holland ubetydelig. Med bare 910 færre seilinger til og fra området enn England, kan det på sikkert grunnlag sies at den hollandske handelsforbindelsen var sterk i Kristianiafjorden sett under ett.

Tabell 5.3: Samtlige seilinger mellom Kristianiafjorden og Holland/England.¹⁶¹

Land	Ing	Utg	Samlet
Holland	3280	4175	7455
England	3391	4974	8365

Vigeland- og Sprautens satte området fra «Lindesnes til svenskegrensen» og de «Østnorske skipene» nesten utelukkende i sammenheng med den engelske handelsforbindelsen.¹⁶² Tallmaterialet fra tollstedene i Kristianiafjorden gir i grunn belegg for teoriene, samtidig som de da underkommuniserer betydningen den hollandske handelsforbindelsen hadde i området. Med snaue 1000 færre seilinger mellom 1790-1800, var den hollandske maritime økonomien en særdeles viktig del av det økonomiske livet i Kristianiafjorden mot slutten av 1700-tallet. Særlig gjaldt dette for tollstedene i den indre delen av Kristianiafjorden, men Holland var også til stede i den ytre delen. Grovt sett kan en dermed dele Kristianiafjorden opp i to soner: Den Indre delen var en godt integrert del av den hollandske maritime økonomien, og Holland var viktig for nærmest samtlige lokale økonomier innenfor denne avgrensning. Noe som gjør at den Indre Kristianiafjorden havner under teorien til Bochove, som argumenter for at de kystnære områdene i Nordsjøregionen fortsatt var godt integrert i den hollandske økonomien inn mot 1800-tallet.¹⁶³ Mens den Ytre Kristianiafjorden ble i stor grad dominert av den engelske handelsforbindelsen. Derav havner denne delen under Vigeland- og Sprautens teorier, som beskrevet ovenfor.

Øresundtollen og Kristianiafjorden

For å besvare i hvilken grad Kristianiafjorden var integrert i den hollandske maritime økonomien på en tilfredsstillende måte, må tallmaterialet fra områdets tollprotokoller sammenlignes med et annet europeisk handelssenter den hollandske økonomien hadde et godt forhold til. Som sammenligningsgrunnlag er dermed makrotall fra Øresundtollen, som var

¹⁶¹ Tollregnskapene Kristianiafjorden, 1790-1800: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R06-R07-R08-R09-R10-R11-R12

¹⁶² Sprauten: 230. & Nils P. Vigeland, 1: 308.

¹⁶³ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

tollbarrieren som separerte Nordsjøen fra Østersjøen, ideelt. Østersjøområdet representerte Nord-Europas andre store handelsregionen, og hadde historiske gode koblinger til den hollandske økonomien.

Årsaken til at Øresundtollen ble valgt, har flere faktorer. For det første knyttet Øresundtollen Europa med Østersjøområdet, som på mange måter lignet på Nordsjøregionen. For det andre var tollene, på lik linje med tollstedene i Kristianiafjorden, en barriere for uthenting av lignende varer. For det tredje var det i stor grad de samme nasjonene som drev med sjøveis handel i Østersjøområdet, som i Nordsjøen. Avslutningsvis, har Øresundtollen vært gjenstand for et omfattende historisk prosjekt som har resultert i egen hjemmeside kalt *Sound toll*, der store mengder statistikk er samlet i en database.¹⁶⁴ Mer spesifikt for denne oppgaven er statistikken som dekker de hollandske skipenes passasje gjennom Øresundtollen mellom 1634 og 1857, noe som direkte berører perioden denne oppgaven tar for seg og dermed representerer det perfekte sammenligningsgrunnlaget.

Øresundtollen

I tidlig moderne tid spilte Øresundtollen en sentral politisk og økonomiske rolle i Nordvest-Europa. I perioden 1497-1857 ble det krevd toll av rundt 1.8 millioner skip, og et tollbeløp på minst 86.000.000 riksdaler.¹⁶⁵ Med sin strategiske plassering mellom de to lukrative handelsregionene, Nordsjøen og Østersjøen, var Øresundtollen en viktig økonomisk bidragsyter for det danske riket. Tolloppkrevningen fra Øresund sto for opptil ti prosent av den danske stats årlige inntekter.¹⁶⁶

Særlig knyttet Øresundtollen det råvarerike Østersjøområdet til de mer avanserte, men råvarefattige vesteuropeiske landene. Før 1800-tallet ble råvarer som trelast og korn, i stor grad hentet fra perifere nærrområder i Nordsjø- og Østersjøregionen. Nasjoner som for eksempel England og Holland hadde brukt opp sine naturlige ressurser, og måtte dermed igjennom Øresund for å hente ut råvarene. Baltikum hadde å by på. Det gjorde Øresund til hovedfartsåren som knyttet de forskjellige havnebyene ved Østersjøen sammen med den europeiske økonomien.

¹⁶⁴ «STR online - some statistics», åpnet 8. mars 2021, <http://dietrich.soundtoll.nl/public/stats.php?stat=pyp&prov=Dutch>.

¹⁶⁵ Ole Degn, *Tolden i Sundet: toldopkræving, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857* (København: Told- og Skatthehistorisk Selskab, 2010), 9.

¹⁶⁶ Degn, 11.

Østersjøområdet var i store deler av 1700-tallet hollendernes fremste forsyningskilde av trelast og korn. Holland reorganiserte seg mot Østersjøen i møte med konkurransen fra England, og misnøye med kvalitet og kvantum av bjelkeeksporten fra Norge. Handelssentrene i Østersjøen tok heller ikke like stor del av egen handel, som tilfellet var i Nordsjøregionen og Kristianiafjorden.¹⁶⁷ Den engelske navigasjonsakten gjorde at, for eksempel norske sjømenn, tok en større andel av fraktoppdragene utover 1700-tallet selv, noe som presset hollenderne mot andre markeder. På tross av det var fortsatt Holland en stor økonomisk og kommersiell aktør hele 1700-tallet igjennom.

På tampen av 1700-tallet ble det derimot en nedgang i den hollandske Østersjøhandelen. Årsakene var økt engelsk tilstedeværelse i regionen, høyt konfliktnivå og en generell nedgang i hollandsk handelsaktivitet.¹⁶⁸ I tillegg gjorde bestemmelsene i den engelske navigasjonsakten at de lokale handelssentraene tok en større andel av handelen da varer til de lukrative engelske markedene enten ble fraktet på engelsk kjøll, eller av skip fra der varen ble produsert. Den dansk-norske opphevelsen av restriksjonene på bjelkehogsten i 1791, sammenfalt med nedgangen i den hollandske Østersjøhandelen, noe som førte til at Holland tok en større andel av bjelkeeksporten fra Kristianiafjorden.

Øresund, Kristianiafjorden og Holland

Sammenligningsgrunnlaget for tallmaterialet fra tollstedene i Kristianiafjorden er statistikken fra *Soundtoll registres online*. Statistikken fra Øresundtollen har blitt digitalisert gjennom et prosjekt av Universitet i Groningen og det frisiske historiske og litterære senter, i samarbeid med nasjonalarkivet i København. De komplette oppgavene av de gjenværende tollprotokollene er her publisert, sammen med en god del statistikk om den hollandske bevegelsen mellom Øresundet. Statistikken relevant for denne oppgavens komparative del, er den samlede statistikken over de hollandske passasjene gjennom Øresundtollen mellom 1634 og 1857. Oversikten presenterer det årlige antallet passasjer foretatt av hollandske skip til og fra Østersjøen, gjennom Øresundet.¹⁶⁹

Bruken av Øresundtollen som sammenligningsgrunnlag, har noen kildekritiske momenter som må tas opp. Blant annet er tallmaterialet i oversikten knyttet opp mot skipenes nasjonalitet, snarere enn de inngående og utgående seilingene som denne oppgaven er bygget på. Det

¹⁶⁷ Thorson, *Drammen*, 2:442.

¹⁶⁸ Thorson, 2:443.

¹⁶⁹ «STR online - some statistics».

komponeres i stor grad med to punkter: Etter hanseatenes fall tok de lokale handelssentrene i Østersjøen liten del i sin egen handelsvirksomhet, og overlot varetransporten til de store vesteuropeiske sjøfartsnasjonene. Hvis så er tilfellet benyttet de seg av det engelske markedet, og bestemmelsene i den engelske navigasjonsakten. En lovgivning som bare tillot varer å bli fraktet på engelsk kjøll eller skip fra der varen ble produsert, til de engelske havnebyene. Dermed sto den hollandske maritime transporten i stor grad for sin egen varetransport i Østersjøområdet, noe som gjør tallmaterialet relevant som sammenligningsgrunnlag. Det andre punktet er at de har telt antall passasjer av de gjennomgående skipene, dermed kan det samme skipet ha blitt registrert flere ganger. Derfor virker antall passasjer i stor grad på samme måte, som antall seilinger. Selv om det ikke er til å komme utenom at det noen seilinger til eller fra Holland som ble foretatt av andre nasjonaliteter, faller bort.

Øresundtollen koblet de store vesteuropeiske markedene i London og Amsterdam sammen med havnebyene i Baltikum. I tidlig moderne tid var dette en av verdens viktigste handelsruter, som forsynte de vesteuropeiske landene med nødvendige råvarer.¹⁷⁰ Østersjøområdet representerte derfor et mye større marked og geografisk område enn det Kristianiafjorden var. Spesielt var dette tilfellet for hollenderne under deres gyldne århundre, som kalte Østersjøområdet for «moren til all handel».¹⁷¹ Størrelsesforskjellen tatt i betraktning, er fortsatt Øresundtollen det nærmeste en kommer et perfekt sammenligningsgrunnlag. Mest i form av at sundtollen er godt dokumentert i flere former, men også fordi varetransporten- og handelsforbindelsen til Holland i stor grad lignet på forholdene i Kristianiafjorden.

Som nevnt tidligere vil oversiktsmaterialet for de hollandske skipenes passasjer gjennom Øresundtollen, være sammenligningsgrunnlaget for denne delen. Først og fremst vil det være en direkte sammenligning av det siste tiåret av 1700-tallet, som oppgaven baserer seg på. Tallmaterialet fra tollprotokollene i Kristianiafjorden blir satt opp mot de hollandske passasjene gjennom Øresundet, med det formål å se i hvilken grad Kristianiafjorden var integrert i det hollandske handelsnettverket. Tallmaterialet fra Kristianiafjorden må som nevnt settes i en større europeisk sammenheng for å besvare oppgavens problemstilling på en tilfredsstillende måte. Som et ledd i sammenligningen vil oversikten fra perioden 1780 til 1790 være med, det med bakgrunn i at det vil vise nedgangen i den hollandske Østersjøhandelen det siste tiåret av

¹⁷⁰ Erik Gøbel, «The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857», *International Journal of Maritime History* 22, nr. 2 (1. desember 2010): 6, <https://doi.org/10.1177/084387141002200213>.

¹⁷¹ Gøbel, 8.

1700-tallet. Tallmaterialet vil først bli sammenlignet i perioden 1790 til 1795, deretter 1795-1799. Før det avslutningsvis ser på perioden som en helhet.¹⁷²

Øresundtollen og Kristianiafjorden, perioden 1790-1795

Perioden 1790 til 1795 sett under ett bar preg av en sterk hollandske tilstedeværelse i Østersjøregionen, med særlig sterke tall de tre første årene, før antall passasjer faller inn mot midten av tiåret. Årene 1790, 1791 og 1792 sto for 5903, av de totalt 7864 hollandske passasjene gjennom Øresundtollen mellom 1790 og 1795. De tre neste årene sto dermed bare for 1961 passasjer, og med ett absolutt bunnpunkt i 1795, da det bare ble registrert fire hollandske skip i tollprotokollene i Helsingør.¹⁷³

Sammenlignet med antall inngående og utgående seilinger mellom Kristianiafjorden og Holland, representerer denne perioden en relativ stor forskjell. Samlet for Kristianiafjorden ble det foretatt 3588 seilinger mellom samtlige tollsteder og Holland.¹⁷⁴ Hvis en utelukkende ser på tallmaterialet fra Øresundtollen og Kristianiafjorden, og sammenligner uten de åpenbare variablene nevnt ovenfor, var forskjellen på 4276 registrerte skip. Forskjellene var dermed relativt store i perioden sett under ett, men spesielt stor de første tre årene.

Utviklingstendensen til den hollandske handelsforbindelsen i Østersjøen og Kristianiafjorden hadde noen likheter, men der den hollandske Østersjøhandelen opplevde en ekstrem fallende trend det siste året av perioden, var det ikke like ekstremt i Kristianiafjorden. Tar en de tre tollstedene i Indre Kristianiafjorden som hadde sterkest koblinger til den hollandske økonomien som eksempel, var det et betraktelig fall i forbindelsen inn mot 1795. Både Holmestrand og Sand hadde en fallende kurve, der den hollandske handelsforbindelse falt med henholdsvis 36 og 42 seilinger fra toppåret sammenlignet med periodens siste år.¹⁷⁵ I Drammen, byen med de sterkeste forbindelsene til den hollandske økonomien, var det også et sterkt fall i 1795 sammenlignet med toppåret i 1791. I toppåret 1791 ble det foretatt 413 seilinger mellom tollstedet og Holland, mens det falt med 106 seilinger til 307 i 1795.¹⁷⁶ Samtlige tollsteder opplevde en nedgang i den hollandske handelsforbindelsen inn mot midten

¹⁷² Årene 1798 og 1800 er enten ikke gjort rede for i oversikten, eller så ble det ikke foretatt noen hollandske seilinger gjennom Øresundet disse årene.

¹⁷³ «STR online - some statistics».

¹⁷⁴ Tollregnskapene Kristianiafjorden, 1790-1795: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R06-R07-R08-R09-R10-R11-R12

¹⁷⁵ Tollregnskapene Holmestrand, 1790 og 1795: RA/EA-5490/R09-L0083-L0085 og Tollregnskapene Sand, 1790 og 1795: RA/EA-5490/R07-L0050-L0054

¹⁷⁶ Tollregnskapene Drammen, 1791 og 1795: RA/EA-5490/R08-L0162/63-L0178/79

av tiåret, men ikke like drastisk som tilfellet var i Østersjøen. Fra toppåret i 1792 da det ble registrert 2184 hollandske skip gjennom Øresundtollen, ble det bare registrert fire tre år senere.¹⁷⁷

Den åpenbare årsaken var konfliktnivået i Europa, og mer spesifikt den franske annektering av Holland. Sjøveis handel var da særlig sårbar for større konflikter, noe fallet i den hollandske Østersjøhandelen reflekterer. Dermed vitner tallmaterialet fra Kristianiafjorden at området håndterte det økende konfliktnivået i Europa på en bedre måte, enn tilfellet var i Østersjøen. Mye kan nok tillegges den dansk-norske stats nøytralitet, der danske og norske skipperne i større grad kunne ta del i varetransporten under et nøytralt flagg.

Øresundtollen og Kristianiafjorden, perioden 1796-1800

Tallene fra Øresundtollen i 1795, virker som en indikasjon for det videre fallet i den hollandske Østersjøhandelen inn mot 1800. I perioden 1796 til 1800 ble det registrert så lite som ni hollandske skip gjennom Øresundtollen, noe som tilsier en differanse på 2175 skip bare fra toppåret i 1792.¹⁷⁸ Oversikten tar ikke høyde for andre nasjonaliteter med hollandske havnebyer som destinasjon, men perioden representerer uansett et ekstremt fall i handelsaktiviteten. Samtidig som den hollandske Østersjøhandelen falt, økte den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden noe. I perioden 1796 til 1800 ble det nemlig foretatt 3868 seilinger mellom Holland og Kristianiafjorden, noe som tilsvarte en økning på 280 seilaser fra forrige periode.¹⁷⁹

Sammenligner en tallmaterialet fra de to kildene, er fallet i den hollandske handelsaktiviteten i Østersjøområdet påfallende. Det er plausibelt at andre sjøfartsbyer- og nasjoner tok over stumpene, men det er ikke til å komme utenom at tallene betydde en vridning bort fra Østersjøområdet i denne perioden. Det faktum at Holland ble dratt inn i konflikten på et tidligere tidspunkt enn Danmark-Norge, gjorde at store deler av republikkens handelsflåte enten var delvis inaktiv, rekvirert til den franske krigsinnsatsen, eller led under den engelske krigsmarinens nådeløse behandling. Den dansk-norske fordelen som nøytraliteten ga, ble svært tydelig i denne perioden. Dobbeltmonarkiets skip og sjømenn fylte det tomrommet og behovet de krigsherjede landene etterlot seg. Noe som bidro til at Kristianiafjorden kunne opprettholde sin handelsaktivitet med Holland og Nordsjøregionen.

¹⁷⁷ «STR online - some statistics».

¹⁷⁸ «STR online - some statistics».

¹⁷⁹ Tollregnskapene Kristianiafjorden, 1796-1800: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R10-R11-R12

Øresundtollen og Kristianiafjorden, perioden 1790-1800

Perioden 1790 til 1800 som helhet, vitner om to ting: Et stabilt høyt nivå for den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden gjennom hele perioden. En solid nedgang i den hollandske Østersjøhandelen fra og med 1793, etterfulgt av en nærmest total stans i handelsaktivitet i den siste perioden. Tallmaterialet fra de inngående og utgående tollprotokollene i Kristianiafjorden viser at den hollandske handelsforbindelsen sto for 7455 seilinger mellom republikken og Kristianiafjorden i perioden 1790-1800.¹⁸⁰ Til sammenligning ble det registrert 7873 hollandske skip som gikk gjennom Øresundtollen i tilsvarende periode.¹⁸¹ For å sette nedgangen i den hollandske Østersjøhandelen i et større perspektiv, er det naturlig å se på tallmaterialet fra Øresundtollen i tiåret før denne oppgavens periode. Fra 1780 til 1790 ble det registrert hele 13334 hollandske skip gjennom Øresundtollen, noe som tilsvarte 5461 flere gjennomganger enn tilfellet var i perioden 1790-1800.¹⁸²

Utover 1790-tallet er det nærliggende å trekke frem tre årsaker til at den hollandske Østersjøhandelen falt, mens den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden periodevis økte inn mot 1800. Den første årsaken var Hollands tidlige inndragelse i revolusjons- og Napoleonskrigen, en hendelse som fikk alvorlige konsekvenser for den hollandske handelsmarine og handelsaktivitet. Den andre årsaken var Danmark-Norges nøytralitet, som tillot de danske og norske skipperne i større grad å ta del i sjøveis handel i Nordsjøregionen. Den siste årsaken henger sammen med den andre, og kan i noen grad tillegges lovgivinger av liberalistisk karakter på 1790-tallet. Frigivelsen av bjelkehogsten i 1791 bidro til at Kristianiafjorden i større grad kunne forsyne Holland med en av landets favorittvare, og sammenfaller godt med nedgangen i den hollandske Østersjøhandelen. Senere, i 1795, ble kvantumsbegrensingene de Sønnafjelske sagbrukene hadde for eksport også opphevet. Samtidig som disse lettelsene fant sted, gjorde nøytralitetspolitikken at de danske og norske skipperne i stor grad kunne drive handel i Nordsjøregionene uten forstyrrelser. Samlet var dette sentrale faktorer for at Kristianiafjorden opprettholdt sin handelsaktivitet med Holland gjennom hele det siste tiåret av 1700-tallet.

Ser en på det samlede tallmaterialet fra både Kristianiafjorden og Øresundtollen i det siste tiåret av 1700-tallet, var det Kristianiafjorden som klarte å opprettholde handelsforbindelsen gjennom hele tiåret uten de store bruddene. Med årsakene nevnt ovenfor som bakteppe, viste

¹⁸⁰ Tollregnskapene Kristianiafjorden, 1790-1800: RA/EA-5490/R01-R02-R05-R06-R07-R08-R09-R10-R11-R12

¹⁸¹ «STR online - some statistics».

¹⁸² «STR online - some statistics».

havnebyene i Kristianiafjorden med gode handelsforbindelser til Holland seg særdeles kapable til å kapitalisere på krigskonjunkturen nøytralitetspolitikken skapte.

Oppsummering

Der formålet i kapitel tre og fire er å presentere tallmaterialet, utviklingstendensen og tilstedeværelsen for den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden, er hensikten til kapitel fem å sette funnene fra de to foregående kapitlene i en større kontekst. I første omgang ble det allerede eksisterende tallmaterialet for den engelske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden mellom 1790 og 1800 brukt som sammenligningsgrunnlag. Det fordi det er naturlig å se på hvilke forskjeller det var mellom den hollandske handelsforbindelsen, og Kristianiafjordens viktigste handelsforbindelse totalt sett gjennom 1700-tallet. Til slutt er det i tillegg nødvendig å løfte blikket fra en regional sammenheng, til en europeisk en. Tallmaterialet fra Øresundtollen og den hollandske handelsaktiviteten i Østersjøområdet, representerer dermed det siste sammenligningsgrunnlaget. Med det grunnlag å se på i hvilken grad den hollandske tilstedeværelsen i Kristianiafjorden, var sammenlignet med Hollands viktigste handelsregion gjennom 1700-tallet.

Erik Gøbel påpeker i sin artikkel om *Soundtoll online* at en generell måte å stadfeste hvor stor handelsaktivitet det var er å telle antall passerende skip som gikk inn og ut.¹⁸³ I dette tilfellet er antall seilinger blitt brukt, men siden de i Øresundtoll-prosjektet telte antall skip som passerte, kan det samme skipet ha blitt registrert flere ganger. Dermed representerer metoden i stor grad det samme. Sammenligner en tallmaterialet fra den hollandske- og engelske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden, skilte det 910 seilinger. Det er et betydelig antall, datidenes kommunikasjonsmidler tatt i betraktning, men det representerer heller ikke en overveldende forskjell. Tallmaterialet fra de to handelsforbindelsene fra perioden 1790 til 1800, bekrefter i større grad Bochove sin teori, om at Nordsjøregionen var en svært godt integrert del av det hollandske handelsnettverket inn mot 1800-tallet.¹⁸⁴ Enn det støtter Vigeland og Sprautens oppfatning, om at det «Østnorske skipene» og området fra «Lindesnes til svenskegrensen» ble dominert av den engelske handelsforbindelsen.¹⁸⁵ Tidsspennet 1790 til 1800 representerte en periode hvor den hollandske handelsforbindelsen var både solid og sterk i Kristianiafjorden.

¹⁸³ Gøbel, «The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857», 6.

¹⁸⁴ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

¹⁸⁵ Sprauten: 230. og Nils P. Vigeland, 1: 308

Sammenlignet med oversikten over de hollandske skipenes passasje gjennom Øresundtollen mellom 1790 og 1800, kommer det tydelig frem at Kristianiafjorden opprettholdt den hollandske handelsforbindelsen på en særdeles god måte i denne perioden. Der den hollandske Østersjøhandelen falt til nærmest null inn mot 1800-tallet, økte faktisk handelsforbindelsen mellom Kristianiafjorden og Holland i tilsvarende periode. Med tallmaterialet fra Øresundtollen og den hollandske Østersjøhandelen kan det på sikkert grunnlag argumenteres for at Kristianiafjorden var en godt integrert del av den hollandske maritime økonomien. Samtidig som området av ulike årsaker, nevnt i dette kapitlet, var særdeles godt integrert i den spesifikke perioden denne oppgaven dekker.

Kapittel 6, oppsummering og konklusjon

Oppsummering og konklusjon

Teori og forskningsstatus

Legger en oppgavens teoretiske rammeverk til grunn er stort sett de fleste velbegrunnet, men med noen nyanser. Foruten noen få brudd, var Sprautens ståsted rundt at den norske skipsfarten opererte med faste handelsruter og handelsnettverk tilfellet i Kristianiafjorden.¹⁸⁶ Perioden fra 1790 til 1800 inneholdt noen år der de ellers så solide handelsrutene Kristianiafjordens lade- og kjøpesteder hadde i Nordsjøregionen, ble påvirket negativt av revolusjon- og Napoleonskrigenes konfliktnivå. Eksempelvis den hollandske handelsforbindelsen i 1795 og 1798, og den engelske i 1797. Videre argumenter nevnte Sprauten og Dyrvik, med flere, for at den dansk-norske nøytralitetspolitikken hadde positiv effekt på den norske skipsfarten.¹⁸⁷ Det var i aller høyeste grad tilfellet i Kristianiafjorden fra 1790 til 1800, noe antallet de utgående norske og danske skipperne fra de forskjellige tollstedene er et godt bevis på.

Bochoves to teorier om at den økonomiske utviklingen i Nord-Europa ble drevet frem av Holland og at Nordsjøregionen ble et integrert økonomisk nettverk som et resultat av dette, er en sannhet med modifikasjoner.¹⁸⁸ Holland spilte helt klart en sentral rolle i den økonomiske interaksjonen som fant sted i Nordvest-Europa i denne perioden, men teorien underkommunisert uten tvil rollen England og de britiske øyene hadde. Det som derimot er hevet over enhver tvil er at Kristianiafjorden, og da særlig den indre delen, var en sterkt integrert del av dette Hollandske handelsnettverket gjennom hele perioden denne oppgaven dekker.

Blant den rådende forskningslitteraturen rundt den norske sjøfarten den siste delen av 1700-tallet, er fokuset rundt den engelske handelsforbindelsen den dominerende faktoren. Både Sprauten og Vigeland setter de «Østnorske skipene» og området fra «Lindesnes til svenskegrensen», nærmest utelukkende i sammenheng med den engelske handelsforbindelsen.¹⁸⁹ England var den sterkeste handelsforbindelsen i Kristianiafjorden sett under ett i tiårsperioden mellom 1790 og 1800, men den var ikke totalt dominerende. Med

¹⁸⁶ Sprauten, *Norsk sjøfart 1700-1814*: 229

¹⁸⁷ Dyrvik, *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 1:176. og Sprauten: 218

¹⁸⁸ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

¹⁸⁹ Vigland, 1: 308 og Sprauten: 230

rundt 900 færre seilinger enn den engelske, var den hollandske handelsforbindelsen en svært sentral aktør i det økonomiske livet i Kristianiafjorden i denne perioden. Den hollandske økonomien hadde dermed en såpass sterk tilstedeværelse, særlig i den Indre Kristianiafjorden, at argumentasjonen blir for generaliserende. Forskjellen var ikke stor nok til at en kan sette utenlandsfarten fra Kristianiafjorden i perioden 1790 til 1800, utelukkende i sammenheng med England.

Indre Kristianiafjorden

Teoriene, som nevnt ovenfor, deler dermed Kristianiafjorden opp i to ulike deler. Den indre delen var tettere knyttet opp til Holland, enn det den ytre var. Det faktum at det kom langt flere inngående seilinger fra Holland enn fra England, tyder på at det var en sterkere varestrøm mellom handelsrepublikken og den Indre Kristianiafjorden, enn den mer eksportpregede handelen med England. Det var en større balanse mellom import og eksport for den hollandske handelsforbindelsen i den Indre Kristianiafjorden, sammenlignet med den mer eksporttunge handelsforbindelsen med England. Rent økonomiske hadde det nok ikke stor betydning, men det vitner om en sterkere interaksjon og avhengighetsforhold med Holland. Den hollandske handelsforbindelsen hadde tross alt hatt en sterk tilknytning til markedene i Kristianiafjorden helt siden 1500-tallet, noe som forklarer det mer gjensidige avhengighetsforholdet mellom de to.

Samtidig er det ikke til å komme utenom at forholdet mellom handelsrepublikken Holland og de lokale tollstedene i Kristianiafjorden, var tuftet på eksport av trelast. Det var trelasteksporten som var den dominerende faktoren, og som var den største økonomiske bidragsyteren til de lokale økonomiene. Et godt eksempel på den økonomiske betydningen av trelasteksporten til Holland, mer spesifikt bjelkeeksporten, var verdien av bjelkene som ble eksport fra Drammen mellom 1790 og 1794: Det ble i denne perioden eksport bjelker for hele 318.300 riksdaler mellom Drammen og Holland.¹⁹⁰

Sjøveis handel med Holland ble, med et par årvisse unntak, opprettholdt gjennom hele det siste tiåret av 1700-tallet. Forholdene i den indre delen av Kristianiafjorden sammenfaller dermed godt med Bochove sin teori, hvor han argumenter for at de fleste markedene i Nordsjøen var integrert i den hollandske økonomien.¹⁹¹ De 2441 inngående og 2645 utgående seilingene som

¹⁹⁰ Tollregnskapene Drammen, 1790-94: RA/EA-5490/R08-L0158-75

¹⁹¹ Bochove, «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800», 18.

fant sted mellom Holland og tollstedene i Indre Kristianiafjorden, vitner om et gjensidig avhengighetsforhold med lange tradisjoner. Det 300 års lange forholdet til handelsrepublikken var en dyp integrert del av de lokale økonomiene langs den Indre Kristianiafjorden som hverken et høyt konfliktnivå, eller engelsk konkurranse rokerter ved. Opprettholdelsen og den delvise økningen mellom 1796 og 1800, samtidig som den hollandske Østersjøhandelen falt sammen, tegner et bilde av et dypt innebygd handelsnettverk for begge parter.

Ytre Kristianiafjorden

Tollstedene langs den Ytre Kristianiafjorden står bedre til den generelle oppfatningen om at sjøveis handel på 1700-tallet ble dominert av den engelske handelsforbindelsen. Nærmest samtlige tollstedene i denne delen av fjorden hadde tettere kontakt med de engelske markedene, enn de tilsvarende markedene i Holland. Blant utskipningshavnene i Ytre Kristianiafjorden var det, på samme måte som i den indre delen, langt flere utgående seilaser til England, enn inngående. I motsetning til forholdene i den Indre Kristianiafjorden, var dette også tilfellet for handelsforbindelsen med Holland. Det tyder dermed på en noe løsere tilknytning til begge handelsøkonomiene i den Ytre Kristianiafjorden, der store deler av skipsfartsnæringen baserte seg på eksport.

Forholdene i den Ytre Kristianiafjorden var et område der utenlandsfarten i stor grad var forbeholdt seilaser til England og de britiske øyer, noe som derav passer veldig godt med Vigeland og Sprautens forståelse.¹⁹² Samlet ble det registrert 839 inngående og 1531 utgående seilinger mellom tollstedene langs Kristianiafjorden og Holland i perioden 1790 til 1800. Området hadde dermed en betydelig svakere kontakt med Holland, enn tilfellet var i den Indre Kristianiafjorden. Interaksjon og sjøveis handel i tidlig moderne tid var avhengig av en jevn strøm med seilaser mellom handelspartnerne, den store forskjellen i seilinger sammenlignet med den indre delen, tyder derfor på en relativt løs tilknytning til den hollandske økonomien.

Det hollandske og engelske handelsimperiet utvikling i Kristianiafjorden og Europa

Følger en de lange utviklingstendensene i Kristianiafjorden og Nordsjøregionen på 1700-tallet, var det en gang så mektige hollandske handelsimperiet på en nedadgående kurve. De hollandske handelsskipene som hadde dominert sjøveis handel i Kristianiafjorden og Nordsjøregionen, var ikke på langt nær like ofte å se seilende innover Kristianiafjorden mot slutten av 1700-tallet. Handelsrepublikken var fortsatt en stor økonomisk faktor i Europa, men

¹⁹² Vigland, 1: 308 og Sprauten: 230

Holland var ikke lenger den altoppslukende aktøren som dikterte handelspolitikken i nærområdene. Den engelske navigasjonsakten av 1651 hindret de hollandske handelsflåten å ta del i det lukrative engelske markedet, og begrenset republikkens politiske tyngde i regionen. Navigasjonsakten og den sterke engelske krigsmarinen, orientert den politiske makten bort fra Holland til England. Sakte, men sikkert forvitret store deler av dominansen handelsrepublikken hadde hatt i Nordsjøregionen, noe som førte til en reorganisering mot Baltikum.

Den sterke konkurransen fra England var en direkte årsak til at tollstedene langs den Ytre Kristianiafjorden, ble mindre og mindre avhengig av den hollandske handelsforbindelsen utover 1700-tallet. Den engelske navigasjonsakten bidro samtidig til et løft for den lokale skipsfarten, basert i Kristianiafjorden. Det faktum at handelsflåten til den nasjonen varen ble produsert kunne frakte varene til England, under samme betingelser som engelskmennene selv, førte til at danske og norske skipperne kunne ta en større del i den lukrative trelasthandelen i Nordsjøregionen. Særlig under 1700-tallets konflikter fant en stor økning i antall norske og danske skipperne mellom Kristianiafjorden og de store markedene i Nordsjøregionen sted.

Tollstedene i den Indre Kristianiafjorden forble, i motsetning til den ytre, sterkt tilknyttet den hollandske økonomien inn mot slutten av 1700-tallet. Den engelske konkurransen og innflytelsen, fikk ikke på langt nær like kraftig fotfeste i denne delen. Årsaken var nok at Holland fortsatt representerte et sterkt marked med betydelig økonomisk kapital. Det ga grunnlag for at Holland opprettholdt en stor markedsandel blant tollstedene i dette området, på tross av sterk ekstern konkurranse.

Selv om Holland opprettholdt en sterk økonomisk posisjon, ser en klare tegn på et handelsimperium i nedgang. Tidligere var det den hollandske handelsflåten som sto for varetransporten fra Kristianiafjorden og Nordsjøregionen, den siste delen av 1700-tallet ble de flatbunnede hollandske handelskoggene et sjeldent syn i disse farvannene. Av årsaker nevnt ovenfor, samt en reorganisering mot Østersjøen av den hollandske handelsflåten, tok de norske og danske skipperne i større grad over sjøveis handel fra Kristianiafjorden. For eksempel ble det i 1798 foretatt 708 utgående seilinger fra Drammen, 628 av de ble foretatt av danske og norske skipperne.¹⁹³ Det at færre og færre hollandske skipperne tok turen til Kristianiafjorden, og det dramatiske fallet i Østersjøhandelen mot slutten av 1700-tallet, vitner om en utviklingstendens som gikk feil vei.

¹⁹³ Tollregnskapene Drammen, 1798: RA/EA-5490/R08-L0190

Med utviklingstendensen ovenfor i tankene, skulle en tro at den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden og Nordsjøregionen fortsatt sin ferd mot avgrunnen etter Napoleonskrigenes slutt. Det engelske handelsimperiet ble i etterkant av konfliktene selvforsynte på råvarer fra egne kolonier, noe som stengte de andre aktørene i Nordsjøregionen ute fra de engelske markedet. Dermed måtte den norske sjøfarten vende seg mot gamle markeder, som Holland.¹⁹⁴ Utviklingstendensen for det sterke engelske handelsimperiet var derfor på vei bort fra de nære markedene i Europa, samtidig som det hollandske handelsimperiet forvitret. Det åpnet opp muligheter for at de lokale regionene tok en stor andel av egen handel, noe Kristianiafjorden gjorde i perioden denne oppgaven dekker.

Ser en på de lange utviklingslinjene for forholdet mellom Holland og Kristianiafjorden startet det med en total dominans, der hollenderne sto for de fleste ledd, utenom hogsten, selv. Mens det inn mot 1800-tallet og videre, utviklet seg til en tosidig relasjon mellom to mer likeverdige handelspartnere. Hollands dominante rolle i handelen rundt i Nordsjøregionen ble mindre, men handelsrepublikkens økonomiske tyngde gjorde at det var et attraktivt marked mot slutten av 1700. De lange tradisjonene mellom de lokale handelsmennene i Kristianiafjorden og deres motparter i de hollandske havnebyene, førte til at de danske og norske skipperne opprettholdt en stor del av varestrømmen også etter at hollenderne forlot varetransporten selv.

Hypotese og sentrale spørsmål

Den hollandske økonomien og handelsforbindelsen var av stor lokal og regional betydning i Kristianiafjorden mot slutten av 1700-tallet, med sterke koblinger til de fleste tollstedene i den indre delen av Kristianiafjorden, og noen av de trelasteksporterende utskipningshavnene i den ytre delen. Utviklingstendensen til den hollandske handelsforbindelsen, og i grunn de fleste handelsforbindelsene Kristianiafjorden hadde i Nordsjøen, holdt seg stort sett stabile gjennom hele perioden, med noen få unntak. Den dansk-norske nøytraliteten holdt sjøveis handel mellom Kristianiafjorden og Nordsjøregionen i gang, foruten et par år da konflikten på kontinentet fikk for store konsekvenser.

Som et resultat av nøytraliteten ble ikke Kristianiafjorden i like stor grad påvirket av konflikten på kontinentet, som lignende steder i Europa. Nedgangen i den hollandske Østersjøhandelen er et godt eksempel på akkurat det. Da Hollands handelsforbindelser i Østersjøområdet og

¹⁹⁴ Hutchison, «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840», 11.

Baltikum nærmest tørket opp den siste halvdel av 1790-tallet, steg faktisk den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden i tilsvarende periode.

Selv om Hollands maritime økonomi ikke var like dominerende mot slutten av 1700-tallet som den engang hadde vært, var den svært viktig for mange lokale tollsteder og økonomier i Kristianiafjorden det siste tiåret av 1700. Den hollandske økonomien hadde fortsatt en sterk posisjon både lokalt og regionalt innenfor perioden denne oppgaven dekker.

I hvilken grad var dermed Kristianiafjorden integrert i det hollandske handelsnettverket i Nordsjøregionen?

Ser en på tallmaterialet til den hollandske handelsforbindelsen i Kristianiafjorden som en helhet og utelukker de lokale nyansene, vitner det om to parter med utbredt sjøveis kontakt. Legger en derimot til disse lokale nyansene, var det et område som var todelt i sin kontakt med den hollandske økonomien. Den Indre Kristianiafjorden sto for den desidert største andelen av de inngående og utgående seilingene til og fra Holland, mens den Ytre Kristianiafjorden sto for en betraktelig mindre andel. Av de 7455 seilingene som ble registrert i Kristianiafjordens tollprotokoller ble 5086 av de foretatt mellom den Indre Kristianiafjorden og Holland, mens de resterende 2370 seilingene ble registrert i den ytre delen. Det ble dermed foretatt over dobbelt så mange seilinger mellom den indre delen av Kristianiafjorden og Holland, enn tilfellet var mellom den Ytre Kristianiafjorden og handelsrepublikken.

Tallens klare tale danner dermed et bilde av et område som var delt i sitt forhold til den hollandske økonomien. Den Indre Kristianiafjorden hadde utbredt sjøveis kontakt med den hollandske økonomien, mens den Ytre ikke hadde det. Med datidenes kommunikasjonsmidler var 5086 inngående og utgående seilinger over en tiårsperiode, fordelt på fire tollsteder, et betydelig antall. Forholdene i den Indre Kristianiafjorden vitner dermed om godt integrerte handelsrutiner med lange tradisjoner, mellom den Indre Kristianiafjorden og Holland. Det motsatte var tilfellet med den Ytre Kristianiafjorden som var nært tilknyttet den engelske handelsforbindelsen. Det var utbredt kontakt mellom Holland og Kristianiafjorden, men det var for store forskjeller innad i Kristianiafjorden til at hele Kristianiafjorden kan ses på som en godt integrert del av det hollandske handelsnettverket. Det var derfor den Indre Kristianiafjorden, som var den mest integrerte delen av det hollandske handelsnettverket i Nordsjøregionen mellom 1790 til 1800.

Primærkilde.

Riksarkivet:

Generaltollkammeret, tollregnskapene, Kristiania-Langesund, 1790-1800 (RA/EA-5490/R01-R02-R05-R06-R07-R08-R09-R10-R11-R12. Inngående og utgående tollprotokoller.

Litteraturliste.

Bagge, Sverre. *Norge i dansketiden: 1380-1814*. Oslo: Cappelen, 1987.

Becker-Christensen, Henrik. *Protektionisme og reformer: 1660-1814*. Bd. 2. København: Toldhistorisk Selskab, 1988.

Berggreen, Brit, Arne Emil Christensen, Bård Kolltveit, og Thor Heyerdahl. *Norsk sjøfart: 1*. Bd. 1. Oslo: Dreyer, 1989. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013112738030.

Bochove, C. J. van. «The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800». Dissertation. Aksant, 1. februar 2008. <http://localhost/handle/1874/26188>.

Borgen, Per Otto. *Hvor Drammenselven iler: en beretning om da paven var laksedommer og andre hendelser i, på og langs en elv-*. Drammen: Forlfor by- og bygdehistorie, 1997. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011081608150.

Christen. *Christen Prams rapporter fra Norge: Bind 1 : 1804-05*. Bd. 5. Kildeutgivelser fra Riksarkivet. Oslo: Riksarkivet, 2019.

Degn, Ole. *Tolden i Sundet: toldopkræving, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857*. København: Told- og Skattehistorisk Selskab, 2010.

Den Norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage : 2:2. Bd. 2:2. Kristiania: Steenske forlag, 1950. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008041804016.

Dyrvik, Ståle. *Norsk historie 1625-1814: vegar til sjølvstende*. Bd. B. 3. Oslo: Samlaget, 1999.

———. *Norsk økonomisk historie 1500-1970: 1 : 1500-1850*. Bd. 1. Bergen: Universitetsforlaget, 1979. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2007070204027.

Feldbæk, Ole. *Storhandelens tid: 1720-1814*. Bd. 3. København: Gyldendal, 1997.

Glamann, Kristof. *Otto Thott's uforgribelige Tanker om Kommerciens Tilstand: et nationaløkonomisk programskrift fra 1735*. Bd. 1966. Festskrift (Københavns Universitet). København: s Universitets Fond til Tilvejebringelse af Læremidler, 1966.

Gøbel, Erik. «The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857». *International Journal of Maritime History* 22, nr. 2 (1. desember 2010): 305–24. <https://doi.org/10.1177/084387141002200213>.

Hobson, Rolf. *Europeisk politisk historie: 1750-1950*. Oslo: Cappelen Damm akademisk, 2015.

Hutchison, Ragnhild. «Endringer i den norske tømmerproduksjonen og europeiske markeder – ca. 1780–1840». *Historisk tidsskrift*, nr. 02 (2015): 205–28.

———. «Historiske toll- og skipsanløpslister – tollregnskap som kilde». *Heimen* 54, nr. 03 (2017): 275–87. <https://doi.org/10.18261/issn.1894-3195-2017-03-05>.

———. «The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780-1835 and Its Interconnections». *Scandinavian Journal of History* 37, nr. 5 (2012): 578–99. <https://doi.org/10.1080/03468755.2012.730057>.

Imsen, Steinar. *Europa 1300-1550. Norbok*. 2. utg. Oslo: Universitetsforl., 2000. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011031405015.

———. *Norsk historisk leksikon: kultur og samfunn ca. 1500-ca. 1800*. 2. utg. Oslo: Cappelen akademisk forl, 1999.

Johnsen, Oscar Albert og Tønsbergs bybokkomité. *Tønsbergs historie. 2: Tidsrummet 1536-1814. Tønsbergs historie*. Oslo: Oslo : Gyldendal, 1929-1954, 1934. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013091008017.

Kråkerøy. *Kråkerøy: en østnorsk kystbygd. [1. 1814]*. Kråkerøy: Kråkerøy kommune, 1957. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013091808007.

Merry E. Wiesner-Hanks. *Early Modern Europe, 1450-1789*. 2nd ed. Bd. 2. The Cambridge History of Europe. Cambridge: University Press, 2013.

Nils P. Vigeland. *Norge på havet: 1. Bd. 1*. Oslo: Nasjonalforlaget, 1953. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008050500019.

Norsk historie: 2 : 1537-1814. Bd. 2. Oslo: Tano Aschehoug, 2003.

Ringard, Morten og Holmestrand. *Byen under fjellet: Holmestrand 1752 - 10. november - 1952 : festskrift*. *Norbok*. Oslo: Aschehoug, 1952. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012020908229.

Ringdal, Nils Johan, Nils Johan Ringdal, og Moss. *Perioden 1700-1800: barokk og pietisme, Napoleonstiden, Viktoriatiden. Moss bys historie*. Moss: Moss] : Moss kommune, 1984-1994, 1989. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2017072407094.

Sogner, Sølvi. «Margit Løyland, Hollendertida i Norge 1550–1750 (Oslo: Spartacus Forlag AS, 2012). 208 s». *Sjuttonhundratal* 10 (2013): 228-. <https://doi.org/10.7557/4.2653>.

Svalastoga, Kaare. *Byer i emning: Porsgrunn, Brevik og Langesund 1660-1740*. *Norbok*. Oslo: I kommisjon hos Grøndahl & søn, 1943. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2010062806180.

Thorson, Odd. *Drammen: en norsk østlandsbys utviklingshistorie : 2. Bd. 2*. Drammen: kommune, 1962. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2010111706006.

Tveite, Stein. *Engelsk-norsk trelasthandel 1640-1710*. *Norbok*. Bergen: Universitetsforlaget, 1961. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015102308099.

Verneforeningen gamle Drøbak. *Drøbak: 100 år i bilder*. *Norbok*. Drøbak: Verneforeningen gamle Drøbak, 1991. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013100108006.

Weber, Eugen. *A Modern History of Europe: Men, Cultures, and Societies from the Renaissance to the Present*. New York: Norton, 1971.

Aagaard, Aage, Oscar Albert Johnsen, og Larvik. *Larviks historie. 1: Larviks historie indtil 1814. Larviks historie*. Larvik: Larvik : Kommunen, 1923-1963, 1923.
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016011448171.

Internett.

«Priskalkulator». Åpnet 21. oktober 2020. <https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/>.

«STR online - some statistics». Åpnet 8. mars 2021.
<http://dietrich.soundtoll.nl/public/stats.php?stat=pyp&prov=Dutch>.

Vedlegg:

Kapittel 3.

Vedlegg for Indre Kristianiafjorden 1790-1795.

Vedlegg 3.1. Drammens handelsnettverk i Nordsjøregionen.¹⁹⁵

Havnebyer	1790	1792	1794
Amsterdam	126	101	100
Edam	8	6	6
Harlingen	11	11	12
Ostende	1	1	2
Rotterdam	1	2	2
Schagen		1	1
London	17	15	24
Falmouth	9	4	4
Plymouth	6	5	6
Foy		1	2
Portsmouth		1	
Dover			3
Hull		3	1
Dublin	15	19	11
Cork	6	5	11
Lemrick	3	7	
Waterford	2	5	
Kingsell	1	1	
Lith		2	1
Whitehaven		1	
Havre	10	3	1
Bordeaux			2
Hamburg/Altona	1	2	3

Vedlegg 3.2. Inngående og utgående seilinger til/fra Drammen.¹⁹⁶

Land	1790	1791	1792	1793	1794	1795
Holland	321	413	313	393	319	307
Danmark	467	612	418	591	553	471
England	152	189	221	184	206	181

¹⁹⁵ Tollregnskapene Drammen, 1790, 1792 & 1793: RA/EA-5490/R08/L0158-66-74

¹⁹⁶ Tollregnskapene Drammen, 1790-95: RA/EA-5490/R08-L0158-79

Irland/Skottland	29	47	58	40	47	50
Hertugdømmene	49	41	35	35	49	32
Frankrike	18	32	17	10	4	7

Vedlegg 3.3. Oversikt over de utgående skippers nasjonalitet.¹⁹⁷

Land	1790	1792	Sum
Holland	42	50	92
Danmark	201	206	407
De britiske øyer	4	45	49
Habsburgske	16	33	49
Norge	280	272	552
Hertugdømmene	24	23	47

Vedlegg 3.4. Verdien på de eksporterte varene til Nordsjøregionen fra Drammen.¹⁹⁸

Land	1790	1791	1792	1793	1794
Holland - Bjelker	64327,8	66331,28	55107,64	83742,44	48791,4
Britiske øyer - Bjelker	8798,2	14886,52	22068,8	15376	17825,8
Frankrike - Bjelker	26,48	28,48	0	182,48	0
Holland - Bord	633,24	2744,12	588,36	855,56	387,39
Britiske øyer - Bord	37469,22	34043,91	31833,86	26401,72	31717,69
Frankrike - Bord	1970,51	3133,52	1229,62	381,08	0
Holland - Annet	25202	4625,32	474,32	1994,12	2008,4
Britiske øyer - Annet	4336,8	1328,52	627,92	186,24	862,32

Vedlegg 3.5. Verdien på de importerte varer, i riksdaler, fra Holland til Drammen.¹⁹⁹

Land	1790	1791	1792	1793	1794	1795
Holland	23108	19030	14089	13297	13960	8452

¹⁹⁷ Tollregnskapene Drammen, 1790 og 1792: RA/EA-5490/R08-L0159/67

¹⁹⁸ Tollregnskapene Drammen, 1790-94: RA/EA-5490/R08-L0158-75

¹⁹⁹ Tollregnskapene Drammen, 1790-95: RA/EA-5490/R08-L0158-79

Vedlegg 3.6. Utgående seilinger Holmestrand.²⁰⁰

År	Holland	Danmark	England	Skottland/Irland	Frankrike	Hertugdømmene
1790	47	17	11	7	4	3
1791	17	14	4	4	7	3
1795	11	17	6	8	6	6

Vedlegg 3.7. Utgående seilinger Sand.²⁰¹

Land	1790	1791	1792	1794	1795
Holland	66	64	48	30	24
Eng/Ir/Skot	3	4	6	3	4
Frankrike	1	1	3	1	2
Danmark	2	3	1	1	5
Hertugdømmene	4	0	3	6	6
Hamburg/Altona	0	2	4	0	0

Vedlegg 3.8. Utgående seilinger fra Kristiania.²⁰²

Land	1790	1791	1792	1793	1794
Holland	2	3	4	3	4
Eng/Skot/Ir	126	165	182	131	94
Frankrike	15	19	21	24	26
Danmark	178	268	203	163	151
Hertugdømmene	39	42	36	36	32

Vedlegg 3.9. Oversikt over de utgående skippers nasjonalitet.²⁰³

Nasjonaliteter	1790	1792	Totalt
Holland	0	0	0
Danmark	186	212	398
Britiske øyer	43	67	110
Habsburg	3	0	3
hertugdømmene	42	37	79

²⁰⁰ Tollregnskapene Holmestrand: 1790, 1791 & 1795. RA/EA-5490/R09-L0083-85

²⁰¹ Tollregnskapene Sand: 1790-95. RA/EA-5490/R07-L0050/51/52/53/54

²⁰² Tollregnskapene Kristiania: 1790-94 RA/EA-5490/R06-L0180/83/87/91/96

²⁰³ Tollregnskapene Kristiania: 1790 og 1792 RA/EA-5490/R06-L0180/87

Norge	156	184	340
Sum	430	500	930

Vedlegg for Indre Kristianiafjorden 1796 til 1800.

Vedlegg 3.10. Inngående og utgående seilinger til/fra Drammen.²⁰⁴

Land	1797	1798	1799	1800
Holland	367	382	29	599
Danmark	588	579	457	496
England	139	97	108	110
Skot/Ir	114	136	204	252
Frankrike	8	8	0	4
Hertugdømmene	59	47	46	30
Emden	1	3	229	29

Vedlegg 3.11 Oversikt over nasjonaliteten på de utgående skipperne fra Drammen.²⁰⁵

Nasjonalitet	1798
Holland	26
Danmark	282
De britiske øyer	2
Emden	14
Norge	346
Hertugdømmene	38
Sum	708

Vedlegg 3.12. Antall inngående og utgående seilinger fra Drammen.²⁰⁶

Land	1797	1798	1799	1800
Holland	367	382	29	599
Danmark	588	579	457	496
England	139	97	108	110
Skot/Ir	114	136	204	252
Frankrike	8	8	0	4
Hertugdømmene	59	47	46	30
Emden	1	3	229	29

²⁰⁴ Tollregnskapene Drammen, 1796 – 1800: RA/EA-5490/R08-L0186-L0200

²⁰⁵ Tollregnskapene Drammen, 1798: RA/EA-5490/R08-L0190

²⁰⁶ Tollregnskapene Drammen, 1796 – 1800: RA/EA-5490/R08-L0186-L0200

Vedlegg 3.13. Oversikt over de utgående skippers nasjonalitet.²⁰⁷

Nasjonalitet	1798
Holland	26
Danmark	282
De britiske øyer	2
Emden	14
Norge	346
Hertugdømmene	38
Sum	708

Vedlegg 3.14. Utgående og inngående seilinger Holmestrand og Sand.²⁰⁸

Holmestrand	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	77	65	72	9	27
Danmark	43	44	58	46	50
England	14	10	13	17	14
Skot/Ir	14	9	15	16	24
Frankrike	4	4	2	3	1
Hertugdømmet	10	6	6	7	7
Emden	0	0	0	56	45

Sand	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	88	87	140	111	113
Danmark	21	3	15	16	35
England	9	4	5	7	8
Skot/Ir	0	0	0	0	0
Frankrike	0	4	0	0	0
Hertugdømmet	30	28	18	20	20

Vedlegg 3.15. Inngående og utgående seilinger til/fra Slepden.²⁰⁹

Slepden	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	0	0	0	0	0

²⁰⁷ Tollregnskapene Drammen, 1798: RA/EA-5490/R08-L0190

²⁰⁸ Tollregnskapene Holmestrand, 1796-1800: RA/EA-5490/R09-L0087-93. Tollregnskapene Sand, 1796-1800: RA/EA-5490/R07-L0055-59.

²⁰⁹ Tollregnskapene Slepden, 1796-1800: RA/EA-5490/R09-L0206b-27a

Danmark	37	31	36	61	66
England	0	0	0	0	0
Skot/Ir	0	0	0	0	0
Frankrike	0	0	0	0	0
Hertugdømmene	0	0	0	1	0

Vedlegg 3.16. Inngående og utgående seilinger til/fra Kristiania.²¹⁰

Land	1796	1797	1799	1800
Holland	19	7	0	7
Danmark	399	500	422	461
England	232	186	272	369
Skot/Ir	10	15	33	43
Frankrike	9	14	11	23
Hertugdømmene	67	79	56	50

Kapittel 4.

Vedlegg for Ytre Kristianiafjorden 1790-1795.

Vedlegg 4.1. Oversikt over de utgående skipperne fra Moss, Son og Krokstad.²¹¹

Nasjonalitet	1790
Holland	35
Danmark	38
britiske øyer	4
Habsburg/Tyske	7
Hertugdømmene	5
Norske	103

Vedlegg 4.2. Antall utgående seilinger fra Moss, Son og Krokstad.²¹²

Land	1790	1791	1795
Holland	83	68	34
Danmark	28	59	70
England	25	28	45
Skot/Ir	0	0	0
Frankrike	16	24	6

²¹⁰ Tollregnskapene Kristiania, 1796-1800: RA/EA-5490/R06-L0204-27

²¹¹ Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090

²¹² Tollregnskapene Moss, Son & Krokstad: RA/EA-5490/R05-L0090/91/92

Hertugdømmene	4	8	5
---------------	---	---	---

Vedlegg 4.3. Antall utgående seilinger fra Tønsberg, Sandefjord og Larvik.²¹³

Land	1790	1791	1792	1793	1794	1795
Holland	4	0	1	1	2	1
Danmark	153	147	104	114	94	166
England	33	34	8	12	9	30
Skottland/Irland	2	2	0	0	1	0
Frankrike	6	7	1	7	0	1
Hertugdømmene	11	19	5	1	6	13

Vedlegg 4.4. Oversikt over de utgående skippernes nasjonalitet fra Langesund.²¹⁴

Nasjonalitet	1790
Holland	93
Danmark	92
Britiske øyer	13
Habsburg	68
Hertugdømmene	15
Norge	304
Sum	585

Vedlegg 4.5. Antall utgående seilinger fra Langesund.²¹⁵

Land	1790	1791	1795
Holland	200	191	86
Danmark	99	117	105
England	125	130	98
Skottland/Irland	0	0	0
Frankrike	5	5	1
Hertugdømmene	15	20	13

Vedlegg 4.6. Antall inngående og utgående seilinger fra Fredrikstad og Fredrikshald.²¹⁶

Land	1790	1791	1792	1793	1794	1795
Holland	42	27	27	1	0	59

²¹³ Tollregnskapene Tønsberg: RA/EA-5490/R10-L0052-57. Tollregnskapene Larvik & Sandefjord: RA/EA-5490/R11-L0091/92/95

²¹⁴ Tollregnskapene Langesund, 1790: RA/EA-5490/R12-L0127

²¹⁵ Tollregnskapene Langesund, 1790, 1791 og 1795: RA/EA-5490/R12-L0127/29/39

²¹⁶ Tollregnskapene Fredrikstad, 1790-1795: RA/EA-5490-R02/L0103-34. Tollregnskapene Fredrikshald, 1790-1795: RA/EA-5490-R01/L0146-59

Danmark	336	318	340	88	51	413
England	205	209	281	120	61	218
Skottland/Irland	4	4	2	2	0	6
Frankrike	82	100	88	22	4	24
Hertugdømmene	24	26	17	20	4	72

Vedlegg for den Ytre Kristianiafjorden 1796-1800

Vedlegg 4.7. Oversikt over nasjonaliteten på de utgående skipperne fra Moss, Son og Krokstad.²¹⁷

Nasjonaliteter	1796	1798
Holland	19	27
Danmark	38	35
Hertugdømmene	10	9
Norge	70	88
Emden	6	19
Sum	143	178

Vedlegg 4.8. Inngående og utgående seilinger til og fra Moss, Son og Krokstad.²¹⁸

Land	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	98	107	164	13	67
Danmark	210	199	144	116	160
England	40	47	49	58	52
Skottland/Irland	10	4	16	18	25
Frankrike	8	20	13	6	10
Hertugdømmene	24	14	14	14	15
Emden	1	0	7	68	51

Vedlegg 4.9. Inngående og utgående seilinger Tønsberg, Sandefjord og Larvik.²¹⁹

Inngående	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	13	9	7	3	7
Danmark	202	189	183	128	156

²¹⁷ Tollregnskapene Moss, Son og Krokstad, 1796 og 1798: RA/EA-5490-R05/L0093-L0095

²¹⁸ Tollregnskapene Moss, Son og Krokstad, 1796-1800: RA/EA-5490-R05/L0093-97

²¹⁹ Tollregnskapene Tønsberg og Sandefjord/Larvik, 1796-1800: RA/EA-5490/R10-L0058-62 og RA/EA-5490/R11-L0096-L0105

England	57	33	31	39	40
Skot/Ir	3	0	5	3	11
Frankrike	3	2	0	0	1
Hertugdømmene	20	18	13	10	5
Utgående	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	2	3	0	3	0
Danmark	170	165	127	66	121
England	29	28	24	45	32
Skot/Ir	0	3	0	2	3
Frankrike	2	0	2	2	1
Hertugdømmene	21	9	11	8	8

Vedlegg 4.10. Oversikt over utgående skippere fra Langesund.²²⁰

Nasjonaliteter	1796
Holland	154
Danmark	122
England	0
Skot/Ir	5
Frankrike	0
Norge	117
Sum	398

Vedlegg 4.11. Inngående og utgående seilinger til/fra Langesund.²²¹

Land	1796	1797	1798	1799	1800

²²⁰ Tollregnskapene Langesund, 1796: RA/EA-5490-L0136

²²¹ Tollregnskapene Langesund, 1796-1800: RA/EA-5490/R12-L0135-49

Holland	232	261	103	112	102
Danmark	244	221	242	155	179
England	274	111	103	134	207
Skottland/Irland	13	9	12	6	13
Frankrike	3	30	6	4	1
Hertugdømmene	31	32	44	40	25
Emden	0	0	80	102	82

Vedlegg 4.12. Inngående og utgående seilinger til/fra Fredrikstad og Fredrikshald.²²²

Fredrikstad	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	2	2	0	1	2
Danmark	95	103	104	82	87
England	107	78	68	111	107
Skot/Ir	9	3	4	6	11
Frankrike	7	27	6	5	7
Hertugdømmene	13	12	13	14	8

Fredrikshald	1796	1797	1798	1799	1800
Holland	4	50	53	35	29
Danmark	269	361	303	311	272
England	99	75	87	94	95
Skot/Ir	0	0	1	1	1
Frankrike	17	31	13	18	33
Hertugdømmene	44	52	28	43	24

²²² Tollregnskapene Fredrikshald og Fredrikstad, 1790-1800: RA/EA-5490/R01-L0160-73 og RA/EA-5490/R02-L0121-34

