



Göteborgs stads skeppslista – en kompletterande källa

Per Forsberg

Den 13 mars 1781 publicerades i tidningen *Göteborgs Allehanda* en skeppslista med följande titel: *Förteckning på alla Skepp och Fartyg som tillhöra Staden Göteborg inrättad den 31 Januarii 1781*. I anslutning till denna lista gavs följande motivering till publiceringen:

Om dylika Förteckningar, hörande så wäl til Stockholm som andra Rikets Stapel-Städer i Swerige, Finland och Swenska Pommern trycktes och allmänt kungjordes, så skulle mycket uplysa det mörker, hwaruti Rikets handel och sjöfart swäfwär, och wid många tilfällen bidra till lossande af de band som dels af okunnighet, dels af olämpelige Författningar trycka och twinga Swenska rörelserne till skada för hela Riket och Dess handlande Undersätare. Beklageligt är, at våra allmänna papper så sällan producera något snille-foster i handels-wägen.

Per Forsberg (f. 1953) är sedan många år tillbaka yrkesverksam på Landsarkivet i Göteborg. Intressen är främst 1700- och 1800-talets sjöfart och speciellt Ostindiska kompaniets betydelse för Göteborg. Inom området har han publicerat följande skrifter: *Ostindiefararen Göteborg 1738–45. Resorna för Ostindiska kompaniet, besättningarna, haveriet* (tillsammans med Lars Melchior och Ulf Andersson), 2014, *Ostindiska kompaniet. Några studier*, 2015, *Större skeppsägare i Göteborg 1782–1820*, 2016 samt *Större skeppsägare i Göteborg 1821–1870*, 2018.

Skeppslistan kom snart att byta titel till *Göteborgs stads skepps-lista* och kom efter de första årgångarna i *Göteborgs Allehanda* att utges som separat tryck. Denna lista framlevde sedan till 1879, för att därefter byta namn till *Göteborgs skeppslista*, som i sin tur gavs ut fram till 1980-talet. Göteborg kan alltså ståta med cirka 200 år av skeppslistor. Dock förefaller idag vissa årgångar att saknas på landets bibliotek och arkiv. Sett till perioden 1781–1870 har sammantaget 16 listor inte kunnat återfinnas.¹ De största samlingarna av skeppslistor finns på Landsarkivet i Göteborg och Sjöfartsmuseet i samma stad. På båda dessa institutioner finns samlingar av originaltryck, kopior av originaltryck och avskrifter omfattande samtliga årgångar som kommit till användning i denna artikel.

I de tryckta skeppslistorna finns uppgifter om skeppets typ, namn och lästetal samt skepparens och korrespondentredarens namn. En direkt uttolkning av det senare begreppet är den redare som svarade för korrespondensen kring skeppet. Annorlunda uttryckt avser detta den administrativt ansvarige redaren, som i flertalet fall också bör ha varit huvudägaren.

Det är något oklart hur de tryckta skeppslistorna sammanställdes. Sannolikt utnyttjades i detta sammanhang den kunskap som fanns hos tjänstemän på tullen och sjömanshuset, där det senare inrättades 1753. Det bör också ha funnits ett intresse från stadens redare att tillse att de egna skeppen redovisades på ett korrekt sätt i de allmänt tillgängliga listorna.

Jag har i två mindre skrifter sammanställt uppgifterna från skeppslistorna om de större redarna i Göteborg och deras skeppsinnehav.² Skrifterna omfattar perioden 1782–1820 respektive 1821–1870. Denna artikel är en sammanslagning och bearbetning av vissa av uppgifterna för de två perioderna. Att den första tidsperioden har startpunkten 1782 sammanhänger med att skeppslistan 1781 inte omfattar uppgifter om korrespondentredare.

Det främsta syftet med denna artikel är att jämföra de tryckta skeppslistorna med andra källor som bygger på upprättade handlingar hos dåtida sjöfartsmyndigheter. Frågan är om en sådan icke officiell källa kan fungera som ett komplement och i vissa avseenden mer lättillgängligt alternativ. I förhållande till annat material ger de tryckta listorna en konkret och omedelbar bild av skeppsinnehavet ett visst år. En jämförelse med de tryckta listorna innebär samtidigt att de hittillsvarande uppgifterna om handelsflottans storlek provas mot en alternativ källa.

Göteborgs Stads Skepps-Lista, år 1831.

Skep.	Fartygets Namn.	Skepparens Namn.	Läster.	Correspondent Redarens Namn.
Skepp	<i>Abbas</i>	Anders Pettersen	104	Åker, von F. U.
Brigg	<i>Doctor Dahl</i>	B. Sellneren	59 7/8	Dis.
Coß	<i>Oscar</i>	C. Svanén	71 7/8	Dis.
Skonert	<i>Carolina</i>	L. P. Sellneren	38 7/8	Dis.
Oslan	<i>Ulrica</i>	P. Blök	19 7/8	Dis.
Skepp	<i>Anna</i>	A. R. Kallman	151 7/8	Arvidson, Svan.
Brigg	<i>Barnadotts</i>	C. M. Sandberg	89 7/8	Dis.
Dis	<i>Providentia</i>	Aug. Noron	117 7/8	Betzan, J. G.
Oslan	<i>Marya</i>	H. N. Hagberg	39 7/8	Dis.
Dis	<i>Carl den XI</i>	Ad. Wall	55 7/8	Bilqvist, G.
Skepp	<i>Hogget</i>	L. Johanson	21 7/8	Dis.
Skonert	<i>Anna Charlotta</i>	E. Christanson	117 7/8	Hjertberg, N. Smith.
Skepp	<i>Gustafva</i>	Thala Hanson	25 7/8	Dis.
Brigg	<i>Catharina</i>	Vasat.	64 1/8	Brodie, Wm.
Skepp	<i>Arifala</i>	D. Lundberg	184 7/8	Carogin, D. & Co.
Dis	<i>Aurora</i>	Lars Dinnberg	177	Dis.
Dis	<i>Eugénien</i>	B. Andersson	117 7/8	Dis.
Dis	<i>Carl Johan</i>	A. H. Grill	59 7/8	Dis.
Brigg	<i>Amphibrite</i>	J. A. Wendell	90 7/8	Dis.
Skepp	<i>Carita</i>	J. Löfgren	111 7/8	Dickson, Jens & Co.
Brigg	<i>Oscar</i>	A. Oullesonson	110 7/8	Dis.
Dis	<i>Venus</i>	B. Hjelm	59 7/8	Dis.
Dis	<i>Elleneth</i>	C. W. Beosten	81 7/8	Dis.
Dis	<i>Penelope</i>	Z. Kallénus	116 7/8	Ekman & Co.
Dis	<i>Rosa</i>	C. H. Blom	108 7/8	Dis.
Skepp	<i>Romulo</i>	C. O. Lindberg	115 7/8	Geyer, J. E.
Skepp	<i>Watersil</i>	B. Åkerberg	100 7/8	Gibson, Wm.
Brigg	<i>Anders</i>	B. Ryberg	87 7/8	Dis.
Oslan	<i>Napoleon</i>	C. G. Gilljam	75 7/8	Gilljam, C. G.
Vr. Skepp	<i>Hogget</i>	J. Lallqvist	110 7/8	Hjertberg, S.

Första sidan av Göteborgs stads skeppslista 1831. Landsarkivet i Göteborg: Ekman & Co., vol. FI:14.

När det gäller denna storlek på Göteborgs handelsflotta har Ivan Linds uppgifter i verket *Göteborgs handel och sjöfart 1637–1920 : historisk-statistisk översikt*, utgivet 1923, varit den främsta källan och omfattar noteringar för tiden 1758–1920 (samt några spridda anteckningar för tidigare år).³ Ivan Linds uppgifter är för perioden 1758–1784 hämtade från fribrevsdiarierna i Kommerskollegiums arkiv.⁴ På 1600-talet inleddes en utveckling där statsmakten ivrigt premierade den inhemska sjöfarten, till en början främst ur ett sjömilitärt perspektiv. Ett utslag av denna politik var införandet av begreppen hel- och halvfrihet, som genom 1645 års tulltaxa fastslogs för en lång följd av år.⁵ Denna ordning innebar att svenska fartyg som kunde bära ett visst antal kanoner och i övrigt uppfyllde bestämda villkor för krigsduglighet kunde beviljas helfrihet, som innebar nedsättning av tullavgifterna med en tredjedel. Halvfrihet kunde å sin sida beviljas fartyg med mindre goda krigsegenskaper och medgav en nedsättning med en sjättedel av tullen. Utländska fartyg var ofria och skulle betala hel tull. Bestämmelserna om vilka fartyg som kunde beviljas hel- respektive halvfrihet kom över tiden att i viss mån variera.

I Kommerskollegiums arkiv finns fribrevsdiarier bevarade från 1758 och framåt, vilka alltså utnyttjats av Ivan Lind i hans sammanställning över fartyg i Göteborgs handelsflotta. I fribrevsdiarierna anges uppgifter om skeppets namn, lästetal, byggnadsplats, utfärdat magistratscertifikat, skeppare, redare och deras hemvist, tidigare fribrevets datum samt nya dito. Fram till 1841 skulle fribreven helst förnyas varje år, medan det därefter kunde dröja åtskilliga år mellan förnyelserna.⁶ Fribrevsdiarierna innehåller fram till och med 1826 uppgifter om samtliga ägare till skeppen, dock inte dessa ägares ägarandel. Senare anges i diarierna i likhet med de tryckta skeppslistorna endast korrespondentredaren. Uppgifter om övriga ägare får då sökas i de handlingar som ligger till grund för beviljandet av fribrevet och som också finns bevarade i Kommerskollegiums arkiv.

För tiden 1784–1830 har Ivan Lind hämtat sina uppgifter ur *Årsberättelser för handelsflottan*, också i Kommerskollegiums arkiv.⁷ Dessa årsberättelser bygger på uppgifter från respektive sjömanshus (eller från magistraten i de städer där sjömanshus saknades).⁸ Där anges när och vart fartyget senast avseglade, skepparens namn, fartygets namn och typ, antal kanoner och lästetal samt antal besättningsmän. Uppgifterna anges gälla den 31 december

aktuellt år. För året 1784 anger Ivan Lind uppgifter både från fribrevsdiarierna och från årsberättelserna. Detta år ligger siffran från årsberättelserna betydligt högre än motsvarande från fribrevsdiarierna, nämligen 144 skepp att jämföra med 112, en skillnad på 29 %.

För den här aktuella senare perioden 1831–1870 har Ivan Lind hämtat sina uppgifter ur den officiella statistiken, som under denna tid gick under namnet *Bidrag till Sveriges officiella statistik* (BISOS).

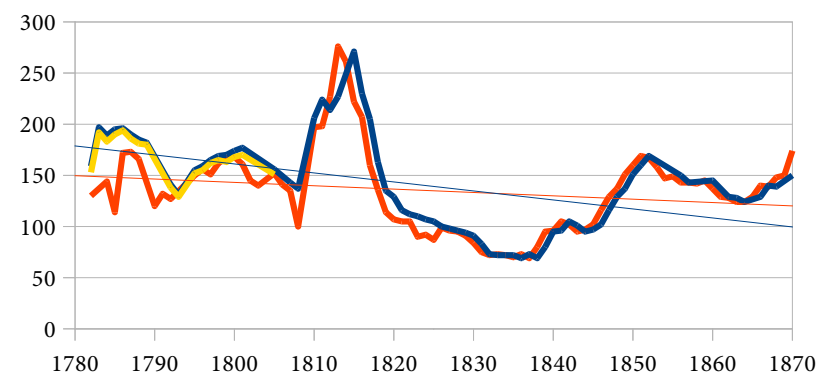
En jämförelse med Ivan Linds material

I diagrammet nedan framgår utvecklingen av antalet skepp hemmahörande i Göteborg 1782–1870 enligt de tryckta skeppslistorna (blå linje) och motsvarande siffror för Ivan Linds material (röd linje).

Det bör sägas att de ostindiska skeppen har medräknats i siffrorna för de tryckta skeppslistorna, trots att de inte finns upptagna där. Det kan tyckas att så borde ha skett med tanke på att kompaniet hade sitt säte och sin hemmahamn i Göteborg. Ägarintressena i kompaniet var också åtminstone till en början starkt knutna till Göteborg. Senare kommer aktieägandet att delas med framför allt den så kallade skeppsbroadeln i Stockholm. I slutet av den tredje oktroyen 1786 har Martin Åberg i sin licentiatuppsats funnit att 40 % av ägandet i kompaniet kan knytas till göteborgare, medan motsvarande siffra för stockholmarna är 36,5 %.⁹ För den fjärde och femte oktroyen 1786–1813 saknas uppgifter om aktieägandets geografiska fördelning. Med den reservationen att kompaniet endast till en del kan betraktas som ägt av göteborgare, har de ostindiska skeppen tagits med i de aktuella sammanställningarna. För ett visst år har de skepp som var ute på resa för kompaniet samt de skepp som avseglade vintertid nästa år räknats till kompaniets flotta.¹⁰

Ett stickprov visar dock att de ostindiska skeppen inte heller finns med i årsberättelserna för handelsflottan, som alltså Ivan Lind utnyttjade som källa.¹¹ I diagrammen nedan har en linje lagts in som redovisar enbart siffrorna för de tryckta listorna (gul linje), det vill säga utan de ostindiska skeppen. Dessa siffror täcker perioden fram till 1806, då kompaniets sista resa till Kina fullbordades.

Diagram 1: Antal skepp hemmahörande i Göteborg 1782-1870



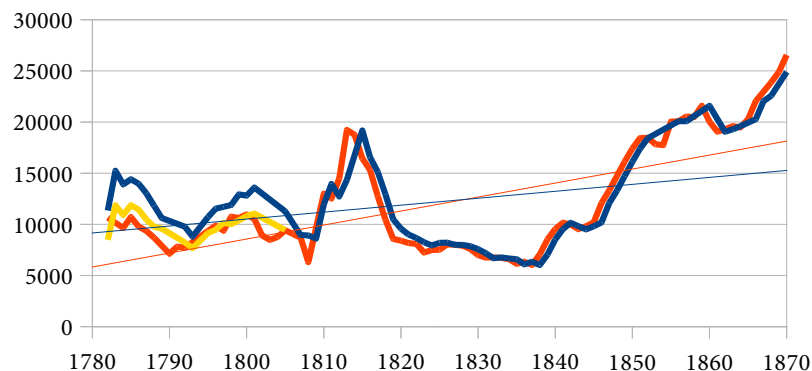
Det framgår av diagram 1 att siffrorna från de två källorna i mycket överensstämmer med varandra. Särskilt uttalat är detta under den senare delen av perioden, medan de tryckta skeppslistorna inledningsvis redovisar genomgående högre siffror. Sett till enskilda år uppgår skillnaden som mest till plus 41,5 % år 1785, räknat med utgångspunkt i siffran för de tryckta listorna (och även inkluderande de ostindiska skeppen). Åt andra hållet återfinns år 1813 den största negativa skillnaden med minus 21,6 %. I genomsnitt uppgår skillnaden till plus 5,2 % till förmån för de tryckta listorna. Trendlinjerna för hela perioden är här negativt lutade och tendensen är alltså att antalet fartyg något minskar över tiden. Som framgår av diagrammet är variationen kring trendlinjerna betydande.

Skillnaden mellan siffrorna med eller utan de ostindiska skeppen (blå respektive gul linje) är inte särskilt stor, vilket avspeglar att kompaniets skepp inte var så många (som mest sju stycken).

Antalet skepp upptagna i skeppslistorna kan förstas påverkas av kriterierna för storleken på de minsta fartyg som inkluderades. Det finns här en tendens att denna storlek något ökar över tiden, vilket dock kan ha varit en naturlig följd av att den minsta storleken på skeppen som brukades ökade.

I diagram 2 framgår utvecklingen av antalet läster för de två källorna. Även här är överensstämmelsen god särskilt under den andra hälften av

Diagram 2: Antal läster för Göteborgsskeppen 1782-1870



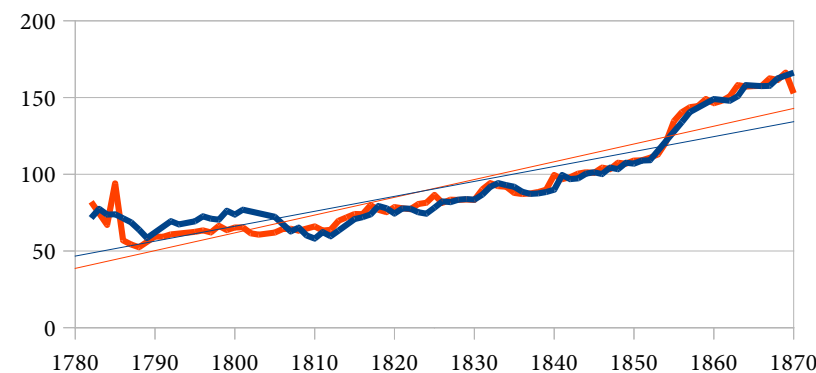
perioden, medan siffrorna för de tryckta skeppslistorna inledningsvis ligger på en högre nivå. För enskilda år är skillnaden som mest plus 30,7 % år 1784, även här räknat med utgångspunkt i siffran för de tryckta listorna (och inräknat de ostindiska skeppen). På minussidan är den högsta siffran 33,8 % år 1813. Här har trendlinjerna förbytts till att vara positivt lutade. Tendensen är alltså att antalet läster något ökar över tiden.

Skillnaden inledningsvis mellan den blå och den gula linjen utvisar att de ostindiska skeppen har en tydlig inverkan på resultatet beträffande antal läster. Det får här genomslag att kompaniets skepp visserligen inte var så många, men desto större. Förhållandet att de ostindiska skeppen inte finns upptagna varken i de tryckta listorna eller i årsberättelserna för handelsflottan, kan sägas ge en något ofullständig bild av Göteborgs handelsflotta. Detta belyser också den särställning som kompaniet hade i många avseenden.

Att antalet skepp minskar samtidigt som totala antalet läster ökar innebär rent matematiskt att det genomsnittliga lästetalet måste ha ökat, vilket närmare kan belysas för de två källorna av diagram 3.

Överensstämmelsen är även i detta fall god mellan de två källorna, särskilt sett till den senare delen av perioden. Det har av de tidigare diagrammen framgått att antalet läster under slutet av perioden ökar betydligt mer än antalet skepp. Detta ges också sin förklaring i diagrammet nedan, som

Diagram 3: Genomsnitt läster per skepp 1782-1870



utvisar att den genomsnittliga storleken på fartygen ökade särskilt markant under dessa år.

En förklaring till skillnaderna mellan Ivan Linds material när det gäller fribrevsdiarierna och de tryckta skeppslistorna kan vara att enbart skepp som beviljats nedsättning av tullavgifterna finns med i dessa diarium. Fribevis beviljades också den aktuella tiden endast svenskbyggda fartyg.¹² Fartyg som gick helt i inrikes sjöfart och därigenom inte var aktuella för tullavgifter, hade inte heller någon anledning att ansöka om fribevis. Beträffande årsberättelserna för handelsflottan, som omfattar en längre gemensam period för de två källorna, anges att alla under sjömanshuset lydande fartyg skulle tas med i förteckningen.¹³ Det är dock oklart om detta omfattade även den inrikes sjöfarten. I den grundläggande regleringen av sjömanshusen som tillkom 1748 omtalas endast sjömän som gick på utrikes orter. Från år 1826 sker i årsberättelserna en fördelning på fartyg som gick i inrikes respektive utrikes sjöfart. Åtminstone från denna tidpunkt kan man alltså räkna med att även den inrikes sjöfarten finns med i årsberättelserna.¹⁴

Att uppgifterna ur de olika källorna avviker från varandra, kan också ha sin förklaring i att tidpunkten på året som materialet avsåg kan ha varierat, detsamma gäller storleken på de minsta skepp som inkluderades liksom snabbheten att införa nyanskaffningar, försäljningar och haverier.



Två perspektiv på Göteborgsskeppet Minerva, byggt 1807. Akvarell av Guiseppi Fedi. Bild från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Sjöfartskonjunkturen

För att se närmare på de två första diagrammen så kan de mer konjunkturmässiga svängningarna ges lite olika förklaringar. Den första puckeln på 1780-talet, som inte helt ryms inom diagrammen, kan ses mot bakgrund av det Amerikanska frihetskriget 1775–1783.¹⁵ Detta krig utvecklades till ett globalt sjökrig mellan flera europeiska stormakter. Sverige kom att vara neutralt mellan de två huvudmotståndarna Storbritannien och Frankrike, vilket skapade förutsättningar för transithandel över Göteborg. I och med freden försvann denna handel och en nedgång i antalet skepp och läster kommer till synes i diagrammen. Det bör sägas att en viss fördröjning kan antas finnas när det gäller anpassningen av handelsflottans storlek till en förändrad konjunktur.

Efter en återhämtning fram till sekelskiftet 1800 kommer en ny tydlig tillbakagång, som är naturlig att knyta till sillens försvinnande från Bohus-

kusten och den ostindiska handelns upphörande. Den stora sillperioden i Bohuslän hade tagit sin början 1747 och ledde till en omfattande uppbyggnad av silsalterier och trankokerier längst kusten och en stor export av sill och tran liksom import av salt. I början av 1800-talet sviktade dock silltillgången och 1808 hade utförseln av sill och tran minskat till mycket små mängder för att något år senare ha försvunnit helt.¹⁶

Ostindiska kompaniet hade under de sista årtiondena av 1700-talet mött problem med lönsamheten. I bakgrunden fanns att tullen på te i England 1784 drastiskt hade sänkts, vilket ryckte undan grunden för den omfattande smugeltrafiken dit. Ytterligare en belastning var att det holländska ostindiska kompaniet i början av 1790-talet fick ensamrätt på importen av te till landet. En ökad konkurrens från amerikanska ostindiefarare hörde också till bilden. Det svenska kompaniet kunde under hela den fjärde oktroyen 1786–1806 inte lämna någon utdelning till sina intressenter. Under den femte och sista oktroyen kom inga skepp att sändas till Ostindien och kompaniet upplöstes formellt 1813.

Den kraftiga uppgången som kan ses i diagrammen kring 1810 är ett uttryck för vad som i Göteborgs historia brukar kallas ”Den briljanta tiden”. Bakgrunden var även denna gång konflikter i omvärlden. Napoleon hade som en del av krigsföringen mot Storbritannien försökt att blockera dess handel med det europeiska fastlandet, vilket fick till följd att Göteborg kom att fungera som transithamn för den brittiska handeln (något som fortgick även sedan Sverige formellt anslutit till blockaden). En sällan skådad högkonjunktur skapades på så sätt för stadens sjöfart, även om utvecklingen av antalet läster under dessa år ter sig mindre extrem än förändringen i antalet skepp.

När kontinentalblockaden upplöstes och fredsekonomin inträdde följde en nedgång som i mycket motsvarade den tidigare uppgången. Det är dock tveksamt hur långt fram i tiden som efterdyningarna av denna kris kan spåras. Även andra faktorer spelade av allt att döma sin roll för utvecklingen, inte minst den finanskris som tog sig uttryck i att Malmö diskont efter diverse oegentligheter hamnade på obestånd 1817.¹⁷ Även Göteborgs liksom Göta kanals diskont drogs med i fallet.



Ångaren Viktoria, byggd 1863. Ägd av Ångfartygs AB Göteborg-London. Akvarell av E. A. Hernberg. Bild från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Den långvariga nedgången efter Napoleonkrigens slut fick landshövdingen Axel von Rosen att i den första femårsberättelsen för åren 1817–1821 uttrycka sig på följande föga uppmuntrande sätt om staden Göteborg:

Lika så florerande denna stad förut varit både i handel och andra näringar, så wanmäktig och inskränkt har den under senare åren blifwit i alla yrken.¹⁸

I den följande femårsberättelsen för perioden 1822–1826 är von Rosen något mer optimistisk om stadens utveckling och för nu också ett resonemang om förändringen efter kontinentalsystemets fall, som kan belysas av följande rader:

Speculationsandan, väckt under Continental-Systemet, ytterligare livad genom behovets kraft, synes äfven år från år taga en mångsidigare riktning, och de Handlande städe lemna oförsummat att begagna nya tillfällen till Handels relationer och industrie-grenar lämpade efter tidens skick.¹⁹

Allt hade dock inte ännu vänt till det bättre och exempelvis betecknar von Rosen sjöfarten som varande "ej liflig". Han resonerar också om att många fartyg som under kontinentalblockaden hade betecknats som svenska egentligen varit utländskt ägda. Det är värt att lägga märke till att von Rosen tycker sig se att näringsidkarna i Göteborg i spåret av krisen har börjat tänka nytt och ge sig in på nya marknader.

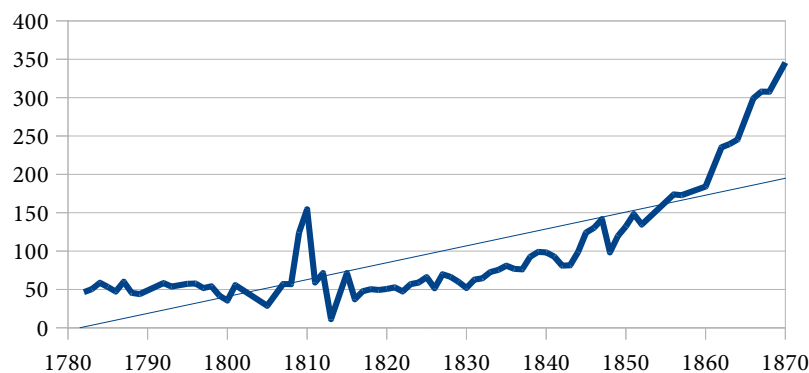
En oro som kommer till uttryck i flera femårsberättelser under den aktuella nedgångsperioden är att konkurrensen från norska skepp ska vara alltför hård. Norge hade också som en följd av unionen med Sverige fått ett undantag från det svenska produktplakatet, som stipulerade att varor som kom till Sverige endast fick fraktas med svenska fartyg eller fartyg från varornas ursprungsland.²⁰

Vändpunkten kommer enligt de två första diagrammen definitivt 1839. Därefter följer när det gäller lästetalet en i det närmaste obruten uppgång fram till slutet av perioden. En mindre svacka finns dock på 1840-talet och mer uttalat i början av 1860-talet. Från bottenåret 1838 och fram till 1870 ökar antalet läster med cirka 313 %. Den genomsnittliga ökningen från föregående år (eller mättillfälle i de fall uppgifter inte finns för alla år) var denna period 6,3 %, onekligen en betydande och långvarig tillväxt. Denna utveckling kan ses mot bakgrund av en ökande världshandel och på många håll tilltagande industrialisering. Det har uppskattats att världshandeln under åren 1850–1890 ökade med fyra och en halv gång.²¹

Ivan Lind redovisade på sin tid också siffror över det utgående tonnage i Göteborgs utrikes sjöfart under hela perioden 1638–1920. Diagram 4 bygger på dessa siffror för de aktuella åren 1782–1870.²²

De kraftiga svängningarna kring 1810 speglar införandet och avskaffandet av kontinentalblockaden. Det kan anmärkas att Ivan Lind satte de mycket höga siffrorna för 1809 och 1810 inom parentes, dock utan någon närmare förklaring till detta. Den mycket låga siffran för 1813 kan möjligen ifrågasättas.

Diagram 4: Utgångna fartyg i Göteborgs utrikeshandel 1782-1870 (1 000-tal nettoton)



Av diagrammet framgår att tillväxten accelererar under den senare delen av tidsperioden, vilket stämmer väl överens med de tidigare redovisade siffrorna för totala antalet läster för Göteborgsskeppen. Det finns dock en betydande skillnad. Sett till perioden 1821–1870 ökar nämligen siffran för det utgående tonnaget med hela 557 %, medan motsvarande siffra för antalet läster är 177 %.

En möjlig förklaring till denna skillnad kan vara att andelen utländska fartyg i handeln på Göteborg ökade. Detta stämmer dock inte med de siffror som Ivan Lind redovisar. Tvärtom tillväxte den svenska andelen av tonnaget för de utrikes utgående fartygen från 26,2 % 1825 till 47,4 % 1875.²³ En annan möjlighet är att svenska skepp men från andra orter än Göteborg svarade för en ökande andel av utförseln. Detta förefaller emellertid inte heller vara fallet. Från 1830 till 1870 ökade enligt den officiella statistiken antalet läster (här räknat i nyläster) för hela handelsflottan i landet, omfattande både stapelstäderna och andra orter, med cirka 160 %.²⁴ Visserligen en betydande ökning men ändå betydligt mindre än den tidigare angivna siffran på 557 % för ökningen av det utgående tonnaget från Göteborg.

Kvarstår egentligen förklaringen att Göteborgsskeppen kom att användas mer intensivt, det vill säga att skeppen utnyttjades för fler resor under en säsong än tidigare. Ivan Lind redovisar att antalet utgående svenska far-

tyg från Göteborg 1824 var 157 medan motsvarande siffra 1871 var 706.²⁵ Alla dessa fartyg var säkerligen inte hemmahörande i Göteborg, men som ett rent räkneexempel kan man anta att så var fallet. Resultatet blir då att varje fartyg 1824 gjorde 1,47 resor per år, medan motsvarande siffra 1871 var 4,06 resor.²⁶ Detta skulle tala för att kapacitetsutnyttjandet under de aktuella åren hade ökat väsentligt.

Om man multiplicerar siffran för antalet läster för Göteborgsskeppen 1821 med 1,47 och sedan jämför denna siffra med antalet läster 1870 multiplicerat med 4,06, får man fram en ökning med 664 %. Häri skulle alltså en förklaring kunna finnas till den stora skillnaden mellan tillväxten i det utgående tonnaget och antalet läster. Samtidigt ger storleken på denna ökning ett utrymme för att svenska skepp tog marknadsandelar från utländska.

Slutsatser

Den goda överensstämmelsen mellan uppgifterna ur de tryckta skeppslistorna och Ivan Linds material, kan tolkas som att de två källorna bekräftar varandra. Det finns dock vissa intressanta skillnader från den tidigare delen av perioden, där de tryckta listorna redovisar ett större antal skepp och läster. Detta gäller särskilt om de ostindiska skeppen medräknas.

Fribrevsdiarierna och handlingarna till dessa har fördelen att ge uppgifter om alla ägare till skeppen, medan alltså de tryckta skeppslistorna endast innehåller uppgift om korrespondentredaren. Förutom ensamägande var partrederier en vanlig ägandeform den aktuella tiden. Fribrevsdiarierna har dock den nackdelen att fribrev inte utfärdades varje år för alla fartyg. Det finns en risk att handelsflottans storlek undervärderas om inte uppgifter finns om alla de sista åren som skeppet var i bruk. Om man söker uppgifter om hela handelsflottan och inte enbart den i utrikes sjöfart, har fribrevsdiarierna också den nackdelen att det inte fanns anledning för skepp som gick enbart i inrikes sjöfart att ansöka om fribrev. Det kan nämnas att fribrevsdiarierna och handlingarna till dessa numera i stor utsträckning finns tillgängliga digitalt via den Nationella arkivdatabasen och Riksarkivets hemsida.

Det senare gäller dock inte ännu *Årsberättelserna för handelsflottan*, den andra huvudkällan till Ivan Linds material. Dessa årsberättelser har förde-

len att liksom de tryckta skeppslistorna redovisa samtliga aktuella skepp varje år. Uppgifter om skeppsägarna saknas dock i årsberättelserna, vilket gör dessa mindre användbara i förhållande till vissa frågeställningar.

De tryckta skeppslistorna kan inte minst användas för att få en bild av utvecklingen av enskilda redares skeppsägande, med reservationen att endast korrespondentredaren redovisas. Denne bör dock som tidigare sagts i flertalet fall ha varit huvudägaren. Jag kan när det gäller uppgifterna om enskilda redare i de tryckta listorna, hänvisa till mina omnämnda två mindre skrifter i detta ämne. Här finns ett omfattande tabellmaterial med uppgifter för varje år för stadens större skeppsägare. Vissa av de största redarna behandlas också mer ingående.

Summary

This article is based on data from the printed list of ships of Gothenburg, which began to be published in 1781. The ships list contains information about the ship's type, name and tonnage, as well as the name of the skipper and the principal ship owner. A comparison is made of these data with earlier sources based on official documents

Diagram 2 exposes the development of the total ships tonnage in the years 1782–1870. The data from the printed ship lists is represented here by the blue line and the former main source by the red line. The consistency between the two sources is good, but initially the printed ship lists report higher numbers. The yellow line exposes the numbers until 1806, eliminating the East India ships that are not actually included in the printed ship lists (nor in the previous main source).

The trend in this diagram is slightly increasing, but the variation is quite significant around the trend line. The first hump on the left of the chart can be linked to the American War of Independence. Sweden was neutral in this war, which developed into a global maritime war. This created opportunities for transit trade over Gothenburg. When peace occurred followed a decline in this trade, which is reflected in the diagram.

After a recovery until the turn of the century, a new significant downturn followed. It's natural to tie this decline to the end of the East India trade and the disappearance of the herring from the Swedish coast. The

Swedish East India Company, which had its home port in Gothenburg, had encountered difficulties in generating profits in the late 1700s. The company's last trip to China came to be 1804–1806. Herring had in large quantities gathered at the Swedish west coast from 1747. This resulted in a large export of salted herring and fish oil, as well as import of salt. In the early 1800s, however, the herring disappeared from the coast.

The sharp rise around 1810 usually in Gothenburg's history is called "The Brilliant Time". Also this time there were controversies around the world in the background. Napoleon had as part of his warfare against Britain attempted to block its trade with the European continent. This led to an extensive transit trade over Gothenburg, which experienced a rare upturn. With the peace followed the corresponding decline. The downturn continued, probably also due to other factors, until the end of the 1830s. Then followed a long period of almost exclusively growth until 1870.

A closer study of the development during the latter part of the period shows that utilization of the ships is an important factor to take into account. The number of trips each ship made during a season increased more than 2,5 times these years. As a result, an even greater increase of trade could occur compared to the increase in tonnage.

One conclusion in the article is that the different sources in many respects confirm each other, although some interesting differences also exist. For the earlier part of the period, the printed ships list report a larger number of ships compared to the official sources. This is especially true if the East India ships are included in the material (see Diagram 1). The printed ships list has both advantages and disadvantages compared with the other current sources. One disadvantage is that only the main owner (or the administratively responsible owner) is reported in the printed lists. One advantage is on the other side that these provide a practical overview of ship ownership of the merchant fleet for a certain year. The ships lists can also be used to follow the development of individual person's ownership over time, with the above reservation that only the main owner is noted in the lists.

Tryckta källor

Bergfalk, Pehr Erik, *Bidrag till de under de sista hundra åren inträffade handelskrisers historia*. Uppsala 1859. (Finns tillgänglig på internet via Projekt Runeberg som *Nordisk universitets-tidskrift*, 1859, häfte 4).

Bidrag till Sveriges officiella statistik, F, Utrikes handel och sjöfart, Commerce Collegii underdåniga berättelse för år 1870. Stockholm 1871. (Finns tillgänglig som pdf-fil via Statistiska centralbyråns hemsida).

Börjeson, D.Hj.T., *Stockholms segelsjöfart*. Stockholm 1932.

Fahlborg, Birger, *Ett blad ur den svenska handelsflottans historia 1660–1675*. Göteborg 1933.

Forsberg, Per, *Större skeppsägare i Göteborg 1782–1820*. Stockholm 2016.

Forsberg, Per, *Större skeppsägare i Göteborg 1821–1870*. Stockholm 2018.

Fritz, Martin, *Göteborgs historia : näringsliv och samhällsutveckling, D. 2, Från handelsstad till industristad 1820–1920*. Stockholm 1996.

“Förteckning på alla Skepp och Fartyg som tillhöra Staden Göteborg inrättad den 31 Januarii 1781”, *Göteborgs Allehanda*, 13 mars 1781, N:o 21.

“Förteckning på alla Skepp och Fartyg som tillhöra Staden Göteborg inrättad den 15 Januarii 1782”, *Göteborgs Allehanda, Bihang*, 18 januari 1782, N:o 6. (Supplement finns i *Göteborgs Allehanda*, 25 januari 1782, N:o 8).

Göteborgs Stads Skepps-Lista. Göteborg 1783–1879. (Årg. 1784 ingående i *Göteborgs Allehanda*, 29 december 1784, N:o 104).

Heckscher, Eli F., “Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa”, i *Sjöhistoriska samfundets skrifter*, nr 1, 1940.

Högberg, Staffan, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*. Stockholm 1969.

Högberg, Staffan, “Utrikeshandel och sjöfart”, i *Den svenska historien, D. 11, Finland förloras. Karl Johan och freden*. Stockholm 1980.

Kilborn, Jan, *Fartyg i Europas periferi under den industriella revolutionen. Den svenska handelsflottan 1795–1845*. Göteborg 2010.

Kjellberg, Sven T, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731–1813*. Malmö 1974.

Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län till Kongl. Maj:t afgifne Fem års berättelse år 1822. Stockholm 1823. (Finns tillgänglig som pdf-fil via Statistiska centralbyråns hemsida).

Kongl. Maj:ts befallningshafvandes öfver Göteborgs och Bohus län till Kongl. Maj:t år 1828 afgifne Fem-års-berättelse. Stockholm 1829. (Finns tillgänglig som pdf-fil via Statistiska centralbyråns hemsida).

Lind, Ivan, *Göteborgs handel och sjöfart 1637–1920. Historisk-statistisk översikt*. Göteborg 1923.

Ostindiska Compagniet. Affärer och föremål. Göteborg 2000.

Ramm, Axel, *Sveriges handel och industri i ord och bild*. Göteborg. Göteborg 1903. (Finns tillgänglig på internet via Projekt Runeberg).

Åberg, Martin, *Svensk handelskapitalism – ett dynamiskt element i frihetstidens samhälle? En fallstudie av delägarna i Ostindiska kompaniets 3:e oktroj 1766–86*. Göteborg 1988.

Noter

¹ Följande årgångar av skeppslistan har inte kunnat återfinnas för den aktuella perioden: 1790, 1791, 1794, 1802, 1803, 1804, 1806, 1814, 1853, 1854, 1855, 1858, 1859, 1861, 1865 och 1869.

² Forsberg 2016 samt 2018.

³ Lind 1923, Tabell 78, s. 244 f.

⁴ Riksarkivet i Stockholm: Kommerskollegium, Huvudarkivet, CIIC, Fribrevsdiarier 1758-1831 (digitala bilder finns) samt FIIb, Fribrevshandlingar 1768–1831 (digitala bilder finns ännu till 1795). Fribrevsdiarierna och fribrevshandlingarna fortsätter sedan i Sjöpassexpeditionen, också under Kommerskollegium.

⁵ Heckscher 1940, s. 13. Se även Fahlborg 1933, s. 9 f., Högberg 1969, s. 30 ff. samt Börjeson 1932, s.125 ff.

⁶ Kilborn 2010, s. 6 f.

⁷ Riksarkivet i Stockholm: Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser, Handelsflottan, Ser. 1. Arkivförteckningen finns i detta fall endast på papper och ingår alltså inte ännu i den Nationella arkivdatabasen. Det finns inte heller ännu några digitala bilder av detta material. Serien innehåller vissa uppgifter redan från 1764, men Ivan Lind valde alltså att använda denna källa först från 1784. Serien går sedan fram till och med 1890.

⁸ Kilborn 2010, s. 34.

⁹ Åberg 1988, Tabell 5, s. 40.

¹⁰ Uppgifterna om vilka skepp som var aktuella för kompaniet ett visst år har hämtats från: *Ostindiska Compagniet ...* 2000, Bilaga 1, s. 256 ff., medan uppgifterna om dessa skepps lästetal har hämtats från: Kjellberg 1974, s. 177 ff.

¹¹ Se Riksarkivet i Stockholm, Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser, Handelsflottan, Ser. 1, 1784, nr 199 (med uppgifter om Göteborg).

¹² Lind 1923, s. 45 f.

¹³ Se Riksarkivet i Stockholm, Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser, Handelsflottan, Ser. 1, 1784, nr 199 (med uppgifter om Göteborg).

¹⁴ För året 1826 anges för Göteborgs räkning endast tre fartyg i inrikes sjöfart, vilket förefaller lågt räknat.

¹⁵ Se Ramm 1903, s. 150. Se även Högberg 1980, s. 44 f. samt Lind 1923, s. 21.

¹⁶ Lind 1923, Tabell 2, s. 58.

¹⁷ Se Bergfalk 1859, s. 100 ff.

¹⁸ *Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ...* 1823, s. 24.

¹⁹ *Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ...* 1829, s. 75.

²⁰ Kilborn 2010, s. 29.

²¹ Fritz 1996, s. 106.

²² Lind 1923, Tabell 73, s. 234 f. I diagrammet har för jämförbarhetens skull siffrorna utelämnats för de år som tryckta skeppslistor saknas.

²³ Ibid, Tabell 75, s. 238 f. Bearbetning av där angivna siffror.

²⁴ *Bidrag till Sveriges officiella statistik ...* 1871, Tabell 14.

²⁵ Lind 1923, Tabell 74, s. [236 f.].

²⁶ Antalet Göteborgsskepp 1824 var 107 enligt den tryckta skeppslistan för detta år, medan motsvarande siffra för 1871 var 174.