

Norske nisjer og nye markeder

*Norsk skipsfart i Asia i transformasjonsperioden
1894-99*

Jakob Haavik Tønnessen



Mastergradsavhandling i historie
Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap

UNIVERSITETET I BERGEN

18.05.2016

Abstract

This master thesis examines Norwegian shipping in Asia 1894-99. Predominantly a sailing nation, Norway had one of the World's largest merchant fleets during last decades of the 19th century. Norway's relatively slow adaptation of steam technology has been a prominent topic in the literature on Norwegian maritime history. Yet it was Norwegian steamers that opened up new niches and new markets as Norwegian shipping experienced a commercial breakthrough in East Asian Markets during the The First Sino-Japanese War (1894-1895). In this thesis I discuss how Norwegian shipping interest not only maintained, but advanced their positions in these markets after the hostilities had come to an end. With the First Sino-Japanese War, China became the single most important Asian market to Norwegian ship-owners – with important niches such as the rice trade from Indo-China and the coal trade from Japan. The thesis suggests, however, that steam alone does not tell the entire story. By looking at other ports and market segments, it becomes clear that sailing vessels still had a role to play – especially in developing niches such as the teak trade from South-East Asia to Europe. In fact, primary sources shows how the two technologies – sail and steam – co-existed in Asian ports, before Norwegian sailing vessels disappeared from Asian shores at the turn of the 20th century.

The analysis in this thesis is based on a purpose-built database that has been compiled by transcribing what appears to be a source material that either has been over-looked or ignored by existing literature. This source material originates from the Swedish-Norwegian consular service. Whilst most scholars have used the aggregated statistics offered by the consular service and Statistics Norway, the dispatches from the consulates also included the “raw-material” behind the aggregated figures. It is this raw-material, the so-called “seilingslister, i.e. shipping lists” that has been transcribed and systematised into a database. This dataset opens up for cross-referencing with other data, but most importantly – the level of details means that this source provides hitherto unknown information on agents and markets that furthers our understanding of Norwegian shipping in Asian markets.

Working with this source material has been a labour-intensive task, resulting in a database comprising 4,679 individual journeys made by Norwegian steamships and sailing vessels arriving or departing one of 19 Asian ports. Except an estimated 256 arrivals in missing or

damaged lists, these 4,679 journeys make up every commercially motivated Norwegian port call registered by those consulates during the period.

Figur 1: Kart over viktige havner for norsk skipsfart i Asia



Tabell 1: Nye og gamle navn i Asia

MODERNE NAVN	NAVN BRUKT I SEILINGSLISTENE
SITTWE	Akyab
XIAMEN	Amoy
PATHEIN	Bassein
JAKARTA	Batavia
KOLKATA	Calcutta
GUANGZHOU	Canton
YANTAI	Chefoo
ZHENJIANG	Chinkiang
FUZHOU	Foochow
HANKOU	Hankow
MAWLAMYINE	Moulmein
YINGKOU	Newchwang
YANGON	Rangoon
HO CHI MINH-BYEN	Saigon
SHANTOU	Swatow
TIANJIN	Tientsin

Forord

Først og fremst tusen takk til min veileder, Camilla Brautaset, som tålmodig har veiledet meg gjennom en lang periode. Uten hennes støtte og utallige tilbakemeldinger ville dette vært umulig for meg å gjennomføre.

En stor takk rettes også til alle som har deltatt på masterseminaret «På tvers av grenser». Deltakerne har bidratt med gode kommenter uavhengig av kvaliteten på utkastene.

Takk også til Riksarkivet i Oslo, Riksarkivet i Stockholm, Aust-Agder Kulturhistorisk senter, Bibliotek for humaniora ved Universitetet i Bergen og Bergen Sjøfartsmuseum, som alle har innfridd mer enn det som kan være forventet av dem, og har etterkommet alle mine forespørsler.

Takk til Eli Rugaard for kaffe og selskap på lesesalen og Nina for et sted å nye den.

Og takk til min forlovede Julie, for å lese korrektur, men også for å ha motivert meg og støttet meg gjennom hele prosjektet.

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon	1
1.1	Tematikk.....	1
1.2	Tidligere sjøfartshistorisk forskning om overgangen fra seil til damp og norsk asiafart	5
1.2.1	Den norske overgangen fra seil til damp.....	5
1.2.2	Spesialstudier av norsk skipsfart i Asia.....	7
1.3	Problemstillinger, avgrensinger og tilnærminger	10
1.4	Kilder	14
1.4.1	Den offisielle norske statistikken og det svensk-norske konsulatvesenet.....	14
1.4.2	Seilingslister.	18
1.4.3	En spesialkonstruert database.....	19
1.4.4	Andre kilder til norsk skipsfart i Asia.	21
1.5	Oppgavens struktur.....	24
2	Nye farvann – Norsk skipsfart i Asia 1869 – 1909	27
2.1	Innledning.....	27
2.2	Åpningen av de internasjonale markedene og Suezkanalen.....	28
2.3	Norsk skipsfart i forandring 1869-1909	30
2.3.1	Kapteinens rolle.....	34
2.4	Skipsfart i Asia	38
2.4.1	Internasjonal skipsfart i Asia.....	38
2.4.2	Norsk skipsfart i Asia – et overblikk.....	39
2.5	Konklusjon.....	44
3	Fra havn til havn – Norsk skipsfart i utvalgte havner i Asia 1894-99.....	47
3.1	Innledning.....	47
3.2	Å vurdere validitet	49
3.3	De regionale forskjellene.....	54
3.3.1	Øst-vest-skiellet i norsk asiatisk dampskipsfart.....	54
3.3.2	Seilskipskysten	55
3.4	Norsk nisjemarked.....	56
3.4.1	Bangkok	56
3.4.2	Rangoon, Moulmein og Bassein	58

3.5	Batavia – De lengste fraktene.....	60
3.6	Konklusjon.....	61
4	Den kinesiske kystfarten og den sino-japanske krigen.....	63
4.1	Innledning.....	63
4.2	Kina – Knutepunkt i et øst-asiatiske nettverk.....	64
4.3	Den første sino-japanske krig 1894-95.....	68
4.4	Norsk dampskipsfart i krigsperioden.....	70
4.5	Krigens effekter på norsk dampskipsfart i Asia	75
4.6	Fraktrater	77
4.7	Eierskapsrisiko i den kinesiske kystfarten.....	80
4.8	Konklusjon.....	81
5	Konklusjon.....	83
5.1	Innledning.....	83
5.2	Den norske overgangen fra seil til damp i Asia.....	83
5.3	Den sino-japanske krigens innvirkning på norsk skipsfart i Asia	84
5.4	Seilingslistene som kilde. Hva kan de fortelle, hva er begrensningene?.....	85
5.5	Videre forskning	87
	Kilder og litteratur	89
	Vedlegg	99

Figurer

Figur 1: Kart over viktige havner for norsk skipsfart i Asia	V
Figur 2: Norsk tonnasje for utvalgte år 1860-1909, alle tall i tusen nettotonn	3
Figur 3: Andel damp- og motortonnasje i Bergens, Christianias og sørlandsbyenes flåter i 1885 og 1916	14
Figur 4: Distanse fra Lindesnes til havner øst for Afrika, antall nautiske mil	28
Figur 5: Internasjonal skipsfart i Bombay 1868-1873	29
Figur 6: Tenolds Risks & Reward modell.....	34
Figur 7: Norske skipsanløp i asiatiske havner 1871-1909	40
Figur 8: Antall norske seilskipsanløp i asiatiske regioner 1869-90	41
Figur 9: Antall norske dampskipsanløp til asiatiske regioner.	42
Figur 10: Antall norske seilskipsanløp til asiatiske regioner.	43
Figur 11: Antall seilskipsanløp og individuelle seilskip i utvalgte asiatiske havner fordelt på hjemhavn 1894-99.....	56
Figur 12: Last fordelt på dampskip og seilskip avgående fra Bangkok 1894-98.....	57
Figur 13: Last på norske seilskip og dampskip fra Rangoon 1894-99.....	59
Figur 14: Neste destinasjon for norske skip avgående fra Batavia, Surabaya og Padang 1896-99.....	61
Figur 15: Antall registrerte norske dampskipsanløp i asiatiske havner 1891-1900	63
Figur 16: Antall norske anløp til Hongkong, Shanghai og alle havnene i Kina med norsk konsulat, inkludert Hongkong og Shanghai.	65
Figur 17: Antall anløp til kinesiske havner med svensk-norsk konsul 1894-99 fordelt på forrige havn	66
Figur 18: Antall norske anløp fordelt på individuelle kinesiske havner i krigsperioden 01.08.1894-17.04.1895.....	71
Figur 19: Antall norske dampskipsanløp til Kina fordelt på forrige avreisehavn.....	73
Figur 20: Antall norske dampskipsanløp til Kinesiske havner 1894 og 1896 fordelt på hjemhavn.	76

Tabeller

Tabell 1: Nye og gamle navn i Asia.....	VI
Tabell 2: Oversikt over havnene som inngår i databasen.....	20
Tabell 3 Konsulatvesenets og det kinesiske tollvesenets rapportering av norske skipsanløp til Kina 1896.53	
Tabell 4: Antall dampskipsanløp og individuelle skip fordelt på hjemhavn i utvalgte asiatiske havner 1894-1899.....	54
Tabell 5: Seilskipsanløp og dampskipsanløp i kinesiske havner med svensk-norsk konsul 1894-99.....	67
Tabell 6: Norske dampskip som anløp Kina i krigsperioden med registrert tonnasje og antall anløp.....	73
Tabell 7: Komplette oversikt over alle skipene med anløp i de 19 utvalgte havnene i perioden 1894-99, opptegnet med antall anløp og år. 99	

1 Introduksjon

1.1 Tematikk

Norges historie har alltid vært knyttet til havet. Landets geografi har gjort havet til ferdselsåre og næringsvei, noe som gjenspeiles i norske byers plassering i landskapet. De historisk viktigste eksportvarene, fisk og trelast, er i seg selv på forskjellige måter tilknyttet vannveier, og etter hvert fremstod også skipsfart som selvstendig næring.

Begrepet skipsfart kan brukes om all aktivitet på havet, men i de fleste tilfeller er det handelsfart og fraktfart det er snakk om, mens fiske, fangst, og militære formål utelates. Norges skipsfart før 1850 bestod i hovedsak av handelsfart, altså frakt av varer til og fra Norge. Britisk merkantilistisk politikk i form av navigasjonsaktene av 1651 betød at utenlandske skip kun var tillat å frakte varer mellom sitt hjemland og Storbritannia.¹ Flere europeiske stormakter hadde lignende traktater og da disse gradvis falt bort etter nesten 200 år mot 1850 åpnet dette for fraktfart, altså frakt av varer mellom utenlandske havner, som næring.²

Norges skipsfarts nettotonnasje vokste med nesten 440 prosent i en periode på bare 28 år frem til 1878.³ Tall fra 1865 og 1875 viser at skipsfartstjenester utgjorde 44 prosent av landets eksportverdi.⁴ Fra midten av 1820-tallet til 1878 hadde handelsflåten blitt femtendoblet. Målt i nettotonn gjorde dette Norge til verdens tredje største sjøfartsnasjon,⁵ i forhold til folketall den desidert største.⁶

¹ Altså kunne ikke norske skip operere i frakt mellom andre stater og Storbritannia, eller Storbritannia og deres kolonier. Varer fra Amerika, Asia og Afrika kunne bare innføres på britiske skip, og da ikke fra andre europeiske havner. I *Den norske sjøfarts historie* beretter Jacob S. Worm-Müller om et parti kaffe som i 1839 ble fraktet fra Amsterdam til Kap det gode håp, slik at det kunne fraktes til London fra en britisk koloni. Worm-Müller (1935): 242-243.

² Tredjelandsfart har også blitt brukt som betegnelse på denne typen skipsfart, i det et tredje land fraktet varer mellom to andre.

³ Hodne og Grytten (2000): 112

⁴ Bjerke (1966): 64

⁵ Hodne og Grytten (2000): 109-112; Hodne og Grytten viser til at Fischer, Lewis og Nordvik mener Norges handelsflåte rundt 1880-90 var verdens neste største. Se Fischer, Lewis R. og Helge W. Nordvik: «Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914» I Fischer, Wolfram; R. Marvin MacInnis og Jürgen Schneider (red.): *The Emergence of a World Economy 1500-1914*. Klett-Cotta Verlag, Wiesbaden (1986): 519-544

⁶ Worm-Müller beregner 814 tonn per 1000 mennesker i 1879, mens Storbritannia og Irland stod med 339 tonn. Danmark og Sverige hadde henholdsvis 168 og 139 tonn per 1000 mennesker. Worm-Müller (1935): 236

Norske seilskip fraktet i denne perioden varer for oppdragsgivere.⁷ Når et skips tjenester blir kjøpt kun for én reise om gangen går det i trampfart; skipet søker ny last i hver havn. Senere på 1800-tallet ble det vanligere å slutte «time-charter», eller tidscertepartier. Det vil si at et skip ble leid i en periode, oftest ett, av og til to, år.⁸

Den norske skipsfarten var på 1800-tallet nesten utelukkende organisert i partsrederier. Partsrederiene kan ha vært en løsning på Norges angivelige kapitalmangel. I bytte mot kapital, tømmer, eller andre tjenester kunne bønder, handelsdrivende, skipsbyggere og skippere motta parter i et skip. En partshaver kunne inneha et visst antall åttendedeler, sekstendedeler, eller mer, og mottok eventuelt utbytte tilsvarende. En partsreder kunne ha parter i flere skip, og dermed fungerte partsrederiene også risikospredende. Selv om det finnes eksempler på spesialiserte seilskipsredere som i realiteten bestyrte flere skip, ble ikke flerskipsrederiet, slik vi kjenner det i dag, vanlig før i det 20. århundret.⁹

I tillegg til disse ovennevnte overgangene, fra handelsfart til fraktfart, fra partsrederiet til flerskipsrederi, finnes andre overganger som er viktige å ta i betraktning om man ønsker å danne et bilde av norsk skipsfart på 1800-tallet. Teknologiovergangene fra seil til damp, og fra tre til jern og stål, var omveltninger som preget næringen mot siste del av hundreåret og som endret den globale skipsfarten drastisk i forhold til utviklinger i løpet av de foregående 2 000 år.¹⁰

De første dampdrevne fartøyer ble konstruert allerede på 1700-tallet. Dette var elvebåter, som både var ustabile, og hadde kort rekkevidde. Etter hvert som teknologien ble utviklet ble dampskip satt inn i fart på korte strekninger som på den engelske kanal på tidlig 1800-tall. De første dampkjelene som krysset Atlanterhavet var montert på seilskip som hjelpemotorer.¹¹

Flere teknologiske fremskritt bidro til å gjøre dampmaskindrevne skip konkurransedyktige: Man gikk fra å bruke lavt trykk, altså vakuumbaserte maskiner til å bruke dampens ekspansjonskraft, for så å kombinere disse i compound-maskinen. Gjennom nyvinninger særlig mellom 1860- og 80-tallet oppnådde man så høyt trykk at man kunne ta i bruk dampkraften tre

⁷ I 1860 overgikk for første gang inntektene fra fraktfart for første gang inntektene fra handelsfart. Tenold (2012): 223.

⁸ Skipseieren står for driften av skipet, mens charteren står for kostnader relatert til last. Stopford (2009): XXIV
⁹ I Bergen fortsatte partsrederiet også inn i dampskipsperioden og partsrederiene var den vanlige organisasjonsformen frem til Første verdenskrig.

Pettersen (1981): 290-295.

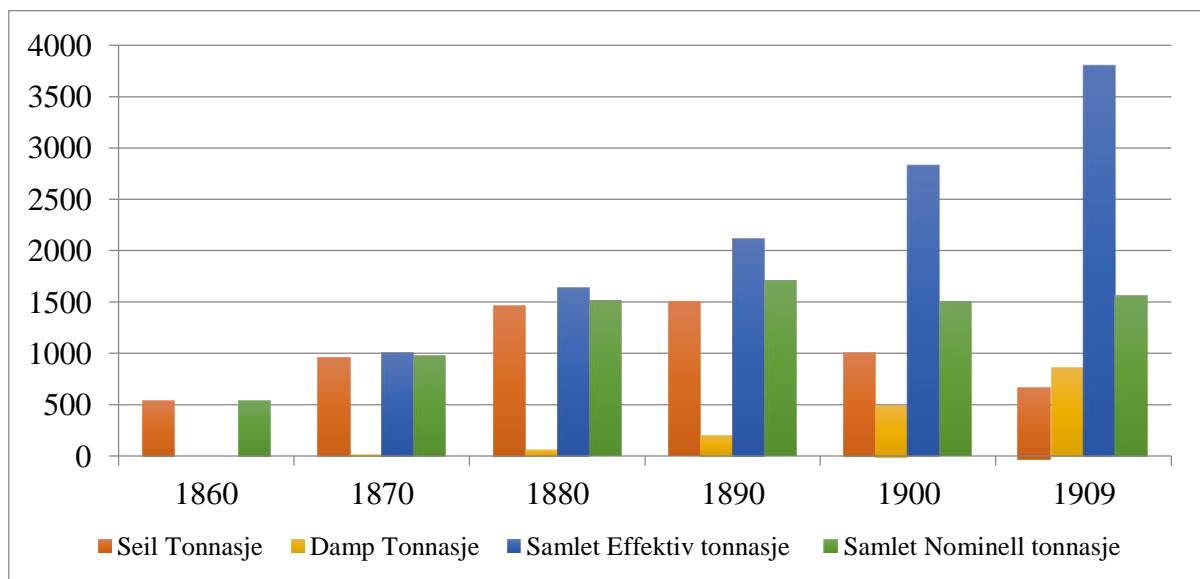
¹⁰ Stopford (2009).

¹¹ Disse ble kalt auxiliær-dampere. På fullriggeren *Savannah* var hjelpemotoren i gang i 80 av 707 timer under den første turen i 1819.¹¹ *Great Western* var det første effektive dampskip bygget for atlanterhavsfart og satte fartsrekord på 14 dager over Atlanterhavet i 1838.

ganger i høytrykks- mellomtrykks- og lavtrykkssylindre i trippelekspansjonsmaskinen. Dette, samt utviklingen av skruepropellen, bidro til å øke effektiviteten, senke kullforbruket, og dermed øke rekkevidden og konkurransedyktigheten til dampskipene.

Belgia var det første landet som fikk større dampskipflåte enn seilskipflåte i 1878. Storbritannia fulgte fem år etter, mens Norges dampskipstonnasje overgikk seilskipstonnasjen først i 1907.¹²

Figur 2: Norsk tonnasje for utvalgte år 1860-1909, alle tall i tusen nettotonn¹³



Figur 1 over viser hvordan forholdet mellom seil og damp i den norske handelsflåten utviklet seg mellom 1860 og 1909. Samlet nominell tonnasje, altså seilskipstonnasje og dampskipstonnasje sammenlagt, synker etter 1890 da seilskipstonnasjen var på sitt største. Selv om det kan synes som en drastisk nedgang har jeg også fulgt eksempelet til flere andre, blant annet sjøfartshistoriker Berit Eide Johnsen med å korrigere for forskjellene i tonnasjens effektivitet.¹⁴ Dermed viser den effektive tonnasjen seg å stige kontinuerlig.

Hvorfor den norske overgangen fra seil til damp kom så sent er et omstridt spørsmål innen norsk sjøfartshistorie. Var det økonomisk rasjonelt å fortsette å drive seilskip så lenge, eller var

¹² Hodne og Grytten. (2000): 268.

¹³ Statistisk Sentralbyrå, *Statistiske oversikter 1948*, Oslo 1949, tabell 126; 241f.

¹⁴ Berit Eide Johnsen synes å ha gjort en skrivefeil i sin oversikt over forholdstall mellom seil og damp. Hun oppgir at: "T.o.m. 1892: 1 seil=3 damp. 1895:-:1 seil=3.6 damp/motor." Johnsen(2001): 39, fotnote 75. Dette størrelsesforholdet skal selvsagt være motsatt. Jeg har brukt 1 dampskipstonn tilsvarer 3 seilskipstonn til og med 1892, og 1 dampskipstonn tilsvarer 3.6 seilskipstonn fra 1893 og utover. Effektiv tonnasje tilsvarer dermed den nominelle seilskipstonnasjen med tillegg av dampskipstonnasjen oppjustert for effektivitet. Johnsen (1998): 37

norske redere begrenset av sin egen konservatisme? Noen mener at norske redere var bundet av tidligere valg.¹⁵ I tidligere litteratur er beskrivelser av hvordan de norske seilskipene ble drevet av dampskipene til stadig lengre farter, og til stadig mer spesialisert frakt, til dels gjennomgående.¹⁶

På motsatt side av jorda fra Norge finnes kun havet mellom New Zealand og Antarktis. I relativt kort avstand fra denne motpolen fant man i siste halvdel av 1800-tallet norske seilskip i trampfart. De krysset Stillehavet på vei til og fra Asia og Oseania. Også den andre veien, rundt Afrika, seilte norske skip mellom Asia og Amerika eller Europa. Markedet for frakt av varer sjøveien var kanskje den aller første globaliserte næringen vi kjenner til. For Norge har skipsfarten som nevnt vært svært viktig som inntektskilde, men den har også spilt en uvurderlig rolle gjennom å knytte et lite land sammen med andre land, regioner og kulturer.

I siste halvdel av 1800-tallet utvidet norsk skipsfart sitt virkeområde fra tradisjonelle markeder i Europa til å omfatte de fleste av verdens hav. Ett av de mange nye farvannene for skipsfarten ble Asia – og det er dette området som vil stå i sentrum i denne oppgaven. Mer presist ønsker jeg å se på hvordan overgangen fra seil til damp utspilte seg for norske skip i asiafart.

De første nordmenn i Asia seilte som mannskap på nederlandske skip på 1600-tallet.¹⁷ På 1700-tallet var det nordmenn i dansk handelskompanivirksomhet.¹⁸ Også britiske skip i Østen skal ha hatt nordmenn om bord rundt starten av 1800-tallet.¹⁹ For norskeide skip var begynnelsen av 1800-tallet pionertid i Asia. Det første i Ostindia var *Prinds Carl*, eid av Bernt Anker, i 1791. Drammensbriggen *Preciosa* var det første norske skipet som ankom Kina, samme år som Sverige og Norge fikk sin egen traktat med Kina, i 1847.²⁰ Men det var først etter 1860 at norske seilskip regelmessig anløp asiatiske havner, mens det store gjennombruddet for norsk skipsfart i denne verdensdelen kom på 1890-tallet. Som vi skal se, har norsk skipsfart i Asia likevel kun fått begrenset oppmerksomhet i sjøfartshistorisk litteratur.

¹⁵ Berit Eide Johnsen vektlegger blant annet den sterke tilknytningen til skipsverftene som en del av en sti som ble vanskelig å bryte ut av. «Bordet fanget», skriver Johnsen og peker på at «tidligere investeringer og avgjørelser la føringer på fremtidige beslutninger». Johnsen (1998): 116.

¹⁶ F. eks. Hodne og Grytten (2000): 268, Johnsen (2001): 14, eller Dannevig (1982): 85

¹⁷ Dannevig (1982): 15-18

¹⁸ Zacharias Allevelt fra Bergen og Peter Andersen Dahl fra Grimstad steg begge i gradene til kaptein på danske skip i Ostindia. Se for eksempel Dannevig (1982): 19-23

¹⁹ Gisnås (1994): 75.

²⁰ Gisnås (1994): 76.

1.2 Tidligere sjøfartshistorisk forskning om overgangen fra seil til damp og norsk asiafart

I 1972 konkluderte Atle Thowsen i «Norsk Sjøfartshistorie – periferi eller sentrum i norsk historieforskning» med at sjøfartshistorie som fagfelt var neglisjert av akademikere og overlatt til amatører og journalister.²¹ Da Helge Nordvik vendte tilbake til spørsmålet 18 år senere i «Norwegian Maritime Historical Research during the Past Twenty Years: A Critical Survey» fant han at på tross av et knippe viktige publikasjoner var ikke mye forandret; sjøfartshistorie var enda ikke noen profesjonell akademisk retning i norsk historieskriving.²² I 2011 uttrykte Camilla Brautaset i artikkelen «When Distance Matters: The Output of the Norwegian Merchant fleet» at utviklingen det siste tiåret kunne tyde på en begynnende akademifisering av maritim historie i Norge.²³

1.2.1 Den norske overgangen fra seil til damp

Norges relativt sene overgang fra seil til damp har vært et omdiskutert tema innen norsk sjøfartshistorisk forskning. Den har blitt forklart med konservatisme, «en ulyst til å prøve noe nytt»²⁴, men også, i mer moderne forskning, som et resultat av stivhengighet²⁵, og i stor grad økonomisk rasjonalitet.

Den Norske Sjøfarts Historie, strekker seg over 3200 sider og seks bøker. De fremste norske sjøfartshistorikerne i sin tid bidro over en periode på 28 år til å samle en enorm mengde detaljer om landets sjøfart og sjøfolk. Og det kan virke som om vekten legges på denne detaljrikdommen og ikke på forklaringene. Når forklaringer gis er de ofte aktørorienterte. I sitt bidrag om dampskipsfarten vektlegger Nils A. Ytreberg mentalitetsforklaringer men beskriver også, som Berit Eide Johnsen bemerker, «Kystens økonomi»; sammenhengen mellom skipsbygging og drift.²⁶

²¹ Thowsen (1972): 938

²² Disse artiklene er publisert i *Sjøfartshistorisk årbok*, Thowsen (1972) og Nordvik (1990) respektivt.

²³ Brautaset (2011): XX. Brautaset grunnga dette blant annet med økningen i antall doktorgrader med maritim historie som tema.

²⁴ Ytreberg (1951): 294.

²⁵ I dette tilfellet oppstod stivhengigheten, en begrensende faktor basert på tidligere valg, i treseilskipsfartens nære tilknytning til lokale miljøer og ressurser. Se f. eks. Johnsen (1998).

²⁶ Johnsen (2001): 90.

Ole Gjølberg er opptatt av å vise den norske rederen som handlende økonomisk rasjonelt, en «homo economicus», i sin doktorgradsavhandling *Økonomi, teknologi og historie – Analyser av skipsfart og økonomi 1866-1913* fra 1979. Han tar utgangspunkt i en pragmatisk instrumentell anvendelse av nyklassisk økonomisk teori, og stiller seg i motsetning til forfatterne av *Den norske sjøfarts historie*; Tønnessen og Ytreberg beskyldes for å bedrive «psykologiske spekulasjoner».²⁷ De mentale faktorene som tidligere hadde blitt sett på som grunn for den sene overgangen blir av Gjølberg avvist:

Det var økonomiske vurderinger og ikke konservative bindinger som var den avgjørende faktor. Den norske skipsreders atferd var, -det er påstanden, økonomisk rasjonell innenfor rammene av den informasjon som lå i tonnasjepriser, lønnskostnader, fraktrater, forventete teknologiske endringer, profitt mv.²⁸

Med utgangspunkt i det klassifikasjonsselskapet Det norske Veritas beskriver Haakon With Andersen og John Peter Collet de store forandringene den norske handelsflåten gjennomgikk i kapittelet «The Changing Fleet, 1870-1914» i *Anchor and Balance – Det norske Veritas 1864-1989* fra 1989.²⁹ Håkon With Andersen er i «Laggards as Leaders: Some Reflections on Technological Diffusion in Norwegian Shipping 1870-1940» langt på vei enig med Gjølberg i hans forfektelse av norske seilskipsreders rasjonalitet men med visse forbehold.

What Gjølberg misses, and hence underestimates, is also the different freight options open to the owners. Two factors, namely dynamic instability and knowledge of market alternatives, limit flexibility and put serious constraints on what can be conceived as rational behavior. [...] It is possible to argue that the owners were locally rational with regard to the tradition they were acting within, but were not necessarily rational in any global meaning of the word.³⁰

Også Arthur Weyergang-Nielsen søkte å underbygge de norske redernes rasjonalitet og tilbakevise påstander om konservatisme i sin bok *Fra seil til damp* fra 1994.³¹ I *Norsk økonomi i det nittende århundre* vektlegges også rasjonaliteten blant norske redere når Fritz Hodne og Ola Honningdal Grytten viser til flere andre bidrag.³² Grytten fremhever redernes økonomiske rasjonalitet i *Krise eller glemte storhetstid? – Transformasjonen fra seil til damp i norsk skipsfart 1880-1910*, hvor han argumenterer for at satsing på seilskip i trampfart var det eneste reelle

²⁷ Gjølberg (1979): 205.

²⁸ Gjølberg (1979): 206.

²⁹ Andersen og Collet (1989): 49-82.

³⁰ Andersen (1991): 319-320.

³¹ Weyergang-Nielsen (1994): 114-120.

³² Hodne og Grytten (2000): 268-270.

alternativet for mange norske redere og at norsk skipsfart uansett ikke ville kunne konkurrere med de europeiske stormaktene innen linjefart med dampskip. Han viser til beregninger som antyder at avkastningen på seilskip ofte ikke var mye lavere enn for dampskip og forklarer den absolutte og relative tilbakegangen i tonnasje på 1880-tallet med overdreven ekspansjon tiåret før.³³

I sin doktorgradsavhandling *Rederistrategi i endringstid – Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål 1875-1925* søker Berit Eide Johnsen å forklare den sene teknologiovergangen Agder opplevde, relativt også til den sene norske overgangen. Hun har fulgt fire rederier og funnet forskjeller mellom dem. Johnsen konkluderer med at det ikke finnes én forklaring, men at man må se flere forklaringer i sammenheng. Økonomisk rasjonalitet, organisasjonsform og kapitalmangel forkastes her i stor grad som selvstendige forklaringer. Hun trekker frem skipsfartens sterke lokale tilknytning; forholdet mellom reder og verftseier, en slags stiavhengighet, men også individuelle «kvalitative aspekter: mentalitet, kultur og miljø».³⁴

Johnsen avslutter sitt kapittel om tidligere forskning angående skipsfartskriser på slutten av 1800-tallet med en tabell med tolv forklaringer. Disse ligger på er tilknyttet tilbudssiden og befinner seg på forskjellige nivåer.

Forskningslitteratur angående den norske overgangen fra seil til damp har altså hatt et hjemlig fokus; rederne som beslutningstakere har vært i sentrum. Den teknologiske overgangen på de enkelte markedene har i mindre grad vært gjenstand for studier. Synet på overgangen har forandret seg gjennom flere bidrag fra i første rekke å være mentalt begrunnet, til Gjølbergs vinkling på rederen som utelukkende rasjonell, til Johnsens syntese av flere forklaringer; lokale bindinger og stiavhengighet begrenset rederne, i alle fall i Agder-regionen.

1.2.2 Spesialstudier av norsk skipsfart i Asia

I *Den norske sjøfarts historie* finnes flere bidrag som på noen måte omhandler norsk skipsfart i Asia. Joh. N. Tønnessens har skrevet kapitlene om jern- og stålseilskip, og den siste seilskutetid. Jacob S. Worm-Müller har skrevet om skipsfartbevegelser 1860-80 i andre del av bind to. Nils A. Ytreberg tar opp tråden i tredje del av bind to når han beskriver «fart og farvann

³³ Grytten (1991).

³⁴ Johnsen (1998): 464.

1880-1914».³⁵ Dampskipsflåten blir her, etter hvert som dens betydning økte, fremhevet også i fremstillingen. Felles for alle bidragene er en overveldende mengde empirisk fakta, men med få eller ingen anløp til synteser eller forklaringer. Ytrebergs bidrag ble i etterkant av utgivelsen løftet frem som «[...]fri for den kritikk som må rettes mot en rekke av de foregående»³⁶ en kritikk som gikk så langt som å beskyldte én bidragsyter for å fare med løgn.

Den tyske sinologen Erling von Mende disputerte i 1971 med doktorgradsavhandlingen «Die wirtschaftlichen und konsulären Beziehungen Norwegen zu China von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg».³⁷ Avhandlingen er i stor grad basert på de årlige rapportene hjemsendt av konsulene, og fremstår som mer deskriptiv enn analytisk.³⁸

Forskning angående norsk sjøfart i Asia har de siste årene gjennomgått en oppblomstring gjennom flere viktige bidrag. Før dette stod, i tillegg til von Mendes avhandling, Birger Dannevig's *Skipene Fra Norge: Fortellingen Om Den Gamle Norske Skipsfart På Det Fjerne Østen – Særlig Kina Og Øyene i Ostindia* som det eneste spesialiserte verket med Asiafart som felt. Fortellingen som fremstilles her kan oppfattes som en heltefortelling; anekdoter og ivrig tilbakevisning av slaveripåstander preger boken, som dessverre også mangler kildehenvisninger. Dannevig tar opp en rekke temaer knyttet til asiafarten, i en delvis kronologisk rekkefølge. Spesielt norske kapteiner i møte med pirater, farlige dyr, fremmed mat, og andre vanskeligheter vies mye plass. I forordet skriver sjøkaptein og redaktør Arne Hartmark at «[d]en norske Kina-farten kunne gi rikt stoff til våre sjøfartshistorikere, om de bare kunne finne frem til kildene».³⁹

I Årbøkene fra Norsk Sjøfartsmuseum finnes også «Røtter og linjer: Det norske maritime miljø og Østen» av Lars Gisnås, og «Kina-farten og norsk skipsfart» av Arne Hartmark.⁴⁰ Begge artiklene er relativt korte, Hartmarks strekker seg over omtrent fem sider og omhandler for det meste skipsfart fra etter 1909. Den er også preget av å være farget av Dannevig's bok fra tiåret før. Gisnås' artikkel preges av hyppige referanser til Jacob S. Worm-Müller i *Den Norske*

³⁵ Ytreberg (1951): 409-460.

³⁶ Schreiner, Johan i *Historisk Tidsskrift* (1952-53):291 sitert i Helle (2012): 12

³⁷ Von Mende (1971)

³⁸ Von Mende har heller ikke tatt i bruk råmaterialet den norske statistikken bygger på. Et materiale jeg under vil argumentere for kan tilføre mye.

³⁹ Hartmark (1982): 7. i Dannevig (1982).

⁴⁰ Gisnås (1994) og Hartmark (1996) respektivt.

Sjøfarts Historie og bygger på hans arbeide med boken *Jakten på kjempemarkedet: norsk business i Singapore* fra 1995.⁴¹

I 1997 ble et arbeid startet opp av Utenriksdepartementet for å knytte bånd til fortiden, da generalkonsulatet i Shanghai ble gjenopprettet etter 30 år i 1996. Fire medarbeidere ble engasjert, Stein Seeberg, Elisabeth Eide, Rune Svarverud og Gunnar Filseth. Dette arbeidet førte til to bidrag, Seeberg og Filseth skrev boken *I Yangzidragens Rike. Nordmenn i Shanghai gjennom 150 år*,⁴² mens Eide og Svarverud sto for artikkelen «Norsk sjøfart, handel og forretningsdrift i det gamle Shanghai» i *Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1998*. Bakgrunnen for splittelsen var uenigheter med oppdragsgiver. Eide og Svarveruds bidrag til boken ble brukt, men uten at disse ville stå oppført som medforfattere, da de ikke kunne stille seg bak de de mente var «å fantasere over personers forestillinger og tanker».⁴³

Brautaset ledet forskningsprosjektet *Merchants and Missionaries Norwegian encounters with China in a transnational perspective, 1890-1937* ved institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap, og har skrevet kapittelet «Merchants and missionaries – Connectiong China Norway and beyond» i *The Great Diversity – Trajectories of Asian Development*. I denne utgivelsen er også Olga Medvedevas kapittel “Opening the gates – China’s Maritime Customs Service (1854-1949) in the contemporary context”. Medvedeva er også i ferd med å slutføre sin doktorgradsavhandling om nordmenn i det kinesiske tollvesenet 1890-1927.

Brautaset og Stig Tenolds artikkel «Lost in calculation? – Norwegian merchant shipping in Asia 1870-1914» har i tillegg til flere mastergradsprosjekter fra Universitetet i Bergen, som Ingrid Myrstadts «Generalkonsulatet I Kina – En studie av en svensk-norsk utenriksstasjon» og Ingvild Helles «Med verdifull last – Norske rederiers deltakelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1930» bidratt til å belyse området, som tidligere i stor grad har blitt behandlet som et eksotisk bakteppe for nasjonal eksepsjonalisme.⁴⁴

I «Lost in calculation? – Norwegian merchant shipping in Asia 1870-1914» viser Brautaset og Tenold hvordan den norske statistikken ikke nødvendigvis innehar den validiteten man som

⁴¹ Gishnås (1995)

⁴² Seeberg og Filseth (2000)

⁴³ Helle (2012): 14

⁴⁴ Se Brautsaet (2014) og Brautaset og Tenold (2010).

sjøfartshistoriker skulle ønske. I sammenligning med andre kilder, avisen *Lloyd's Weekly Shipping Index*, viser det seg at tallene i den norske statistikken er alt for lave. Dette byr på problemer for kvantitativ historieforskning angående norsk skipsfart i Asia, og jeg vil komme tilbake til dette ved flere anledninger.

Også ved NTNU har det i løpet av de siste årene blitt forsket på norsk asiafart. Torstein Rikes mastergradsprosjekt, «Som sjømann i fremmed havn - Norske sjømenn i Shanghai - 1887-1897» fra 2015 omhandler norske sjømenns liv på fremmede farvann.

1.3 Problemstillinger, avgrensinger og tilnærminger

Overgangen fra seil til damp har preget både sjøfarten og ordskiftet blant både norske og internasjonale maritime historikere. Angående norsk sjøfart har mye blitt gjort og overgangen kan synes ferdig utforsket. Som vist over har tidligere forskning ofte hatt de hjemlige beslutningstakerne i fokus.⁴⁵ Fokus på skipsbygging og redere har vært viktig.⁴⁶ Globale og transnasjonale relasjoner har de siste femti årene oppnådd større oppmerksomhet innen historiefeltet generelt.⁴⁷ Jeg mener at litteraturen jeg har vist til over angående norsk aktivitet i Asia, ikke bare indikerer økende akademifisering, men også kan sees på som et uttrykk for at økt fokus på transnasjonale relasjoner også gjelder maritim historieskriving. I så måte vil dette prosjektet føye seg inn i en rekke bidrag som i økende grad har markedet som fokus. Jeg ønsker å utfordre og utfylle forskningsfronten ved å gjennomføre en studie av norsk skipsfart i Asia hvor jeg vil ta i bruk et bredt utvalg av kilder, fra anonym aggregert statistikk til kvantitative og kvalitative kilder med identifiserbare enkeltaktører. Det er likevel slik at en masteroppgave i historie setter noen ytre rammer for hvor mye en kan nå over – selv i møte med et så omfangsrikt og spennende kildemateriale som jeg har kommet over her. Jeg skal her gå litt nærmere inn på hvordan oppgaven er avgrenset i forhold til tematikk, tid og rom.

Å geografisk avgrense et prosjekt om skipsfart kan virke selvmotsigende på grunn av sjøfartens iboende globale natur. Det er jo nettopp den geografiske grenseløsheten som dannet grunnlaget

⁴⁵ Johnsens ser aktørperspektivet i sin doktorgradsavhandling som en naturlig oppfølging etter Ole Gjølbergs doktorgradsavhandling, som riktig nok har et makroperspektiv. Hun ser etter årsakene og motivene til beslutningstagerne. Johnsen (2001): 19.

⁴⁶ Rederihistorier, som Aalholhols manuskript, kan sees på som et eksempel på *business history*, som ofte har rederiadministreringen som fokus. Også Johnsens *Rederistrategi i Endringstid* forholder seg hovedsakelig til de hjemlige beslutningstakerne. Mange av de lokale sjøfartshistoriene representerer også dette perspektivet, da med byen i stedet for bedriften som utgangspunkt.

⁴⁷ Andresen, Rosland, Ryymin, Skålevåg (2010): 3.

for den verdensomspennende næringen fraktfarten utgjorde fra midten av det 19. århundret. Norske skip seilte bokstavelig talt de syv hav. I søken etter last kunne skipene bytte beite fra et verdenshav til et annet.

Likevel mener jeg at en avgrensing i dette tilfellet vil være produktiv. Norsk skipsfart i Asia har, som vist over, vært et lite utforsket tema, og på tross av den oppblomstringen feltet har opplevd de siste årene finnes fortsatt ubesvarte spørsmål. Prosjektets omfang må også begrenses, og settes i forhold til de kildene som skal behandles. Å gjennomgå konsulenes seilingslister fra alle havner over hele verden ville være en oppgave utenfor rekkevidde for et mastergradsprosjekt.⁴⁸

Dette prosjektet dreier seg hovedsakelig om en periode på seks år – fra 1894 til 1899. Ettersom jeg ønsker å studere selve overgangen fra seilskip til dampskip fremstår disse årene som en periode hvor dampskipsanløpene økte kraftig i antall, og seilskipsanløpene, i alle fall i noen havner, sank. Jeg vil også forsøke å sette denne relativt korte perioden inn i en litt større kontekst.

Norske seilskips deltakelse på Asias fraktmarkeder begrenser seg hovedsakelig til en periode på 50 år, mellom 1860 og 1910. Det første norske dampskipet kom til Asia i 1872, og anløpene økte i antall frem mot en drastisk ekspansjon på 1890-tallet. For ikke å gape over for mye vil denne oppgavens kronologiske grenser strammes inn. Åpningen av Suezkanalen i 1869 står som et naturlig vendepunkt for skipsfart mellom Europa og Asia og er dermed et naturlig startpunkt. Omlegging av den offisielle norske statistikken i 1910 gjør 1909 til slutt punktet for de lengre linjene.⁴⁹ Stikkprøver for senere år viser også at norske seilskip i Asia var en kuriositet etter 1909. Etter hvert var også motorskip bokstavelig talt på full fart inn i dette markedet, men det er en annen historie. Her er det tilstrekkelig å fastslå at perioden 1869-1909 dekker en periode der både norske seilskip og dampskip opererte i sameksistens i Asia, men at seilskipenes periode i dette markedet var definitivt forbi i 1909.

Som jeg vil vise i neste kapittel, var det først på 1890-tallet den største teknologiomveltningen fant sted for norsk tonnasje i Asia. Som vist av flere andre, blant annet Brautaset og Tenold, var det i denne perioden det kommersielle gjennombruddet for norsk dampskipsfart i Asia

⁴⁸ Seilingslistene, deres utforming, reliabilitet og validitet, vil bli gjennomgått i 1.4.1 Seilingslister og 1.4.2. En spesialkonstruert database.

⁴⁹ Omleggingen betød at fartøyer under en viss størrelse (50 bruttotonn for seilskip og 25 for damp og motor) ikke lengre ble tatt med. Dermed er ikke statistikken lengre fullt sammenlignbar med tidligere år.

skjedde. Vi skal komme tilbake til dette mer i detalj senere, men særlig den første sino-japanske krigen 1894-95 skulle vise seg å være et avgjørende omdreiningspunkt for norske skipsfartsinteresser i Asia. Dette og det jeg vil argumentere for som nye og hittil ubrukte kilder for denne perioden gjør til at jeg vil foreta et dybdestudie av utvalgte havner i perioden 1894-99.

Som nevnt innledningsvis opplevde norsk skipsfart i tillegg til overgangen fra seil til damp også en annen teknologisk overgang, nemlig fra tre til jern og stål. Berit Eide Johnsen peker på at innkjøpene av utenlandskbygde jern- og stålseilskip, spesielt på Sørlandet, erstattet norskbygde treskip.⁵⁰ Dette er en overgang Johnsen mener Gjølborg undervurderer.⁵¹ Dessverre gir ikke mine kilder opplysninger om skipenes bygningsmateriale, og derfor blir akkurat dette teknologiaspektet vanskelig å følge opp. Jeg vil derfor i denne oppgaven forholde meg til de brede kategoriene *seil* og *damp* til tross for at det var til dels store kvalitetsforskjeller innad i disse kategoriene.

Som hovedproblemstilling for dette prosjektet står spørsmålet:

Hvordan foregikk den norske overgangen fra seil til damp i asiatiske markeder på 1890-tallet?

I tillegg til denne overordnede problemstillingen har jeg utarbeidet noen underproblemstillinger for å sette fokus på forklaringene angående overgangen:

i. Hvilke muligheter og hvilke begrensninger gir det tilgjengelige kildematerialet?

Kritiske vurderinger av kilder har vært historikernes viktigste metodeverktøy siden etterfølgerne etter Leopold von Ranke kodifiserte kildekritikken i løpet av siste halvdel av 1800-tallet.⁵² Når kildekritiske vurderinger blir gjort til en egen problemstilling her, har det sammenheng med at de fleste eksisterende arbeider har trukket frem diskrepanser mellom ulike kilder og begrensningene – både i form av rapporteringsområde og i detaljeringsgrad – i konsulatenes rapportering som særlige utfordringer i analyser av norsk skipsfart i Asia.⁵³ Denne

⁵⁰ De seks byene Riseør, Tvedestrand, Arendal, Grimstad, Lillesand og Kristiansand stod for nær halvparten av landets jern- og stål-seilskip i årene før første verdenskrig. Tønnessen (1851): 57.

Det finnes også eksempler på at dampfartsningen på Sørlandet kom på treskip.

⁵¹ Johnsen (2001): 100.

⁵² Se blant annet Skålevåg, Svein Atle (2012), "Linjer I historieskrivingas historie" I Andersen, Rosland, Ryymin og Skålevåg, Å Gripe Fortida. Innføring i historiske forståing og metode, Oslo: Samlaget»: 160-211, særlig 170-174.

⁵³ Se spesielt Brautaset og Tenold (2010)

oppgaven vil i noen grad konsentreres om råmaterialet fra de svensk-norske konsulatene, en lite brukt kilde som vil presenteres mer utførlig under.

- ii. *Var overgangen så ensrettet og enhetlig som eksisterende forskningslitteratur kan gi inntrykk av?*

Litteraturen angående norsk skipsfart i Asia kan gi et inntrykk av at seilskipene ble fortrent av dampskipene kort tid etter Suez-kanalens åpning.⁵⁴ I offisiell norsk statistikk kan det også virke som om en stor norsk dampskipsflåte fortrent seilskipene fra havnene i Asia.⁵⁵ Kan andre kilder fortelle mer om aktørene og nyansere dette inntrykket?

- iii. *Litteraturen trekker frem regionale forskjeller som et særlig kjennetegn ved overgangen fra seil til damp – kan slike regionale forskjeller observeres i asiatiske markeder også? I så tilfelle på hvilken måte?*

Som forklart over kom overgangen spesielt sent i Sør-Norge, noe Berit Eide Johnsen behandler i sin doktorgradsavhandling. Mens Agder-regionen var sist var Bergen først. «I den første transformasjonen stod Bergen i en særstilling. Bergen var nemlig den byen i Norge som raskest la om til damp».⁵⁶ Ytreberg beskriver også forskjellene mellom Christianias og Bergens dampskipsflåte: «Hva dampskipstonnasjen angår, lå hovedstaden i de siste 10-år av forrige århundre langt tilbake i forhold til Bergen. I 1880 var [...] Bergens tonnasje 5 ganger større.» Han beskriver en vekst i Christianias dampskipsflåte i 1895-96, men «først i 1915 sto de to byer likt i damptonnasje».⁵⁷

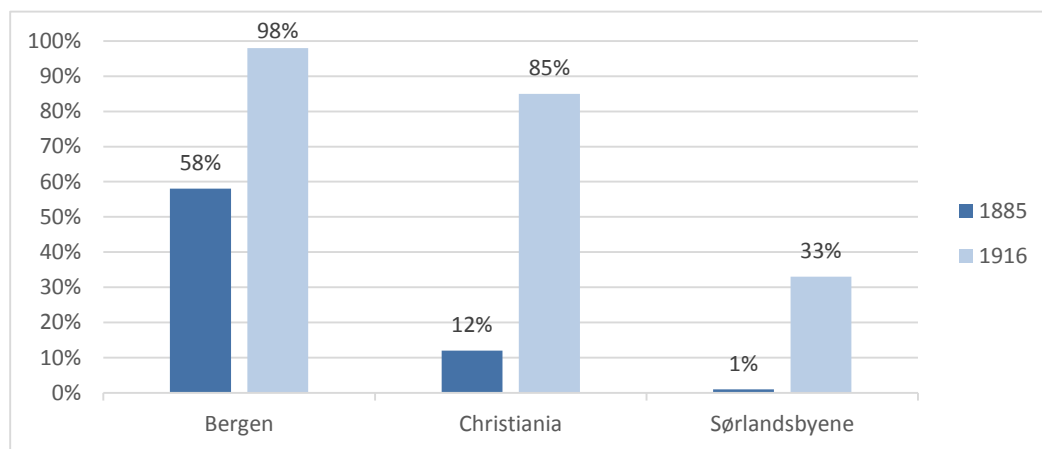
⁵⁴ Se for eksempel Dannevig (1982): 81-82

⁵⁵ Av disse tabellene fremgår det at antallet norske dampskipsanløp i året til Kina økte med 1 900 prosent over en periode på seks år fra 1890.

⁵⁶ Johnsen (1998): 42.

⁵⁷ Ytreberg (1851): 37

Figur 3: Andel damp- og motortonnasje i Bergens, Christianias og sørlandsbyenes flåter i 1885 og 1916.⁵⁸



Kan de norske regionale forskjellene gjenfinnes i skipsfarten i Asia?

For å forsøke å besvare disse spørsmålene vil jeg analysere en rekke forskjellige kilder, i første rekke med opphav i de svensk-norske konsulatene i Asia. Ettersom den første underproblemstillingen dreier seg om disse kildene, deres reliabilitet og validitet, vil jeg først presentere dem her, men de vil også bli nærmere beskrevet og analysert som kilder videre i oppgaven.

Å beskrive overgangen fra seil til damp medfører at også andre aspekter ved skipsfarten, utover det rent teknologiske, må tas i betraktning. Forandring i eierskapsstrukturer og organisasjonsformer er sider ved norsk asiafart som må beskrives i forbindelse med teknologiovergangen, og tidsperioden 1894-99. Stig Tenold forklarer to sider ved skipsfartsrelatert risiko i sin artikkel «Risks and Rewards: The Business of Norwegian Shipping». Hans «Risks and Rewards»-modell vil bli presentert nærmere og videre diskutert i Kapittel 2.⁵⁹

1.4 Kilder

1.4.1 Den offisielle norske statistikken og det svensk-norske konsulatvesenet

⁵⁸ Johnsen (1998): 42. I figuren er det de reelle tonnasetallene som er oppgitt. Foretar man utregningen hvor ett dampskipstonn er lik tre seilskipstonn ville dampskipstonnasjen i Bergen allerede 1885 utgjort 80%.

⁵⁹ Se Tenold (2012).

Det meste av det som er gjort på norsk skipsfart i Asia har det til felles at de bygger på kildemateriale med opphav hos de svensk-norske konsulene. Kildemateriale fra konsulatvesenet vil også spille en helt sentral rolle her. Det kan derfor være fruktbart med en litt nærmere innføring i både konsulatvesenet og kildene de har gitt opphav til.

Selve konsulatsystemet har røtter tilbake til 1200-tallets middelhavshandel, og var i utvikling frem til det profesjonaliserte systemet som møtte norske sjømenn i Asia på slutten av 1800-tallet. Både danske og svenske konsulater hadde blitt opprettet siden 1600-tallet, og totalt 191 svenske konsulater ble opprettet frem til 1905.⁶⁰ Gjennom unionen mellom Sverige og Norge fikk norske handelsinteresser fra 1814 tilgang til et stadig mer utstrakt svensk nettverk av konsulater. De to unionslandene hadde vidt forskjellige interesser for sin utenrikshandel; Norges handelsflåte var nesten seks ganger så stor som den svenske og svensk vareeksport var av dobbelt så høy verdi som den norske.⁶¹ Disse forskjellene bidro til å forme det svensk-norske konsulatsystemet gjennom hundreåret. Fra 1830 kunne også norske handels- og rederiinteresser, som de svenske tidligere, foreslå nye konsulater, og i tidsrommet 1850-1906 ble det opprettet mer enn 40 nye konsulater, hovedsakelig for å etterkomme norske behov i global trampfart.⁶² Ifølge Leos Müller kan denne økningen i antall konsulater kan bli sett på som et substitutt for svensk-norsk kolonial ekspansjon. Mens europeisk imperialism ekspanderte fra 1850, fulgte svensk-norske konsulater i fotsporene med opprettelser av kontorer i blant annet Kina og Japan.⁶³ Fra 1858 skulle konsulene finansiere seg selv gjennom å ta avgifter for sine tjenester. Om dette ikke strakk til skulle det suppleres fra et konsulatfond som ble finansiert tre syvendedeler fra Norge. At Norge til sammenligning kun finansierte fem syttendedeler av det nye diplomat- og kabinettbudsjettet kan antyde hvor viktige konsulene var for norske interesser.⁶⁴

Konsulene var pålagt å rapportere hvert år, både til det norske Indredepartementet og til det svenske Utenriksdepartementet. Disse rapportene, eller konsulatberetningene, ble redigert og siden utgitt årlig gjennom Indredepartementets *Norges Offisielle Statistikk*-serie. Disse rapportene varierer i stor grad i omfang og detaljrikdom. Konsulatvesenet ble gjennom siste halvdel av 1800-tallet profesjonalisert og utvidet. Et eksempel er konsulatet i Shanghai, som i

⁶⁰ Müller (2004): 231 f. Appendix A: List of Swedish consulates.

⁶¹ Angell (2009): 113.

⁶² Müller (2004): 47.

⁶³ Müller (2015): 25-26.

⁶⁴ Myrstad (2009): 23.

1890 kun bestod av én honorær generalkonsul, og én visekonsul. Som et ledd i profesjonaliseringen ble norske Carl Alfred Bock yrkeskonsul i 1893. Før dette var generalkonsulen utenlandsk.⁶⁵ Profesjonaliseringen førte til sterkere bånd til Utrikesdepartementet og en tydeligere rolle som diplomatisk redskap.⁶⁶

Intensjonen bak konsulenes tilstedeværelse i fremmede havner var å fremme norske og svenske handels- og sjøfartsinteresser.⁶⁷ For at konsulatavgiften kunne innkreves ble alle svenske og norske kapteiner pålagt å kontakte konsulen innen 48 timer etter anløp, som videre kontaktet tollmyndighetene. Dermed ble hvert enkelt anløp registrert og statistikken årlig sendt hjem til både Sverige og Norge.⁶⁸ Det var altså dette som i utgangspunktet var bakgrunnen for innsamlingen av statistikken, ikke nødvendigvis å tilby en komplett oversikt over all norsk skipsfart.

I tillegg til konsulatberetningene ble det årlig fra 1829 publisert statistiske tabeller med handel og sjøfart som tema. Frem til opprettelsen av Det Statistiske Centralbureau, dagens SSB, i 1876 ble tabellene utgitt av Departementet for det Indre under navnet *Tabeller Vedkommende Norges Handel og Skibsfart*. Opprettelsen av SSB førte til navneendring både for tabellene, og konsulatberetningene.⁶⁹ Tabellene ble delt slik at det ble utgitt både en *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart*, og en *Tabeller Vedkommende Norges Handel* i året.

Dette er altså aggregert statistikk, hvor hele den norske handelsflåtens bevegelser er presentert som tall i tabeller. Tabellene utgjør et oversiktsbilde, hvor trender over lengre perioder kan studeres. Men denne statistikken gir ingen navn på aktører. Statistikken knytter heller ikke havner sammen ved at skipene bare blir registrert i den ene enden av reisen enten som anløp eller som avgang. Resultatet blir en usynliggjøring av redere og skip, og selv om man kan vite antallet anløp og avganger fra en havn – så vet vi like lite om hvor disse skipene kom fra eller hvor de gikk og dermed forblir reiserutene ukjente størrelser.

⁶⁵ Francis Blackwell Forbes holdt stillingen som honorær generalkonsul i 17 år frem til 1881. Forbes var partner i da Russel & Co, et selskap med interesser i skipsfarten omkring Kina. At den svensk-norske konsulære representasjonen var preget av andre nasjoners kjøpmenn bidro til forvirring, og negativ innstilling fra kinesisk side. Kjøpmannskonsulenes økonomiske interesser ble blandet med Sverige-Norges diplomati. Myrstad (2015): 201-209.

⁶⁶ Müller (2015): 35

⁶⁷ Myrstad (2015): 210.

⁶⁸ Myrstad (2015): 203

⁶⁹ For mer om Anders Nicolai Kiær, Tabellkontoret, og opprettelsen av SSB se Lie og Roll-Hansen (2001): 16-182

Sammen med konsulatberetningene virker den norske offisielle statistikken å danne kildegrunnet for hovedvekten av litteratur angående norsk skipsfart i Asia.⁷⁰

For å danne et overblikk over norsk skipsfart i Asia er den offisielle norske statistikken tilgjengelig, men ikke uten problemer. Etersom måten den er innhentet på og fremstilt ikke nødvendigvis er gjort med mål om å tilby komplette data medfører bruken av denne statistikken at historikeren må ta høyde for dette.

Som tidligere forklart har *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart* sitt opphav i data innhentet av de svensk-norske konsulene.⁷¹ Statistikken fremstilt her er aggregert; det er tallmaterialet, sammenlagt, som er i fokus, det er antall anløp og tonnasje i hver havn eller hvert område som blir gjengitt. Men i hvilken grad kan konsulenes tallmateriale brukes for å gi et fullstendig bilde av norsk skipsfart i Asia?

I artikkelen «Lost in Calculation? – Norwegian Merchant Shipping in Asia, 1870-1914» tar Camilla Brautaset og Stig Tenold for seg problemene knyttet til den norske statistikkens validitet for den norske asiafarten. I tillegg til å utforske alternative statistiske kilder, nemlig *Lloyd's Weekly Shipping Index*, skisserer de den norske asiafartens forandring.

Kildene med opphav i konsulenes observasjoner kan ikke nødvendigvis brukes for å generalisere over all norsk skipsfart. Konsulenes observasjoner gjaldt kun havnen med konsulat, og skipsfart som ikke var tilknyttet noen havn med svensk-norsk konsul ville dermed ikke kunne bli representert i tallene fra konsulatene. I de tidlige *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart* finnes tabellposter fra havner uten konsul, med antagelser basert på andre konsulatberetninger.⁷²

I *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart* finnes tre forskjellige tabeller som tilbyr informasjon om antallet norske skip engasjert i Asia; «Oversigt over den samlede udenrigske skipsfart under norsk flag», «Oversigt over den samlede udenrigske dampskipsfart under norsk flag», og «Den norske Skipsfart på de enkelte udenrigske Havne». De to første tilbyr tall for landene Kina,

⁷⁰ Etersom flere av bidragene, for eksempel Dannevig (1982), mangler et fullstendig notesystem er det ikke alltid mulig å fastslå nøyaktig hvilke kilder som er tatt i bruk.

⁷¹ Etter unionsoppløsningen i 1905 ble det opprettet en egen norsk utenriksrepresentasjon. I Kina ble det anlagt norske konsulater i de samme byene som det tidligere hadde vært et felles Svensk-norsk kontor, men med lavere bevilgning.

Myrstad (2009): 84

⁷² Et eksempel er tabellene for 1871 hvor denne anmerkingen finnes «De med * mærkede Tal ere tildels ansatte efter Skjøn».

Japan, Siam, Britisk Ostindia, Java, og Filippinerne, og fremstår i stor grad som komplette for denne perioden.⁷³ Den siste tabellen, som viser norsk skipsfart på enkelthavner er kun inkludert i tre av utgivelsene etter 1879 og da med svært varierende havneutvalg.

Ettersom det er det er denne kilden som ofte danner tallgrunnlaget for de asiaspesialiserte verkene presentert over, ønsker jeg innledningsvis å belyse problemer knyttet til representativitet og validitet som oppstår når man tar i bruk de to publikasjonsseriene.

1.4.2 Seilingslister.

I tillegg til disse to forskjellige kildene, den offisielle statistikken, kvantitativ og aggregert i form av *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart*, og en til dels kvalitativ beskrivelse i form av *Beretninger*, finnes lister og tabeller hjemsendt fra de svensk-norske konsulatene. Dette eksempelet fra konsulen i Hongkong 1876 inneholder en oversikt over innsendte tabeller i tillegg til selve konsulatberetningen:

Jeg har den Ære tjenstligst at indsende

1. Fortegnelse over norske Fartøier indklarerede i dette Consulat i 1875.

2. Fortegnelse over norske Fartøyer udklarerede i samme Tidsrum

3/4. Summariske Opgaver over Antallet og Dræktigheden af svenske Fartøier som have besøgt Consulatsdistrictet.

5. Regning over Udgifter i norske Embedsanliggender for 1875, hvis Beløb \$21.25 jeg ansøger det høie Departement om at refundere mig.⁷⁴

De to første postene blir kalt *seilingslister*, eller *skipslister*. I denne oppgaven vil de bli referert til som ”seilingslister”. Disse utgjør i prinsippet råmaterialet bak den aggregerte statistikken som har blitt brukt i tidligere forskning angående norsk skipsfart i Asia.⁷⁵ Listene finner vi sammen med annet arkivmateriale fra konsulatene på riksarkivene i Oslo og Stockholm.⁷⁶

⁷³ Områdene «Birma» og «Cochinchina» har også egne tabellposter på 1870-tallet, og det kan virke som om Java avløste «Det Ostindiske Arkipel» som tabellpost.

⁷⁴ RA/...

⁷⁵ Som jeg vil komme tilbake til senere i kapittelet kan det tyde på at det ikke nødvendigvis alltid er et én til én forhold mellom disse seilingslistene og den offisielle statistikken.

⁷⁶ Visse årganger av seilingslistene er forholdsvis lett tilgjengelige. Ved Riksarkivet i Oslo er deler av årgangene fra 1894 til 1903 sortert ut og lagt for seg. Ved Riksarkivet i Stockholm er alle seilingslistene som inneholder svenske fortegnelser på mikrofilm. Det vil si at konsulatene som praktiserte svensk-norske blandede seilingslister også er representert her. Også noen utelukkende norske seilingslister finnes her, på samme måte som utelukkende svenske finnes ved Riksarkivet i Oslo. Det virker også å ha vært vanlig å sende en rekapitulasjon, altså kun tallmaterialet, for det andre landet, som erstatning for fullstendige seilingslister.

Selve seilingslistene virker å være mer eller mindre ubrukte i akademisk sammenheng, og inneholder data som vil kunne tilføre den øvrige statistikken viktig informasjon om blant annet hjemhavn, reiser, og laster. Disse kildene kan altså omtales som nye og ubrukte. Det kan være mange grunner til at disse kildene ikke har blitt brukt tidligere både når det gjelder forskningstradisjoner og det faktum at disse kildene er detaljerte og arbeidskrevende å jobbe med. Hvert enkelt norske eller svenske skip som anløp eller avgikk den gjeldende havnen ble nedtegnet av konsulen med datoer, avreise- eller destinasjonshavn, last, lasteevne, kaptein, og hjemhavn. Undersøkelser av disse listene viser at informasjon om eiere, antall mannskap, og konsulavgifter også kan forekomme, men mer sporadisk. Etter hvert som antallet dampskipsanløp i asiatiske havner økte ble tabellene delt etter teknologi. Ofte er listene også delt mellom svenske skip og norske skip, slik at det noen år foreligger fire forskjellige lister. Disse er igjen oftest delt slik at anløpende skip er ført på ett ark, mens avgående er ført på et annet. Antallet ark for hvert år per havn varierer dermed mellom én og åtte, så sant antall skip ikke strekker seg over flere sider per tabell. I tilfeller hvor svenske og norske skip forekommer i samme liste er dette alltid tydelig markert. Det har derfor vært mulig å sortere ut det som er oppført som svenske anløp, slik at alle data som blir behandlet i denne masteroppgaven utelukkende viser til det som er registrert som norske anløp.

Seilingslistene gir altså detaljert informasjon om last og hjemhavn. Spesielt disse to opplysningene er verdifulle for prosjektet ettersom de ikke blir gitt i andre kilder.⁷⁷ Informasjon om last og hjemhavn kan være viktige for å forstå hvordan fartsmønsteret utviklet seg for norske skip i Asia. Dette mener jeg er et godt eksempel på hvordan en nøyere gjennomgang av seilingslistene kan bidra til både å komplementere og som kryssreferanse til informasjonen gitt i konsulatrapportene og den trykte statistikken. Som nevnt er seilingslistene så vidt meg bekjent ikke benyttet utstrakt i tidligere forskning. Disse kildene vil derfor bli tillagt stor vekt i denne oppgaven både gjennom diskusjon – men også i form av en systematisert analyse i form av en spesialkonstruert database.

1.4.3 En spesialkonstruert database

Seilingslistene kan undersøkes både synkront og diakront. Man kan ta utgangspunkt i ett enkelt år for å se på forskjeller havnene imellom, og man kan se etter endringer over tid i samme havn.

⁷⁷ Som for eksempel de ovennevnte *Tabeller Vedkommende Norges skibsfart*, den engelske utgivelsen *Lloyd's Weekly Shipping Index*, og *Norges Sjøfartstidende*. De to sistnevnte vil jeg komme tilbake til.

Ettersom 1890-tallet var tiåret med de største teknologiske omveltningene for norsk skipsfart i Asia har jeg som tidligere nevnt valgt å foreta et dybdestudie av årene 1894-1899. Jeg har transkribert en rekke seilingslister for disse årene inn i en spesialkonstruert database for å systematisere informasjonen. Som beskrevet over kan seilingslistene variere i utforming. Ettersom de har sitt opphav hos én konsul i én havn er det havnebesøket som telles, ikke reisen. Et havnebesøk har ofte, men ikke alltid, 13 forskjellige kolonner.⁷⁸ På bakgrunn av tilgjengeligheten ved Riksarkivet i Oslo og norsk aktivitet har jeg valgt å transkribere seilingslister fra seks hovedstasjoner i Asia inkludert de fleste visekonsulatene under dem. Dette utgjør til sammen disse 19 havnene i Sørøst-Asia:

Tabell 2: Oversikt over havnene som inngår i databasen.

<i>Hovedstasjon</i>	<i>Visekonsulat</i>
<i>Hongkong</i> <i>Shanghai</i>	
	Chefoo
	Chinkiang
	Hankow
	Foochow
	Tientsin
	Swatow
	Canton
	Amoy
	Newchwang
	<i>Singapore</i> <i>Rangoon</i>
Moulmein	
Bassein	
<i>Bangkok</i> <i>Batavia</i>	
	Padang
	Surabaya

Om jeg hadde hatt fullstendige serier for alle disse havnene i perioden ville jeg ifølge *Tabeller vedkommende Norges skifs fart* ha transkribert omtrent 3 600 anløp eller i underkant av 47 000

⁷⁸ De 13 vanligste kolonnene er: avreisehavn, teknologi/klasse, skipsnavn, hjemhavn, kaptein, tonnasje, antall øvrig mannskap ved ankomst, ankomstdato, ankomstlast, destinasjon, antall øvrig mannskap ved avreise, avreisedato, og avreiselast.

dataceller. Dessverre finnes noen lakuner; det mangler 13 av 114 seilingslister.⁷⁹ Antallet skipsanløp i databasen er 3 312, hvorav 2 935 dampskipsanløp og 377 seilskipsanløp.

Et problem, felles for alle konsulatkildene, er at havner uten konsulær representasjon heller ikke er representert med tall i statistikken. Konsulenes tabeller og beretninger kan dermed ikke sies å representere hele den norske asiafarten, men kun de havnene hvor de har sin opprinnelse. Ved en gjennomgang av kildene, som for eksempel *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart*, ser vi at de som utarbeidet statistikken var bevisst på nettopp denne problemstillingen og forsøkte å bedre statistikkens kvalitet og dermed validitet.⁸⁰ I tabellene fra 1873 står tall for de japanske havnene på tross av at det ikke var mottatt noen konsulatberetning. Det blir senere i perioden, når antallet anløp øker, tydelig at slike beregninger ikke har blitt gjort. Konsekvensen blir at tallene i den offisielle statistikken er for lave om man vil se på dem som representative for norsk skipsfart i Asia i sin helhet. Dette prosjektet begrenser seg til kun å omhandle anløp som har blitt registrert av svensk-norske konsulere. Men, som jeg vil komme tilbake til, er det i mange tilfeller mulig å foreta de samme beregningene som har blitt gjort på indredepartementets kontorer, nemlig å finne anløp i destinasjoner og avreisehavner i seilingslistene.

1.4.4 Andre kilder til norsk skipsfart i Asia.

I tillegg til kildene som har sitt opphav hos de svensk-norske konsulene finnes andre kilder som kan bidra til å danne et bilde over norsk skipsfart i Asia. Jeg har kun i begrenset grad brukt disse i mitt arbeid, men mener likevel at det har en verdi å gjøre kort rede for disse kildene her.

Lloyd's Weekly Shipping Index var en avis som utkom ukentlig i London fra 1880 og inneholdt skipsbevegelser og havarier. Dataene var innsendt fra forsikringsmarkedet Lloyds agenter, og

⁷⁹ De manglende seilingslistene er Hongkong 1895, Singapore 1898, Bangkok 1899, Batavia 1894-95, Padang og Surabaya 1894-97. For Padang og Surabaya finnes ingen annen statistikk og det kan dermed ikke fastslås hvor mange anløp som mangler, men ettersom seilingslistene fra Batavia har tittelen «Ports of Java» kan det antas at det ikke har blitt skrevet seilingslister fra visekonsulstasjonene under Batavia før 1898, og at det dermed kun mangler fem av 108 seilingslister. Fordelt på disse fem lakunene mangler 193 dampskipsanløp, henholdsvis 127, 40, 5, 9, 12, og 58 seilskipsanløp henholdsvis 0, 1, 10, 22, 25.

⁸⁰ Et slikt eksempel finner vi i *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart 1878*: «For de med * merkede Lande eller Havne, hvor enten svenske og norske Konsulater ikke ere oprettede eller Indberetninger fra de ansatte Konsulere mangle, ere Opgaverne tilfoiede i det statistiske Centralbureau i Henhold til de i Tabellerne over Skibsfarten paa Norge samt paa de øvrige Konsulater indeholdte Oplysninger over Fartøier ankomne fra eller afgaaede til vedkommende Steder.». *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart 1878* (1879): 85 Et annet eksempel finner vi i *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1875* (1876): 90 hvor tall fra Whampoa, i det som i dag er Guangzhou, eller Canton forekommer, til tross for at havnen ikke hadde svensk-norsk konsulat.

ble trykket i *Lloyd's List* og *Shipping and Mercantile Gazette*. I *Lloyd's Weekly Shipping Index* ble disse opplysningene sortert alfabetisk etter skip og inndelt i seil- og dampskip.⁸¹

Motivet var altså å tilby lett refererbar informasjon for det maritime næringslivet, noe avisen fortsetter å tilby for dagens historikere. *Lloyd's Weekly Shipping Index* inneholder en så stor datamengde at å gjennomgå hele rekken vil være umulig.⁸² I tillegg til dette kommer dampskipene. Med en utgivelse i uka gjennom flere tiår ville en manuell gjennomgang i praksis ikke være gjennomførbar. Skulle de derimot en gang digitaliseres ville de kunne danne grunnlag for store kvantitative studier som vil kunne gi verdifull ny innsikt.

Også norske aviser publiserte skipsbevegelser. *Norges Sjøfartstidende*, som utkom en gang i uken fra 1890, og hver dag fra 1906, inneholdt skipslister med avgang og ankomst for norske skip. Fra 1906 ble disse listene utgitt i et separat bilag med detaljerte opplysninger angående rederi, kaptein og last. Deler av rekken er digitalisert.

Å skulle bruke *Lloyds Weekly Shipping Index* og *Norges Sjøfartstidene* på en systematisk måte ville ha vært særdeles arbeidskrevende og i praksis vært umulig å gjennomføre innenfor rammene av dette masterprosjektet. Jeg har i stedet fokusert på å se hvordan kvalitative aktørorienterte kilder kan utvide vår forståelse av norsk skipsfart i Asia. Litteraturen angående norsk skipsfart i Asia har tradisjonelt vært preget av aktørperspektivet, kanskje særlig de populærvitenskapelige bidragene gjennom etableringen av heltefortellinger om norske sjøfolk. Dannevigs vektlegging av de norske kapteinenes handlekraft og dyktighet er gjennomgående i hans fremstilling. Men også i *Den Norske Sjøfarts Historie* finnes lange sitater fra sjøfolk, og aktørorienterte anekdoter.

Vi finner ikke samme fokus på aktører i de mer akademisk orienterte bidragene. Her har som nevnt fokuset vært mer rettet mot overordnede spørsmål. Samtidig kan nettopp beretninger fra aktørene hjelpe oss til å forstå både kontekst og valgene de tok bedre gjennom å kaste lys over aktørenes handlingsrom. Et slikt eksempel er for eksempel kapteinenes rolle. «We don't charter

⁸¹ I den første utgaven fra 02.01.1880 forklares årsaken bak publikasjonens opprettelse: "The object of this publication is to furnish Shipowners, Merchants, and Underwriters, and Mercantile firms generally, with a trustworthy record of the Arrivals and Departures of British, Continental, American, and Colonial sea-going vessels at and from home and foreign ports, as well as the latest possible information of the casualties, movements and positions of such ships on their outward and homeward voyages, and the occasions of their being spoken at sea." *Lloyd's Weekly Shipping Index* 02.01.1880

⁸² For eksempel inneholder avisene fra 1880-tallet alene i overkant av 11 000 seilskipsnedtegnelser fordelt på omtrent 45 sider.

your ships, we charter your captains», het det langs Kinakysten ifølge Arne Hartmark.⁸³ I trampskipsfarten med seilskip blir kapteinens mangefasetterte rolle understreket av Andersen og Collet.⁸⁴ Men Johnsen mener i sin behandling av Thommesen & Søn at kapteinene i dette rederiet hadde mistet all selvstendighet.⁸⁵

Handelshuset Thommesen & Smith var det største rederiet på Sørlandet allerede fra 1862.⁸⁶ Det var underselskapet Thommesen & Søn som bestyrte skipene selv om de offisielt var nedskrevet som individuelle aksjeselskaper. Flere av deres skip seilte i Asia, hovedsakelig frem til 1886 hvorpå skipene ble flyttet til atlanterhavstraffikk.

Thommesen & Smiths utfyllende arkiver finnes på Aust-Agder Kulturhistoriske senter (AAKS) i Arendal. Arkivene er blant annet tatt i bruk av Berit Eide Johnsen i hennes doktorgradsavhandling, *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål*. Men når Johnsen skriver at inngående korrespondanse fra skipene ikke er bevart i Thommesen-arkivet, medfører bare delvis riktighet.⁸⁷ Johnsens utsagn kan ha bakgrunn i tidligere fylkesarkivar Olav Anton Aalholms arkiveringsarbeid. 122 arkivbokser er nemlig overført fra Thommesen & Søns arkiv til fartøysarkivet. Fartøysarkivet ved AAKS består av 417 arkivbokser eller 32 hyllemeter.⁸⁸ Det inneholder alt fra regnskaper og korrespondanse, spenner en periode fra midten av 1700-tallet frem til 1980. Skal man få oversikt over inngående og utgående korrespondanse må man derfor både se på kopibøkene til Thommesen & Søn og på fartøysarkivet.⁸⁹ Her finner vi blant annet brev hjemsendt fra Thommesen & Søns kapteiner i asiafart. Blant skipene i fartøysarkivet er det Thommesen & Søns skip som virker å ha mest materiale, selv om også andre sørlandsrederier med skip i Asiafart også er representert. Martin Stopford vektlegger utbygging av internasjonal

⁸³ Arne Hartmark (1982) i forordet til Dannevig (1982): 7.

⁸⁴ Andersen og Collett (1989): 52-53.

⁸⁵ Johnsen (1998): 206-218.

⁸⁶ Johnsen (1998): 166.

⁸⁷ Johnsen (1898): 214.

⁸⁸ Det er ordnet av Gustav Sætra i 1986. Sætra har også skrevet innledningen som forklarer hvorledes det gikk til at arkivet ble opprettet som separat fra rederiarkivene.

⁸⁹ Aalholm skrev sitt manuskript til en bok om handelshuset Thommesen & Smith allerede i 1930. Dette manuskriptet ble bearbeidet og utgitt i 1983. Aalholm viser til et knippe av brevene hjemsendt fra kapteinene i et begrenset kapittel om kapteiner og mannskaper.. Boken er preget av Aalholms historiografiske samtid og mangler dessverre referanser. Det som er skrevet om rederiets skip i Asiafart er i stor grad gjengitt av Worm-Müller i *Den Norske Sjøfarts Historie*, og boken har, som de fleste andre business-historiebidragene et naturlig hjemlig utgangspunkt. Aalholm (1983): 65-71.

kommunikasjon når han forklarer 1800-tallets utvikling innen global skipsfart.⁹⁰ Det meste av kommunikasjonen i seilskipsrederiet Thommesen & Smith virker å ha foregått i brev.

Jeg vil bruke noe av dette kildematerialet i oppgaven som supplerende informasjon og kontekst, men dette spennende materialet er av et slikt omfang og karakter at det burde være av stor interesse for fremtidige studier også.

1.5 Oppgavens struktur

For å etablere et overblikk over norsk skipsfart i Asia vil jeg i neste kapittel ta for meg den norske offisielle statistikken. Jeg vil også se på internasjonal konkurranse i Asia, og forsøke å sette den norske asiafarten inn i en større sammenheng, både som en del av norsk sjøfart generelt, og internasjonal sjøfart. Kapitlet vil også ta opp mer generelle temaer knyttet til den norske overgangen fra seil til damp. Konsekvenser av den store teknologiovergangen vil bli diskutert. For å forstå den store forandringen norsk skipsfart i Asia gjennomgikk på 1890-tallet må det først redegjøres for konteksten i hvilken denne forandringen fant sted.

Når Worm-Müller tydelig refererer både til *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart* og konsulatberetningene blir det tydelig hvordan seilingslistene kan bidra til å supplere den aggregerte statistikken tabellene utgjør.⁹¹ Tabellene forteller oss nemlig ikke om farts mønstrene ettersom vi ikke kan koble havnene. Man kan kvantifisere aktiviteten i hver enkelt havn, man kan fastslå hvilke havner som var de hyppigst besøkte, men tabellene sier lite om mønstre, markeder og aktører. I kapittel 3 og 4 vil jeg ta i bruk seilingslistene og den spesialkonstruerte databasen.

Ettersom seilingslistene gir meg muligheten til å koble havner og se på reisemål og last vil jeg i kapittel 3 se på distanse, last og tilhørighet. Hvilke forskjeller kan man spore i reisemål og last mellom norske seilskip og dampskip? Hvilke norske regioner sendte flest seilskip og dampskip til de asiatiske havnene? Tidligere sjøfartslitteratur har pekt på hvordan dampskipene først fortrenget seilskipene fra tidsavhengige linjer, som post- og passasjerfart, mens seilskipene ble presset ut på lengre reiser. Johnsen beskriver sørlandsk skipsfarts strategi i overgangsperioden som «Å beholde gammel teknologi og operere på minkende markeder, som markedsleder hadde

⁹⁰ Stopford (2009): 23

⁹¹ Worm-Müller (1951): 296

forkastet».⁹² Ved hjelp av data fra seilingslistene kan jeg undersøke i hvilken grad last og reiseavstand var fordelt mellom de to teknologiene og lete etter antydninger til teknologisk betingede fartsmønstre.

Stiavhengighet har av flere sjøfartshistorikere blitt brukt som forklaring på hvorfor den norske, og spesielt den sørlandske, overgangen fra seil til damp kom så sent i forhold til i resten av Europa.⁹³ Men også på fraktmarkedene i Asia kan man spore en slags stiavhengighet, hvor norske dampskip slet med å kjempe seg inn på markedene, ifølge Ove Gude fordi «Engelskmennene, som de første på plassen betrakter enhver fremmed som kommer for å delte og få fortjeneste av den uhørte utvikling i Øst-Asia, som en der trenger seg inn i hans rett».⁹⁴ Utenlandske aktørers tidlige etablering kan ha holdt norske dampskip på utsiden, men, som jeg vil vise i kapittel 4, sammenfallende med den første sino-japanske krig (1894-1895) økte norsk dampskipstonnasje i Asia. Hvilken rolle spilte denne krigen for den norske overgangen fra seil til damp i Asia? I kapittel 4 ønsker jeg å se på hvordan en krig brått, selv i skipsfartens volatile målestokk, kan endre forutsetningene for et marked.

⁹² Johnsen (1998): 14

⁹³ Se for eksempel Johnsen (1998)

⁹⁴ Gjengitt i Dannevig (1982): 89

2 Nye farvann – Norsk skipsfart i Asia 1869 – 1909

2.1 Innledning

Ettersom de øvrige kapitlene vil konsentreres om en relativt kort periode vil jeg vil i dette kapitlet presentere et overblikk over den norske skipsfarten i Asia i perioden 1869-1909. Dette var en periode med store omveltninger innen internasjonal skipsfart, og som nevnt tidligere omfattet disse omveltningene den teknologiske overgangen fra seil til damp. Norske dampskip ble introdusert på det asiatiske fraktmarkedet allerede på 1870-tallet.⁹⁵ Ut 1880-tallet forble antallet dampskipsanløp lavt i forhold til den ekspansjonen som foregikk på 1890-tallet.

Fremfor andre påvirkende forhold har to viktige hendelser preget tilstrømmingen av europeisk og nordamerikansk skipsfart i Asia:

- Opphevelsen av navigasjonsaktene
- Åpningen av Suezkanalen.

Liberaliseringen av de internasjonale markedene i kjølvannet av navigasjonsaktens opphevelse påvirket internasjonal skipsfartsutvikling globalt, og for Norge var dette en av de utløsende faktorene for det som skulle bli den viktigste næringen for landet.

I dette kapitlet ønsker jeg å vise hvordan norsk skipsfart i Asia utviklet seg i perioden etter Suezkanalens åpning, og for å forstå dette må også mer hjemlige forhold beskrives. Eierskapsstruktur og organisasjonsmåte var for eksempel avgjørende for posisjonen norske skip stod i på fraktmarkedene i Asia ved inngangen til 1890-tallet. Også den norske flåtens teknologiske tilstand, andelen dampskip i den totale asiaengasjerte flåten, var naturlig nok preget av forhold med opprinnelse utenfor Asia. Derfor vil jeg også kort beskrive den samlede norske flåtens utvikling før jeg vender tilbake til Asia for å trekke opp de lange linjene fra 1869 til 1909.

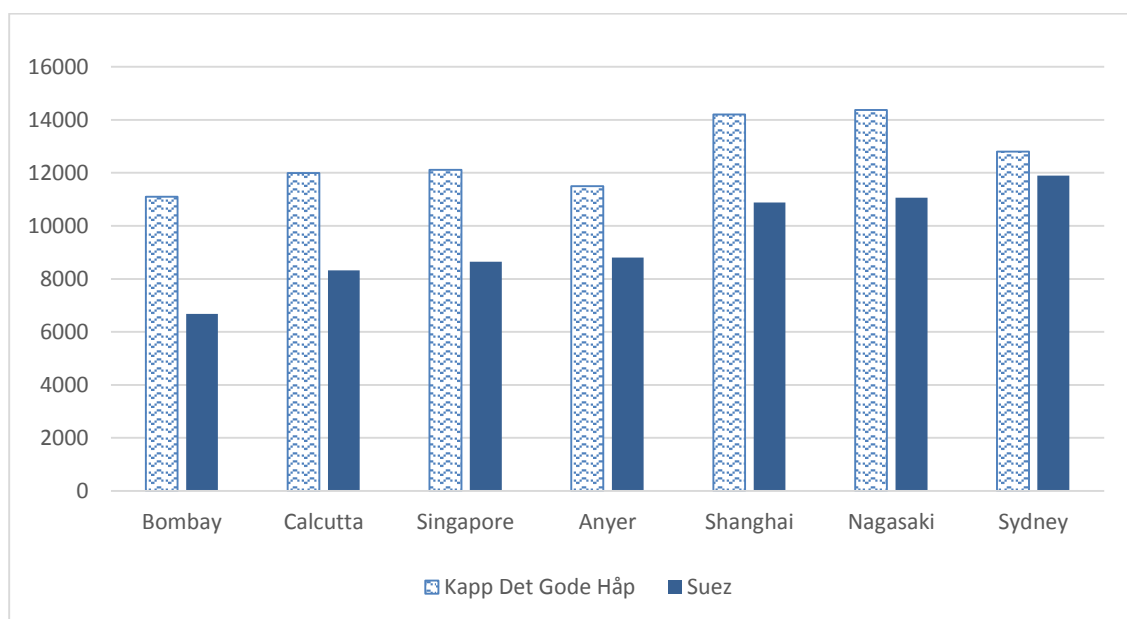
⁹⁵ Det første norske dampskipet gjennom Suezkanalen var St. Olaf av Bergen, 15. november 1871. Skipet ankom Bombay 1. januar 1872. Haakon Adelsteen av Bergen ble det første norske dampskip øst for Singapore i 1878, og gjennomførte en rekke interasiatiske reiser. Ytreberg gir en utførlig gjennomgang av alle norske dampskipsreiser «på østlige farvann» i kapitlet «De første farvann erobres» Ytreberg (1951): 285-286

2.2 Åpningen av de internasjonale markedene og Suezkanalen

Som forklart innledningsvis ble tredjelandsturt en viktig næring for Norge, og denne typen skipsfart sprang ut av liberaliseringen som opphevelsen av de britiske navigasjonsaktene utgjorde. Med effekt fra 1. januar 1850 fikk skip fra et tredjeland frakte varer til og fra Storbritannia.⁹⁶ I takt med økt global produksjon økte også verdenshandelen og europeisk og nordamerikansk skipsfart konkurrerte på stadig flere markeder.

Da Suezkanalen ble åpnet 17. november 1869 ble sjøveien mellom Europa og Asia forkortet. Det som tidligere hadde vært en reise rundt Afrika kunne nå bli flere tusen nautiske mil kortere. Spesielt for dampskipene, hvis rekkevidde lenge var begrenset av drivstoffets krav til oppbevaringsplass, utgjorde kanalen utvidede muligheter.

Figur 4: Distanse fra Lindesnes til havner øst for Afrika, antall nautiske mil⁹⁷



⁹⁶ Et eksempel relevant for dette prosjektet er norsk teakfart fra Bangkok til britiske skipsverft, noe som under navigasjonsaktene ville vært umulig.

⁹⁷ En nautisk mil tilsvarer 1852 meter. Tallmaterialet her er basert på <http://www.sea-distances.org> (brukt 12.05.2016). Tall for Anyer her hentet fra Dannevig(1982): 8. Anyer ligger på Javas vestkyst. Byen ble fullstendig ødelagt av Krakataus utbrudd i 1883. I konsulatberetningen fra Batavia (i dag Jakarta) 1883 beskrives konsekvensene for den norske skipsfarten: «Det i August Maaned f. A. stedfundne Udbrud af Krakatau har ikke i nogensomhelst Henseende været skadelig for Skibsfarten, da det er bleven godtgjort, at Stræderne ere ligesaa farbare som tidligere. De ødelagte Fyrtaarn ere blevene gjenopbyggede, og den nye Ordrehavn i Sundastrædet kaldes nu Ny Anjer og er beliggende 5-6 Mile fra det Sted, hvor Anjer laa.». *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1883* (1884): 409

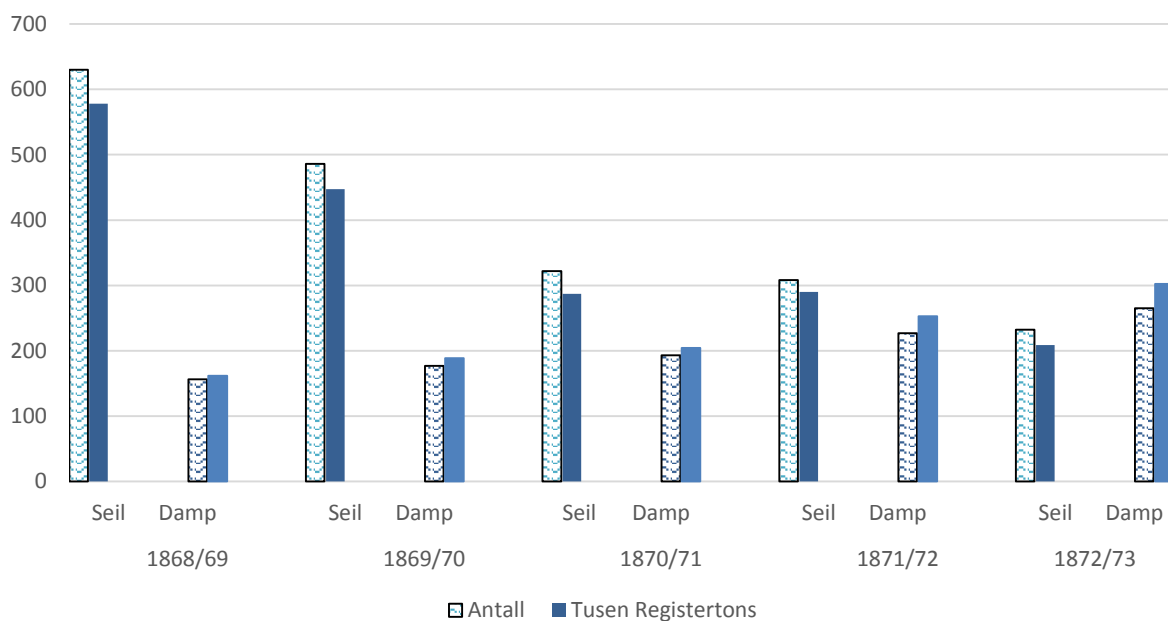
Som figuren over viser, gav Suezkanalen størst fordel i forkortet reisetid til havner i det vestlige Asia. Til Australia var forskjellene i reiselengde relativt små.⁹⁸

I de trykte konsulatberetningene fra 1872 oppsummerer den svensk-norske konsulen i Bombay de foreløpige konsekvensene av Suezkanalens åpning:

Aabningen af Suezkanalen og Dampskibenes hyppige Brug af denne Passage forklarer den Tilbagegang, Som har fundet Sted i Antallet af de forenede Rigers hidkommende Seilfartöyer, Den nedenstaaende Oversigt viser at en lignende Tilbagegang ogsaa har fundet Sted med Hensyn til andre Nationers Seilfartöyer.⁹⁹

Videre er det trykket to tabeller, egnet for sammenligning, som viser den internasjonale økningen av dampskipstonnasje i Bombay. Under er dataene overført til en figur som enklere viser hvordan det årlig antall seilskipsanløp ble redusert i årene etter kanalens åpning:

Figur 5: Internasjonal skipsfart i Bombay 1868-1873¹⁰⁰



⁹⁸ Et stort antall norske seilskip anløp australske havner på fra 1880-tallet til ut på 1900-tallet. Fra 1890-tallet omkring 100 i året. Australia faller, som forklart i kapittel 1, utenfor dette prosjektet. Men en rekke seilingslister finnes ved Riksarkivet i Stockholm, og en gjennomgang av disse kunne fortelle mye om en type frakt som beskjeftiget et stort antall norske seilskip i perioden etter 1890.

⁹⁹ *Uddrag af Consulatberetninger vedkommende Norges handel og skipsfart 1872* (1873): 53.

¹⁰⁰ Figuren viser både antall anløp og tusen registertonn. Dermed kan man også se av figuren hvordan dampskipene som ankom Bombay var større enn seilskipene, da de utgjorde flere registertonn per anløp. *Uddrag af Consulatberetninger vedkommende Norges handel og skipsfart 1872* (1873): 53.

Figuren over viser hvordan antallet dampskipsanløp økte, men samtidig hvordan det totale antallet anløp sank. Åpningen av Suezkanalen og den påfølgende dampskipsaktiviteten førte altså til at færre skip kom til Bombay for å laste og losse.

Rapporten virker å vektlegge direkte eksport og konsulen mener at ettersom etterspørselen for svensk-norske varer er så lav at den ikke rettferdiggjør dampskipsreiser vil den helt opphøre. Han spår videre at det vil være bedre å skipe varer til London for så å skaffe befraktning på anglo-indiske dampskip.¹⁰¹ Også fra Akyab, nå Sittwe i dagens Myanmar, samme år kom det lignende observasjoner, og det ble spådd at fremtidig fart ville gå gjennom kanalen slik at lasten, hovedsakelig ris, ikke ville bli utsatt for temperatursvingningene forbundet med en reise rundt Afrika.¹⁰²

Dannevig skriver at «[d]et har ofte vært hevdet at Suezkanalen gav seilskipsfarten det ‘første dødsstøtet’. Spesielt for Det fjerne Østens vedkommende var det helt riktig. Allerede få år etter at kanalen var åpnet trengte dampskipene seg inn og erobret det ene marked etter det annet».¹⁰³

Men som jeg vil vise i dette kapittelet anløp norske seilskip asiatiske havner også i flere tiår etter Suezkanalens åpning. Jeg vil derfor ta i bruk statistikk fra de svensk-norske konsulatene i Asia for å forsøke å danne et bilde over den norske aktiviteten, og den norske overgangen fra seil til damp, i Asia.

2.3 Norsk skipsfart i forandring 1869-1909

Som nevnt innledningsvis var veksten i den norske flåtens tonnasje uten sidestykke; fra 1850 til 1867 gikk nettotonnassen fra 300 000 til 1 300 000.¹⁰⁴

Den norske overgangen til damp kom sent. I 1890 bestod kun 16 prosent av den norske handelsflåten av dampskip, mens Storbritannia og Tyskland hadde en dampskipsandel på henholdsvis 60-, og 75 prosent.¹⁰⁵

I møte med den økte konkurransen måtte det kuttes i kostnadene. Et av Norges fortrinn hadde vært at landet var et lavkostnadsland hva gjaldt arbeidskraft. Dampskipene krevde utdannede

¹⁰¹ *Uddrag af Consulatberetninger vedkommende Norges handel og skipsfart 1872* (1873): 54.

¹⁰² Worm-Müller (1950): 293

¹⁰³ Dannevig (1982): 82

¹⁰⁴ Andersen og Collett (1989): 50.

¹⁰⁵ Andersen og Collett (1989): 53

offiserer og maskinister, og var således dyrere i drift. For ytterligere å senke driftskostnadene ble eldre skip holdt i drift lengre, noe som sannsynligvis var en medvirkende årsak til at både antall og andel av forlis for norske skip økte. Andersen og Collett viser at fra 1897 til 1906 gikk 7.9 prosent av treseilskipsflåten tapt årlig.¹⁰⁶

Norge var i forhold til andre deler av Europa et kapitalfattig land på 1800-tallet. Partsrederiet var derfor en eierskapsform som passet særlig godt til de norske forholdene. Historiker Morten Hammerborg trekker frem partsrederiets fortrinn ved at det var en enkel, fleksibel og effektiv organisasjonsform.¹⁰⁷ Denne organisasjonsformen har lange røtter tilbake til vikingetidens félag¹⁰⁸ og var en måte både å anskaffe kapital – og å fordele risiko på. Et partsrederi begrenset seg alltid til ett skip og til skipets fartstid; ved forlis eller kondemnering var partsrederiet over og om partene ville sette i stand et nytt skip ble det også dannet nytt partsrederi. I det tidlige partsrederiet var partene ofte fordelt på nære relasjoner, men etter 1850 økte antallet partshavere. Et partsrederi kunne bestå av alt fra ½ parter, ¼ parter, helt opp til 1/100 parter og partene kunne anskaffes ved innskudd av kapital, eller andre nødvendigheter, som levering av tømmer.¹⁰⁹ Man var også forventet å bistå med midler tilsvarende sin andel parter om det skulle bli nødvendig, og beslutninger ble oftest tatt gjennom stemmegivning, også her med bakgrunn i andel parter.

Selv om partsrederiet ikke var flerskipsrederi kunne man ha parter i mange forskjellige skip, og dermed spre sin risiko. «All fortjeneste blev utbetalt efter hver større slutning eller for skib i timecharter hver måned.»¹¹⁰

En korresponderende reder ble valgt av partshaverne for å representere rederiet utad. Stillingen tilfalt ofte en som hadde en stor del i skipet, og det var oftest en ubetalt stilling, et honorar kunne utbetales men dette begrenset seg i de fleste tilfeller til omlag 100 kroner, men økte mot slutten av 1800-tallet. «Disse har at fungere i 2 aar og har i den tid myndighed i forening med kapteinen at handle i skibets anliggender efter sin bedste overbevisning og saaledes disponere over skib».¹¹¹

¹⁰⁶ Andersen og Collett (1989): 55

¹⁰⁷ Hammerborg (2003): 54-58.

¹⁰⁸ «Sammenslud av Penge til fælles Foretagende» Fritzner, Johan *Ordbog over det gamle Norske Spraa* (1867): 139

¹⁰⁹ Worm-Muller (1954): 360

¹¹⁰ Worm-Müller (1950): 360

¹¹¹ Utdrag fra rederikontrakter gjengitt i Worm-Müller (1950): 361

Partsrederiet var den dominerende eierformen siste del av 1800-tallet, men også andre former for eierskap fantes. Både enkeltmannsrederi, enkeltskipsaksjeselskap og flerskipsaksjeselskap forekom.¹¹² Med teknologiforandringen kom også forandringer i organisasjonsform. Flerskipsrederier ble først vanlig i rutefarten med dampskip mens trampfart forble organisert i partsrederier lengre.¹¹³ Organisasjonsforskjellene mellom seilskip og dampskip kan sies å ha vist samme glidende overgang som teknologiskiftet selv ved at de fleste av de første dampskipene var organisert som partsrederier, og også her ser vi store regionale forskjeller. Historiker Atle Thowsen påpeker at overgangen fra partsrederi til flerskipsrederi gikk senere i Bergen enn på Østlandet. Mens man på Østlandet fikk stadig flere flerskipsrederier fra rundt 1900, var ikke det tilfelle i Bergen, der partsrederienes toppunkt kom såpass sent som i årene rundt første verdenskrig.¹¹⁴

Som jeg vil vise var dampskipsfarten i Asia i stor grad organisert på en annen måte enn seilskipsfarten. Mens seilskipene gikk i trampfart, altså søkte ny last i hver havn, virker det som om flertallet av asiaengasjerte dampskip gikk i timecharter, eller tidscertepartier. Dette vil si at skipets tjenester ble leid ut for en bestemt pris i en bestemt tidsperiode. Mens selve driften av skipet ble bestyrt av rederiet, ble fraktslutninger bestyrt av charteren. For skip i Asiatisk time charter kunne dette bety både at skipet ble satt inn i en fast rute, eller at skipene ble beordret fra havn til havn.

Norske skip i kinakabotasje¹¹⁵ hadde oftest kinesisk mannskap, en kinesisk comprador¹¹⁶, men norske offiserer.¹¹⁷ I Simon Arnolds rapport fra Kina 1893, som vi skal komme tilbake til, presenteres et forslag til lønninger om bord. Han bemerker at «Captein, Officerer og

¹¹² For mer om disse eierskapsformene, se for eksempel Thowsen(1983): 30-40.

¹¹³ Det første norske flerskipsrederiet som drev trampfart med damp var Norske Lloyd, startet av Peter Jebsen i Bergen 1870, men det ble raskt oppløst. Dette gjaldt også Christiania Dampskibsselskab, startet av Fearnly & Eger i 1882. Ytreberg (1851): 469.

¹¹⁴ Thowsen(1983): 29-34.

¹¹⁵ Brautaset omtaler den regionale handelen, som omsluttet Kina, Japan, Russisk Asia, og Sørøst-Asia som *kabotasje* i «Merchants and missionaries» (2014): 29, mens begrepet andre steder er brukt synonymt med *kystfart*, som ofte har landegrenser som begrensning. For mer om innenrikskystfart se Armstrong (2004): 115-127. Som påpekt av Brautaset, og som vist i forrige kapittel, var norske dampskip på timecharter i Asia en del av et handelsnettverk som omfattet de ovennevnte områdene, og de skiller seg dermed markant fra seilskipsfarten, som hovedsakelig dreide seg om trampfart, og trampfart med dampskip.

¹¹⁶ Compradoren sto for oversettelser og hjalp til med å sikre frakter.

¹¹⁷ Brautaset (2014): 29

Maskinister bor være Europæere, forhyrede for længere Tid. Besætningen derimod Chinesere». ¹¹⁸

I konsulatberetningen fra 1907 ser konsulen tilbake på norsk skipsfart i Asia. Han mener at hvert norske skip og hver reder «har sørget for sig». Kort sagt, det hadde manglet på det samarbeidet de store kartellene hadde gjennomført. Han mener også at det har vært en svakhet at skipene har blitt bestyrt hjemmefra «Det er vanskelig at konkurrere med folk, som har sine kontorer i Kobe eller Shanghai, naar man selv sidder i Kristiania — ikke at nevne de store telegrafudgifter». ¹¹⁹

Selv om denne organisasjonsformen virker å ha vært vanligst for dampskipene finnes også flere eksempler på at seilskip også tilbød sine tjenester i timecharter. ¹²⁰

I artikkelen «Risks and Rewards: The Business of Norwegian Shipping» fra 2012 viser Stig Tenold to former for risiko norske skipsredere alltid har måttet ta stilling til, nemlig *driftsrisiko* og *eierskapsrisiko*. ¹²¹ De to er knyttet til to sider ved internasjonal skipsfart, produksjon og salg av transporttjenester, og investeringene i skipene som anvendes for å tilby dette. Figuren under er hentet fra Tenolds artikkel og viser hvordan disse er tilknyttet hverandre. På tilbudssiden er løpende utgifter tilknyttet transport, for eksempel lønninger, reparasjoner, eller, i dampskipenes tilfelle, drivstoffutgifter. Også på tilbudssiden er skipseiernes investering i skip, enten i form av kjøp, eller selvbygging. Dette har rederen i stor grad kontroll over. På etterspørselssiden derimot, står fraktrater og skipenes verdi. Disse kan fluktuere i stor grad utenfor rederens kontroll. Ofte kan dette også sees i sammenheng, skipenes verdi kunne øke i perioder med høye fraktrater og motsatt.

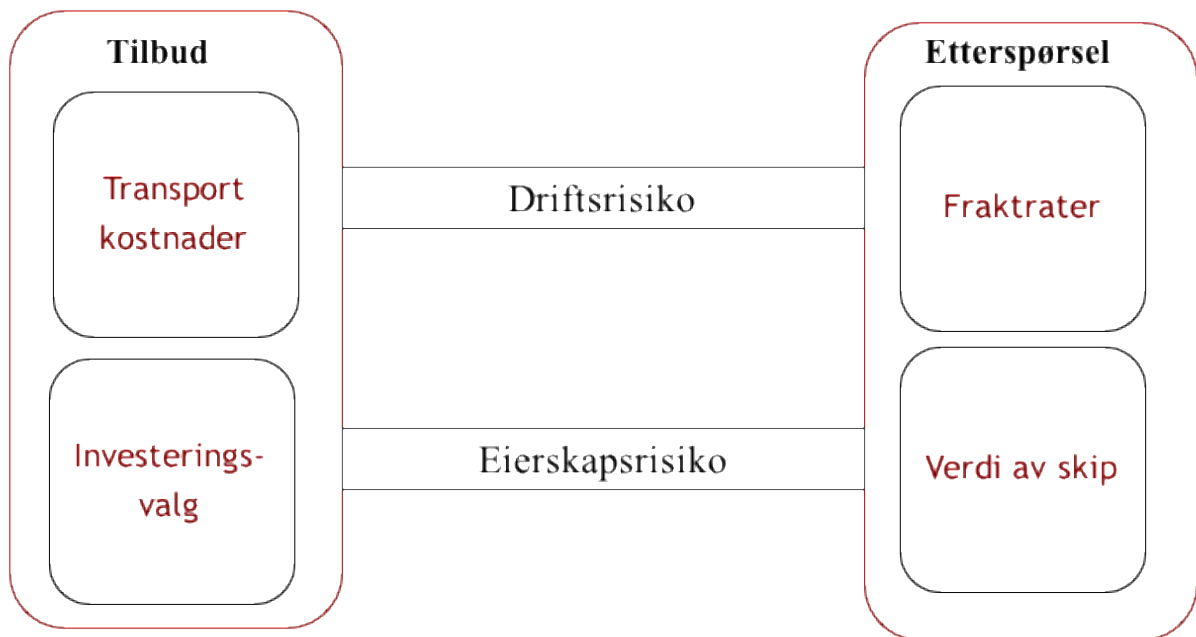
¹¹⁸ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 104

¹¹⁹ Indberetninger fra de norske legationer og konsulater m. m. 1907. (1907): 400

¹²⁰ Barkskipet *Perlen* fra Stavanger kom for eksempel 9. mai 1896 til Batavia med tømmer fra Kwandong i Korea. I seilingslisten er det notert at skipet var engasjert i timecharter for £100 per måned. Neste mål for reisen var Gorontalo på Sulawesi, Indonesia, med uspesifisert last, noe som tyder på at skipet ble beordret til varierende havner, og ikke i fast rute.

¹²¹ Tenold (2012): 220-234.

Figur 6: Tenolds Risks & Reward modell¹²²



Som nevnt over var partsrederiet egnet for å spre eierskapsrisiko. I en periode hvor sikkerheten til sjøs var lavere enn i dag, og, som vist over, en relativt stor andel seilskip forliste hvert år, utgjorde selve reisen en risiko som ble spredt i det en partseier ikke måtte ta hele utgiften alene om ulykken skulle inntreffe. Å spre investeringene gjennom parter i flere skip senket eierskapsrisikoen. Således utgjorde overgangen til dyrere dampskip også en høyere eierskapsrisiko.

Seilskipene var som kjent bygget av billigere materialer.¹²³ Da det fra 1890-tallet ble vanlig for norske redere å kjøpe brukte skip var disse også billige og utgjorde lavere eierskapsrisiko.

2.3.1 Kapteinens rolle

I partsrederiet sto kapteinen i stor grad ansvarlig for å skaffe last.¹²⁴ Kapteinens rolle har tradisjonelt blitt fremhevet i norske sjøfartshistoriske bidrag. Fortellingene om «den norske kapteinen» som fremstilles i stor grad i Dannevig's bok, og også i Den Norske Sjøfarts Historie

¹²² Hentet fra Tenold, Stig (2012): 220-234.

¹²³ Dette gjelder selvsagt i mindre grad seilskip av jern og stål, som også ble innkjøpt, men like fullt var disse billigere investeringer enn dampskip.

¹²⁴ Dannevig referer fra Thomas Pedersen Staubos erindringer hvor han beskriver hvordan han søkte frakt til Java fra New York men måtte ta til takke med oljefrakt til Borneo. Ifølge Dannevig gikk det seks måneder før rederiet igjen hørte fra Staubo. Dannevig (1982): 101

kan virke romantiske. Her overkommer den snarrådige og modige norske kapteinen de farer skipet kommer ut for på under reise på fremmede farvann.¹²⁵ I *Anchor and Balance – Det norske Veritas 1864-1989* viser Haakon With-Andersen og John Peter Collett hvordan organisasjonsstrukturen førte til en mangefasettert kapteinsrolle. Eierstruktur og lastens karakter førte til at kapteinen måtte være sjømann, handelsmann, skipsmegler og agent samtidig; han var en type «all-round captain».¹²⁶ Ofte var kapteinen også medeier i partsrederiet. «Det er ganske betegnende at enkelte av rederne la også skylden på føreren fordi mange redere overlot befraktningen til skipperne, enten fordi de selv var mindre sakkyndige eller fordi skipperen kanskje i de fleste tilfelle ved kjøpet av en part hadde betinget sig det.»¹²⁷

Men også til dampskipskapteinen ble det stilt krav:

[...] ligesaa vigtig det er at have en passende Baad, ligesaa vigtig er det at have en paa samme skikket Captein, idet denne paa Farten herude spiller en meget væsentlig Rolle. I hans Hænder ligger nemlig meget, og paa ham personlig og hans Stilling overfor Chineserne kan det ofte bero, hvorvidt en god Fragt vil erholdes eller ei. Det gjælder derfor for Kapteinen at komme ind med Chineserne og vinde deres Tillid, noget man lettest opnaar ved en pen og fornuftig Behandling, der altid vil betale sig.¹²⁸

Th. Thommesen & Søn var det største rederiet på Sørlandet, og således ikke en typisk organisasjon for et seilskip i fraktfart. Allerede på 1860-tallet anerkjente rederiet principal-agent-problemet ved å utsende rundskriv til alle sine kapteiner. I et slikt rundskriv fra 1875 fremkommer det at rederiet har sammenlignet proviantkostnaden og ber kapteinene være nøye med forbruket.

Kapteinene ble i rundskrivet bedt om å skrive hjem i løpet av første eller andre dag i havn, og før avreise, samt en gang i uken så lenge de lå i havn «[s]elv om capitainerne finder at der i ugens løb intet er passeret som kan synes verd at skrive om[...]».¹²⁹

På bakgrunn av dette kan det virke som om kapteinene i tjeneste hos Th. Thommesen & Søn hadde mistet mye av den selvstendigheten som preget kapteinens rolle i de fleste partsrederier, noe som blir understreket av både Berit Eide Johnsen og Olav Anton Aalholm i deres

¹²⁵ Dannevig (1982):

¹²⁶ With-Andersen og Collett (1989): 52-53.

¹²⁷ Worm-Müller (1950): 352

¹²⁸ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 101

¹²⁹ Utdrag fra rundskriv gjengitt i Worm-Müller (1950): 369

behandlinger av rederiet.¹³⁰ Aalholm skriver at kapteinenes rolle forandret seg allerede på 1870-tallet og at kapteinene mistet sin selvstendighet i beslutningstagningen.¹³¹ Men i hvor stor grad var Thommesen & Sønns kapteiner underlagt sitt rederi?

Den inngående korrespondansen fra skipene har som nevnt i første kapittel vært antatt tapt. Men ettersom brevene fra blant andre kaptein Holte viser seg å ligge i andre arkivbokser enn den utgående korrespondansen er det mulig å analysere noen av brevene for å antyde forhold angående hans rolle som en kaptein i fart på de fjerneste farvann.

I 1885 reiste var barkskipet *Leto* på reise i Asia.¹³² Skipet dukker opp på seilingslistene fra både Manila og Hongkong. Ifølge den norske konsulen ankom *Leto* Hongkong 13. juni 1885 med en ladning ris fra Saigon, dagens Ho-Chi-Minh-byen. Ettersom Saigon ikke hadde noen konsulær representasjon finnes det ingen nedtegnelse fra det forrige anløpet, noe som fremhever en svakhet ved konsulatkildene. Seilingslisten fra Hongkong viser videre at skipet avgikk 30. juni i ballast mot Manila, hvor det ankom 12 dager senere, altså 12. juli.¹³³ *Leto* forlot derfra Asia med en sukkerlast til New York. Avgang var 7. august.

I Holtes første brev fra Saigon, 16. mai, redegjør Holte for forsinkelsen «grundet paa Stille og sterk Strøm Sydover», fra Anyer¹³⁴, på Java. Hans beskrivelse av vanskelighetene med å ankomme Saigon fortsetter og ender med en bekymring for avreisen: «Eftersom jeg har hørt vil ikke Lodserne seile nedover igjen, da han klaget over hvor Ankerhivning som gek noget sendt, grundet paa daarlig mandskab».

I brevene fra Saigon beskriver Holte hvordan han vurderer mulige frakter derfra, og allerede i det første brevet underretter han rederiet om at han har inngått en risfrakt til Hongkong. Dette kan vitne om at mens Thommesen & Sønns kapteiner var pålagt å rapportere, og hele tiden redegjøre for sine beslutninger, hadde de også tillit, og handlet i stor grad på eget initiativ.

¹³⁰ Berit Eide Johnsens *Rederistrategi i Endringstid* omhandler den spesielt sene overgangen fra seil til damp på Sørlandet. I sin doktorgradsavhandling undersøker hun fire rederier hjemmehørende i Arendal, Lillesand, og Kristiansand. Og viser hvordan forskjellige faktorer, som stivhengighet, og økonomisk rasjonalitet kan ha innvirket på beslutningstagningen i overgangsperioden.

¹³¹ Aalholm (1983):

¹³² Seilingslister fra Manila kan antyde at Holte også tidligere hadde vært i Asia. I listene fra 1876 finnes nemlig også en kaptein ved navn Holte. Denne gang var skipet barken *Regulus*, også bestyrt av Thommesen og Søn. Det ankom fra Swatow i Ballast og avgikk mot Falmouth med sukker, hamp, hatter og sigarer.

¹³³ Dette gir en gjennomsnittsfart på litt over 2 knop.

¹³⁴ Anyer hadde to år tidligere blitt helt ødelagt av vulkanen Krakatoas utbrudd. I 1885 lå *Leto* der i fire dager, og Holte kunne sende brev derfra.

Også når det gjaldt å bestyre mannskapet hadde kaptein Holte kontrollen:

En storsnudet Anden Styrmand , som jeg hyrtte i Newyork har jeg afmønstret og taget en af matrosene som Andenstyrmand, en anden, svensk af Fødsel, hyret i Newyork er syg af Brystsyge, saa jeg maa se at blive ham quit i Hongkong, da det ikke gaaer and her, da det strider mod Loverne her i Colonien, her findes ingen Counsel for hvort Land.¹³⁵

Da Leto kom til New York ble hele mannskapet avmønstret «med undtagelse af de to Gutter».¹³⁶

Da skipet ankom Saigon var en mann syk. «[...]en anden [...] hyret i Newyork er syg af Brystsyge, saa jeg maa se at blive ham quit i Hong Kong, da det ikke gaaer and her da det strider mod Loverne her i Colonien, her findes ingen Counsel for hvort Land [...]»¹³⁷

Konsulenes oppgaver bestod ved siden av å virke «til fremme for sjøfart og handel»¹³⁸ også å bistå kapteiner og mannskap. I tilfellet over var Holte pålagt å forlate mannen med nok penger til å dekke sykehusutgifter og hjemreise. I Torstein Rikes masteroppgave *Som sjømann i fremmed havn. Norske sjømenn i Shanghai - 1887-1897* gis også et eksempel på hvordan noen mannskapet blir bistått da kaptein Olsen på dampskipet *Björg*¹³⁹ av Trondhjem sa dem opp og ikke ville betale hyre ut kontraktperioden.¹⁴⁰ I Rikes eksempel fra *Produce av Drammen* viser han hvordan kapteinene ikke kunne avmønstre noen uten «å konsultere generalkonsulatet først».¹⁴¹

Brevene fra kaptein Holte vitner om en kaptein som tok egne valg, men som hele tiden måtte rettferdiggjøre dem overfor rederiadministrasjonen. I tilfeller hvor Leto ble forsinket blir det unnskyldt og nøye forklart. Vurderinger angående neste last blir også grundig gjennomgått. Holte forespør også angående reparasjoner på skipet, men virker å ha det fulle ansvaret for å hyre mannskaper.

¹³⁵ Aust-Agder Kulturhistoriske Senter, Fartøysarkiv PA-1946. Leto 1885. Brev fra Chr Holte til rederiet T Thommesen & Søn datert 16. juni 1885.

¹³⁶ Aust-Agder Kulturhistoriske Senter, Fartøysarkiv PA-1946. Leto 1885. Brev fra Chr Holte til rederiet T Thommesen & Søn datert 16. juni 1885.

¹³⁷ Aust-Agder Kulturhistoriske Senter, Fartøysarkiv PA-1946. Leto 1885. Brev fra Chr Holte til rederiet T Thommesen & Søn datert 16. juni 1885.

¹³⁸ Se Myrstad (2015) for mer om konsulatenes arbeidsoppgaver.

¹³⁹ *Björg* er for øvrig representert med 158 dampskipsanløp til de asiatiske havnene i databasen, og er Trondhjems eneste representant i Asiafarten i perioden 1894-99.

¹⁴⁰ Rike (2015): 41.

¹⁴¹ Rike (2015): 43.

2.4 Skipsfart i Asia

2.4.1 Internasjonal skipsfart i Asia

Som et resultat av den første opiumskrigen mellom Qing dynastiet og Storbritannia i årene 1839-42 ble fem traktathavner, Shanghai, Canton, Ningpo, Foochow og Amoy, åpnet for vestlig handel gjennom Nanking-traktaten i 1842. Frem mot 1872 økte antallet til 16 langs den kinesiske kysten og Yangtse-elven. Kinesere ble forbudt å eie dampskip, men investerte likevel i skip som gikk under utenlandsk flagg, men da kun i kystfarten.¹⁴² Først i 1872 ble det første kinesiske dampskipsselskapet startet.¹⁴³ *China Merchants' Steam Navigation Company* var teknisk sett et privat selskap, men ble stiftet av en offentlig embedsmann, mottok betydelig statlig støtte og hadde som mål å konkurrere med utenlandske selskaper selv om dette betød drift med tap.¹⁴⁴

Utenlandske aktører preget altså skipsfarten i kinesiske farvann. I havgående fart dominerte Storbritannia, og stod for i overkant 75% av tonnasjen mot slutten av 1870-tallet, en andel som gradvis sank helt til kinesiske dampskip gjorde innhogg i denne fra 1905.¹⁴⁵ Også i kystfarten var den britiske tonnasjen størst, men etter en brå reduksjon i amerikansk deltakelse fra 1877 vant kinesiske aktører frem og stod periodevis for opp mot 40%, og senere, i perioden 1890-1910, relativt stabilt i underkant av 25% av tonnasjen. Det amerikanske initiativet var i stor grad ledet av *The Shanghai Steam Navigation Company*, grunnlagt i 1862 med kapital fra Russell & Co, samt britiske handelsmenn og kinesiske compradorer¹⁴⁶.¹⁴⁷ Flere av de svensk-norske generalkonsulene og visekonsulene i Kina frem til 1883 var tilknyttet Russel & Co, for eksempel generalkonsulene Paul Siemen Forbes, Francis Blackwell Forbes, og Edward Cunningham.¹⁴⁸ Blant de britiske handelshusene var Jardine, Matheson & Co involvert med flere dampskipsselskaper; *China Coast Steam Navigation Company (1873)*, *Yangtze Steamer Company (1879)* og *Indo-China Steam Navigation Company (1881)*.¹⁴⁹ Disse selskapene var

¹⁴² Qing (2015): 540

¹⁴³ Qing (2015): 546

¹⁴⁴ Liu (1959): 436

¹⁴⁵ Qing (2015): 538

¹⁴⁶ Betegnelsen comprador ble først brukt om lokale som bisto Europeiske husholdninger i handel i Kina, men utviklet seg til å betegne innfødte som arbeidet for de Europeiske og Amerikanske handelshusene i kontakt med de lokale markedene. Da norske dampskip etter hvert etablerte seg i Kina ble compradorer hyret inn for å bistå i fraktslutninger, og ved lasting og lossing.

¹⁴⁷ Liu (1959): 439

¹⁴⁸ Myrstad (2009): 49

¹⁴⁹ Liu (1959): 435

involverte i en rekke skipsfartsrelaterte tjenester, de søkte vertikal integrasjon¹⁵⁰, og kan dermed sies å ha opptrådd som mektige konglomerater.¹⁵¹

Asiafarten var altså i stor grad kontrollert av en liten gruppe mektige aktører. Calcuttakonferansen av 1875 ble lenge sett på som det første eksempelet på kartellvirksomhet i dampskipsfarten.¹⁵² Senere fulgte The Far Eastern Freight Conference i 1879. Brautaset og Tenold beskriver hele den transkontinentale fraktfarten til Asia som kontrollert av slike konferanser, og i denne sammenhengen ble de norske rederne små aktører.¹⁵³ De peker også på hvordan norsk skipsfart ikke var tilknyttet noen politisk agenda. Norsk dampskipsfart stod uten offentlige subsidier frem til 1908, mens for eksempel tyske linjer ble tungt subsidiert for å få fotfeste i de asiatiske markedene. Men dette gjaldt først og fremst den transkontinentale linjefarten.¹⁵⁴ Som vi skal se var norske skip derfor mest aktive i trampfart, eller over korte avstander.

2.4.2 Norsk skipsfart i Asia – et overblikk

Som nevnt tidligere var skipsfartstjenester Norges viktigste eksport. I 1879 utgjorde skipsfartstjenester 45% av norsk eksport,¹⁵⁵ og landets skipstonnasje ble etter hvert verdens tredje største. Norske seilskip spesialiserte seg i første rekke på trampfart med bulklaster. Dette virker også å gjelde for Asia før 1890. Som Brautaset og Tenold viser i sin artikkel var norsk skipsfartsaktivitet frem mot 1890-tallet basert rundt en akse, fra Rangoon, sør-øst mot Batavia og Surabaya. I 1902 var dette forandret og størsteparten av norsk skipsfart i Asia var konsentrert langs en mer nord-sør-gående akse fra den russiske stillehavskysten til Singapore.¹⁵⁶

¹⁵⁰ Vertikal integrasjon involverer flere trinn i produksjonsrekken etter hverandre, slik også norske redere med interesser i verft eller trelast drev.

¹⁵¹ Helle (2012): 22

¹⁵² Det første virkelige samarbeidet fant sted på trans-atlantiske linjer og hadde røtter tilbake til 1840-tallet, men forble hemmelig til langt ut på 1900-tallet. Se Edward W. Sloan, 1998: «The First (and Very Secret) International Steamship Cartel, 1840-1956 I Starkey, David J. og Harlaftis, Gelina (red.) *Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850*. St. John's.

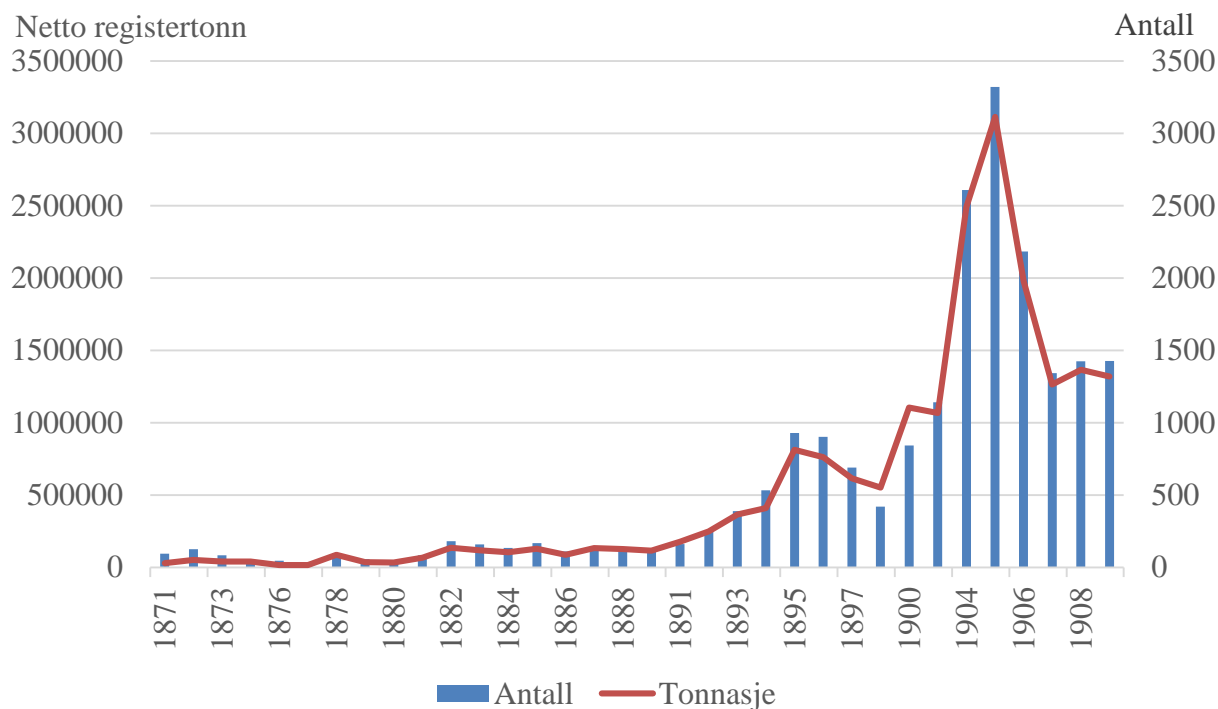
¹⁵³ Brautaset og Tenold (2010): 217.

¹⁵⁴ Brautaset og Tenold (2010): 217

¹⁵⁵ Johnsen (1998):

¹⁵⁶ Brautaset og Tenold (2010):

Figur 7: Norske skipsanløp i asiatiske havner 1871-1909¹⁵⁷



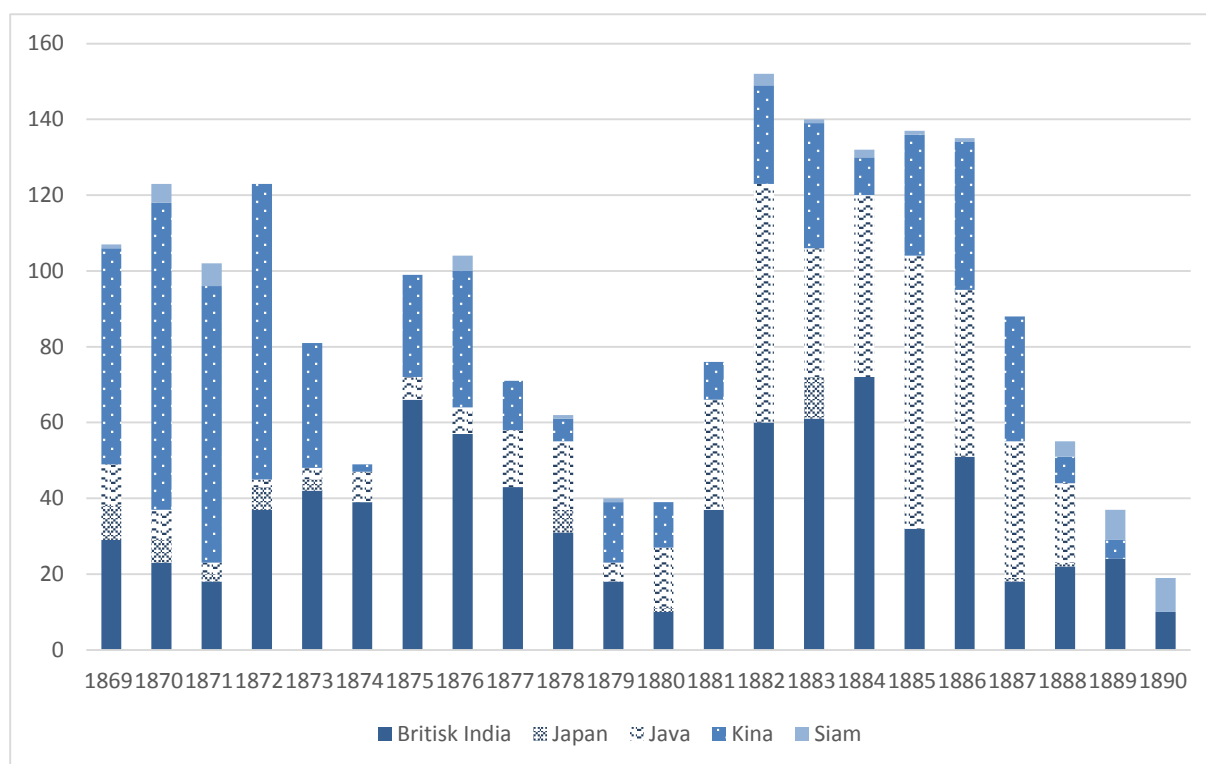
Figuren over er basert på Brautaset og Tenolds database. Her kommer den store veksten i norsk dampskipsfart i asia tydelig til syne. Den russisk-japanske krigen 1904-05 står som et høydepunkt, og kunne være et interessant forskningsobjekt. Men ettersom de norske seilskipenes tid i Asia i stor grad var øver før den tid, er denne perioden mindre aktuell i et teknologiperspektiv. Det høye antallet anløp ville også bety en betydelig arbeidsmengde om man skulle transkribere asiatiske seilingslister fra perioden.

Tallene fra den offisielle norske statistikken viser at antallet seilskipsanløp i Asia kunne variere fra år til år. For eksempel anløp hele 78 seilskip kinesiske havner i 1872 mens det to år senere kun anløp to.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Basert på data fra Brautaset og Tenolds database over norsk skipsfart. Gjengitt etter tillatelse fra Brautaset og Tenold. Mer informasjon om kilder og denne databasen se Brautaset og Tenold (2010).

¹⁵⁸ Som jeg vil vise betyr ikke nødvendigvis 72 anløp 72 forskjellige norske seilskip.

Figur 8: Antall norske seilskipsanløp i asiatiske regioner 1869-90¹⁵⁹



De to figurene under viser også forskjeller i hvilke havner norske dampskip og seilskip besøkte. Mens Kina riktig nok hadde flest norske seilskipsanløp frem til 1873 var det andre av de fem landområdene tabellene opererer med som så flest norske seilskipsanløp i årene etter. For dampskipene derimot står de kinesiske havnene som de viktigste, bare overgått i antall anløp av de japanske i tiden rundt den russisk-japanske krigen. For norske seilskip var det færrest anløp i Japan av de fem områdene. Java, som så sitt første norske dampskipsanløp allerede i 1878,¹⁶⁰ forble ubetydelig for norske dampskip også i vekstperioden fra 1890. Mens norsk seilskipsfart i Asia i stor grad ble utfaset på 1900-tallet beholdt havnene tilknyttet Batavia mellom 10 og 20 anløp hvert år 1903-1909. Dette kan antyde hvordan seilskipene ble presset over på lengre ruter, og med mindre tidkrevende last. Også Filippinene er med i *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart*, dog noe sporadisk. Mens tabellene i perioden 1876-1885 på grunn av lakuner viser 12 seilskipsanløp til sammen, viser de håndskrevne seilingslistene at

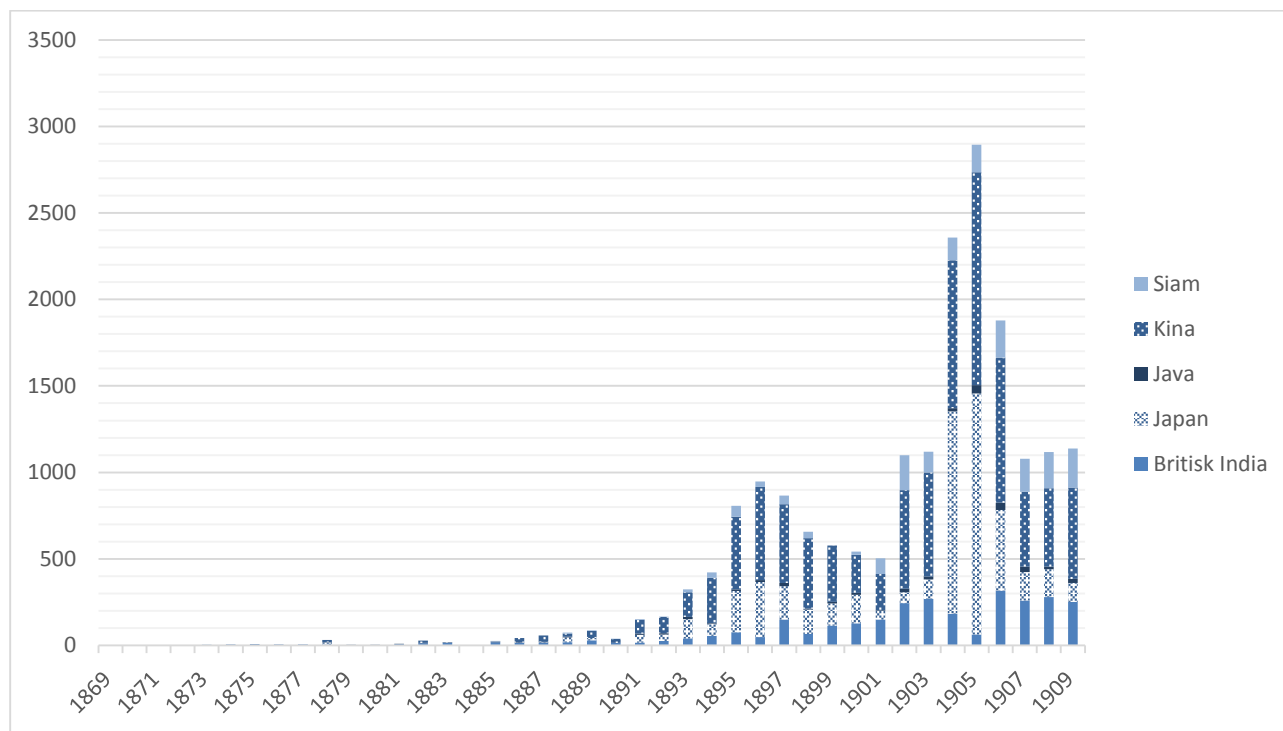
¹⁵⁹ Tall fra *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart 1869-90*. Disse tallene bygger altså på konsulenes observasjoner, og inkluderer således ikke all norsk seilskipsfart innen disse regionene.

¹⁶⁰ Dette var en av reisene til det ovennevnte Haakon Adelsten av Bergen.

Manila i samme periode ble anløpt av hele 22 individuelle seilskip. Det er karakteriserende for norsk asiafart at kun ett av dem, skonnerten *Lodsen* av Stavanger, anløp havnen to ganger.

Av den norske seilskipsfarten i Asia trekker Dannevig frem risfarten fra Ostindia til Europa som «av større betydning enn noen annen trade». Han skisserer en rute hvor seilskipene lastet kull for India eller Singapore, alternativt varer til Sør-Afrika eller Australia, for så å frakte ris tilbake til Europa.¹⁶¹ I den norske statistikken faller alle de asiatiske rishavnene under regionen Britisk India, og figuren under viser var dette blant regionene med mest norsk seilskipsaktivitet. Konsulatberetninger fra Akyab viser at den norske seilskipsfarten her var over allerede i 1892.

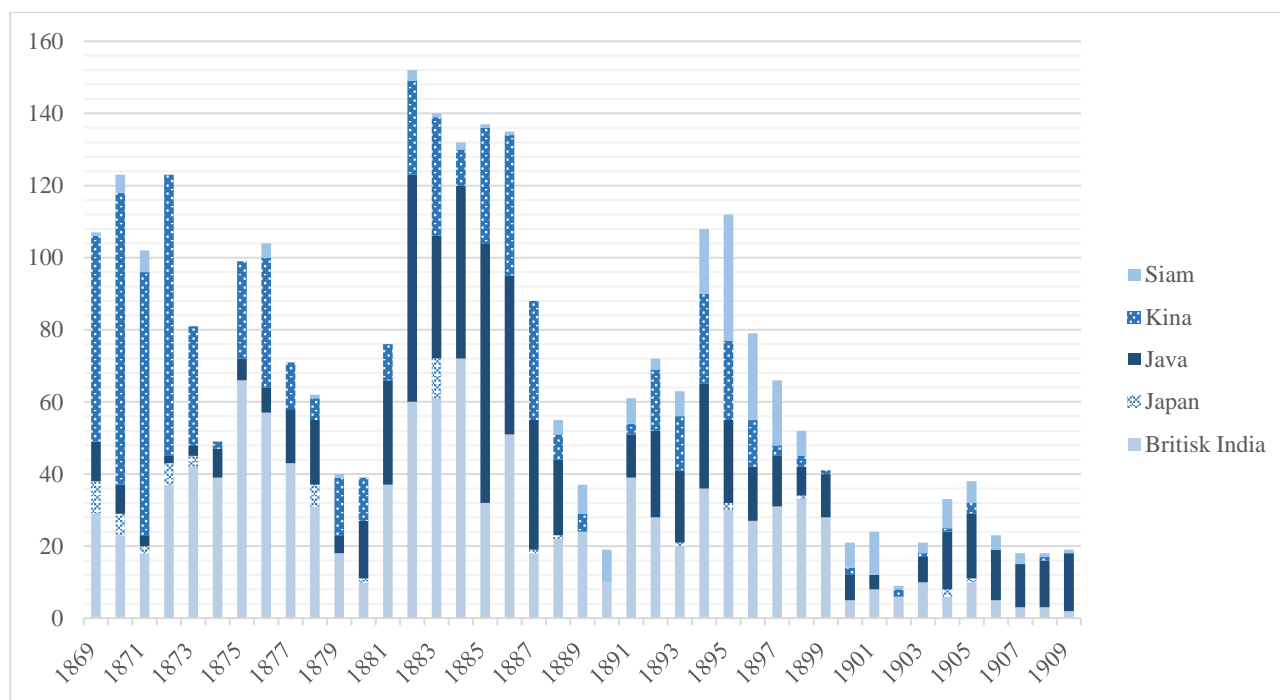
Figur 9: Antall norske dampskipsanløp til asiatiske regioner.¹⁶²



¹⁶¹ Dannevig(1982): 70

¹⁶² Figuren bygger på tall fra den statistiske utgivelsen *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart* fra årene 1869-1909, og inneholder de samme regionsinndelingene som blir brukt i disse. Ettersom tallene i utgivelsen skal bygge på konsulenes observasjoner, og ettersom det også har fremkommet uoverensstemmelser må de samme forbehold tas om at disse tallene kun viser norsk skipsfart i utvalgte havner.

Figur 10: Antall norske seilskipsanløp til asiatiske regioner.¹⁶³



Figuren over viser økningen i antall dampskipsanløp i Asia ifølge den publiserte statistikken. De to toppene markerer tydelig den første sino-japanske krig 1894-95 og den russisk-japanske krig 1904-05, begge med en betydelig økning i norske dampskipsanløp både i Kina og Japan. Hvorfor antallet norske dampskipsanløp i de to landene virker å korrelere vil jeg vise i neste kapittel. I 1904 fikk også russiske havner ved Stillehavskysten sin egen post i de statistiske tabellene, og frem mot 1909 anløp henholdsvis 22, 40, 159, 53, 84 og 103 dampskip.¹⁶⁴ Dette kan antyde at norske dampskip spilte en økende rolle i Asia i krigstid. I kapittel 4 vil jeg se nærmere på hvordan norske dampskip opererte i Kina og spesielt under den første sino-japanske krigen.¹⁶⁵

Figurene over gir også et overblikk over hvilke regioner som var viktigst for de to teknologiene. Mens det er tydelig at norske dampskip i Asia hovedsakelig var engasjert i trafikk omkring

¹⁶³ Se fotnoten over. Legg også merke til at de to figurene ikke er direkte sammenlignbare på grunn av akseverdiene; mens antallet dampskipsanløp er over 500 fra 1895 er antallet seilskipsanløp aldri høyere enn 152.

¹⁶⁴ Men ingen seilskip. Tabeller vedkommende Norges skibsfart 1904-09.

¹⁶⁵ Data fra konsulenes seilingslister antyder at norske skip fortsatte frakt mellom de to landene, og at norske skip opererte i farvann i nærheten av krigshandlingene.

Kina og Japan blir disse landene mindre betydelige for den norske seilskipsfarten fra 1890-tallet. Etter 1900 står Java, og dette vil si hele Nederlandsk Ostindia, som den eneste regionen i Asia med flere enn ti norske seilskipsanløp årlig. I de statistiske utgivelsene står anløp til alle havner i de britiske besittelsene i Asia under ett.

I perioden frem til 1871 er «Birma» skilt ut, men i resten av perioden frem til 1909 behandles hele britisk India som én tabellpost. Det vil si at tall for havner som Singapore, Akyab, Bassein, Moulmein, Calcutta, Madras og Bombay, som både er spredt over et stort område, og som sannsynligvis har hatt store individuelle forskjeller innen eksport- og importvarer, samt havneforhold, er representert med ett tall i tabellene, mens Siam, fra samme tabell, i stor grad samsvarer med tall fra kun én havn, nemlig Bangkok.

2.5 Konklusjon

Jeg har i dette kapittelet presentert et overblikk over norsk skipsfart i Asia 1869-1909. Den etablerte tanken om at dampskipene strømmet på og fortrengte seilskipene fra havn etter havn så snart Suezkanalen ble åpnet kan fremstå som litt dramatisk; riktig nok sank antallet norske seilskipsanløp i de asiatiske havnene gradvis, men den offisielle norske statistikken viser også unntak. Siam, hvor norske seilskipsanløp økte i antall på 1890-tallet samtidig som norske dampskip fikk fotfeste, er et av dem. Også på Java fortsatte norsk seilskipsfart gjennom hele perioden. Det var for seilskipene heller ikke snakk om noen særdeles brå overgang. Som tabell 3 også viser var norsk seilskipsaktivitet i Asia markant høyere på 1880-tallet enn på 1870-tallet.

En brå overgang gjaldt derimot den norske dampskipsfarten i Asia, om enn ikke umiddelbart etter Suezkanalens åpning. Fra å kun bestå av noen få skip gjennom de 20 første årene etter åpningen ble Øst-Asia et viktig marked for norske dampskip i løpet av de 15 årene fra 1890-1905.

Jeg har i dette kapittelet også redegjort for norsk skipsfarts organisasjon og rederistruktur. I en tid hvor nye markeder ble åpnet for en næring som i stor grad var født av global økonomisk liberalisme, utviklet det seg kartellvirksomhet innen asiaskipsfart. Norske skip var i global sammenheng mindre aktører. En organisering i partsrederier la ikke til rette for pengesterke konglomerater som kunne forhandle om markedsandeler. Heller ikke statlige subsidier ble gitt.

Kapteinsrollen hadde forandret seg fra en selvstendig «all-round-kaptein», og fraktslutningsrelatert driftsrisiko ble minsket gjennom organisering i time-charter. Samtidig forandret også eierskapsrisikoene seg, dog i forskjellig retning. Billige eller gamle seilskip utgjorde lav risiko, mens nybygde dampskip var dyre. I kapittel 4 vil jeg gi to eksempler på dampskipsforlis, som ifølge tidligere litteratur fikk forskjellige konsekvenser for de hjemlige holdningene til damp.

1890-tallet var tiåret norske dampskip etablerte seg for alvor i Asia. Samtidig viser den offisielle norske statistikken en generell oppgang i den norske seilskipstonnasjen i Asia, etter nedgangen omkring 1890. I de neste kapitlene er det dette tiåret jeg vil undersøke nærmere, spesielt årene 1894-1899. Jeg vil ta i bruk konsulenes seilingslister og beretninger for å bedre se aktørene bak tallene, slik at jeg kan se etter forklaringer i last og reiseruter.

Norsk skipsfart i Asia skiftet i stor grad karakter på 1890-tallet. Transformasjonen var tredelt:

1. En teknologisk overgang fra seil til damp
2. Deltakelse på nye markeder
3. En organisatorisk overgang fra trampfart over lange avstander til time-charter i kystfart.

Den norske skipsfartens transformasjon i Asia ledet til en periode hvor norske skip var aktive i fart omkring Kina. I denne perioden ble flere norske firmaer opprettet i Hongkong og Shanghai, for eksempel Thoresen & Co. (1898), Haakon Wallem & Co. (1903), Aagaard, Thoresen & Co. (1904) og Johnsen & Co. (1905). Perioden nådde sitt høydepunkt omkring den russisk-japanske krigen 1904-05 med omtrent 1500 norske anløp til Kina.¹⁶⁶

Selv om seilingslistene skulle inneholde en større andel av de totale norske asiaanløpene, og kanskje spesielt kinaanløpene, enn først antatt, vil statistikken samlet av de svensk-norske konsulene og bearbeidet i Det Statistiske Centralbureau, ikke kunne sies å inkludere all norsk asiafart. Dette er et forbehold som må tas i betraktning over de neste kapitlene. Dette kan gi forskjellige utslag for de forskjellige fartsmonstrene. For den typiske dampskipsfarten med sine mange årlige anløp er det kanskje mer sannsynlig med regelmessige anløp til viktige havner med konsul, mens seilskip i trampfart mer sannsynlig kan ha foretatt reiser til og fra Asia uten å bli registrert i det hele tatt.

¹⁶⁶ Brautaset (2014): 30

I neste kapittel vil jeg ta i bruk den spesialkonstruerte databasen for å forsøke å vise hvordan norsk skipsfart foregikk i utvalgte havner i Asia. Med tilgang på data blant annet angående last, lasteevne, tilhørighet vil jeg undersøke hvilke skip som gjemmer seg bak 3312 anløp i 19 asiatiske havner mellom 1894 og 1899. Mens jeg i dette kapitlet har vist de lange linjene i norsk skipsfart i Asia, og stadfestet et vendepunkt på 1890-tallet, vil jeg i det neste kapitlet fokusere på en kort periode.

3 Fra havn til havn – Norsk skipsfart i utvalgte havner i Asia 1894-99

3.1 Innledning

I dette kapittelet vil jeg benytte den spesialkonstruerte databasen og behandle data for de 19 utvalgte havnene i perioden 1894-99. Som vi skal se var den kinesiske kystfarten av så stort volum i forhold til aktiviteten i de andre havnene at jeg har valgt å formidle denne alene i neste kapittel. I dette kapittelet vil jeg presentere samlet statistikk for alle de 19 havnene – inkludert de kinesiske – samt videre presentere databasen.

Som vist kom den norske overgangen fra seil til damp i Asia først på 1890-tallet. Dette var sent i forhold til andre europeiske sjøfartsnasjoner, men den delen av handelsflåten som var engasjert i Asia var likevel raskere preget av dampskip enn flåten som helhet. Dette kan virke paradoksalt om man husker den etablerte tanken om at seilskipene ble fortrenget på de korteste fraktene først. Fra et norsk ståsted er jo en reise til Asia unektelig en langtur.

Den publiserte statistikken i *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart* opererer med aggregerte tall. Skipsfarten kommer derfor til syne som anløp eller avganger, ikke som reiser. At de alle fleste anløpene til Asia ble gjort av dampskip som reiste over relativt korte avstander kan ikke leses av de statistiske tabellene alene.

For å besvare spørsmålene knyttet til den norske overgangen fra seil til damp i Asia har jeg som forklart tidligere kompilert en database bestående av de transkriberte seilingslistene fra havnene Singapore, Hongkong, Rangoon¹⁶⁷, Shanghai¹⁶⁸, Bangkok og Batavia¹⁶⁹. Medregnet visekonsulstasjonene utgjør dette 19 asiatiske havner. Det forekommer dessverre lakuner, så

¹⁶⁷ Fra hovedkonsulatet i Rangoon kom også seilingslister fra Moulmein og Bassein, som begge også er inkluderte i databasen.

¹⁶⁸ Visekonsulatene til Shanghai var Chefoo, Chinkiang, Hankow, Foochow, Tientsin, Swatow, Canton og Newchwang. For alle disse har jeg også transkribert seilingslister. Geografisk plassering, samt moderne navn finnes i kapittel 1.

¹⁶⁹ Til Batavia hørte visekonsulstasjonene Padang, og Sourabaya. Fra disse mangler dessverre noen års seilingslister.

databasen kan ikke sies å være komplett, men for perioden 1894-99 inneholder databasen informasjon om 3 312 anløp med et tilsvarende antall avganger.¹⁷⁰

Noen av seilingslistene mangler nedtegnelser i kolonnene for forrige havn og destinasjon, for eksempel gjelder dette Rangoon, Moulmein, og Bassein. Der destinasjon er nedtegnet er det mulig å beregne det totale antall reiser seilingslistene kan bekrefte som enten startet eller sluttet i de 19 asiatiske havnene.

Ettersom seilingslistene tilbyr tre geografiske plasseringer for hvert havnebesøk – forrige havn, konsulens egne havn, og destinasjonshavn – er ikke anløpstallene det samme som antallet reiser.¹⁷¹ Ved å telle antall destinasjoner som ikke var en av de andre 19 havnene, 1 367, og legge dette til anløpstallene, 3 312, kan det slås fast at databasen inneholder informasjon om 4 679 skipsreiser.¹⁷² 1723 skipsavganger hadde en av de andre havnene i databasen som mål, 1659 av disse var med dampskip.¹⁷³

Som nevnt i kapittel 1, kan seilingslistene undersøkes både synkront og diakront. Man kan ta utgangspunkt i ett enkelt år for å se på forskjeller havnene imellom, og man kan se etter endringer over tid i samme havn. I dette kapittelet vil jeg gjøre begge deler. Jeg vil spore forskjeller mellom havnene; var den norske aktiviteten i Bangkok forskjellig fra den norske aktiviteten i Batavia? Jeg vil også vise hvordan den norske skipsfarten utviklet seg i havnene fra databasen over de seks årene 1894-99

Som forklart i kapittel 1 er det problemer knyttet til generalisering på bakgrunn av konsulenes observasjoner. Men hvor stor andel av de norske anløpene i Asia er representert i dette utvalget på 19 havner over de seks årene?

¹⁷⁰ Ettersom skip kunne ankomme i desember for så å reise i januar året etter er ikke avgangstallene nøyaktig like anløpstallene.

¹⁷¹ For å illustrere dette kan følgende eksempel gis: Om barken *Olivia* av Grimstad anløp Batavia med kolofonium fra Port Elizabeth 11. desember 1897, for så å seile mot New York med kaffe 30. desember 1897 utgjør dette to reiser bekreftet av én observasjon, nemlig konsulen i Batavias observasjon. Men ettersom de norske dampskipene ofte utførte reiser mellom havnene representert i databasen er ikke hvert anløp nødvendigvis lik to reiser. Om *Albert* av Bergen ankom Shanghai fra Nagasaki med kull, for så å reise til Newchwang med stykkgoods og derfra videre til Nagasaki igjen med bønner, utgjør dette tre reiser fordelt på to observasjoner, ettersom både Shanghai og Newchwang er representert i databasen. Reisen mellom Shanghai og Newchwang har altså observasjoner i begge ender, så å si.

¹⁷² For en fullstendig oversikt over alle de 3 312 anløpene fordelt på skip, hjemhavn, og teknologi, se vedlegg.

¹⁷³ Ettersom seilingslistene fra Rangoon, Moulmein, og Bassein er uten informasjon om forrige eller neste havn kan ikke disse anløpene og avgangene regnes med i beregningene av antall reiser.

3.2 Å vurdere validitet

For å vurdere seilingslistenes validitet vil jeg presentere et detaljert eksempel på hvordan statistikken fra det kinesiske tollvesenet kan brukes for å kryssjekke dataene fra seilingslistene og den offentlige statistikken. Dette er viktig for å kunne anslå hvor stor del av den norske asiafarten som er representert i konsulenes observasjoner, og stadfeste på hvilket grunnlag disse observasjonene ble gjort; hva ble egentlig talt?

Som påpekt tidligere, både over, og av tidligere forskningslitteratur er det knyttet forvirring og uklarhet til kvantifiseringen av norsk skipsfart i Asia. Mens det i eldre litteratur kan fremstå som om en hel «armada» av norske dampskip strømmet på og «erobret Østen» etter Suezkanalens åpning, har nyere forskning snarere pekt på underrapportering. Brautaset og Tenolds artikkel «Lost in Calculation? – Norwegian Merchant Shipping in Asia, 1870-1914» viser hvordan antallet reiser registrert i den offisielle norske statistikken er alt for lavt sammenlignet med de som er registrert av Lloyd's agenter og publisert i Lloyd's Weekly Shipping Index.¹⁷⁴ Jeg mener seilingslistenes detaljrikdom kan bidra til å oppklare noen av uklarhetene rundt anløpstallene i Asia.

Den geografiske begrensningen som er konsulatkildenes svakhet kommer til tydelig til syne i økningen i norsk dampskipsfart langs kinakysten. Det store antallet ankomster, fordelt på en rekke havner enten med eller uten konsul, legger til rette for underrapportering og generell uklarhet. Ingrid Myrstad påpeker i sin mastergradsoppgave fra 2009, at det i de trykte konsulatberetningene er oppgitt at 571 norske skip anløp hovedstasjonen og konsulatdistriktet forøvrig i 1902, mens det i en tabell på neste side blir oppgitt at norske skip stod for 913 anløp og avganger til Kina.¹⁷⁵ Også tidligere har det tilsynelatende blitt underrapportert; året før er tallene 201 og 321 oppgitt, noe som vil si at det for disse årene kan virke som om det kun er oppgitt i overkant av 60% av den totale norske skipsfarten på Kina. Dannevig's tall på 1106 anløp for 1896 virker å være feil i forhold til konsulatberetningen, men er nære tilsvarende tall fra konsulatberetningen på 1098.¹⁷⁶ Her er underrapporteringen i så fall enda større, nesten 50 prosent av disse anløpene er utelatt fra de trykte konsulatberetningene. Det kan også bemerkes

¹⁷⁴ Brautaset og Tenold (2010)

¹⁷⁵ Myrstad (2009): 72. Tabellene finnes på henholdsvis side 799 og 800 i Konsulatberetninger Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsulter m. m., Indkomne i 1903. I Tabeller vedkommende Norge skipsfart er det 571 som blir brukt, hvorav to seilskip.

¹⁷⁶ Dannevig (1982): 115

Beretninger om Handel og Skipsfart Uddrag af Aarssberetninger fra de forenede Rigers Konsulter for 1896 m. m. No. 16 (1897): 676

at det dette året har falt bort 38 anløp på veien fra konsulatberetning til tabell, da *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1896* kun oppgir 552 anløp, og den trykte konsulatberetningen oppgir 590. I tillegg kommer 26 svenske anløp¹⁷⁷

Hvordan har så alle disse forskjellige antallene anløp oppstått?

En forklaring på variasjonene er som sagt at konsulene i sine beretninger kun oppgav tall for havner med konsulat. Hvor tallene for de øvrige havnene kommer fra blir ikke alltid oppgitt, men det er ikke urimelig å anta at de stammer fra tallmateriale som ble utarbeidet av det kinesiske tollvesen – The Chinese Maritime Custom Service.¹⁷⁸

Selv om man foretar beregninger for å finne havner med bekreftet norsk aktivitet, ved å gjennomgå kolonnen for forrige havn og kolonnen for destinasjon i seilingslistene, virker tallene fra det kinesiske tollvesenet å være alt for høye. Om man ser på forrige havn-kolonne for seilingslistene fra Asia 1896,¹⁷⁹ hvor det i konsulatberetningen står at det kinesiske tollvesenet oppgir hele 1098 anløp og avganger mot det svensk-norske konsulatvesenets egne 590, finnes kun tre avganger fra kinesiske havner uten norsk konsul.¹⁸⁰ Av destinasjonshavner er kun én kinesisk havn uten svensk-norsk konsul oppgitt.¹⁸¹ Det virker dermed lite sannsynlig at det fantes kinesiske havner uten svensk norsk konsul med norsk aktivitet tilsvarende de 500 «manglende» anløpene.

Andre år har konsulen tatt med oversikter fra det kinesiske tollvesenet. I beretningen fra 1894 er de konsulløse havnene Wuhu, Ningpo, Tamsui og Tainan inkludert.¹⁸² I konsulatberetningen fra Shanghai 1893 beskrives de norske anløpene til distriktet innledningsvis. Konsulen ender

¹⁷⁷ *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1896* (1897): 80

¹⁷⁸ Det kinesiske tollvesenet kan være en viktig kilde til statistikk angående norsk og internasjonal skipsfart i området. Dessverre er ikke denne statistikken, så vidt meg bekjent, enda i et format som gjør den tilgjengelig for forskning. Noen fremstøt er gjort, for eksempel Hsiao Liang-Lins *China's foreign trade statistics 1864-1949* (1974). University of Bristol har også publisert en oversikt på sine nettsider over tilgjengelig materiale utgitt av tollvesenet selv. (<https://www.bris.ac.uk/history/customs/resources/>) 19.04.16. Dessverre er publikasjoner som kunne vært aktuelle for dette prosjektet ikke tilgjengelige.

Olga Medvedeva ved institutt for AHKR ved Universitet i Bergen er i ferd med å slutføre en doktorgradsavhandling om nordmenn i det kinesiske tollvesenet 1890-1927.

¹⁷⁹ Utvalget er redegjort for i introduksjonskapittelet. Alle de kinesiske havnene med konsul, samt Singapore, Hongkong, Batavia, Moulmein, Bassein, Rangoon og Bangkok er inkludert. Dessverre er ingen japanske havner inkludert i dette tilfellet, men stikkprøver, for eksempel fra Yokohama i 1897-1899, viser ingen kinesiske havner med stor aktivitet bortsett fra de med svensk-norsk konsulat.

¹⁸⁰ Port Arthur: 1 og, Ningpo: 2.

¹⁸¹ Port Arthur: 1.

¹⁸² Tamsui og Tainan er begge havner på Taiwan, og dermed på grunn av den sino-japanske krigen, 1894-1895, utelatt fra kinesisk statistikk etter 1894.

etter å ha gjennomgått alle havnene med svensk-norsk konsul på 104 anløp og til sammen 70 543 tonn.¹⁸³ Men i det påfølgende avsnittet beskriver konsulen tallene fra en da nypublisert utgivelse fra det kinesiske tollvesenet med nesten 60 000 ekstra tonn:

Ifølge den nylig utkomne Statistik af det kinesiske maritime Toldvæsen var den samlede norske Tonnage paa Distriktets Havne i 1893 123 971 Tons, heri iberegnet 5 Havne, hvori ingen Vicekonsulater findes, nemlig Wuhu med 1 534 Tons, Ningpo med 2 738, Tamsui med 386 Tons, Tainan med 1 154 Tons og Kiungtschau med 1 672 Tons. Dette viser en Formindskelse af 16 302 Tons mod forrige Aar 1892. Tonnagen herude er i Virkeligheden steget, men Dampskibene har gaaet i Fart udenfor Distriktet, i Nabolaget i Hongkong, Japan og paa Sibirien, hvor der ingen Konsulater findes. De følgende Traktathavne i Distriktet besøgte af norske Skibe : Newchuang 16 236 Tons, Tientsin 7 168, Chefoo 6 736, Wuhu 1 534, Shanghai 61 136, Ningpo 2 738, Foochow 4 222, Tatsui 386, Tainan 1 154, Amoy 13 323, Swatow 4 740, Canton 18 926, Kiungtchow 1 672, ialt 123 971 Tons.¹⁸⁴

Her virker det å være noe galt med utregningene ettersom de individuelle tonnasjetallene summeres til 139 971. Altså nøyaktig 16 000 mer enn tallet konsulen har kommet frem til. I tillegg viser dette utsnittet fra det kinesiske tollvesenets statistikk at norske anløp til kinesiske havner uten svensk-norsk konsul i 1893 kun utgjorde 5% av den samlede tonnasjen for hele Kina. Det kan også være verdt å merke seg at norsk tonnasje som anløp Shanghai i 1893 blir oppgitt av det kinesiske tollvesenet å være 61 136 tonn. Sammenligner man dette med det opprinnelige tallet for alle de kinesiske havnene med svensk-norsk konsul, oppgitt av konsulen, nemlig 70 543, virker det mer sannsynlig at de ikke-rapporterte anløpene fant sted i havner med konsulær representasjon, og at forskjellene i rapporteringen i mindre grad kan forklares med manglende konsulær representasjon i kinesiske havner.

Hvordan kan det svensk-norske konsulatvesen og det kinesiske tollvesen konkludere med så forskjellige tall om ikke på grunn av anløp til kinesiske havner uten svensk-norsk konsul?

I tillegg til å anløpe havner for å laste eller losse, anløp dampskip også havner for å bunkre kull, eller reparere. I de norske seilingslistene fra Kina på 1890-tallet er slike anløp ikke telt med, og anløpstallene virker (kanskje naturlig nok) å samsvare med anløpstallene fra konsulatberetningene. Om det kinesiske tollvesenet har tatt med alle norske anløp, også de som

¹⁸³ Beretninger om Handel og Skibsfart Uddrag af Aarssberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. No. 16 (1894): 717 Her er Hongkong utelatt.

¹⁸⁴ Beretninger 1893. :717

ikke gjaldt lasting og lossing, kan dette være forklaringen på de høye anløpstallene, og hvorfor differansen virker å forholde seg nokså jevnt.

I Singapore, som riktig nok var en havn med stor kullomsetning, har den svensk-norske konsulen også nedtegnet bunkringsanløp, samt anløp for reparasjon, i tillegg til vanlige lasting- og lossingsanløp. I 1896 viser seilingslistene 26 vanlige dampskipsanløp. Samme år anløp hele 21 norske dampskip for enten å bunkre kull, eller for reparasjoner. Men at bunkringsanløp i Kina skal tilsvare Singapores 45% bunkrings- og reparasjonsanløp, finner jeg usannsynlig. Av de 21 bunkrings- og reparasjonsanløpene er kun seks gjort av dampskip i intra-asiatisk fart. De 15 andre er gjort av skip på vei mellom asiatiske havner og enten europeiske havner, amerikanske havner, havner i Sør-Afrika eller Suezkanalen, hvor Singapore utgjorde et naturlig stoppested.

Mens norske anløp til havner uten konsul utvilsomt forekom og reduserer konsulkildenes validitet for den totale asiafarten, finnes en annen løsning, som i stor grad gjør rede for de store forskjellene mellom den kinesiske statistikken og den konsulbaserte statistikken, og denne inkluderer Hongkongs status som kinesisk havn. Dannevig's påstand om at «[i] 1896 hadde kinesiske havner 1106 norske anløp»¹⁸⁵ bygger på en misforståelse.¹⁸⁶

I en rapport fra 1898 fra minister Hans Gude blir nemlig statistikk fra Det keiserlige maritime tollvesen presentert. I denne tabellen fremkommer tallet 1106 men dette er både anløp og avganger sammenlagt. Gitt at alle skipene har like mange innklareringer som utklareringer ender innklareringstallet på 553 skip, ett unna 552 fra den utgitte statistikken *Tabeller vedkommende Norges skibsfart i aaret 1896*.¹⁸⁷ Seilingslistene og konsultrapportenes tall på 590 anløp er inkludert Hongkongs 101 anløp, noe som ikke er tilfellet i den kinesiske statistikken. Derimot inkluderes havnene Kiukang, Ningpo og Kiungchow med henholdsvis 16, 8 og 14 anløp og avganger, som rimeligvis kan deles på to og dermed bety at 19 svenske og norske anløp var utenfor konsulenes rekkevidde.

¹⁸⁵ Dannevig (1982): 115

¹⁸⁶ Dette er en misforståelse som også gjenfinnes i Gisnås (1994): 81

¹⁸⁷ *Tabeller vedkommende Norges skibsfart i aaret 1896. (1897): 80*

Tabell 3 Konsulatvesenets og det kinesiske tollvesenets rapportering av norske skipsanløp til Kina 1896.¹⁸⁸

	<i>Seilingslistene</i>	<i>Det kinesiske tollvesenet</i>
<i>Shanghai</i>	200	206
<i>Chefoo</i>	57	59
<i>Tientsin</i>	45	46
<i>Chinkiang</i>	21	38
<i>Amoy</i>	16	24
<i>Swatow</i>	28	36
<i>Canton</i>	18	19
<i>Newchwang</i>	62	63
<i>Hankow</i>	18	19
<i>Foochow</i>	24	24
<i>Hongkong</i>	101	-
<i>Kiukang</i>	-	8
<i>Wuhu</i>	-	0
<i>Ningpo</i>	-	4
<i>Kiungchow</i>	-	7
	590	553

Konsulatberetningen fra Shanghai 1896 melder også om 28 svenske anløp. Om man utelater havner uten svensk-norsk konsul, samt Hongkong, for så å trekke fra disse 28 svenske anløpene er differansen 17 anløp flere ifølge det kinesiske tollvesen. Disse 17 anløpene kan enklere tilskrives bunkrings- eller reparasjonsanløp, eller andre forskjeller i innsamlingen, enn 516 anløp, (Dannevig mot konsulatberetningene) eller 38 (konsulatberetningene mot den publiserte statistikken).

Dette viser at den norske statistikken i stor grad samsvarer med den som stammer fra det kinesiske tollvesenet, seilingslistene, og konsulatberetningene. At man kan krysreferere de konsulære observasjonene og med statistikken fra det kinesiske tollvesenet bidrar til å styrke seilingslistenes reliabilitet. Om man er bevisst seilingslistenes opprinnelige formål,

¹⁸⁸ I Gudes opprinnelige rapport er de kinesiske tallene, som forklart over, dobbelt så høye. For å tilby enkel sammenligning har jeg delt dem på to selv om dette kan medføre unøyaktigheter i form av overliggende skip. Ifølge de norske konsulene reiste fire skip fra kinesiske havner i 1896 etter å ha ankommet i 1895, et fra Shanghai, et fra Amoy, og to fra Hongkong. Tallene fra seilingslistene i denne tabellen er kun anløpstall og dermed er disse overliggerne ikke regnet med. (1899):698

oppretholder de også en høy grad av validitet, ikke nødvendigvis for Asia som helhet, men for de spesifikke havnene de har sine opphav i.

3.3 De regionale forskjellene

3.3.1 Øst-vest-skiellet i norsk asiatisk dampskipsfart

I norsk sammenheng var det i de store byene overgangen til damp gikk raskest. Både i Christiania og Bergen ble dampskipsrederier stiftet. Bergens rolle som ledende dampskipsby i Norge har blitt understreket blant annet i de lokalhistoriske verkene, men også av Andersen og Collett. Allerede i 1890 utgjorde dampskipene hele 76 prosent av bergensflåten. Dette var også nesten halvparten av alle dampskip i Norge, og til sammenligning var Christianiaflåten kun 16 prosent dampskip. Seilingslistene fra 1894-99 viser at byens dampskipsnæring ikke nødvendigvis gjorde seg gjeldende i anløpstallene for de asiatiske havnene. Av de 2 935 dampskipsanløpene i databasen var kun 310 med bergensskip. Til sammenligning står Christiania med 1149, Drammen med 498, og Tønsberg med 496.

Tabell 4: Antall dampskipsanløp og individuelle skip fordelt på hjemhavn i utvalgte asiatiske havner 1894-1899

<i>Hjemhavn</i>	<i>Antall anløp</i>	<i>Antall individuelle skip</i>
<i>Christiania</i>	1149	25
<i>Drammen</i>	498	8
<i>Tønsberg</i>	496	25
<i>Bergen</i>	310	26
<i>Trondhjem</i>	158	1
<i>Holmestrand</i>	129	1
<i>Fredrikshald</i>	103	2
<i>Porsgrund</i>	40	4
<i>Stavanger</i>	33	5
<i>Kragerø</i>	18	2
<i>Fredrikstad</i>	1	1
<i>Totalsum</i>	2935	100

Som nevnt tidligere er det anløpstallene som har blitt publisert i den norske statistikken, og dette kan påvirke hvordan den norske skipsfarten i Asia fremstår. I perioden 1894-99 var det

nemlig ikke 2 935 *individuelle* dampskip som anløp de utvalgte asiatiske havnene, men kun 100. Dette gir et gjennomsnitt på 29.3 anløp per dampskip.

Antallet individuelle bergensskip som anløp de utvalgte asiatiske havnene 1894-99 er 26. Sammenlignet med tallene for Christiania og Tønsberg, begge med 25 er differansen mye mindre enn om man ser på de totale anløpstallene. Kun seks av de 26 bergenske dampskipene anløp de utvalgte havnene mer enn ti ganger.¹⁸⁹ Åtte av dem anløp kun én gang i løpet av denne seksårsperioden. Gjennomsnittlig antall anløp per Bergenske dampskip er kun ti anløp over en periode på seks år, noe som tyder på et ganske annet fartsmønster. Det kan virke som om den norske kystfarten i Asia først og fremst var et østnorsk fenomen.

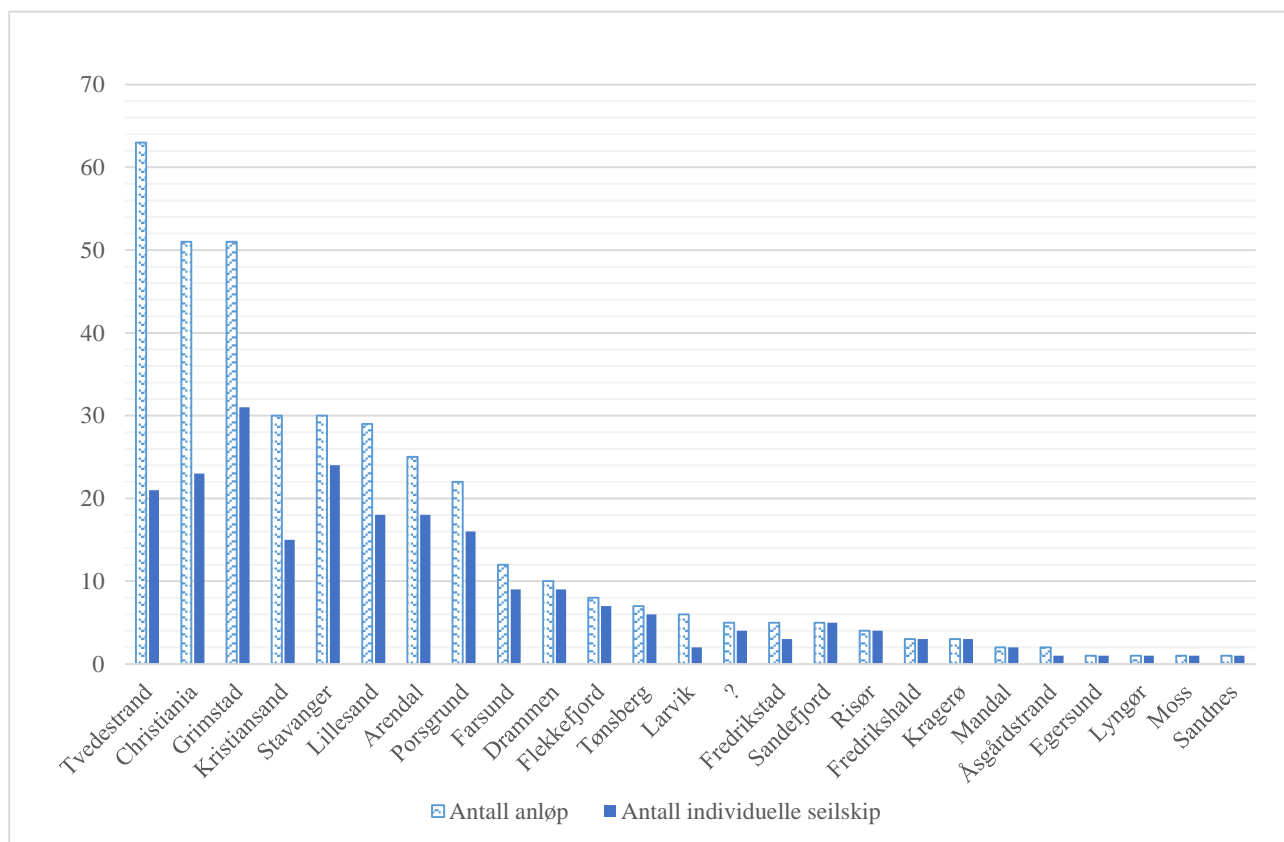
3.3.2 Seilskipskysten

De regionale forskjellene trer også frem om man sammenligner seilskiptilhørighet med dampskipstilhørighet. Av de 3 312 totale anløpene i databasen var kun 377 seilskip, men som forklart over var det stor forskjell mellom seilskip og dampskip hva gjelder fartsmønstre. Mens seilskipene kun utgjorde elleve prosent av de totale anløpene, utgjorde de hele 69 prosent av de individuelle skipene som anløp de utvalgte havnene i løpet av perioden 1894-99.

Sørlandskysten var spesielt engasjert i seilskipsfarten, ifølge de transkriberte seilingslistene også i Asia. 125, over halvparten, av de 228 individuelle seilskipene hadde sin hjemhavn i Agder. Teller man med Telemark og Rogaland også står denne landsdelen for 176 av de individuelle skipene. Resten av seilskipene kom utelukkende fra Østlandet.

¹⁸⁹ *Albert, Donau, Jacob Christensen, Krim, Liv og Lyderhorn.*

Figur 11: Antall seilskipsanløp og individuelle seilskip i utvalgte asiatiske havner fordelt på hjemhavn 1894-99¹⁹⁰



3.4 Norsk nisjemarked.

3.4.1 Bangkok

Noen år stemmer anløpstallene fra seilingslistene med de fra konsulatberetningene, mens andre år finnes forskjeller. I 1897 oppgir konsulatberetningene fem seilskip og 33 dampskip, mens det i seilingslistene er registrert 18 seilskipsanløp og 50 dampskipsanløp. Det er ingen åpenbar grunn til at det skulle finnes forskjeller. I seilingslistene fra 1894-98 er det registrert 305 anløp og 299 avganger.¹⁹¹ Grunnen til forskjellen mellom anløp og avganger ligger i selve seilingslistenes utforming, da både anløp og avganger er ført på samme ark. Dette vil si at skip

¹⁹⁰ I seilingslistene står fire av seilskipene oppført uten hjemhavn, eller med et navn som er vanskelig å tyde. I tabellen er disse representert med et spørsmålstejn.

¹⁹¹ Som forklart over mangler seilingslistene fra 1899.

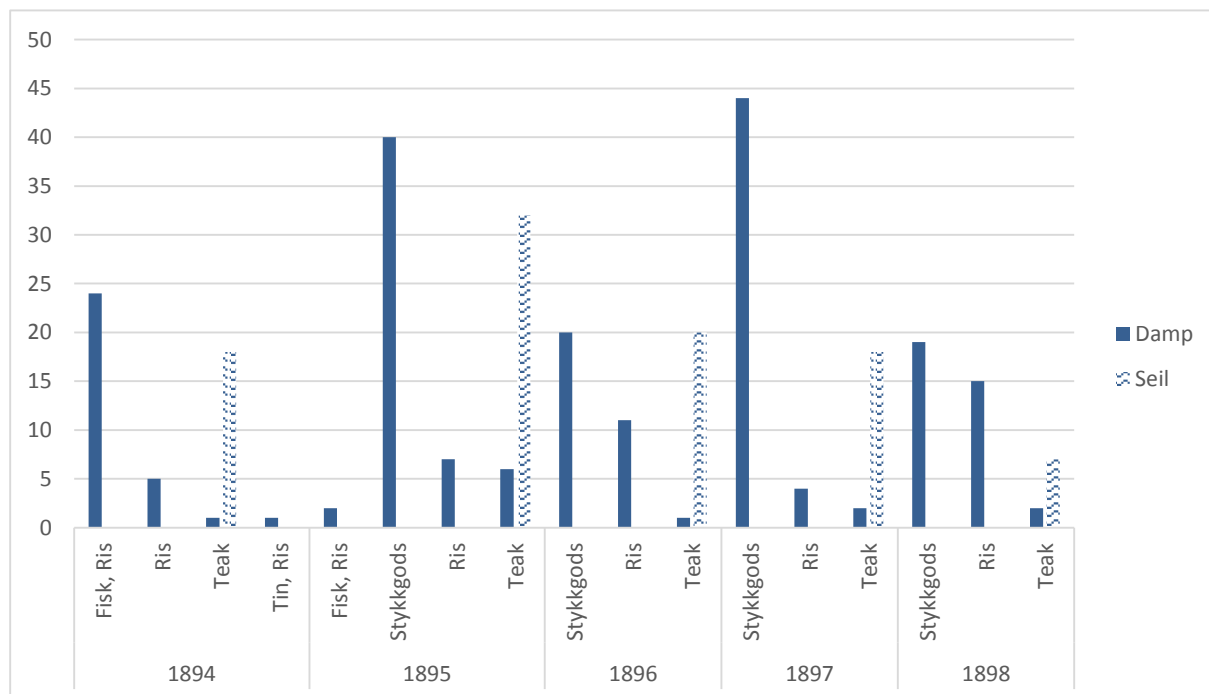
som anløp Bangkok sent på året, og som derfor ikke dro før neste kalenderår ikke har oppført informasjon angående avgangen, som reisemål, last og dato.

Mens de 100 seilskipsanløpene ankom fra 41 forskjellige havner verden over, var de 205 dampskipsanløpene fordelt på kun ni, hvorav avganger fra Hongkong og Singapore utgjorde henholdsvis 83 og 111.

Samtidig som norske dampskip var sterkt engasjert i kullfart fra Japan til Kina ankom bare to dampskip med kull til Bangkok, mot 15 seilskip.¹⁹² 144 av dampskipene kom med innpakkede varer, 57 i ballast, ett med parafin fra Hongkong, mens konsulen har kommet til å skrive Hongkong i ruten for last ved én uheldig anledning.

Bangkok er havnen med flest seilskipsanløp i databasen, men i motsetning til Batavia overgikk ikke antall norske seilskipsanløp de norske dampskipsanløpene; Batavia så over dobbelt så mange dampskipsanløp som seilskipsanløp i perioden. Derfor er det ikke fraværet av dampskip som forklarer det relativt høye antallet norske seilskipsanløp på 1890-tallet. Kolonnen for avgående last i seilingslistene viser en nisje norske seilskip var tilpasset til.

Figur 12: Last fordelt på dampskip og seilskip avgående fra Bangkok 1894-98



¹⁹² Alle disse 15 seilskipene kom fra Cardiff.

Worm- Müller peker i *Den Norske Sjøfarts Historie* på at «[i] trelastfart er det jo ingen, som kunde måle sig med nordmennene».¹⁹³ Og som figuren over viser var det kun teak seilskipene fraktet fra Bangkok. I konsulatberetningen fra 1896 skriver konsulen at utelukkende norske skip ble brukt til å frakte Teak til Europa, men dette inkluderer sannsynligvis også svenske skip.¹⁹⁴ Det samme gjentas i rapporten fra neste år, denne gangen med et par unntak.¹⁹⁵

Altså sameksisterte norsk seilskipsfart med dampskipsfart i Bangkok. Alle seilskipene avgikk med teak mot Europa, de vanligste reisemålene var Cadiz, Lisboa eller Falmouth, mens dampskipene for det meste fraktet annen last, og til andre asiatiske havner. De få dampskipene som avgikk med teak skulle til Bombay eller Singapore. Foruten disse teakfartene dro i 1897 tre dampskip fra Bangkok med ris til ikke-asiatiske havner.¹⁹⁶ Resten av dampskipsavgangene 1894-98 gikk enten til Singapore eller Hongkong med ris eller andre varer.

Bangkok var hovedstad i Siam, dagens Thailand. Etter at Chulalongkorn besteg tronen som Rama V i 1868 gjennomgikk landet store reformer. Dansken Hans Niels Andersen ankom Bangkok som sjømann i 1876. Han ble senere kaptein på et skip som fraktet teak til Danmark eid av kongen, og delaktig i Siams handelsforbindelser med Skandinavia. Selskapet hans, Andersen & Co, drev både hogst og sagbruk i Bangkok.¹⁹⁷

3.4.2 Rangoon, Moulmein og Bassein

Seilingslistene fra Rangoon og understasjonene på 1890-tallet mangler dessverre viktige opplysninger. Både hvor skipene kom fra, og hvor de skulle til forblir uvisst, men bortsett fra disse manglene fremstår årene 1894-99 som komplette for distriktet.

¹⁹³ Worm-Müller (1950): 296.

¹⁹⁴For eksempel er to skip fra Sundsvall ført inn med de norske skipene i seilingslistene. Beretninger om Handel og Skibsfart Uddrag af Aarssberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1896 m. m. No. 16 (1897): 843

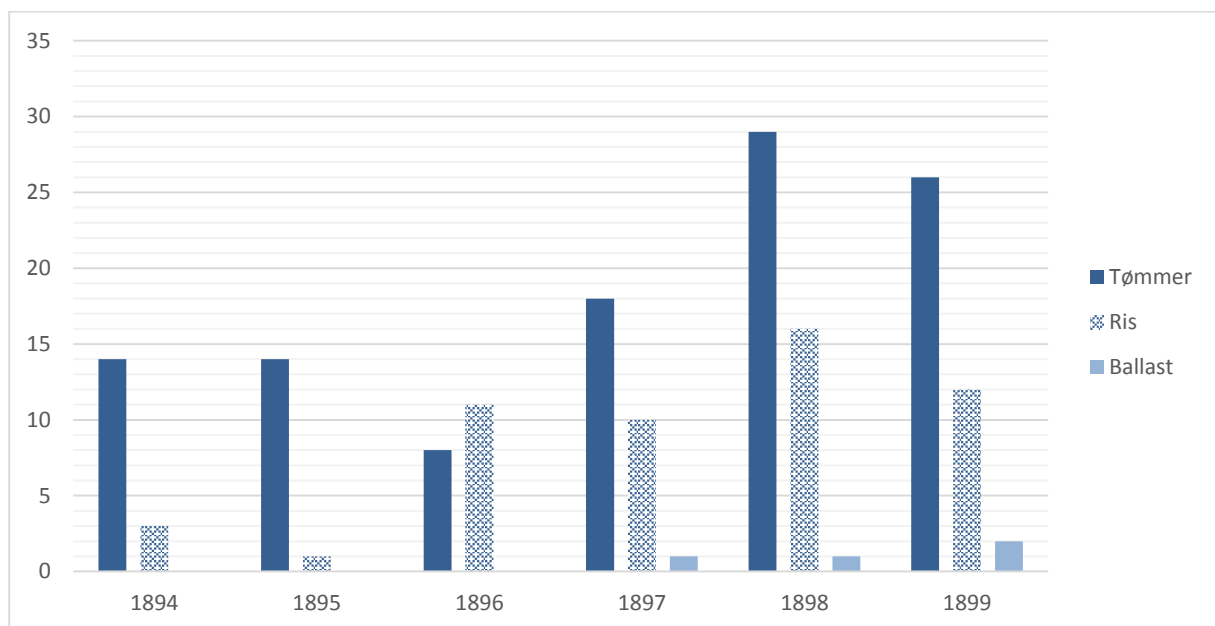
¹⁹⁵ Beretninger om Handel og Skibsfart Uddrag af Aarssberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1897 m. m. No. 16 (1898): 826

¹⁹⁶ *Freija* dro til London, og *Tellus* én gang til Port Said for ordre, og én gang til Rio de Janeiro.

¹⁹⁷ *Ragnhild* av Larvik er avbildet i *Den Norske Sjøfarts Historie* i det det lastes teak i Bangkok foran Andersen & Cos sagbruk. Ifølge seilingslistene ankom skipet med sine 386 tonn lasteevne 05.01.1897 i ballast fra Port Natal i Sør-Afrika. 31.01.1897 avgikk det, lastet med teak, mot København. Dette er et eksempel på hvordan databasen kan anvendes om man søker informasjon angående skipsbevegelser for spesifikke skip. Worm-Müller (1950): 91.

Selv om havnene ofte blir omtalt som rishavnene, ser vi av seilingslistene at det på 1890-tallet hovedsakelig var tømmer som ble eksportert på norske skip. Trelast ble klart den viktigste frakten fra Rangoon, som vist i figuren under. Også fra Moulmein var trelast det viktigste; kun fire av skipene forlot havnen med ris i denne seksårsperioden. Worm-Müller skriver i *Den Norske Sjøfarts Historie* at 45 norske skip avgikk fra Rangoon med rislast i 1898.¹⁹⁸ Riktig nok ankom 46 skip hvorav et dro i ballast, men kun 16 av 45 reiste med rislast dette året, de resterende 29 hadde trelast om bord.

Figur 13: Last på norske seilskip og dampskip fra Rangoon 1894-99¹⁹⁹



Det virker som om den norske aktiviteten i Bassein opphørte etter 1895. Forskjellene mellom aktivitetsnivået i Rangoon og Moulmein økte kraftig i perioden, spesielt gjaldt dette dampskip, men Moulmein opplevde også en nedgang i antallet norske seilskip. Mens antallet norske dampskipsanløp i Rangoon overgikk seilskipsanløpene i 1897 forble den norske aktiviteten i Moulmein hovedsakelig besørget av seilskip.

Som sagt mangler seilingslistene fra Rangoon informasjon angående avreisehavn og destinasjon. Dette gjør det vanskelig å antyde fartsmønstre.

¹⁹⁸ Worm-Müller (1950): 295

¹⁹⁹ Figuren er basert på tallmateriale fra seilingslistene ved RA/S-2981/Eba/L0057

Når det gjelder tilhørighet virker det også som om det har forekommet en forandring. Birger Dannevig beskriver Bergen og Stavanger som dominerende i risfarten og farten på Britisk Ostindia, hovedsakelig på 1870- og 80-tallet.²⁰⁰ Men på 90-tallet er de to vestlandsbyene representert med færre anløp enn for eksempel Grimstad og Kristiansand, og langt færre enn dampskipsbyene Christiania og Tønsberg.

3.5 Batavia – De lengste fraktene.

Batavia, nå Jakarta i Indonesia, og dets konsulatdistrikt opplevde ikke en like stor økning i antall dampskip på 1890-tallet som de øvrige asiatiske havnene beskrevet over. Som vist i kapittel 2 så konsulatdistriktet en generell nedgang i antall norske anløp fra et høydepunkt med 74 anløp i 1885.

Seilingslistene fra Batavia viser at de norske seilskipene hovedsakelig fraktet kaffe, kopra, og sukker utelukkende til europeiske eller amerikanske havner, slik Dannevig skriver.²⁰¹ Men selv om seilingslistene fra Padang og Surabaya viser at norske seilskip fortsatt fraktet kaffe til New York viser seilingslistene fra 1898,-99, og 1903 at alle skipene som kom til havnen Batavia skulle videre til enten Surabaya eller Padang.

Som forklart i kapittel 1 har det ikke lyktes meg å lokalisere seilingslister for årene 1894 og 1895. Individuelt forekommer Padang og Surabaya kun fra 1898 og 1899. I motsetning til det store antallet norske skipsanløp til kinesiske havner i denne tidsperioden er det for hele Nederlandsk Ostindia kun 97 norske anløp oppført i databasen, et litt høyere antall enn i den utgitte statistikken.²⁰²

Også fra havner i Nederlandsk India kan vi se teknologisk betingede forskjeller i fartsmønstre. Mens seilskipene som forlot disse havnene ofte dro mot havner i Europa eller Nord-Amerika, først og fremst New York, gikk de fleste dampskipene, også herfra, til andre asiatiske havner.

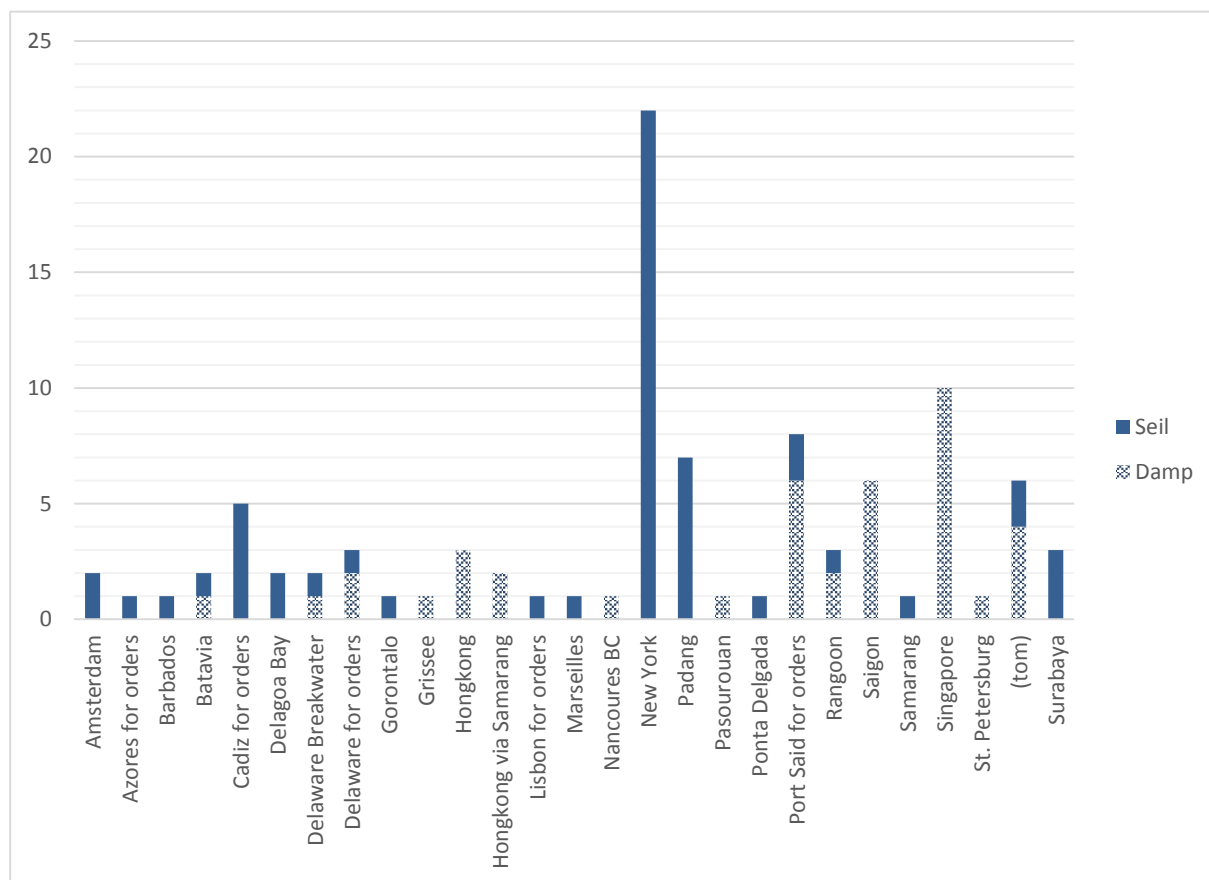
²⁰⁰ Dannevig (1982): 70-75

²⁰¹ Dannevig (1982): 77

²⁰² Java, øyen både Batavia og Surabaya ligger på, blir i flere tilfeller, også den offisielle statistikken, brukt synonymt med de nederlandske besittelsene i det som i dag er Indonesia, på tross av at Padang ligger på øyen Sumatra.

Norske anløp til Java	1896	1897	1898	1899
Seilingslister	24	32	12	26
Statistiske tabeller	25	33	13	20

Figur 14: Neste destinasjon for norske skip avgående fra Batavia, Surabaya og Padang 1896-99²⁰³



3.6 Konklusjon

Jeg har i dette kapittelet vist hvilke fordeler som kan oppnås ved å studere konsulenes seilingslister, råmaterialet bak de offisielt utgitte tabellene. Gjennom et til dels komplisert eksempel har jeg også vist hvordan den antatte underrapporteringen i den norske statistikken kan ha foregått, og, gjennom diskrepansene mellom *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart* og råmaterialet, vist at seilingslistene innehar en høyere grad av validitet enn først antatt.

²⁰³ Ettersom seilingslistene ikke oppgir destinasjon for dampskipene 1897 mangler står disse oppført under (tom) i figuren over. Jeg har på bakgrunn av at *Jacob Christensen* av Bergen anløp seks ganger fra Saigon, og *Kong Alf* av Christiania anløp ni ganger fra Singapore valgt å inkludere disse havnene i figuren, men gjør oppmerksom på at disse ikke er bekreftet i seilingslistene. Seilingslistene fra Singapore tyder også på at *Kong Alf* reiste via Semarang.

Det er også verdt å merke seg at det i de fleste seilingslistene er kommersielt motiverte anløp som er dokumenterte, og at eventuelle bunkrings- og reparasjonsanløp i den grad de er talt er sortert for seg.

Lakunene i seilingslistene som danner grunnlaget for databasen er størst i havnene Batavia, Padang, og Sourabaya. Både 1894 og 1895 mangler for Batavia, og ettersom seilingslistene frem til og med 1897 virker å inneholde anløp og avganger fra hele Java finnes ikke spesifikke seilingslister fra Padang og Surabaya før 1898. Konsulatberetningen fra 1894 oppgir 22 seilskipsanløp og fem dampskipsanløp, i 1895 ni dampskipsanløp og 25 seilskipsanløp. Dermed er seilskipsanløp i Asia underrepresentert i dette datasettet.

Jeg har i dette kapittelet vist hvordan de to forskjellige teknologiene, seilskip og dampskip, kunne operere både på de samme, men også på forskjellige markeder i Asia. Mens den kinesiske kystfarten virker å ha vært en type fart hvor seilskipene ble utkonkurrert og forsvant på 1890-tallet var teakfarten fra Bangkok og dagens Myanmar til Europa en fart hvor et relativt høyt antall norske seilskip var engasjert.

I tillegg til å tilby tall angående norsk skipsfart i Asia kan seilingslistene også si noe om mer hjemlige forhold. Hvilke norske byer skipene kom fra kommer også tydelig frem i seilingslistene. Også her kommer tydelige forskjeller frem mellom de to teknologitypene.

Samtlige seilskip som anløp havnene i databasen hadde sin hjemhavn på kysten fra Stavanger og østover.

Av de mange flere dampskipsanløpene utgjorde Østlandet²⁰⁴ 83 prosent, Vestlandet²⁰⁵ tolv prosent, og Midt-Norge²⁰⁶ fem prosent. Sammenlignet med Andersen og Collets tall fra Det Norske Veritas, som legger nær femti prosent av den norske dampskipsflåten til Bergen, viser tallene fra seilingslistene hvordan regionale forskjeller i Norge gjorde seg gjeldende i en regional kystfart på fjerne farvann. Kun seks bergenske dampskip anløp de kinesiske havnene mer enn ti ganger i løpet av perioden 1894-99 mot Christianias 16.

²⁰⁴ Mens det ikke finnes noen dampskip fra dagens Agder i databasen, anløp to dampskip fra Kragerø, på andre siden av fylkesgrensa, til sammen 19 ganger.

²⁰⁵ Fordelt på 30 individuelle dampskip fra Bergen og fem fra Stavanger.

²⁰⁶ Alle disse 158 anløpene ble gjort av ett skip, nemlig *Bjørg*, av Trondhjem.

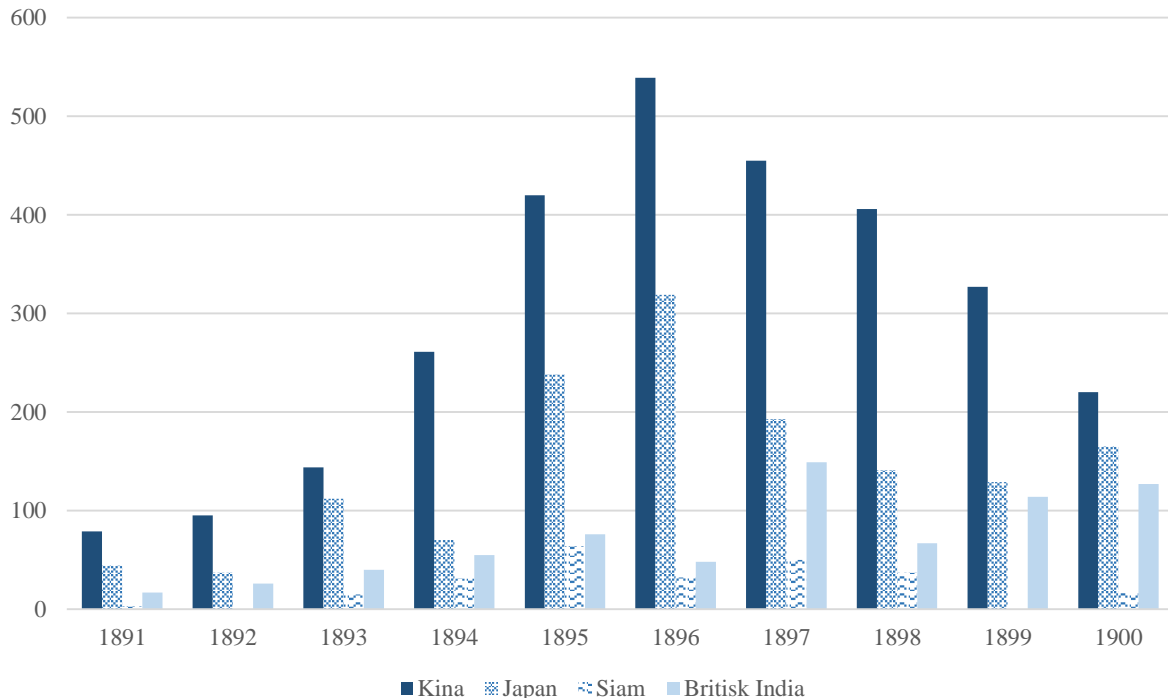
4 Den kinesiske kystfarten og den sino-japanske krigen

4.1 Innledning

I den kinesiske kystfarten hadde britiske, tyske, amerikanske, og til dels kinesiske dampskip vært aktive siden 1860-tallet. Det første norske dampskipet øst for Singapore var Haakon Adelsteen av Bergen i 1878. Det var likevel først på 1890-tallet at et større antall norske dampskipsanløp ble registrert i Asia.

Som vist i de to foregående kapitlene var Kina landet i Asia med flest norske anløp på 1890-tallet. Jeg vil derfor i dette kapitlet fokusere på den norske aktiviteten tilknyttet de kinesiske havnene 1894-99.

Figur 15: Antall registrerte norske dampskipsanløp i asiatiske havner 1891-1900²⁰⁷



²⁰⁷ Tall fra *Tabeller vedkommende Norges skibsfart (1892-1901)*

Figuren over viser antall norske anløp i asiatiske havner 1891-1900. Den markante økningen i antall anløp fra 1894 til 1895 sammenfaller med den første sino-japanske krigen. Spesielt økte anløpene i Japan. Den første sino-japanske krigen har blitt brukt som forklaring på høye fraktrater og påfølgende tilstrømning av norske dampskip. I dette kapittelet vil jeg se nærmere på norsk skipsfart i kinesiske havner under selve krigsperioden fra 1. august 1894 til 17. april 1895. Hvilken betydning hadde slike eksterne faktorer for den norske satsingen på dampskipsfart i Asia, og dermed den asiaengasjerte flåtens teknologiske sammensetning?

4.2 Kina – Knutepunkt i et øst-asiatiske nettverk

Som vist i kapittel 2 overgikk de norske dampskipene seilskipene i antall anløp i de kinesiske havnene fra 1888. Fra å kun være besøkt to ganger av dampskip i 1890 økte antallet anløp til 261 i 1894. Seilingslistene tilbyr informasjon utover anløp og avganger. Dermed kan fartsmønstrene til disse dampskipene kartlegges for å antyde hva slags last dampskip i Asia førte, og hvilke ruter de utkonkurrerte seilskipene på.

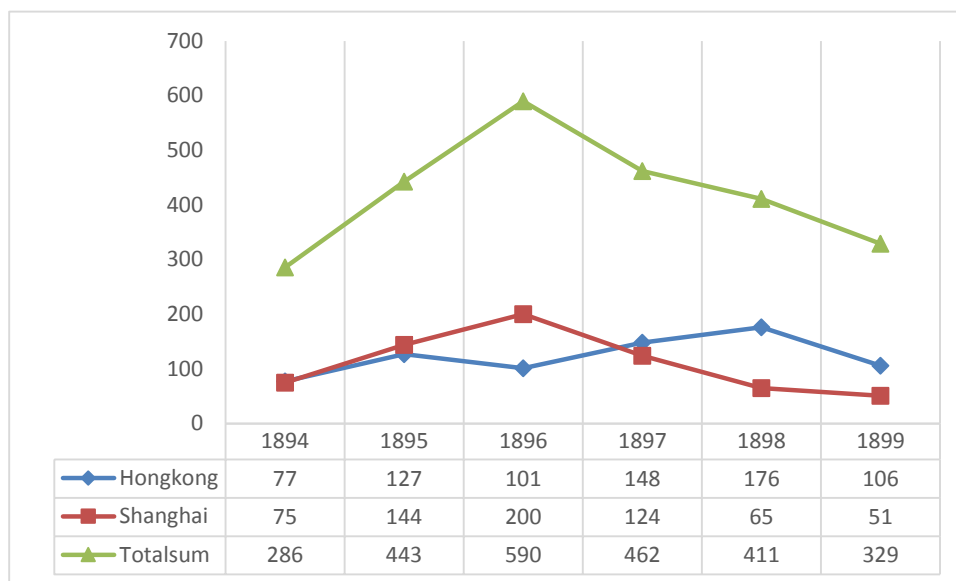
Av databasens 3312 anløp er over to tredjedeler fordelt på de Kinesiske havnene. 2399 ganger anløp norske skip havnene Shanghai, Hongkong, Amoy, Canton, Chefoo, Chinkiang, Foochow, Hankow, Newchwang, Swatow og Tientsin.²⁰⁸ Av disse anløpene kom 1179 fra en av disse samme havnene altså i innenlands kystfart. Derfor har man for disse reisene observasjoner både ved anløp og avgang. 703 av anløpene kom fra japanske havner. Av disse var åtte seilskip. Fra europeiske, nordamerikanske, og australske havner kom henholdsvis 17, 37 og ni anløp.²⁰⁹ Resten av anløpene, 449, kom fra det øvrige Asia.

Av de 37 reisene som startet i Nordamerika og endte i en av de kinesiske havnene var hele 32 fra New York til enten Shanghai eller Hongkong, av disse, ett seilskip. 20 forskjellige skip gjorde reiser fra New York til Shanghai eller Hongkong.

²⁰⁸ Se kart på side 24.

²⁰⁹ Ingen skip anløp Kina direkte fra Norge i denne perioden.

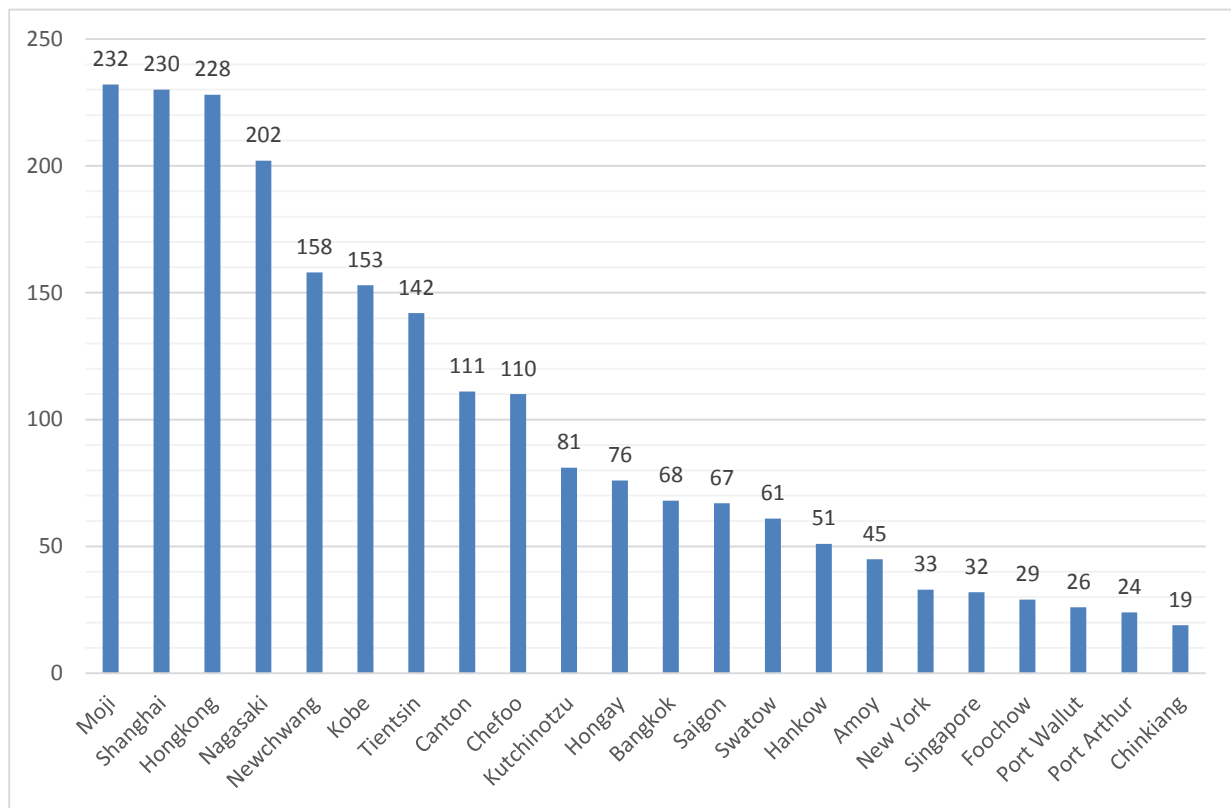
Figur 16: Antall norske anløp til Hongkong, Shanghai og alle havnene i Kina med norsk konsulat, inkludert Hongkong og Shanghai.²¹⁰



Av figuren over fremgår det hvordan den norske aktiviteten i Kina fortsatte etter krigen. Med en generell nedgang i antall anløp til Kina fortsatte aktiviteten rundt Hongkong. Krigsperioden hadde engasjert norske skip i kullfarten fra Japan til Kina, men til Hongkong fraktet norske skip også ris fra Sørøst-Asia, hovedsakelig fra Saigon eller Bangkok. I tillegg til fortsatt kullimport fra Japan ankom også kull fra Hongay i det som i dag er Vietnam på norske skip. Det bemerkes også at det totale antall norske anløp til Kina nådde et foreløpig høydepunkt året etter krigens avslutning og ikke under selve krigen. Et skip, *Prosper* av Drammen, gikk en periode som cruiseskip langs den kinesiske kysten.

²¹⁰ Som forklart tidligere mangler seilingslistene fra Hongkong 1895 i databasen. For dette formålet er anløpstallet 127 hentet fra konsulatberetningen.

Figur 17: Antall anløp til kinesiske havner med svensk-norsk konsul 1894-99 fordelt på forrige havn.²¹¹



Tabellen over viser hvordan norsk skipsfartsaktivitet i Kina var konsentrert til østasiatisk fart over korte avstander. De ti øverste havnene i tabellen ligger i enten Kina eller Japan og står for 69 prosent av alle avgangene på reiser som endte i kinesiske havner. De 22 havnene fra tabellen over utgjør over 90 prosent av «forrige havn» for anløpene til Kina. Kun New York ligger utenfor et område som strekker seg fra Singapore til Japan.

Som nevnt over er ikke lastens innhold alltid oppgitt i seilingslistene. Mens stykkgoods, innpakkede varer av forskjellig karakter, er bekreftet som last for 683 anløp til kinesiske havner, var kull også en viktig last for norske dampskip. 680 norske skip ankom med kull, 446 av dem fra de tre japanske havnene Moji, Nagasaki og Kutchinotzu.²¹² 379 av ganger anløp norske skip i ballast. Foruten kullfarten, og den litt diffuse kategorien innpakkede varer, var norske skip også engasjert for å frakte ris fra havnene i Sørøst-Asia. Fra Bangkok kom norske skip 63

²¹¹ To skip, Dagmar av Fredrikshald, og Trym av Tønsberg ankom Chinkiang regelmessig i løpet av 1899. Konsulen i Chinkiang har skrevet at de både kom fra, og gikk til, enten Hankow eller Swatow. I listene fra Hankow og Swatow finnes skipene igjen, men aldri med Chinkiang som forrige havn, eller reisemål. Chinkiang ligger i relativ nærhet til både Shanghai og Hankow. Dermed kan tallene fra Swatow og Hankow være for høye, mens tallene fra Chinkiang er for lave.

²¹² Henholdsvis 214, 157 og 73.

ganger med ris, fra Saigon 65, inkludert et fåtall anløp fra andre havner ankom til sammen 147 norske skip med ris til de kinesiske havnene med svensk-norsk konsul 1894-99, 127 av dem til Hongkong.

Fra kinesiske havner, og som vist over inkluderer dette også innenlandskystfart, avgikk langt flere norske skip i ballast. Hele 965 norske skip forlot havnene uten last. 768 avganger var med stykkgoods. Norske dampskip var i større grad delaktige i import til Kina, enn eksport fra Kina. Kun 511 dampskip forlot de kinesiske havnene med last ment for havner utenfor Kina, 337 med stykkgoods, hovedsakelig til Japan, og 104 med bønner og bønnekaker utelukkende fra Newchwang, også hovedsakelig til Japan.

Seilskipsanløpene i kinesiske havner med svensk-norsk konsul var i perioden 1894-99 få.

Tabell 5: Seilskipsanløp og dampskipsanløp i kinesiske havner med svensk-norsk konsul 1894-99²¹³

	1894	1895	1896	1897	1898	1899	Totalsum
<i>Seil</i>	25	22	13	3	3	1	67
<i>Damp</i>	261	421	577	464	408	328	2459
<i>Totalsum</i>	286	443	590	467	411	329	2526

Fra å utgjøre i underkant av ni prosent av anløpene i 1894 sank andelen til 0.3 prosent i 1899. Ettersom kun elleve av de 67 seilskipsanløpene kom fra utenfor Asia er dette et eksempel på en type fart seilskipene ble utkonkurrert av dampskipene på. Dessverre er rapporteringen ufullstendig angående last, men hvor det er oppgitt viser det seg at seilskipene fraktet blant annet kull og bønner, slik som dampskipene i de enkelte havnene. Syv seilskip kom fra Australia med trelast.

I 1894 bestod den norske tonnasjen av 1 335 275 registertonn seilskip, og 263 842 registertonn dampskip.²¹⁴ Som redegjort for tidligere ble dampskipene etter 1893 beregnet til 3.6 ganger mer effektiv tonnasje og med en slik beregning stod de i 1894 for 949 831 registertonn, eller i overkant av 41 prosent av handelsflåtens tonnasje.²¹⁵

²¹³ Også her er de manglende 127 dampskipsanløpene til Hongkong 1895 innsatt. Alle andre tall er hentet fra databasen.

²¹⁴ Tabeller vedkommende Norges Skipsfart 1894 (1895): 11

²¹⁵ Tabeller vedkommende Norges Skipsfart 1894 (1895): 11

I Asia generelt, og kanskje spesielt i kinesiske havner kom den norske overgangen fra seil til damp tidligere enn i flåten ellers. Som vist i forrige kapittel var norsk skipsfart rundt Kina hovedsakelig kystfart, eller kabotasje.²¹⁶ I denne farten kom dampskipenes effektivitet til stor nytte, da de gikk i anløpsintensive farter over korte avstander.

Simon Arnold var i 1893 som nevnt handelsstipendiat og utsendt til Øst-Asia for «[...]i China og Japan at virke for Afsætning af norske Produkter samt at søge tilveiebragt en større Indgang for vor Handelsflaade i de østasiatiske Farvande»²¹⁷ Arnold mente at Norge som verdens tredje største sjøfartsnasjon burde hatt høyere markedsandel i skipsfarten omkring Kina. Han sa seg likevel fornøyd med den økende tendensen og mente at «[...]de norske Skibsrederes Interesser for Chinafarten nu er vaagnet[...]».²¹⁸

Intra-asiatisk skipsfart stilte andre krav til skipene enn oversjøisk trampfart. På spørsmål om de norske skipene engasjert i Asia var egnet for fremtidig fart svarte Arnold «nei», og han inkluderte i rapporten beskrivelser og tegninger av ideelle dampskip for Asiafart.

Ettersom Arnolds rapport først ble trykket i 1894 må hans anbefalinger ha ankommet norske redere omtrent samtidig som nyheter om krigen. I en periode med lave fraktrater i de europeiske og amerikanske markedene kan det tenkes at dette har gitt norske dampskipsredere ekstra motivasjon til å involvere seg i den østasiatiske kystfarten.

4.3 Den første sino-japanske krig 1894-95

Den første sino-japanske krig ble offisielt erklært 1. august 1894, etter lang tids eskalering. Bakgrunnen for krigen var motstridende japanske og kinesiske interesser i Korea. Japan søkte etter en periode i isolasjon, og etter å ha gjennomgått store militære og industrielle reformer gjennom Meijirestaurasjonen i 1868, å utvide sin interessesfære. Korea ble åpnet for japansk handel gjennom Ganghwatraktaten av 27. februar 1876, men forble under kinesisk innflytelse.

²¹⁶ Brautaset omtaler den regionale handelen, som omsluttet Kina, Japan, Russisk Asia, og Sørøst-Asia som *kabotasje* i «Merchants and missionaries» (2014): 29, mens begrepet andre steder er brukt synonymt med *kystfart*, som ofte har landegrenser som begrensning. For mer om innenrikskystfart se Armstrong (2004): 115-127. Som påpekt av Brautaset, og som vist i forrige kapittel, var norske dampskip på timecharter i Asia en del av et handelsnettverk som omfattet de ovennevnte områdene, og de skiller seg dermed markant fra seilskipsfarten, som hovedsakelig dreide seg om trampfart, og trampfart med dampskip.

²¹⁷ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 85

²¹⁸ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 100

Skipsfart på Korea økte i tiden før krigen, med japanske dampskip som hovedaktøren. I 1893 var norsk tonnasje tredje størst i Korea, men japansk tonnasje var 32 ganger større.²¹⁹

Etter lang tids ustabilitet brøt i juni 1894 Donghakopprøret ut i Korea, og både Kina og Japan sendte styrker. Dette var et religiøst begrunnet opprør som startet blant bønder i de sørlige regionene. De kinesiske styrkene ble sendt på den koreanske kongen Gojongs forespørsel, mens de japanske ble sendt for å beskytte en stadig økende japansk befolkning. I kjølvannet forsøkte begge landenes regjeringer å unngå krig. Et japansk initiativ til en felles reformering av Korea ble avslått fra kinesisk hold.²²⁰ 23. juli okkuperte japanske styrker Seoul og innsatte en ny japanvennlig regjering, som brøt Koreas avtaler med Kina og utviste de kinesiske styrkene fra landet. 25. juli brøt det første sjøslaget ut, idet tre japanske kryssere søkte å avskjære de kinesiske styrkene stasjonert i Asan.

I *The North China Herald* 3. august 1894 legges hele skylden på Japan. Interessant nok, mener avisen også at den viktigste årsaken bak det japanske angrepet var hensynet til innenrikspolitiske interesser. Økende opposisjon og motstand mot den sittende regjeringen skal ifølge avisen ha vært den viktigste årsaken til beslutningen om å gå til krig for rett og slett å avlede folkets oppmerksomhet blir det hevdet:

... [a]s soon as it became evident that there would be domestic troubles in Japan – owing to the strength of the opposition in the country to the present clan government - unless the attention of the people could be diverted by a foreign war. It is an old device of unpopular governments. [...] There is no impartial person who can deny that the war has been forced on China by Japan.²²¹

Japans seier var overveldende. Både til sjøs og på det asiatiske fastlandet vant japanske styrker frem; Japan inntok både Korea, Liaodonghalvøya i det sørlige Manchuria, og Shandonghalvøya overfor. Fredsforhandlingene våren 1895 førte til Shimonosekitrakteten 17. april, hvor Kina blant annet godtok å skulle frasi seg Liaodonghalvøya med den viktige havnen Port Arthur.²²² Port Arthur var av spesiell interesse for Russland, som trengte en isfri havn for å utvide sine østlige interesser. Under trussel om intervensjon fra Russland, Tyskland og Frankrike, bare dager etter fredsavtalen, firet Japan på kravene fra Shimonosekitraktaten og frasa seg

²¹⁹ Beretninger om Handel og Skipsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 128

²²⁰ Westad (2012): 87-99.

²²¹ North China Herald Vol., LIII, No, 1409 (03.08.1894): 165

²²² Lüshunkou

Liaodonghalvøya, men beholdt Formosa²²³ og Pescadorene²²⁴, samt krigserstatning. Japan oppnådde også en ulikverdige traktat,²²⁵ i tillegg til at Korea ble trukket ut av Kinas interessesfære.

Den russisk-japanske krig 1904-05 var en konsekvens av rivaliserende interesser i Manchuria og Korea. Shimonosekitraktaten og den påfølgende trippelintervensjonen bidro til et vanskelig forhandlingsklima og misnøye i den japanske befolkningen, og da forhandlingene brøt sammen erklærte Japan krig.

Også under den russisk-japanske krigen økte norsk dampskipsfart i Kina betydelig, og antall anløp nådde 1500, et nivå som ikke ble forbigått før andre halvdel av 1920-tallet.²²⁶

4.4 Norsk dampskipsfart i krigsperioden

Jeg har valgt å konsentrere analysen rundt de kinesiske havnene, ettersom seilingslistene for Kina virker å være langt bedre bevarte enn de japanske, som kun forekommer sporadisk i mappen på Riksarkivet i Oslo. Datoene i seilingslistene lar meg sortere ut de skipene som anløp Kina i krigsperioden 1. august 1894 – 17. april 1895. Antall anløp til kinesiske havner med norsk konsul i krigsperioden var 160, hvorav 107 i 1894 og 53 i 1895.²²⁷ Av de norske anløpene i krigsperioden var kun 11 med seilskip.

Dessverre er det først fra 1895 at spesifikk last er nedtegnet i seilingslistene fra Kina; i listene fra 1894 er det kun markert for last eller ballast.²²⁸ I seilingslistene fra Newchwang står «Charter effected in the South» i kolonnen som normalt inneholder nedtegnelser over type last og dette gjelder samtlige av de 25 norske dampskipsavgangene i hele 1894. Om man ser nøyer på anløpene fra årets begynnelse i 1895 og frem til 17. april, med spesifiserte nedtegnelser av last, viser visse frakter seg å være viktigere for norske dampskip enn andre; av de 53 anløpene i kinesiske havner mellom 1. januar 1895 og 17. april 1895 var 33 med kull fra japanske havner.

²²³ Taiwan

²²⁴

²²⁵ De ulikverdige traktatene, unequal treaties, var avtaler inngått med Kina mellom 1843 og 1901 hovedsakelig til fordel for vestlige land.

²²⁶ Brautaset (2014): 31

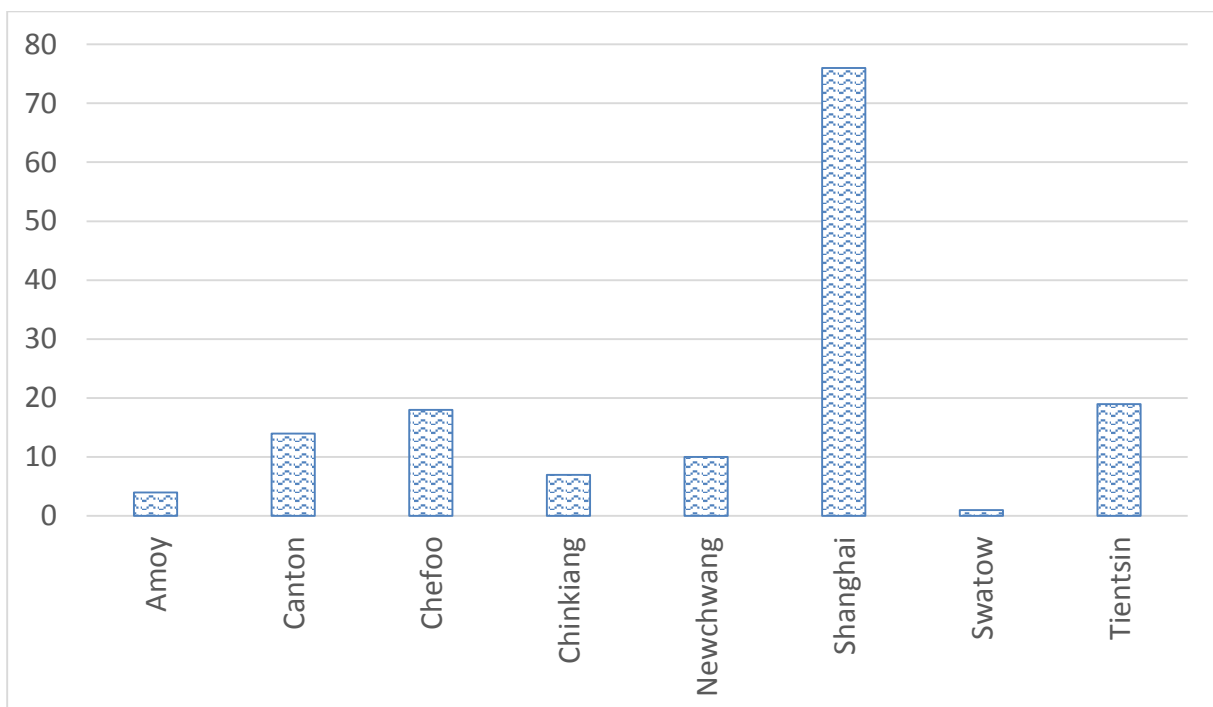
²²⁷ Tallene gjelder norske anløp registret i seilingslistene. Som vist over fortsatte antall anløp per år å øke helt til 1896.

²²⁸ Bortsett fra i Canton, hvor syv skip ankom med bønner og bønneolje fra Newchwang og to med ris og bønner fra Chinkiang. Alle avgikk i Ballast.

Hongkong var under britisk styre, og er på grunn av dette, og at listene fra Hongkong 1895 er skadet utelatt fra beregningene over. Men seilingslistene fra 1894 og 1896 viser at havnen var en viktig del av kystfarten rundt Kina. Som de kinesiske havnene over var en stor del av anløpene i 1894 fra andre kinesiske havner, flest anløp kom fra Canton med stykkgoods, eller Newchwang med bønner. Men også hit kom norske dampskip med kull fra de japanske havnene Kutchinotzu og Moji. Men mens de kinesiske havnene kun fikk fire norske anløp fra øvrige asiatiske havner, altså havner utenfor Kina og Japan, gjennom hele krigsperioden, så Hongkong regelmessige leveranser av ris på norske skip fra Bangkok og Saigon.

Tabellen under viser hvordan de 149 dampskipsanløpene i perioden er fordelt på de individuelle kinesiske havnene.

Figur 18: Antall norske anløp fordelt på individuelle kinesiske havner i krigsperioden 01.08.1894-17.04.1895.²²⁹



Figuren viser hvilke havner norske skip anløp i Kina under krigen. Det er dessverre, som forklart tidligere, kun seilingslister fra havner med svensk-norsk visekonsul. I konsulatberetningen fra Shanghai 1895 nevner konsul Carl Bock en konsekvens av krigen:

Blandt de Havne, hvor den norske Skibsfart har tiltaget ganske betydelig er Newchwang, dette kom sig deraf, at kinesiske og japanesiske Dampere for en stor Del

²²⁹ Alle tall er basert på min egen transkripsjon av de aktuelle seilingslister.

maatte holde sig borte paa Grund af Krigen, saa de forenede Rigers Skibsfart udgjorde der 18 % af den samlede Tonnage.²³⁰

Sammenlagt i Kina stod Sverige-Norge for 1.45% av tonnasjen, ifølge Bock.²³¹ I datasettet fra krigsperioden, og i figuren over, er ikke norsk bønnefart fra Newchwang en spesielt stor post. Men ettersom bønnehøsten og den tilknyttede frakten naturlig nok ikke foregikk om våren kan man først spore forandringene i tiden etter krigen, altså høsten 1895. Åtte av de ti norske dampskipsavgangene fra 1. august 1894 til 31. desember gikk med last fra Newchwang. Det er grunn til å anta at dette var med bønner. Seilingslistene fra Newchwang 1895 inneholder en rekke interessante opplysninger til tross for at alle de norske skipene dette året anløp havnen etter krigens slutt. Alle de 39 norske dampskipsavgangene derfra gikk med bønner.²³² Dette utgjorde altså en firedobling i forhold til året før. Ankomstlasten varierte, men ti dampskip kom med militært materiell, som i kildene er omtalt som «armystores», fra enten Tientsin, eller Kobe.

Den tidligere nevnte Simon Arnold var i krigsperioden utsendt til keiserriket Japan. Han starter rapporten av 01.11.1894 med en beskrivelse av sine arbeidsoppgaver og foranledningen for oppdraget, som i Kina var utenlandske skipsfart begrenset til noen utvalgte havner. I rapporten gir Arnold en kort oversikt over disse:

Al fremmed Handel paa Japan indskrænkes til de fem Traktathavne: Yokohama, Kobe, Nagasaki, Migata & Hakodate. Gjennem disse maa al Import & Export finde Sted, naar undtages enkelte faa Exportartikler saasom Korn, Kul og Svovel, der tillades at afskibes i fremmede Skibe fra visse specielle Havne nær Produktionsstederne.²³³

Blant havnene som ble unntatt var kullhavnene Moji og Kutchinotzu.²³⁴ Tar man utgangspunkt i datasettet fra Kina i krigsperioden viser Nagasaki og Moji seg som de hyppigst besøkte japanske havnene, med henholdsvis 30 og 19 norske avganger mot kinesiske havner.

²³⁰ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1895 m. M. (1896): 580

²³¹ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1895 m. M. (1896): 580

²³² I 1896 var 61 av 62 norske dampskipsavganger fra Newchwang med bønner, det siste gikk i ballast.

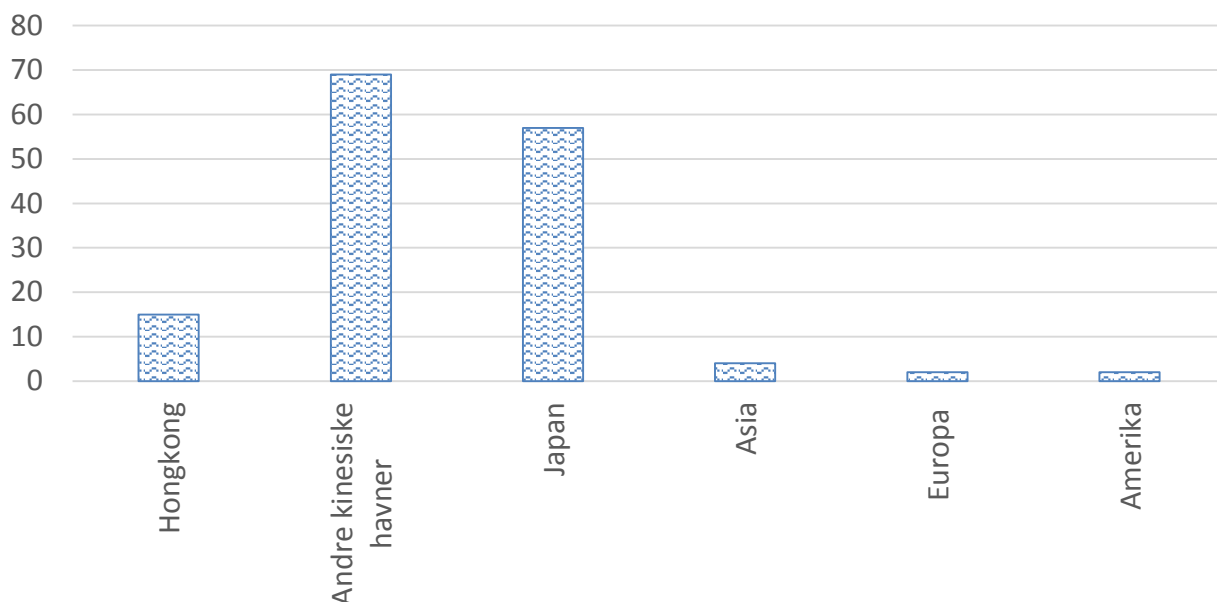
²³³ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1894 m. M. (1895): 11

²³⁴ I seilingslistene forekommer denne havnen, og flere av de andre kinesiske og japanske havnene, med forskjellige stavemåter. «Kutchinotzu», med «Z» og en «T» virker å være den hyppigst brukte i disse. Dagens Kuchinotsu er en liten havneby, som i 2006 ble innlemmet i Minamishimabara-distriktet, sør for Nagasaki.

Kutchinotzu er til sammenligning representert i seilingslistene med én avreise, og én destinasjon.

Figur 19: Antall norske dampskipsanløp til Kina fordelt på forrige avreisehavn.

235



Figuren over viser hvordan norske skip var aktive i transporten mellom de to landene også i krigsperioden. Det fremgår også tydelig hvordan de fleste norske dampskipene som ankom Kina i denne perioden var engasjerte i kystfarten. Figuren viser også et relativt lavt antall ankomne skip fra asiatiske havner utenfor Kina og Japan.

Tabell 6: Norske dampskip som anløp Kina i krigsperioden med registrert tonnasje og antall anløp.²³⁶

	Tonnasje ²³⁷	Antall anløp
Bergen	665	15
Aggi	2129	1
Albert	451	13
Peter Jebsen	1985	1
Christiania	714	62
Bygdø	772	14
Normandie	628	5
Peik	688	28
Tamarind	739	15

²³⁵ Tall fra seilingslistene.

²³⁶ Bygget på tall fra seilingslistene.

²³⁷ Tonnasjetallet for de norske byene i tabellen er et gjennomsnitt av alle anløpene.

Drammen	542	24
<i>Progress</i>	542	24
Kragerø	563	2
<i>Victoria</i>	563	2
Trondhjem	484	22
<i>Bjørg</i>	484	22
Tønsberg	775	24
<i>Tellus</i>	1639	1
<i>Tordenskjold</i>	738	23
Totalsum	655	149

Tabellen over redegjør for alle norske dampskipsanløp i kinesiske havner med norsk konsul i krigsperioden. Mens den aggregerte statistikken viser 149 individuelle anløp, viser seilingslistene skipene bak anløpene. Som vi skal se økte både antallet anløp og enkeltskip i tiden etter krigen, men det er verdt å merke seg at alle 149 anløp fra krigsperioden var fordelt på kun 12 dampskip. De 11 ovennevnte seilskipsanløpene var fordelt på fire skip. På tross av at tre av disse seilskipene riktignok var involverte i den kinesiske kystfarten antyder de gjennomsnittlige anløpstallene per dampskip og seilskip, henholdsvis 12.5 og 2.8, dampskipenes fartsmønster og kapasitetsutnyttelse.

Kjær har i innledningen til de statistiske tabellene beregnet gjennomsnittlige antall reiser per norsk skip i utenlandsfart. For dampskipene var dette tallet i 1895 25 årlige reiser, mens seilskipene stod med 3.19. I 1896 er gjennomsnittstallene beregnet til å være henholdsvis 26.7 og 3.45. Disse tallene er ikke direkte sammenlignbare med tallene over av flere grunner. Både fordi datasettet ikke inkluderer et helt år, og dessuten ikke kan sies å inkludere alle reiser, kun anløp til Kina, men også fordi Kjærs beregninger har basis i antagelsen om at et dampskipstonn er lik 3.6 seilskipstonn. 69 av dampskipsavgangene fra kinesiske havner i krigsperioden hadde andre kinesiske havner som destinasjon. Legger man sammen de 149 anløpene med de resterende 80 avgangene finner man det totale antallet reiser seilingslistene fra Kina kan bekrefte i perioden 1. august 1894 – 17. april 1895, altså 229. Fordeler man dette på de 12 dampskipene blir gjennomsnittlig antall reiser i overkant av 19.

Fra krigsperioden ser vi også at det kun var ett dampskip fra Bergen, nemlig *Albert*, som gikk i den kinesiske kystfarten. Det viser seg også å være en tydelig forskjell i tonnasje mellom dampskipene i kystfarten, og dampskip i langtransport; begge bergensskipene *Aggi* og *Peter Jepsen*, som hadde betydelig høyere lasteevne, kom fra Cardiff med last. Det tredje dampskipet på over tusen tonn, *Tellus* av Tønsberg kom riktignok fra Saigon, og avgikk mot Hongkong,

men med kun ett anløp viser den også et annet fartsmønster enn de mindre skipene, som alle anløp Kina flere ganger i løpet av tidsperioden. Tabellen over kan vitne om en øst-norsk dominans i den norske dampskipsfarten i Asia.

Tallene fra seilingslistene viser altså at de norske skipene engasjert i kystfarten var langt mindre enn det Simon Arnold anbefalte i 1893. I rapporten er det gitt tre eksempler, et for kystfart fra Hongkong og nordover, et fra Hongkong og sørover, samt et eksempel på et spesialbygget skip for pålefarten fra Foochow. Arnold anbefalte et mannskap på 30 for et dampskip på ca. 900 tonn. De fleste skipene på listen over var mindre enn dette, og hadde også et mindre mannskap. Kun Bygdø (772 tonn) hadde på noe tidspunkt 30 mannskap. De andre dampskipene hadde mellom 13 og 25, varierende over tid og mellom skip, tilsynelatende bare mindre påvirket av skipsstørrelse. Arnold kom også med anbefalinger til lønninger, som lå, avhengig rang, på mellom ni og hundre dollar i måneden.²³⁸ På neste side følger et regnskap for en damper i kystfart som viser et utbytte på 11prosent.²³⁹

4.5 Krigens effekter på norsk dampskipsfart i Asia

Første halvdel av 1890-tallet så sviktende fraktrater i europeisk og amerikansk skipsfart.²⁴⁰ Da den sino-japanske krigen brøt ut ble den således en anledning for å sette inn de nye norske dampskipene som ble bygget på Arnolds anbefaling. I *Den norske sjøfarts historie* skriver Ytreberg at «i det fjerne Østen [...] skapte den kinesisk-japanske krig en boom, som fikk våre redere til å sende mange av sine beste båter dit øst. Allerede på nyåret 1895 var dette eventyret ute, og fraktene falt 15-20% [...]».²⁴¹

I 1894 beskrev Bock hvordan krigen var bakgrunnen for denne boomen:

Det var Krigen, som fra begge Sider lagde Beslag paa et stort Antal Dampere til Transport af Tropper o.s.v. – der ellers var i den regelmæssige Kystfart, men da dette Antal Dampere ikke var tilstrækkelig paa langt nær — især for Japans Vedkommende, som maatte transportere baade Tropper og Proviant og store Kulforraad til Fastlandst blev Efterspørgselen efter Tonnagen særdeles betydelig — og Fragterne overordentlig

²³⁸ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 109. Se også vedlegg.

²³⁹ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894): 110.

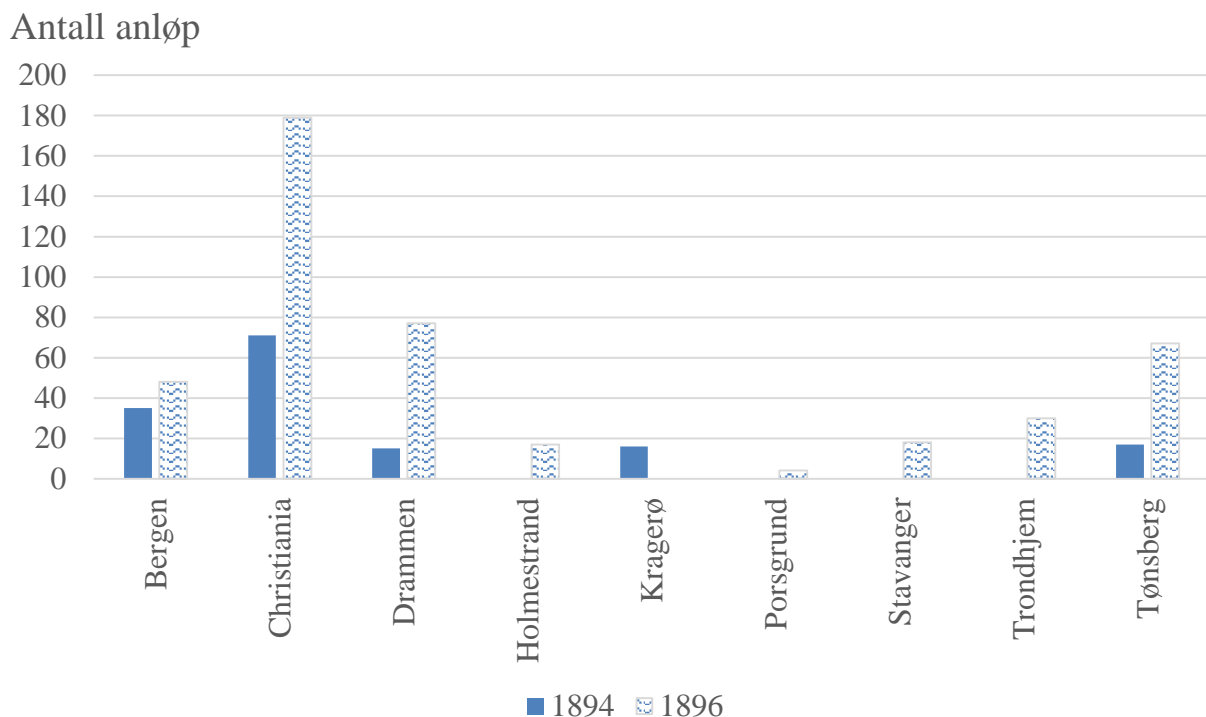
²⁴⁰ Klovland (2002)

²⁴¹ Ytreberg (1951): 309

gode, enten Baadene var passende for Traden eller ei — det toges der mindre Hensyn til, da Nødvendigheden var der.²⁴²

Den økte norske dampskipsaktiviteten i Asia på 1890-tallet viser seg om man sammenligner listen over anløpne skip i de kinesiske havnene fra 1894, med en tilsvarende fra 1896.

*Figur 20: Antall norske dampskipsanløp til Kinesiske havner 1894 og 1896 fordelt på hjemhavn.*²⁴³



Fra 15 dampskip og 188 anløp i 1894 økte norsk dampskipsaktivitet i Kina til å bestå av 38 enkeltskip med til sammen 440 anløp. Dette gir i begge tilfeller gjennomsnittlig 12,5 anløp per skip.

Sett i forhold til den rollen Bergen spilte i overgangen fra seil til damp i den norske handelsflåten generelt er byens skip underrepresenterte, mens østlandsskip utgjør flesteparten

²⁴² Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1894 m. M. (1895): 535

²⁴³ Figuren inneholder data fra årene 1894 og 1896, og dekker hele kalenderåret, i motsetning til flere av tabellene over som inneholder data fra krigsperioden og ikke hele år. For at figuren best mulig skal kunne sammenlignes, har jeg også her valgt å utelate Hongkong. Medregnet Hongkongs 95 norske dampskipsanløp mangler det likevel fire anløp i forhold til de 539 anløpene gitt i den offisielle statistikken.

av de norske anløpene i Kina; Christiania, Drammen og Tønsberg står alle med flere skip og anløp enn Bergen.

Konsul Carl Bock i Shanghai slo i rapporten fra 1896 fast at fraktratene, både gjennom og i etterkant av krigen, var høye, men at de sank gjennom 1896. Han beskriver igjen hvordan nye dampskip, bygget for kystfarten, ble satt inn, men at også eldre skip ble flyttet fra farten i Europa og Amerika for å «selge dem til Japaneserne», noe som ifølge Bock også var vellykket, på tross av at de egentlig ble regnet som mindre egnet for farten.²⁴⁴ Fremnes, Oscarshal, Frogner, og Skarpsno var alle bygget for Christiania Dampskipsselskap eller Fearnly & Eger, og ment for Europeisk fart, og fart med tømmer. De ble overført til Kinesisk kystfart under timecharter.²⁴⁵ Fearnly & Eger ble en viktig aktør, og bestyrte flere dampskip som gikk i den kinesiske kystfarten.

Diplomaten Ove Gude var de siste årene av 1800-tallet i «særskilt sendelse til Kina og Japan».²⁴⁶ I rapporten fra 1898 påpeker Gude at det var norske skip som sto for de forenede Rigers fraktfart i Kina og at det siste svenske dampskipet dro i 1896.²⁴⁷ Den norske tonnasjen i kinesiske havner var forventet å falle kraftig etter krigens slutt, men selv etter at de kinesiske og japanske skipene var frigjort til fraktfart forholdt tonnasjen seg enda på et dobbelt så høyt nivå som før krigen.²⁴⁸ I rapporten fra 1899 peker han på en stadig økende intra-asiatisk handel etter den sino-japanske krigen og åpningen av Korea, når han siterer den tyske konsulen i Nagasaki.²⁴⁹

4.6 Fraktrater

Fraktratene i perioden 1891-1895 var globalt sett lave. Nettotonnasjen i seilskipsflåten sank fra 1,5 til 1,3 millioner n.t., men bruttofraktene for den totale norske seilskipsflåten falt fra 94 millioner kroner i året til ca. 49 millioner kroner på fem år, fra 1890.²⁵⁰

²⁴⁴ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1896 m. M. (1897): 176

²⁴⁵ DNSH 2:3 313

²⁴⁶ Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler indkomne i aaret 1900 (1901): 3

²⁴⁷ Beretninger om Handel og Skibsfart Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1898 m. M. No. 14 (1899): 673

²⁴⁸ Beretninger om Handel og Skibsfart Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1898 m. M. No. 14 (1899): 704

²⁴⁹ Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler indkomne i aaret 1900 (1901): 140

²⁵⁰ Ytreberg (1951): 309.

Jan Tore Klovland beskriver innledningsvis i sin artikkel «Business cycles, commodity prices and shipping freight rates: Some evidence from the pre-WWI period» hvordan fraktratene ble påvirket av økonomiske sykluser.²⁵¹ Både tilbud og etterspørsel er i skipsfartens tilfelle knyttet til disse syklusene, men når skip i opplag er satt inn under en boom, vil det uunngåelig forekomme en forsinkelse i utvidelsen av tilgjengelig kapasitet idet ny tonnasje trenger tid til å bygges.²⁵²

Mens seilskipene ikke kunne gjøre mye for å øke sin effektivitet under perioder med lokalt høye fraktrater, ble det lønnsommere for dampskipene å sette opp farten ved å forbruke mer kull. På 1890-tallet var de globale fraktratene lave, men da den sino-japanske krigen brøt ut, og etterspørselen etter fraktkapasitet økte i Øst-Asia, ankom en rekke norske dampskip, til tross for at de ikke nødvendigvis var tilpasset farten. Dampskip i Asiafart kunne oppnå frakter som i tilfeller var opp mot tre ganger høyere enn i foregående år. Evnen til slike omorganiseringer viser en tilpasningsdyktighet som seilskipene i Asia ikke utviste. Dampskipene kan, med utgangspunkt i den norske statistikken, således sies å ha utnyttet slike konjunkturedringer bedre enn seilskipene.

Krigen hevet fraktratene på kull fra Japan til Shanghai. I 1890 var ratene på kull fra Nagasaki til Shanghai på mellom \$1.15 og \$1,38 gjennomsnittlig.²⁵³ I 1893 lå ratene på kull fra Kobe på omtrent samme nivå: «1.15 fra Januar-- April, fra Mai til Oktober \$ 1 og igjen \$ 1.15 for Resten af Aaret»²⁵⁴ Da Arnold sendte sin innberetning i 1894 hadde krigen brutt ut og hevet fraktratene:

Kulfragterne er i indeværende Aar gaaet jevnt opad indtil de i Mai/Juni Maaned for Shanghais Vedkommende naaede \$ 1.90 pr. Tons — mod 85 à 90 cent f. A. De sidste Noteringer \$ 3—\$ 3.25 er jo noget aldeles uhørt og skyldes alene den nu paagaaende Krig.²⁵⁵

De høye fraktratene for kull viser hvordan den lokale skipsfarten i tidsrommet ble drevet av en krigsøkonomi. I en periode med lave fraktrater i de europeiske markedene er dette et eksempel på hvordan politiske enkelthendelser kan påvirke fraktratene, dog kortvarig og på egenartede

²⁵¹ Klovlands empiriske analyse knytter fraktratene til toppene i disse økonomiske syklusene, mens bunnivåene ikke i like stor grad er knyttet til økonomiske nedgangstider, men er preget av langt større variasjoner mellom handelsrutene.

²⁵² Klovland (2002): 1-3.

²⁵³ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1890 m. M. (1891):

²⁵⁴ Beretninger om Handel og Skibsfart - Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893 m. M. (1894):

²⁵⁵ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1894 m. M. (1895): 15.

måter.²⁵⁶ På tross av en stadig økende globalisering virker «Det østasiatiske marked [å ha vært] uavhengig av de store konjunkturer».²⁵⁷

I konsulatrapporten fra 1895 blir ratene for kullfrakten fra Japan til Kina presentert som synkende etter krigen.

For Kulfragternes Vedkommende varierende Fragterne i den første Halvdel af Aaret saaledes Moji—Shanghai \$ 2.50 à 2.75, Nagasaki—Shanghai \$ 2 à 2.60, Moji—Swatow \$ 2.80 à 3 pr. Ton, og i den sidste Halvdel af Aaret: Moji—Shanghai \$ 2 a, 1.20, Nagasaki—Shanghai \$ 1.80 à 1.15 og Moji—Swatow \$ 1.70 à 1.40.²⁵⁸

Som vist i kapittel 2 er fraktratene knyttet til driftsrisiko. I trampfart er dette spesielt tydelig, og som vist, også i kapittel 2, var dette en konstant utfordring for seilskipskapteinen. De norske dampskipene i den kinesiske kystfarten reduserte denne risikoen ved å inngå tidscertepartier, eller «time-charter». Ved å på forhånd fastsette en månedlig pris for fraktjenester var man i mindre grad prisgitt plutselige forandringer i fraktratene. Ved å la lokale befraktere ta seg av fraktslutningen var man også sikret frakter for perioden. Denne måten å inngå fraktslutninger på viser en økende dreining fra driftsrisiko til eierskapsrisiko, selv om skipseier fortsatt måtte stå for de daglige utgiftene.

De indbringende Fragter under og . efter Krigen mellem Kina og Japan. forøgede Antallet af Skibe her paa, Kysten ganske betydelig, delvis derigjennem, at Dampskibe blev taget fra Farten i Europa og Amerika — delvis blev der sendt ud aldeles nye, fortræffelige Baade særligt byggede for Kystfarten — med rummelige Mellemdæk, Sideporter for Lasten, samt grundgaaende paa fuld Last. Blandt de gamle Dampbaade, som fandt Veien ud til Kina, var der mange, som passede daarligt for Farten, og det var vel mere Spekulation fra Redernes Side at sende saadanne Baade ud — for at sælge dem til Japaneserne hvilket ogsaa lykkedes i flere Tilfælde. Denne Foretagsomhed — der stod paa saalenge Kinas Ulykke varede fandt en Reaktion i Begyndelsen af Aaret, foraarsaget ved daarlig Høst af Bønne, Sukker og Ris. Penge sad fast — alt bidrog til, at der herskede Flauehed i Handelen, og under saadanne Omstændigheder maatte ogsaa Størstedelen af Skibstonnagen nøie sig med en maadelig Fortjeneste ; de lave Sølvrpriser bidrog ogsaa dertil. Mod Slutningen af Aaret blev Fragterne daarligere, og nogen Forbedring i Markedet var ikke at vente, da der var en Masse Tonnage ledig. Japaneserne havde hørt op med at kjøbe gamle Dampbaade, men da Fragterne i Europa begyndte at stige, tog mange Redere sine Dampbaade bort fra Kysten, rigtignok med en miserabel Fragt hjemover²⁵⁹

²⁵⁶ Klovland (2002): 2

²⁵⁷ Ytreberg (1951): 432

²⁵⁸ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1895 m. M. (1896): 580

²⁵⁹ Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1896 m. M. (1897): 676

4.7 Eierskapsrisiko i den kinesiske kystfarten

Camilla Brautaset skriver at norske dampskipps ankomst til den kinesiske kystfarten sammenfalt med den sino-japanske krigen, og Simon Arnold påpeker i sin rapport hvordan den norske dampskipssatsningen i Asia var på vei oppover allerede i 1893.²⁶⁰ Statistikken viser også hvordan dampskipsfarten økte fra 1890.

Men, som vist over, hadde krigen en positiv effekt på fraktratene, og betød i tilfeller, som i Newchwang, større norsk innpass på fraktmarkedene. Brautaset peker også på hvordan norske firmaer ble stiftet i tiden etter krigen.

I *Den norske sjøfarts historie* skriver Ytreberg at østnorsk dampskipsoptimisme fikk en knekk i kjølvannet av dampskipet *Odins* forlis.²⁶¹ *Odin* ble bestilt av skipsrederen Emil Olsen fra Lyngør i 1880, og satt inn i intra-asiatisk skipsfart hvor det kan gjenfinnes i seilingslistene. I 1882 ankom skipet Hongkong tolv ganger, hovedsakelig med ris og stykkgoods, på time-charter for tyske befraktere.²⁶² Men etter avgangen mot Nagasaki i ballast 11. januar 1883 uteble *Odin* fra Hongkong. Med kull ment for Hongkong i lasten forliste det i Taiwanstredet.

Dette er et eksempel på høy eierskapsrisiko. Dampskipet hadde vært dyrt, og forliset betød et stort underskudd for de involverte parter. Denne enkelthendelsen i Asia ble brukt både av Ytreberg i *Den norske sjøfarts historie* og av Dannevig i *Skipene fra Norge*, som en forklaring på den sene overgangen til damp i Sør-Norge. De peker begge på hvordan *Odin* endte med underskudd, mens treseilskipene kunne fortsette driften selv i nedgangsperioden etter høykonjunktoren omkring 1879.²⁶³

Som et nytt ledd i norsk dampskipssatsing i Asia, ble i 1892 dampskipet *Nanking* bygget i for Winge & Co i Christiania. *Nanking* var det første spesialbygde skipet for den asiatiske kystfarten, men forliste allerede 26. mai 1893. Enda et skip med navnet *Nanking* ble bestilt i 1894, denne gangen fra Fevik Jernskipsbyggeri, men også dette forliste etter kort tid. Med dette andre forliset gav Winge & Co opp kinafarten. Men som Ytreberg skriver i *Den norske sjøfarts*

²⁶⁰ Brautaset: (2014): 30

²⁶¹ Ytreberg (1951): 313

²⁶² Dannevig (1982): 88

²⁶³ Dannevig (1982): 89

historie «[...] uhellene skremte ikke».²⁶⁴ Selv om disse to første spesialbygde dampskipene for kinafart endte med tap fortsatte andre norske redere å sende skip til kinakysten. Rederiet Hans Kiær & Co fikk bygd skipene *Prosper* i 1894 og *Pronto* og *Dr. Hans J. Kjær* i 1895, spesielt for kinafarten.²⁶⁵

Dette kan være et eksempel på at enkelthendelsene, altså forlisene, ikke hadde like stor innvirkning som konjunktorene i deres samtid. Etter *Nankings* forlis ble flere norske dampskip satt inn i intra-asiatisk skipsfart. Både antall anløp og antallet skip i fart økte, som vist, kraftig fra 1890 til 1896 på tross av denne mislykkede pioneren.

På den andre siden gikk en rekke andre norske skip i kystfarten samtidig, om ikke direkte bygget for Kina, så likevel med overskudd. *Nankings* og *Nanking IIs* forlis kan dermed kanskje sees som mindre betydningsfull enn *Odins* for norske redere på grunn av sin samtid.

4.8 Konklusjon

Som både generalkonsul Bock, og handelsstipendiat Arnold påpekte ble flere av de norske dampskipene flyttet fra annen fart til kinesisk kystfart for å høste av de høye fraktratene under krigen. Arnold, og flere andre,²⁶⁶ sendte også hjem tegninger og beskrivelser av hvordan det ideelle kinaskipet skulle være, og en rekke slike skip ble bygget og satt inn i den kinesiske kystfarten. Dampskipene kunne også være bygget til enda mer spesialiserte formål; det fantes norske skip bygget hovedsakelig for å frakte påler fra Foochow.

Den norske dampskipsfarten i Øst-Asia økte før den sino-japanske krigen. Simon Arnolds og andres anbefalinger kan ha påvirket norske redere til å sende skipene sine østover under generelt sett dårlige tider. Men krigssituasjonen kan også ha bidratt, både gjennom økte fraktrater, men også gjennom økt innpass på markeder ellers kontrollert av andre nasjoners dampskip. I en periode hvor den kinesiske kystfarten ble dominert av store selskaper med vertikal integrasjon ble den sino-japanske krigen en mulighet for de små norske aktørene. Kinas boycott av japanske skip førte til at norske dampskip ble engasjert i fart med kull og stykkgoods mellom Japan og Kina.

²⁶⁴ Ytreberg (1951): 431

²⁶⁵ Von Mende (1971): 126

²⁶⁶ Dannevig oppgir kaptein Marcus Bulls artikler og tegninger publisert i *Norsk Tidsskrift for Søvaesen*.

Skipsfarten i perioden 1894-99 er naturlig nok sterkt preget av krigen, men statistikken fra seilingslistene viser også at norske skip fortsatte aktiviteten rundt Kina i perioden etter krigen. Et høydepunkt i antall anløp kom i 1896, og dette ble ikke ble forbigått før i 1904.

Seilingslistenes nedtegnelser av type last gjør det mulig å fastslå at for norske skip var frakt av kull fra Japan til Kina det viktigste, men også andre frakter engasjerte norske dampskip i perioden, for eksempel ris fra Bangkok og Saigon til Hongkong, samt kull fra Hongay. Ettersom hverken Saigon eller Hongay hadde svensk-norsk konsul utgjør disse stor del av norsk asiafart som til dels faller utenfor disse kildenes rekkevidde. Som vist er det likevel mulig å tegne et omriss over norsk skipsfart i disse havnene da dampskipene som reiste strekningen Saigon-Hongkong har nedtegnet både reisemål og forrige avreisehavn i seilingslistene i Hongkong. Nøyaktige datoer forblir imidlertid ukjente.

5 Konklusjon

5.1 Innledning

Hovedfokuset for denne oppgaven har vært en periode på seks år fra 1894 til 1899. Jeg har vist hvordan norske dampskip i denne perioden etablerte seg på nye markeder, mens seilskipene fortsatt beholdt noen nisjemarkeder. For å besvare spørsmålene knyttet til den norske skipsfarten i Asia i denne perioden har jeg kompilert en spesialkonstruert database av transkriberte seilingslister. Jeg har også innledningsvis gjennomgått denne kildens reliabilitet, samt redegjort for hvilken grad av validitet seilingslistene har for moderne sjøfartshistorisk forskning.

Formålet med dette prosjektet har i første rekke vært å besvare spørsmålet:

Hvordan foregikk den norske overgangen fra seil til damp i asiatiske markeder på 1890-tallet?

5.2 Den norske overgangen fra seil til damp i Asia.

Mens den norske dampskipstonnasjen overgikk seilskipstonnasjen i Asia i antall anløp på 1890-tallet, forble det flere individuelle norske seilskip på det Indiske hav og i Stillehavet, ut tiåret. At dampskipene fortrenget seilskipene fra de asiatiske markedene nesten umiddelbart etter Suezkanalens åpning er derfor en sannhet med modifikasjoner. Riktig utgjorde norsk skipsfart kun en brøkdel av den totale skipsfarten i Asia, men norske seilskip og dampskip oppnådde tidvis relativt store markedsandeler for enkelte frakter.

At seilskipene utgjorde 69 prosent av de individuelle norske skipene i de utvalgte asiatiske havnene 1894-99, men kun elleve prosent av anløpene viser hvordan de to teknologiene ble brukt forskjellig. De effektive dampskipene ble i større grad brukt over kortere avstander, og 49 av de 100 individuelle dampskipene anløp havnene dekket av databasen mer enn ti ganger i løpet av perioden. I de fleste tilfellene dreide dette seg om sammenhengende perioder i kystfart.

En underproblemstilling har også vært å vise hvordan hjemlige faktorer påvirket den asiaengasjerte flåtens sammensetning. Ettersom alle de 3312 anløpene inkluderer data angående hjemhavn og teknologitype kan mønstre antydes i skipenes tilhørighet.

På tross av Bergens fremtredende rolle innen den norske overgangen fra seilskip til dampskip, er byens flåte relativt lite representert i databasen. 26 individuelle bergenske dampskip besøkte de 19 havnene i løpet av seksårsperioden, men på grunn av at de fleste av disse gikk i langtransport forble antall anløp lavt, relativt til de andre norske dampskipsbyene. Med tanke på Bergens lave andel seilskip er det kanskje mindre overraskende at databasen ikke viser tegn til noen Bergenske seilskip. Som vist i kapittel 4 utgjorde den sino-japanske krigen et skille for den bergenske dampskipsfarten i Kina. Mens bergenske dampskip stod for nest flest anløp til Kina i 1894 kom den kraftige økningen i aktivitet først og fremst på skip fra Øst-Norge. Fra 1894 til 1896 økte antall årlige anløp mest for Christiania, Drammen og Tønsberg, mens antall Bergensanløp i mindre grad ble påvirket av krigsperioden.

Seilskipenes tilhørighet understreker de norske regionale forskjellene; alle de anløpne seilskipene hadde sine hjemhavner mellom Stavanger og Fredrikshald, og de fleste 225 av 377 kom fra Agderfylkene. I den kinesiske kystfarten, en fart seilskipene forsvant fra i løpet av perioden var det kun fire norske seilskip, to fra Christiania, og to fra Tvedestrand.

Flest anløp i databasen er tilskrevet *Bygdø* av Christiania, som ikke nevnes i Ytrebergs kapittel om dampskipenes gjennombruddstid 1880-1900 i *Den Norske Sjøfarts Historie*.²⁶⁷ *Bygdø* er i løpet av perioden oppført med 200 anløp og med 19 forskjellige typer last.²⁶⁸

5.3 Den sino-japanske krigens innvirkning på norsk skipsfart i Asia

Selv om beslutningene ble tatt hjemme kunne eksterne faktorer påvirke redernes valg i overgangsperioden. Den sino-japanske krigen bidro til at norske dampskip fikk innpass på markeder de tidligere hadde vært ekskludert fra. Mens de første årene av 1890-tallet var preget av nedgangstider i de europeiske og de amerikanske markedene, førte den sino-japanske krigen til høye fraktrater og stor etterspørsel etter transporttjenester i Øst-Asia. Utleie av disponibel tonnasje i Øst-Asia, og Sørøst-Asia ble i en periode etter krigen, til nedgangen i etterkant av den russisk-japanske krigen, et viktig marked for norske dampskipsredere.

²⁶⁷ Ytreberg (1951)

²⁶⁸ Blant annet fraktet *Bygdø* kull, bønner og ris, men også mer uvanlige ting som sjøgress, tomme kurver, og passasjerer.

Sverige-Norges politiske interesser i Asia skilte seg fra de europeiske stormaktenes. Først og fremst var det handel, markeder for svenske varer og norsk skipsfart, unionslandene søkte i Asia, ikke kolonier.²⁶⁹ Sverige-Norges mangel på territoriale mål i Asia kan ha bidratt til økt aksept for skip under norsk flagg, i de asiatiske landene.

Som vist ble en rekke norske dampskip satt inn i asiafart så snart muligheten bød seg. Både nybygginger og eldre skip ble på 1890-tallet engasjert i farter norske redere ikke hadde tatt del i tidligere. At norske redere samtidig utforsket ny teknologi, nye markeder, og nye organisasjonsformer tyder i alle fall ikke på noen gjennomgripende konservativitet. Seilskipenes nisje innen trelastfarten, og i dette tilfellet teakfarten, var, i alle fall i Bangkok tilfelle, et marked norske seilskip ble tilnærmet enerådende på.

Etter en periode med høy norsk aktivitet i Øst-Asia introduserte både Japan og Russland etter 1905 lover for å styrke egen skipsfart ved å ekskludere utenlandsk skipsfart.

Tenolds Risks & Rewards-modell kan vise hvordan den teknologiske overgangen fra seil til damp også utgjorde en forandring i eierskapsstruktur og dermed risiko. Det kan dermed argumenteres for at man i tillegg til å se på de hjemlige sidene, med vekt på eierskap og eierskapets geografi bør se på sammenhengen mellom eierskap og drift når man vil forstå teknologiske skifter. For å forstå hvordan og hvorfor teknologiovergangen fra seil til damp kom kan det være fordelaktig å også ta med aspekter som marked, etterspørsel og drift i disse analysene.

5.4 Seilingslistene som kilde. Hva kan de fortelle, hva er begrensningene?

For å forsøke å besvare problemstillingene har jeg transkribert seilingslister fra 19 asiatiske havner, og compilert dataene i en database med 3312 anløp over seks år. Seilingslistene var håndførte tabeller fra de svensk-norske konsulatene og én av flere typer tabeller og dokumenter som ble hjemsendt til Det statistiske kontor, senere Statistisk Centralbureau.²⁷⁰ Statistikken fra konsulene dannet grunnlaget for utgivelsene *Tabeller vedkommende Norges Skibsfart* og forgjengeren som også inneholdt handel. I tillegg utkom årlig en samling utdrag fra rapporter,

²⁶⁹ De skandinaviske landene hadde tidligere også hatt koloniale interesser i Asia. Trankebar etc.

²⁷⁰ Lie og Roll-Hansen (2001): 13.

eller konsulatberetninger. Selv om seilingslistene innehar mange av de samme begrensningene som den offisielle statistikken på grunn av et felles utspring, kan de også komplementere de aggregerte tallene fra *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart*.

Statistikken har blitt til med et formål; den er ikke en nøytral beskrivelse av en absolutt virkelighet. For observasjoner som stammer fra de svensk-norske konsulene var det et mål å kunne redegjøre for innsamling av konsulatavgifter. For Ander Nicolai Kjær og Statistisk Centralbureau var det et mål å beskrive den kvalitative forskjellen dampskipsflåten utgjorde da de beregnet ett dampskipstonn som lik tre seilskipstonn.²⁷¹

Forskjellene mellom seilskip og dampskip, og dampskip imellom, var en utfordring i konstruksjonen av den norske statistikken. Som vist førte introduksjonen av dampskip til store endringer i hvordan skipsfarten i Asia foregikk. Mens noen av seilingslistene skiller mellom barkskip og fullriggere er det ingen av dem som skiller mellom treskip og stål- eller jernskip, ei heller store og små dampskip. Mens både barkskip og fullriggere gikk i langtransport til og fra Asia var forskjeller i fartsmønstre større mellom store og små dampskip, hvor det var de minste som oftest ble brukt i intra-asiatisk fart, og leid ut under tidscertepartier. De større dampskipene, blant annet fra Bergen, kunne gå på de samme fraktene som seilskipene.

Som vist i kapittel 1 kan seilingslistene bidra til å forklare uoverensstemmelser mellom konsulatberetningene og tabellene, noe som i utgangspunktet skulle være umulig ettersom de tilsynelatende bygger på de samme observasjonene. Et eksempel som blir fulgt opp tidligere i oppgaven er statistikken for Kina 1896. I følge statistikken utgitt av Det keiserlige maritime tollvesen anløp 19 svenske eller norske skip kinesiske havner uten norsk konsul i 1896. Gitt at alle var norske utgjør disse 3.12% av norske anløp til Kina dette året. I dette eksempelet kan det virke som om den publiserte statistikken har brukt det kinesiske tollvesenets tall heller enn konsulens, og dermed representerer tallene i den publiserte statistikken andre havner enn tidligere år, og tall fra Hongkong, en havn med svensk-norsk konsul er i så fall helt utelatt fra statistikken.

Den samme sammenligningen forteller også noe om seilingslistenes reliabilitet og validitet. På grunn av det kinesiske tollvesenets statistiske utgivelser kan det i noen tilfeller kryssrefereres. Det kinesiske tollvesenets tall fra de individuelle havnene, viderebrakt i konsulatrapporter,

²⁷¹ Kanskje med nasjonalfølelsen i behold?

virker å samsvare med tallene fra seilingslistene. I den publiserte statistikken er visekonsulstasjonene i Kina alltid underlagt hovedstasjonen og tallene aggregerte. Denne sammenligningen kan tyde på at kun seks prosent av norske anløp til Kina i 1896 var i havner som ikke hadde svensk-norsk konsul.

Slike sammenligninger er dessverre vanskelig å gjennomføre for andre land enn Kina. Land og områder uten svensk-norsk konsulatvirksomhet som har tiltrukket seg norsk skipsfartsaktivitet er vanskelige å gjøre rede for. Mens noen av disse havnene kan finnes som avganger eller destinasjoner for skip i intra-asiatisk fart, forekom norsk skipsfart med kun ett asiatisk anløp også utenfor den svensk-norske konsulvesens rekkevidde. Resultatet av dette er at mens seilingslistene sannsynligvis dekker flesteparten av de kinesiske anløpene vil de ikke kunne inneha fullstendig validitet for hele den norske skipsfarten i Asia.

Det databasen kan sies å tilby, med forbehold om lakuner redegjort for over, er varierende grad av informasjon angående alle norske anløp og avganger i de 19 asiatiske havnene fra 1894 til 1899.²⁷²

5.5 Videre forskning

De siste årene har flere bidrag tatt i bruk kildemateriale som stammer fra konsulatvirksomheten i Asia. Foruten Brautaset og Tenolds artikkel «Lost in Calculation» (2012), i hvilken tallmaterialets validitet problematiseres, har også en rekke mastergradsoppgaver brukt konsulatberetninger som kildegrunnlag, og disse er også referert til gjennom dette prosjektet. Både Helle og Rike har brukt konsulatberetninger og andre konsulatrelaterte kilder for å forklare aspekter ved norsk skipsfart i Asia, og Myrstad har utforsket selve Generalkonsulatet i Shanghai.

Blant Riksarkivets hyllemetre med konsulatmateriale vil det fortsatt finnes grunnlag for historisk forskning med et transnasjonalt fokus, både angående skipsfart og diplomati. Som jeg har argumentert for over er seilingslistene en kilde som inneholder mye og detaljert informasjon. De er reliable, og i stor grad valide, og en videre utforskning av disse vil kunne tilby mye for fremtidig sjøfartshistorisk forskning.

²⁷² Bortsett fra bunkrings- og reparasjonsanløp.

Men det er også et tidkrevende arbeid. Seilingslistene er håndskrevne, og i en periode med flere hundre anløp i samme havn hvert år, har det i forbindelse med dette prosjektet vært en arbeidsintensiv aktivitet.²⁷³ Etersom listene er håndskrevne må de transkriberes manuelt, mens en kilde som *Lloyd's Weekly Shipping Index* vil kunne scannes og dermed transkriberes automatisk.

Dette prosjektet dekker kun 19 havner over seks år. Som forklart over fantes flere havner i Asia med konsul, og i tilskjæringsprosessen har jeg også funnet og transkribert spredte seilingslister fra varierende år og havner utenfor prosjektets rammer. For et arbeid i større skala kunne både geografiske og kronologiske rammer vært utvidet, og man kunne i større grad påvist endringer over tid. For eksempel finnes informasjon, inkludert nøyaktige datoer og last, om de første norske dampskipene i Asias reiser, som vies mye plass i blant andre *Den Norske Skipsfarts Historie*. Eldre seilingslister kan for eksempel også kvantifisere den norske risfarten fra dagens Myanmar, eller de mange seilskipsanløpene til kinesiske havner på 1870-tallet.

²⁷³ Seilingslistene fra for eksempel London, strekker seg over mange sider hvert år.

Kilder og litteratur

Litteraturliste

Aalholm, Olav Anton, 1983: *Handelshuset Thommesen-Smith : T. Thommesen & Søn – Smith & Thommesen*. Rygene-Smith & Thommesen: Arendal.

Andersen, Håkon With og Collet, John Peter, 1989: *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864-1989*. Cappelen forlag AS: Oslo.

Andersen, Håkon With, 1991: «Laggards as Leaders: Some Reflections on Technology Diffusion in Norwegian Shipping, 1870-1940» i Bruland, Kristine (red.) *Technology Transfer and Scandinavian Industrialisation*. Berg: New York/Oxford.

Andresen, Astri, Sissel Rosland, Teemu Ryymin og Svein Atle Skålevåg, 2012: *Å Gripe fortida : innføring i historisk forståing og metode*. Serie: Samlagetets bøker for høgare utdanning. Samlaget: Oslo.

Armstrong, John, 2004: «The Role of Short-Sea, Coastal, and Riverine Traffic in Economic Development since 1750» i Finamore, Daniel, (red.) *Maritime History as World History* Peabody Essex Museums: Salem, og University Press of Florida: Florida. Side 115-129.

Bang-Andersen, Arne, 1978: *Fra Seil Til Damp: Stavanger Sjøfarts Historie*. Dreyer: Stavanger.

Bjerke, Juul, 1966: «Langtidslinjer i norsk økonomi 1865-1960» i *Samfunnsøkonomiske studier (trykt utg.)* 16.

Brautaset, Camilla 2014: “Merchants and missionaries” i Brautaset, Camilla og Dent, Christopher M. (red.) *The Great Diversity. Trajectories of Asian Development* Wageningen Academic Publishers: Nederland.

Brautaset, Camilla og Tenold Stig, 2010: “Lost in Calculation? Norwegian Merchant Shipping in Asia, 1870-1914” I Maria Fusaro og Amélia Polónia (red.) *Maritime History as Global History, Research in Maritime History, Vol. 43, St. Johns*.

Brautaset, Camilla, 2012: «When Distance Matters: The output of the Norwegian Merchant Fleet, 1830-1865» i “*New Directions in Norwegian Maritime History Research*” I *Maritime History* Vol. 46, St. Johns.

Dannevig, Birger, 1892: *Skipene fra Norge. Fortellingen om den gamle norske skipsfart på Det Fjerne Østen – særlig Kina og Øyene i Ostindia*. Nordanger Forlag: Bergen

Eide, Elisabeth & Svarverud, Rune, 1999: «Norsk sjøfart, handel og forretningsdrift i det gamle Shanghai» i *Norsk sjøfartsmuseums årsberetning 1999*. Otto Stenersens Boktrykkeri Oslo. Side 7-54.

Emanuelson, Kjell 1980: *Den Svensk-Norska uteriksförvaltningen 1870-1905: dess organisations- og verksamhetsförändring*. Gleerup. Lund.

Fischer, Wolfram, Lewis, R. og Helge W. Nordvik: (1986) «Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914» I Fischer, Wolfram; R. Marvin MacInnis og Jürgen Schneider (red.): *The Emergence of a World Economy 1500-1914*. Klett-Cotta Verlag, Wiesbaden

Gisnås, Lars, 1995: “Røtter og linjer: Det norske maritime miljø og Østen” I *Norsk sjøfartsmuseums årsberetning for 1994*. Otto Stenersens Boktrykkeri: Oslo. Side 75-96.

Gisnås, Lars, 1995: *Jakten på kjempemarkedet: norsk business i Singapore*. Fagbokforl.: Bergen.

Gjølborg, Ole, 1979: *Økonomi, teknologi og historie. Analyser av skipsfart og økonomi 1866-1913*. Dr. avhandling, dr. oecon, NHH, Bergen

Grytten, Ola Honningdal, 1991: «Krise eller glemt storhetstid? Transformasjonen fra seil til damp i norsk skipsfart 1880-1910 i internasjonalt perspektiv» Arbeidsnotat (Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning. (Trykt utg.) 69/1991.

Hammerbog, Morten, 2003: *Skipfartsbyen. Haugesunds Skipfartshistorie 1850-2000*. Eide Forlag: Bergen.

Hartmark, Arne, 1996: «Kina-farten og norsk skipsfart» i *Norsk sjøfartsmuseums årsberetning*. Otto Stenersens boktrykkeri AS. Oslo.

Helle, Ingvild, 2012: *Med verdifull last. Norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1930*. Mastergradsoppgave ved Universitetet i Bergen.

Hodne, Fritz og Grytten, Ola Honningdal, 2000: *Norsk økonomi i det 19. århundre*. Bergen

Hsiao, Liang-Lin (1974) *China's foreign trade statistics 1864-1949*. Harvard East Asian monographs 56. Cambridge, Massachusetts.

Johnsen, Berit Eide, 1998: *Rederistrategi i endringstid – Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925* Dr. art. avhandling i historie ved Universitet i Bergen.

Kjeldstadli, Knut 1999: *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*. Oslo.

Klovland, Jan Tore, 2002: «Business cycles, commodity prices and shipping freight rates: Some evidence from the pre-WWI period. *SNF Report* no. 48/02. Institute for research in economics and business administration, Bergen.

Lie, Einar og Roll-Hansen, Hege, 2001: *Faktisk Talt: Statistikkens historie i Norge*. Universitetsforlaget: Oslo

Liu, Kwang-Ching, 1959: “Steamship Enterprise in Nineteenth Century China” i *The Journal of Asian Studies* Vol. 18, No. 4. Side 435-455.

Medvedeva, Olga, 2014: “Opening the gates - China’s Maritime Customs Service (1854-1949) in the contemporary context” i Brautaset, Camilla og Dent, Christopher M. (red.) *The Great Diversity. Trajectories of Asian Development* Wageningen Academic Publishers: Nederland.

Mende, Erling von., 1971: *Die wirtschaftlichen und konsulären Beziehungen Norwegens zu China von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg*. Inaugural-dissertation zur Erlangung des Doktorgrades Der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln: Köln.

Mende, Erling von., 1972: «Norges økonomiske interesser i Kina i det 19. århundre og unionsregjeringens holdning til disse». I *Norge – Kina. Kompendium fra seminar våren og høsten 1972*. Østasiatisk institutt. Universitetet i Oslo. Side 1–29.

Michaelsen, M. L, 1927: *Stavanger Sjøfarts Historie: Seilskibene og Seilskibsfarten i Aarene fra 1600 til 1922*. Dreyer: Stavanger.

Müller, Leos og Aryo Makko 2015: «Svenska konsuler 1650-1985: I Sjöfartens och statens tjänst» i Makko, Aryo og Leos Müller (red.) *I främmande hamn : Den svenska och svensk-norska konsulttjänsten 1700-1985*. Universus Academic Press: Malmö.

Müller, Leos. 2004: *Consuls, corsairs, and commerce. The swedish consular service and long-distance shipping, 1720–1815*. Studia Historica Upsalensia 213. Uppsala Universitet. Uppsala.

Myrstad, Ingrid (2015) «Til fremme for Sjøfart og Handel? Det svensk-norske konsulatvesenet i Kina på 1800-tallet» i Makko, Aryo og Leos Müller (red.) *I främmande hamn : Den svenska och svensk-norska konsultjånsten 1700-1985*. Universus Academic Press: Malmø

Myrstad, Ingrid :2009: *Generalkonsulatet i Kina. En studie av en svensk-norsk utenriksstasjon 1842-1905*. Masteroppgave avlevert Universitetet i Bergen.

Nordvik, Helge W., 1990: “Norwegian maritime historical Research during the past twenty years. A critical survey” i *Sjøfartshistorisk årsberetning for 1990*. Otto Stenersens boktrykkeri AS: Oslo Side. 240-278.

Olsen, Kr. Anker, 1954: *Mitt skip er lastet av Winge & Co. gjennom 100 år*. Oslo.

Pettersen, Lauritz, 1981: «Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring, 1860-1914» i *Bergen og sjøfarten*. Foreningen : Museet, 1959 – 2001. 3. Bergen.

Qing, Han, 2015: “Western steamship companies and Chinese seaborne trade during the late Qing dynasty, 1840-1911” i *International Journal of Maritime History* August 2015 vol. 27 no. 3. Side 537-559.

Rike, Torstein, 2015: *Som sjømann i fremmed havn. Norske sjømenn i Shanghai 1887-1897*. Masteroppgave i historie ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Schreiner, Johan, 1952-53: «Litteratur» i *Historisk Tidsskrift*

Seeberg, Stein & Filseth. Gunnar, 2000: *I Yangzidragens rike. Nordmenn i Shanghai gjennom 150 år*. Schibsted forlag: Oslo.

Sloan, Edward W., 1998: «The First (and Very Secret) International Steamship Cartel, 1840-1956 I Starkey, David J. og Harlaftis, Gelina (red.) *Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850*. St. John's

Stopford, Martin, 1998: *Maritime Economics*. 3rd. edition Routledge: London and New York.

Sætra, Gustav, 2009: «Kaptein Haaves Reiser: Eksempler På Organisering Av De Norsk Seilskutenes Trampfart På Afrika, Australia Og Stillehavet 1850-1920», i Kjerland, Kirsten A. og Knut M. Rio, *Kolonitid: nordmenn på eventyr og big business i Afrika og Stillehavet*. Scandinavian Academic Press: Oslo 23-44

Tenold, Stig, 2012: “Risks and Rewards: The Business of Norwegian Shipping”, i Harlaftis, Gelina, Tenold, Stig og Jesus Valdaliso, *The World's Key Industry*, Palgrave Macmillan: Basingstok. Side 220-234.

Thowsen, Atle, 1983: «Vekst og strukturendringer i krisetider 1914-1939» i *Bergen og Sjøfarten IV*. Aktietrykkeriet: Stavanger.

Thowsen, Atle: 1872: "Norsk sjøfartshistorie – periferi eller sentrum I norsk historieforskning?" i *Sjøfartshistorisk årsberetning for 1972*. Otto Stenersens boktrykkeri AS: Oslo. Side 9-38.

Tønnesen, Johan Nicolay, 1951: «Jern- og stålseilskuter. Siste treseilskutetid» i Worm-Müller, Jacob (red.). *Den Norske sjøfarts historie. Fra de Ældste Tider til Vore Dage*. Bind II del 3. Steenske forlag: Oslo. Side 1-97.

Westad, Odd Arne: 2012: *Restless Empire – China and the World Since 1750*. The Bodly Head: London

Weyergang-Nielsen, Arthur, 1994: *Fra seil til damp*. Solum: Oslo.

Worm-Müller, Jacob S., 1950: «Seilskibenes storhetstid», «Skibsfartsbevegelsen og farvann 1860-80» og «Seilskibsrederiet». i Worm-Müller, Jacob (red.). *Den Norske sjøfarts historie. Fra de Ældste Tider til Vore Dage*. Bind II del 2. Steenske forlag: Oslo.

Ytreberg, Nils A., 1951: «Internasjonal utvikling», «Eldste norske dampskipsfart», «Pionertiden i fraktfart med damp. 1866-1880», «De første farvann erobres», «Revolusjon i rederinæringen», «Gjennombruddstiden 1881-1900», «Dampskipene seirer 1900-1914», «Rute- og linjefarten», «Fart og farvann 1880-1914» og «Dampskipsrederiet». i Worm-Müller, Jacob (red.). *Den Norske sjøfarts historie. Fra de Ældste Tider til Vore Dage*. Bind II del 3. Steenske forlag: Oslo. Side 223-480.

Utrykte kilder

Riksarkivet i Oslo:

Arkivenhet RA/S-2981/Eba/L0056 "De Ostindiske øyer, Java (Holland), Ceylon, Singapore (Malaysia), Siam, Filippinene"

Arkivenhet RA/S-2981/Eba/L0057 "Asien, Forenede Arabiske Emirater, Japan, Hawaii, Tahiti, Fiji-øyene"

Riksarkivet i Stockholm

Kommerskollegium, Kammarkontoret
SE/RA/420132/3

Aust-Agder Kulturhistoriske Senter:

Fartøysarkiv PA-1946. Leto 1885. Brev fra Chr Holte til rederiet T Thommesen &
Søn

Trykte kilder

Konsulatberetninger:

Uddrag af Consulatberetninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart ... :

... i Aaret 1871. Norges officielle Statistik (NOS), C. No. 3a. Utgitt av

'Departementet for det Indre' (ID). Christiania 1872.

... i Aaret 1872. NOS, C. No. 3a. ID. Christiania 1873.

... i Aaret 1873. NOS, C. No. 3a. ID. Christiania 1874.

... i Aaret 1874. NOS, C. No. 3a. ID. Christiania 1875.

... i Aaret 1875. NOS, C. No. 3a. Utgitt av 'Det statistiske centralbureau'

(DSC). Christiania 1877.

... i Aaret 1876. NOS, C. No. 3. SC. Christiania 1877.

Indberetninger om Handel og Söfart i Aaret ... fra De forenede Rigers Konsuler:

... 1877... Stockholm/Christiania 1878.

... 1878... Stockholm/Christiania 1879.

... 1879... Stockholm/Christiania 1880.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler... :

... for Aaret 1880. NOS. C. No. 16. ID. Christiania 1881.

... for Aaret 1881. NOS. C. No. 16. ID. Christiania 1882.

... for Aaret 1882. NOS. C. No. 16. ID. Kristiania 1883.

... for Aaret 1883. NOS. C. No. 16. ID. Kristiania 1884.

... for Aaret 1884. NOS. 3. R. No. 1. ID. Kristiania 1885.

... for Aaret 1885. NOS. 3. R. No. 17. ID. Kristiania 1886.

... for Aaret 1886. NOS. 3. R. No. 41. ID. Kristiania 1887.

... for Aaret 1887. NOS. 3. R. No. 60. ID. Kristiania 1888.

... for Aaret 1888. NOS. 3. R. No. 96. ID. Kristiania 1889.

... for Aaret 1889. NOS. 3. R. No. 124. ID. Kristiania 1890.

Beretninger om Handel og Skibsfart. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler ... :

... for 1890 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1891.

... for 1891 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1892.

... for 1892 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1893..

... for 1893 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1894.

... for 1894 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1895.

... for 1895 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1897.

... for 1896 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1898.

... for 1897 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1899.

... for 1898 m. M. NOS. ID. Kristiania, 1899.

Konsulatberetninger. Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m. ... :

... indkomne i aaret 1901. ID. Kristiania, 1902.

... indkomne i aaret 1902. Utgitt av 'departementet for udenrigske sager, handel, sjøfart og industri' (HID). Kristiania, 1903.

... indkomne i aaret 1903. HID. Kristiania 1904.

Konsulatberetninger. Uddrag af aarsberetninger fra de norske konsuler m. m. ... :

... 1905. Utgitt av 'udenrigsdepartementet med bistand af Norges oplysningskontor for næringsveiene' (UD) Kristiania 1905.

... 1906. UD. Kristiania 1906.

Den norske offisielle statistikken:

Tabeller vedkommende Norges Handel og Skibsfart (Tableaux du commerce et de la navigation)

I C.No.3 1869

I C.No.3 1870

Tabeller vedkommende Norges Skibsfart (Tableaux de la navigation)

I C.No.3c 1871

I C.No.3c 1872

I C.No.3c 1873

I C.No.3c 1874

I C.No.3c 1875

I C.No.3c 1876

I C.No.3b 1877

I C.No.3b 1878

II C.No.3b 1879

II C.No.3b 1880

II C.No.3b 1881

II C.No.3b 1882

II C.No.3b 1883

Tabeller vedkommende Norges Skibsfart (Statistique de la navigation)

III 13 1884

III 34 1885

III 59 1886

III 80 1887

Skibsfart (Navigation)

III 105 1888

III 130 1889

III 149 1890

III 169 1891

III 192 1892

III 213 1893

III 240 1894

III 262 1895

III 288 1896

III 310 1897

III 333 1898

IV 5 1899

IV 32 1900

IV 62 1901

IV 87 1902

IV 110 1903

V 13 1904

V 47 1905

V 66 1906

V 89 1907

V 117 1908

North China Herald Vol., LIII, No, 1409 (03.08.1894) (17.05.2016)

The North China Herald Online, advisor: R. Bickers, Leiden and Boston: Brill, 2011

<<http://primarysources.brillonline.com/browse/north-china-herald-online>>

Lloyd's Weekly Shipping Index

Andre internetressurser

Kart: «South and East Asia» Daniel Dale. (18.05.2016)

<http://www.d-maps.com/carte.php?num_car=32142&lang=en>

Vedlegg

	<i>Antal.</i>	<i>Løn pr. Maaned.</i>	<i>I alt</i>
<i>Kaptein</i>	1	100	100
<i>1ste Styrmand</i>	1	60	60
<i>2den Styrmand</i>	1	40	40
<i>Tømmermand</i>	1	18	18
<i>Maadsmand</i>	1	18	18
<i>Matroser</i>	8	10	80
<i>1ste Maskinist</i>	1	100	100
<i>2den Maskinist</i>	1	75	75
<i>3die Maskinist</i>	1	35	35
<i>Fyrbødere</i>	2	14	28
<i>Do.</i>	6	12	72
<i>Kullempere</i>	2	8	16
<i>Steward</i>	1	16	16
<i>Kok</i>	1	16	16
<i>Boys</i>	2	9	18
<i>Sampahyre, Vand etc.</i>			28
			720 Dollars.

Tabell 7: Komplet oversikt over alle skipene med anløp i de 19 utvalgte havnene i perioden 1894-99, opptegnet med antall anløp og år.

Skip fordelt på teknologi og hjemhavn	1894	1895	1896	1897	1898	1899	Totalsum
Damp	336	403	659	658	473	406	2935
Bergen	57	35	81	90	25	22	310
<i>Aggi</i>	1		1		2	4	8
<i>Aladdin</i>			1	7			8
<i>Albert</i>	34	6	20				60
<i>Bergenhus</i>						2	2
<i>Bjørgvin</i>		1					1
<i>Donau</i>		11	11				22
<i>Eidsvold</i>					2	7	9
<i>Eva</i>		1		2		1	4
<i>Florida</i>			1	1			2
<i>Fortuna</i>	1			1	5		7
<i>Freija</i>				1			1

<i>Frey</i>		1		7			8
<i>H. W. Jarlsberg</i>	1						1
<i>Hanseat</i>				3	1		4
<i>Jacob Christensen</i>			11	11	4		26
<i>Krim</i>		14	23	45	2		84
<i>Leander</i>						1	1
<i>Liv</i>				8	4	7	19
<i>Lyderhorn</i>	14	1	9	2	3		29
<i>Norge</i>			1				1
<i>Oscar II</i>	2		1	2			5
<i>Peter Jebsen</i>	1						1
<i>Solveig</i>			1				1
<i>Tamarind</i>	2						2
<i>Urd</i>			1		2		3
<i>Victoria</i>	1						1
Christiania	185	233	291	228	125	87	1149
<i>Activ</i>				2	17	1	20
<i>Aker</i>						1	1
<i>Astrid</i>				1	12	1	14
<i>Bogstad</i>		1		3	1	2	7
<i>Borg</i>				12			12
<i>Bygdø</i>	27	29	52	13	22	58	201
<i>Craggs</i>			1				1
<i>Framnes</i>	9	11	9	23	9		61
<i>Frogner</i>	44	40	26	25			135
<i>Hermes</i>				5		2	7
<i>Jens Meinich</i>		30	25				55
<i>Kong Alf</i>		9	16	36	9		70
<i>Nanking</i>		17					17
<i>Nord</i>			23	15	11	3	52
<i>Normandie</i>	30	26	27				83
<i>Olso</i>						1	1
<i>Oscarshal</i>	1	11	26	30			68
<i>Oslo</i>			17	38	20	13	88
<i>Peik</i>	19	25					44
<i>Porro</i>			1				1
<i>Ran</i>		7	25				32
<i>Skarpsno</i>	2	6	12				20
<i>Skuld</i>			3		2	2	7
<i>Tamarind</i>	53	21	27	25	22	3	151
<i>Tancred</i>			1				1
Drammen	15	50	95	113	101	124	498
<i>Dr. Hans Jürg Kiær</i>					5	17	22
<i>Hermes</i>			3	16	39	49	107
<i>Hermod</i>				3	6	7	16
<i>Produce</i>		15	22	22	11	16	86

<i>Progress</i>	15	31	27	34	13	6	126
<i>Pronto</i>			11	14	10	10	45
<i>Prosper</i>		4	31	24	17	19	95
<i>Skarpsno</i>			1				1
Fredrikshald			1	34	30	38	103
<i>Dagmar</i>			1	34	29	23	87
<i>Ragnar</i>					1	15	16
Fredrikstad				1			1
<i>Vidar</i>				1			1
Holmestrand		7	21	36	56	9	129
<i>Ariel</i>		7	21	36	56	9	129
Kragerø	18						18
<i>Victoria</i>	18						18
Porsgrund			12		5	23	40
<i>Anglo Norman</i>						1	1
<i>Brand</i>			1		2		3
<i>Breid</i>					3	22	25
<i>Britannic</i>			11				11
Stavanger		2	21	6	1	3	33
<i>Einar Tambaraskjelve</i>		1					1
<i>Helios</i>						1	1
<i>J. Konom</i>					1		1
<i>Langfond</i>						2	2
<i>Vulcan</i>		1	21	6			28
Trondhjem	34	28	30	33	26	7	158
<i>Bjørg</i>	34	28	30	33	26	7	158
Tønsberg	27	48	107	117	104	93	496
<i>Forman Soles</i>						1	1
<i>Guernsey</i>	2	1	5	1		2	11
<i>Norman Isles</i>				1	2	3	6
<i>Phønix</i>					15		15
<i>Skuld</i>		5	25	33			63
<i>St. Andrews</i>	3	1		2	3	2	11
<i>Sultan</i>		3	26	3			32
<i>Talisman</i>					2		2
<i>Tancred</i>			4	8			12
<i>Taurus</i>	1	3	5	3	1		13
<i>Tellus</i>	5	4	2	3	1		15
<i>Terrier</i>				15	18	4	37
<i>Thordis</i>						2	2
<i>Thyra</i>						5	5
<i>Tiger</i>			1	1	2	2	6
<i>Tordenskjold</i>	16	23	10	25	11	14	99
<i>Trold</i>						1	1
<i>Trym</i>		8	26	16	34	32	116
<i>Tyr</i>			3	1	1		5

<i>Ulabrand</i>						1	1
<i>Union</i>					3	2	5
<i>Unique</i>				3	1	2	6
<i>Unison</i>					2	1	3
<i>Unity</i>				2	8	17	27
<i>Unitz</i>						2	2
Seil	74	80	71	62	47	43	377
?	3				2		5
<i>Fearless</i>	1						1
<i>Hirotha</i>	1						1
<i>India</i>	1				1		2
<i>Ringhorn</i>					1		1
Arendal	5	3	6	3	2	6	25
<i>Aada</i>	1						1
<i>Adeona</i>				1			1
<i>Aspasia</i>			1				1
<i>Erik Dale</i>		1					1
<i>Gaapaa</i>			1			1	2
<i>Gustav Adoloph</i>	1		1				2
<i>Gustava</i>		1	1				2
<i>Ole Knudsen</i>						1	1
<i>Olivia</i>			1				1
<i>Robert Serafton</i>						1	1
<i>Salterød</i>			1	1	1	2	5
<i>Siam</i>	1						1
<i>Slåe??t</i>	1						1
<i>Sunniva</i>						1	1
<i>Surling</i>	1						1
<i>Vivax</i>		1			1		2
<i>Wigeland</i>				1			1
Christiania	8	16	7	9	5	6	51
<i>Aagot</i>		1					1
<i>Avanti</i>	1		1	1			3
<i>Berie</i>	1						1
<i>Bogstad</i>					1		1
<i>Cato</i>	1						1
<i>Collingwood</i>				2	1		3
<i>Doris</i>	1						1
<i>Echo</i>				1			1
<i>Hero</i>	1						1
<i>Jølle</i>		1					1
<i>Lame</i>		1					1
<i>Luey</i>	1						1
<i>Mary</i>		2	3	3			8
<i>Myrthe</i>		1		1			2
<i>Pharos</i>	1					2	3

<i>Phyllis</i>					2	2
<i>Prince Arthur</i>				1		1
<i>Prince John</i>					1	1
<i>Rictorhelot</i>	1					1
<i>Saluto</i>		9	1			10
<i>Saratoga</i>		1	1		1	3
<i>Sigrid</i>				1		1
<i>Winnipeg</i>			1		1	3
Drammen	1	2	1	2	4	10
<i>Alice</i>		1				1
<i>Allida</i>				1		1
<i>Beaconfield</i>			1	1		2
<i>Bengal</i>	1					1
<i>Chrstiane</i>					1	1
<i>Hacca</i>					1	1
<i>Hudson</i>					1	1
<i>Madeira</i>					1	1
<i>Magdalena</i>		1				1
Egersund					1	1
<i>Leif</i>					1	1
Farsund		5		2	3	12
<i>Flid</i>				1		1
<i>Framfort</i>		1				1
<i>Hassel</i>		1				1
<i>Ilos</i>					1	1
<i>Minde</i>		1				1
<i>Monica</i>		1			1	2
<i>New Zealand</i>		1			1	2
<i>Parknook</i>					1	1
<i>Werner</i>				1	1	2
Flekkefjord	1	1	3	2	1	8
<i>Chacna</i>			1			1
<i>F.E.Lieben</i>		1		1		2
<i>Germanik</i>			1			1
<i>Guldaas</i>			1		1	2
<i>Lovisa</i>				1		1
<i>Rosenius</i>	1					1
Fredrikshald	2	1				3
<i>Borghild</i>		1				1
<i>Borgild</i>	1					1
<i>Gunhilde</i>	1					1
Fredrikstad	1	1	1	1	1	5
<i>Borghild</i>			1			1
<i>Collingwood</i>					1	1
<i>Petiteodiae</i>	1	1		1		3
Grimstad	6	6	10	11	10	51

<i>Arab</i>			1				1
<i>Bien</i>	1				1		2
<i>Congo</i>			1			1	2
<i>Dolly</i>			1				1
<i>Eliezer</i>			1		1	1	3
<i>Ellen</i>		1					1
<i>Ester</i>		1					1
<i>Ferm</i>			1	1	1		3
<i>Freidig</i>						1	1
<i>Fremgang</i>			1				1
<i>Hermanos</i>				1			1
<i>Jørgen Bang</i>	1		1	1			3
<i>Madonna</i>		1					1
<i>Marianne</i>						1	1
<i>Meran</i>	1						1
<i>Morgengry</i>			1	1			2
<i>Natal</i>				1			1
<i>Njord</i>	1	1					2
<i>Normania</i>					1		1
<i>Olivia</i>				1	1	1	3
<i>Polykarp</i>		1					1
<i>Polynesia</i>			2		1	2	5
<i>Queen</i>						1	1
<i>Sirrah</i>				1			1
<i>Spero</i>	1	1					2
<i>Tasmania</i>				1	1		2
<i>Vanadis</i>				1			1
<i>Vesønes</i>	1			1	3		5
<i>Zelafem</i>				1			1
Kragerø	2		1				3
<i>Chaema</i>			1				1
<i>Florida</i>	1						1
<i>Joseph Thyden</i>	1						1
Kristiansand	5	4	5	8	5	3	30
<i>Alexsander Lawrence</i>			1				1
<i>Argentina</i>		1	1		1	1	4
<i>Brillant</i>		1					1
<i>Columbus</i>				1			1
<i>Gudny</i>				2	1		3
<i>Helene</i>				1		1	2
<i>Idun</i>		1			1		2
<i>Ingemar</i>						1	1
<i>Ragna</i>				1	1		2
<i>Rigi</i>				1			1
<i>Saluto</i>	5		2		1		8
<i>Thora</i>				1			1

Trygve	1						1
Vaarbud				1			1
Wladimir			1				1
Larvik	4	1		1			6
Ragnhild		1		1			2
Sylphiden	4						4
Lillesand	7	5	6	6	4	1	29
Bonanga					1		1
Fonograf	2			1			3
Guldregn			1				1
Hebe	1	1					2
Hermes	1	1					2
Hippalos		1					1
Ivar Aasen				1			1
Justø	1						1
Kepha	1		1	1			3
Lotus		1					1
Malmen					1		1
Moland				1			1
Ole Knudsen			1			1	2
Sonora	1		2				3
Sterling		1		1			2
Teitonia				1			1
Victor			1		2		3
Lyngør					1		1
Norvegia					1		1
Mandal		1	1				2
Heriman		1					1
Ringhorn			1				1
Moss		1					1
Urania		1					1
Porsgrund	3	3	4	5	3	4	22
AngloNorman						1	1
Anitra		1		1			2
C. Tobias						1	1
Ch. Knudsen			1				1
Defensor				1	1	1	3
Elverland			1	1			2
Fjeldland	1		1	1			3
G??	1						1
Leif					1		1
Palander			1				1
Reeorg		1					1
Shevland		1					1
Skomvær					1		1
Smeroe				1		1	2

<i>Solveig</i>	1						1
Risør	1	2		1			4
<i>Britannia</i>				1			1
<i>Content</i>		1					1
<i>Ocean</i>		1					1
<i>Voerduen</i>	1						1
Sandefjord		2	1	1	1		5
<i>Allegro</i>		1					1
<i>Augusta</i>		1					1
<i>Guldregn</i>				1			1
<i>Purist</i>					1		1
<i>Twist</i>			1				1
Sandnes		1					1
<i>Rosita</i>		1					1
Stavanger	2	11	7	4	3	3	30
<i>Atlas</i>			1				1
<i>Carl Pihl</i>		1					1
<i>Carmel</i>		1					1
<i>Charles Raeine</i>			1				1
<i>Concord</i>			1		2		3
<i>Coronal</i>		1					1
<i>Drot</i>			1				1
<i>Edward Perey</i>					1		1
<i>Globus</i>		1					1
<i>Heidrun</i>			1	1			2
<i>Krone</i>				1			1
<i>Langford</i>						2	2
<i>Leif</i>		1					1
<i>Mathanja</i>		1		1			2
<i>Noach</i>	1						1
<i>Perlen</i>			1				1
<i>Prof. Nordenskjöld</i>		1		1			2
<i>Reform</i>		1					1
<i>Signal</i>			1				1
<i>Sigve</i>						1	1
<i>Soerimner</i>	1	1					2
<i>Transport</i>		1					1
<i>Velkommen</i>		1					1
Tvedestrand	21	17	13	5	5	2	63
<i>Activ</i>	8	8					16
<i>Banafide</i>						1	1
<i>Bona Fide</i>				1			1
<i>Elida</i>	1	1		1	1		4
<i>Elise</i>			2				2
<i>Fernando</i>	7	5	1				13
<i>Figaro</i>					1		1

<i>H.W. Palmen</i>				1			1
<i>Imacos</i>	5	1	1	1	1		9
<i>India</i>			4				4
<i>La Bella</i>					1		1
<i>Laveniva</i>						1	1
<i>Mizpa</i>			1				1
<i>Odd</i>					1		1
<i>Poseidon</i>			1				1
<i>Ragvig</i>			1				1
<i>Simeon</i>				1			1
<i>Statsminister Selmer</i>		1	1				2
<i>Sultana</i>		1	1				2
Tønsberg	1	1	1	2	1	1	7
<i>Berglit</i>				1			1
<i>Chipman</i>		1					1
<i>Cosmo</i>	1		1				2
<i>Fjord</i>						1	1
<i>Phonizia</i>				1			1
<i>St. Andrew</i>					1		1
Åsgårdstrand	1		1				2
<i>Haab</i>	1		1				2
Totalsum	410	483	730	720	520	449	3312