



# Maritime lokalsamfunn i tidlig nytid

## Early Modern Maritime Societies

Finn-Einar Eliassen

*Professor Emeritus i historie, Universitetet i Sørøst-Norge*

[fee@usn.no](mailto:fee@usn.no)

### Sammendrag

Artikkelen diskuterer begrepet «maritime samfunn» på bakgrunn av hovedsakelig internasjonal litteratur, som kan gi empiriske, teoretiske og metodiske impulser til norsk lokal- og regionhistorie. Tidsrammen er tidlig nytid, spesielt perioden fra tidlig på 1600-tallet til begynnelsen av 1800-tallet, og eksemplene er hovedsakelig fra kystområdene på Agder og ved Skagerrak. Artikkelen har tre hovedformål: for det første å fremme «maritime samfunn» som en nyttig og viktig kategori i utforskningen og framstillingen av det norske så vel som det internasjonale samfunnet i tidlig nytid; dernest å oppfordre til å tenke på maritime samfunn som et viktig perspektiv i lokal- og regionhistorien; og sist, men ikke minst, å inspirere eller provosere til komparativ forskning på maritime samfunn på tvers av regioner og landegrenser, spesielt rundt Nordsjøen og Skagerrak-Kattegat, hvor utvekslingen av varer, mennesker og ideer har påvirket samfunn i ulike land og regioner.

### Nøkkelord

maritime samfunn, kystkultur, havnebyer, sjøfart, maritime yrker

### Abstract

The article discusses the term “maritime society” with special reference to the early modern period in coastal regions of Norway, while drawing on an international literature which can give empirical, theoretical and methodological impulses to Norwegian local and regional history in this field. The purpose is threefold: In the first place to propagate the use of the term “maritime society” as a broader and more general one than many others which are in use to characterize communities where a substantial part of the population gets its income and livelihood from trade and work related to the sea, directly or indirectly. Secondly, to encourage the use of perspective implied in the term as a way towards a better understanding of such societies. And, last but not least, to inspire Norwegian scholars to make comparative studies between maritime societies in Norway and other countries with coastlines – especially across the same sea, like the North Sea or Skagerrak, where the exchange of goods, people and ideas has, in many cases, influenced societies in different settings in some of the same ways.

### Keywords

maritime societies, coastal communities, port towns, migration, maritime trades

## Innledning

Denne artikkelen tar for seg begrepet «maritime samfunn». Det dekker store og viktige deler av det norske samfunnet gjennom mange hundre år, men det har ikke fått den sentrale plassen i norsk faglitteratur som man kunne forvente, og det blir heller ikke brukt konsekvent. Her vil det bli satt i forhold til andre, beslektede begreper, og det vil bli lansert en praktisk, om ikke helt presis, definisjon av «maritime samfunn» med basis i norsk og inter-

nasjonal litteratur. Begrepet vil, som i den internasjonale litteraturen, bli brukt både om sjøfarts- og fiskerisamfunn.<sup>1</sup> Men denne artikkelen konsentrerer seg mest om sørlandske og sørøstnorske maritime samfunn, og eksemplene er hentet fra kystnære distrikter på Agder og ved Skagerrak, der skipsfarten var en hovednæring. Den tidsmessige rammen er tidlig nytid med spesiell vekt på tiden fra tidlig 1600-tall til tidlig 1800-tall. Viktige milepæler i perioden var framveksten av en rekke nye byer, spesielt havnebyer, den første høykonjunkturen for norsk skipsfart omkring 1700, etableringen av de første norske (private) fyrene på Lindesnes og Store Færder og organiseringen av et offentlig og landsomfattende tollvesen i 1630-årene og et havnevesen og losvesen i 1730-årene.<sup>2</sup> Mens mye av urbaniseringen, og spesielt framveksten av de mange lade- og strandstedene, skjedde uten offentlig initiativ, og framveksten av en norsk handelsflåte hadde stormaktskrigene på havet og en kapitalsterk norsk overklasse av kjøpmenn og embetsmenn som bakgrunn, var havne- og losvesenets organisering en del av den dansk-norske sentralmaktens offentlige politikk.<sup>3</sup>

På 1800-tallet, og særlig fra midten av århundret, skjedde det igjen store strukturendringer i norsk samfunn og økonomi og i den nye norske statens politikk, som fikk store følger for norske maritime samfunn: etableringen av innlandsbyer og et begynnende jernbanenett, industrialiseringen og overgangene fra seil- til damp- og fra tre- til jernskip, etableringen av et organisert, offentlig fyrvesen og viktige innovasjoner i fiskeriene. Dette gjør det rimelig å behandle maritime samfunn i tidlig nytid, og spesielt i enevoldstiden (1660–1814) som et særskilt fenomen, som er forskjellig både fra middelalderens og industrialismens maritime samfunn.

### «Vi lever her paa stedet af søfarten»

I desember 1747 kom det svenske skipet *Gustavus* av Göteborg inn til Grimstad som havarist. Skipet var på vei fra Göteborg til London «og derfra til andre stæder» med jernvarer da det straks etter avreise kom ut for snøstorm og grov sjø i Skagerrak. Roret ble brukket løs, og jernlasten forskjøv seg.<sup>4</sup> Skadene var så store og været så dårlig at skipet ble liggende i et par vintermåneder i den lille byen for å bli reparert. Ombord på havaristen var den finsk-svenske naturforskeren og professor ved Åbo Akademi Pehr Kalm. Han hadde vært en av Carl von Linnés første disipler i Uppsala og var nå sendt ut av mesteren selv og *Kungliga Svenska Akademien* til Nord-Amerika for å finne planter og frø som kunne være nyttige for jordbruket eller manufakturene. Kalm publiserte sin reisedagbok i tre store bind i 1753–61. Vinteren 1747–48 tilbrakte han i og omkring Grimstad.<sup>5</sup>

En morgen i romjulen reiste Pehr Kalm i båt fra Grimstad til Arendal. Han beskrev kysten av Fjære og Øyestad som høye, bratte og bare berg, større og mindre nakne klipper og brenninger. Men her og der var det små havner, der det lå fartøyer. Og på klippene langs kysten bodde fiskere, loser og sjømenn i sine små hus.

Øyestad hovedsogn hadde vel 3000 og Fjære annekssogn hadde nærmere 1500 innbyggere på midten av 1700-tallet, og folketallet var økende.<sup>6</sup> I hele prestegjeldet var sjøen like viktig som jorda, og viktigere i de kystnære områdene. Hovedtyngden av befolkningen

1. Se f.eks. Fricke (ed.) 1973.

2. Dyrvik et al. 1979, s. 101–108. Hillesund 1993.

3. Jørgensen 1969, s. 54–68. Imsen og Winge 1999, s. 155. Hillesund 1993.

4. Statsarkivet i Kristiansand (SAK), Nedenes sorenskriverarkiv (NSA), Tingbok (Tb) 22, f. 103a–104a (29.12.1747). Kalm 1753: 42–47 (også i utg. v. Martii Kerkkonen, Helsingfors 1966: 41–44).

5. Kalm 1753, s. 47–138 (utg. v. Kerkkonen 1966: V–VII, 44–115). *Grimstad bys historie*, s. 81–103.

6. *Norges første folketelling 1769*, s. 202–203. *Folketeljinga 1801. Ny bearbejding*: 68. Aanby 1976, s. 56.

bodde på gårder og plasser nær kysten. Skipsbygging, sjøfart, losing og fiske var hovednæringer på linje med og ofte i kombinasjon med jordbruk. I Øyestad hovedsogn var det på 1700-tallet en betydelig gårddeling og opprettelse av små plasser, der beboerne hovedsakelig levde av sjøfart og håndverk som ofte var knyttet til sjøen, som skipsbygging, repslaging, seilmakeri og liknende.<sup>7</sup> Sjøen må ha vært enda viktigere for sysselsettingen og befolkningsveksten i Fjære, som hadde en mye lengre kystlinje enn Øyestad.<sup>8</sup> «När lotsar tagas undan, så finnas efter hela sjöskanten nästen inga andra hus än de som höra till Skeppare, Styrmän, Båtsmän och Matrosar», forteller Pehr Kalm.<sup>9</sup> Losing var en annen hovednæring knyttet til sjøen. Mange av losene bodde ute på øyene, der de hadde små plasser hvor de holdt kyr, mens de måtte kjøpe kornvarer.<sup>10</sup>



**Illustrasjon 1:** Hans Fredrik Gude: Skipsbygging på Sørlandskysten ved Lillesand, 1858/59. KUBEN, Aust-Agder museum og arkiv.

Rundt hele Vikkilen, nordøst for Grimstad, lå verftene tett, og Pehr Kalm ble fortalt at det vinteren før var blitt bygd 14 skip langs en strekning på halvannen norsk mil omkring Grimstad. Han mente skipsbyggingen ga god fortjeneste.<sup>11</sup>

## Kystkultur, kystsamfunn og maritime samfunn

Det Kalm her beskriver, er et maritimt samfunn. I historisk, etnologisk og arkeologisk, norsk og internasjonal faglitteratur blir begrepet «maritime samfunn» brukt ved siden av en mengde andre, beslektede og delvis overlappende begreper, som i større eller mindre grad dekker de samme eller tilsvarende fenomener. Man må altså søke på mange ulike stikkord i bibliografier og oppslagsverk for å finne litteratur om temaet. Sammensetninger med

7. Aanby 1976, spesielt s. 126–130.

8. Aanby 1998a, 1998b.

9. Kalm 1753, s. 98–99 (utg. v. Kerkkonen 1966, s. 82–83).

10. Kalm 1753, s. 80–81, 86–88 (utg. v. Kerkkonen 1966, s. 69, 73–75). Wikander 1985, s. 151–162. Marmøy 1995.

11. Kalm 1753, s. 98–99 (utg. v. Kerkkonen 1966, s. 82–83). *Grimstad bys historie*, s. 98. Aanby 2007. Aanby 2012.

«maritim», «kyst» eller «sjøfart» som første ledd er utbredt: I norsk sammenheng har vi begreper som kystkultur, havnebyer og – i ett enkelt tilfelle – sjøfartsbygd.<sup>12</sup> I engelskspråklig litteratur benevnes ofte tilsvarende fenomener som maritime/coastal/seafaring societies/communities/settlements/culture.<sup>13</sup> Ingen av disse begrepene har noen klar og entydig definisjon. Den kanadiske maritime historikeren Daniel Vickers bruker uttrykket «the maritime world» både om sjøfart i vid forstand og om «places bordering the sea or persons living near or by the sea».<sup>14</sup> Globalhistorikeren Karel Davids, som har skrevet en av de viktigste artiklene om temaet de siste årene (omtalt seinere i denne artikkelen), definerer «a seafaring community» som «a village, small town or a neighbourhood where a substantial part of the population earns its livelihood wholly, or partly, by work at sea or as directly dependent on seafaring», med henvisning til Peter Fricke.<sup>15</sup>



**Illustrasjon 2:** Strandsted ved Skånevikskanten, oljemaleri av Lars Hertevig, 1853. Stavanger kunstmuseum/Digitalt museum.

I 1980-årene fikk det eldre begrepet kystkultur i Norge akademisk status og et konkret innhold med Svein Molaugs store tobindsverk *Vår gamle kystkultur*.<sup>16</sup> Det sprang ut av tidens og Molaugs egen interesse for maritim etnologi, med hovedvekt på «vanlige menneskers» hverdagsliv og arbeidsliv, og ble i sin tur et viktig grunnlag for et kystens kulturminnevern i Norge, særlig konsentrert om fartøy- og bygningsvern.<sup>17</sup> Forbundet Kysten er det frivillige motstykket til det akademiske og museale engasjementet på området.

12. Løyland 1999, s. 344.

13. Se litteraturlista for eksempler på slike begreper.

14. Vickers 2005, s. 2.

15. Davids 2015, s. 630. Fricke 1973b.

16. Molaug 1985. Hundstad 2014.

17. Hundstad 2014, spesielt s. 56, 65 og 67–71.

Mens kystkulturen har vært og er nært knyttet til kysten og kulturen, begge i snever forstand, er «maritime samfunn» et mye videre begrep. Det tar også utgangspunkt i menneskene og deres forhold til sjøen, men omfatter samfunnsforhold i vid forstand – fra yrkesliv og dermed økonomi via samfunnsmønstre, demografi og flyttemønstre til materiell og immateriell kultur, i en videre (og særlig bredere) geografisk ramme, som strakte seg til dels mye lenger inn i landet enn fenomenet «kyst».

Maritime samfunn kan defineres som samfunn der en større del av befolkningen hadde sitt utkomme, eller en vesentlig del av det, fra maritime næringer i vid og til dels indirekte forstand – ikke bare skipsfart, fiske, losing og havnearbeid, skips- og båtbygging, -reparasjoner og berging, men også mange typer håndverk relatert til sjøen, som seilmakere, repslagere, (skips)tømmermenn, (anker)smeder og andre som kroholdere og gjestgivere i havnene. Forsyninger til skipene – brygging og baking, slakting og salting – hørte også med i bildet, og gårder nær havnene kunne ha store besetninger nettopp for å kunne forsyne skipene med kjøtt. De fleste av disse yrkene hadde også en «landside», som gjorde at utøverne kunne alternere mellom maritime og landbaserte oppgaver og dermed også gjøre sesongarbeid til helårsyrker. Som den danske maritime historiker Poul Holm har uttrykt det: Spesialiserte kystsamfunn hadde maritimt pregede bakland, og det fantes nesten ingen kystsamfunn der fisker- eller sjømannsfamiliene kunne overleve uten å dyrke litt jord og holde et dyr eller to.<sup>18</sup> Som vi har sett, var det samme tilfelle med losene på Nedeneskysten.

I så å si alle maritime samfunn var det et viktig innslag av andre næringer og yrker, ofte praktisert av de samme personene: jord- og særlig februk, ikke-maritim handel, håndverk og tjenesteytelse, sivil administrasjon og forsvar. Det gjør det vanskelig å definere maritime samfunn med presisjon. «Rene» maritime samfunn har bare funnes i et fåtall begrensede tilfeller, som enkelte «båtfolk» i Sørøst-Asia (som ofte likevel viser seg å ha vært bønder i deler av året), eller – i vår egen tid – velstående pensjonister som kan kjøpe seg leiligheter på luksusskip og bosette seg om bord på permanent basis mens skipet frakter dem rundt på havene.<sup>19</sup> Når Dag Hundstad betegner uthavnssamfunnene på sørlandskysten som «maritime monokulturer», er det selvsagt å sette ting på spissen i tillegg til at «kultur» i dette tilfellet først og fremst betyr «næring» – enda et eksempel på den upresise begrepsbruken og den sammensatte virkeligheten på dette feltet.<sup>20</sup> Heller ikke «maritime samfunn» er noe unntak i form av lysende klarhet, men som et mer vidtfavnende begrep fanger det opp en større variasjonsbredde i samfunnsformer, økonomi og kultur enn de fleste andre begreper på området.

## Nasjonal, regional og lokal historie

Det finnes, så vidt jeg vet, få større oversiktsverk over maritime samfunn innenfor ett land eller en større region. Et delvis unntak er Poul Holms sluttrapport fra det skandinaviske Skagerrak-Kattegat-prosjektet, publisert i 1991 under tittelen *Kystfolk*.<sup>21</sup> Det er derfor nærliggende å lete etter beskrivelser og analyser av slike samfunn i den sjøfarts-, fiskeri- og kystkulturhistoriske oversiktslitteraturen.

De fleste sjøfartsnasjoner har publisert vektige (i mer enn én forstand) sjøfartshistoriske verk. Den grundigste norske sjøfartshistorien ble utgitt i 1920-årene i seks store bind (forkledd som tre).<sup>22</sup> I 1980-årene kom det et mer lesbart og oversiktlig tobindsverk med en

18. Holm 1991.

19. Fernández-Armesto 2008, s. 8.

20. Hundstad 2004, 2005.

21. Holm 1991.

22. Worm-Müller (red.) 1923–51.

noe bredere tilnærming, der også kvinner ble synliggjort.<sup>23</sup> Fiskerihistorien har også fått flere generasjoner av publikasjoner, senest i 2014. Og kystkulturen har, som nettopp nevnt, Svein Molaugs praktverk fra 1985.<sup>24</sup> Men selv i verket, som bærer tittelen Norges fiskeri- og kysthistorie, er det påfallende lite stoff om *samfunnene* langs kysten, riktignok mer i bind 2 (1720–1880) enn i bind 1, men også der er det nesten bare sett i lys av fiskeriene, som har vært verkets hovedperspektiv. Molaug har et stort kapittel om «Sjøbyen og handelsstedet», men det er holdt i generelle vendinger og handler mest om bebyggelsen.<sup>25</sup> Og sjøfartshistoriene lider generelt av sjangerens vanlige og internasjonale «enøydhet»: Forfatterne undervurderer eller underkommunisierer som regel sjøfolkenes liv og lokalsamfunn på land og den betydningen denne forankringen hadde i deres liv.<sup>26</sup> Sjøfolk hadde, spesielt hvor og når yrket var sesongpreget, en dobbel tilhørighet – til skipssamfunnet og til hjemstedet.

Det finnes selvsagt et stort antall lokalhistoriske publikasjoner og lokale studier av kystsamfunn, både urbane og rurale, i alle kyststater. Mange av dem er *svært* lokale, ikke bare i geografisk ramme, men også i metode og innhold, for eksempel flere av studiene av maritime bydeler langs Themsen i London, som Rotherhithe, Wapping, Shadwell og Ratcliff, som til sammen utgjorde det største maritime samfunnet i Storbritannia fra 1500-tallet til 1800-tallet.<sup>27</sup> Men de beste av slike arbeider kan danne utgangspunkt og gi materiale eller innspill til komparative studier av maritime samfunn på tvers av administrative områder og statsgrenser. Det gjelder blant annet Richard Blackmores artikkel om rombegrepet i Londons maritime samfunn.<sup>28</sup> Han har flere poenger som har relevans for samfunn i andre land og regioner, som at Themsen (i likhet med, kan vi tilføye, norske elvemunninger og fjordarmer) hørte til både land og sjø og utgjorde en smeltedigel, der ulike rom (og produksjons- og samfunnsformer) møttes, påvirket hverandre og sammen dannet en unik maritim identitet. I disse bydelene ble også den tekniske og materielle kulturen skapt som gjorde sjøfarten mulig. De aller fleste sjøfolk hadde som regel forbindelser til land. I skipenes hjemmehavn ble mannskapet fragmentert, og sjømennene gikk inn i andre roller, som ekte menn, fedre, naboer og venner, før de sluttet seg til nye (eller gamle) skip og ble sjøfolk igjen. Havnebydelene hadde et gjensidig forhold til sjøen siden de i sin tur ble påvirket av den maritime aktiviteten som de fostret. Blackmore understreker at London ikke var unik – alle havner og kystsoner var møtesteder mellom land og hav.<sup>29</sup>

I norsk lokalhistorie har de fleste omfattende arbeidene hatt administrative enheter som ramme av den enkle grunn at slike arbeider har vært og fremdeles blir finansiert av kommuner og fylker. I praksis vil mange av kystkommunene og alle kystfylkene – for ikke å snakke om de nye regionene – i likhet med (og i mange tilfeller med utgangspunkt i) de gamle prestegjeldene, sorenskriveriene, fogderiene og amtene med kystlinje bestå eller ha bestått av både maritime og ikke-maritime samfunn. En mulig alternativ formell avgrensning finnes i forordningen om sjølegder i Norge av 1705. Den bestemte at alle menn mellom 16 og 50 år som bodde inntil en halv mil fra kysten eller en kvart mil fra en fjord skulle høre til sjøforsvaret.<sup>30</sup> Avgrensningen bygde på forutsetningen eller antagelsen om at disse mennene ville ha maritim erfaring, riktignok i ulik grad, slik at det innrullerte mannskapet

23. Berggreen m. fl. 1989.

24. Kolle (hovedred.) 2014.

25. Molaug 1985, Bind 2, s. 142–188.

26. Vickers 2005, s. 2.

27. Humphrey 1997. Morris and Cozens 2009. Morris and Cozens 2014.

28. Blackmore 2014.

29. Blackmore 2014, s. 99, 110–111, 113–114.

30. Imsen og Winge 1999, s. 471.





**Illustrasjon 3:** Themsen ved Rotherhithe med en norsk trelastdrager sentralt i bildet. Maleri av Samuel Scott, ca. 1740. Wikimedia Commons.

ble inndelt i fullbefarne, halvbefarne og sjøvante.<sup>31</sup> Og selvsagt varierte det i hvilken grad den standardiserte grensetrekningen avspeilte forekomsten av maritime samfunn i de ulike landsdelene og distriktene. Identifiseringen og avgrensningen av maritime samfunn vil være en pragmatisk oppgave, basert på kilder som folketellinger, skattemanntall, skifter, økonomiske og ikke minst topografiske innberetninger og beskrivelser.<sup>32</sup> Det vil være interessant og viktig å få lokale og regionale undersøkelser av denne typen.

31. *Sjømilitært manntall 1706–07. Rogaland*. 2005. Det Kongelige Bibliotek, København, ms. Thott 1705 I, 4<sup>o</sup>.

32. Se bl.a. *Norge i 1743*, bd. 1–5.





**Illustrasjon 4:** Kompanikart, 2. mandalske kompanis distrikt (Vest-Agder), 1800. Den sørlige grenselinjen for kompaniets distrikt (stiplet) var samtidig den nordlige grensen for sjönnrulleringen. Kartverket.



## Havnebyer og «sailortowns»

Både byer, andre tettsteder, som strandsteder og fiskevær, og landdistrikter kan identifiseres som maritime samfunn ut fra kriteriene som er skissert ovenfor. Men det mest fruktbare, og mest realistiske, er utvilsomt å betrakte et helt distrikt, bestående for eksempel av en by og dens nærmeste omland, som ett sammenhengende maritimt samfunn.

«Grimstad er en liten by», skrev Pehr Kalm. Midt på 1700-tallet kan den ha hatt 2–300 innbyggere. Formelt var den et strandsted, uten rett til utenrikshandel, og underordnet nabobyen Arendal, som var en betydelig sjøfartsby med ca. 1200 innbyggere, fulle kjøpstadsrettigheter fra 1723 og med en av Norges største handelsflåter. Sjøfart var likevel en hovednæring også i Grimstad. Rundt 1750 var ti–tolv skip hjemmehørende i strandstedet. Samtlige var bygd i Grimstad tolldistrikt, de fleste i 1740-årene. Halvparten av fartøyene var store skip på omkring 100 kommerselester (200 tonn) eller mer, de tre største på rundt 200 k.l.<sup>33</sup> Jacob de Wida Geelmuyden var Grimstads største reder og entreprenør. Han hadde kommet til det lille strandstedet fra Bergen i 1744, og han drev også en kranbrygge der skip ble reparert – helt til eieren av kranbryggen i Kolbjørnsvik ved Arendal, som hadde kongelig privilegium på skipsreparasjoner i Arendals tolldistrikt (som Grimstad hørte til), reiste en rettssak om denne virksomheten midt i 1750-årene.<sup>34</sup>

Utførselen fra Grimstad var dominert av trelast av ulike slag, som bjelker, master og bord, som måtte tollklareres i Arendal siden Grimstad ikke hadde noe tolloppsyn før 1780. Da ble Grimstad et ladested som havn for Frolands jernverk. Det var da fortsatt forbudt å importere utenlandske varer direkte til Grimstad, de skulle også gå via en kjøpstad, som Arendal eller Kristiansand. Men det foregikk en betydelig smugling der, som andre steder på norskekysten.<sup>35</sup>

Nesten alle norske byer i tidlig nytid var havnebyer – de eneste unntakene var bergstedene Kongsberg og Røros, og selv de var knyttet til hver sin havneby: Drammen og Trondheim.<sup>36</sup> De mange nye ladestedene var i utgangspunktet rene eksporthavner for trelast eller fisk, og havna var det sentrale stedet i gamle byer som Oslo/Christiania, Bergen, Trondheim og Stavanger. «De som bor her, er for det meste skippere og styrmænd eller andre sjøfolk», skrev Pehr Kalm om Grimstad, og det samme skrev byens ledende borgere noen tiår senere: «Vi lever her paa stedet af søfarten. Vi ere i almindelighed enten skibseiere, skippere, styrmænd eller udi anden lovlig nærings vei ved søen». De fleste matrosene oppholdt seg i Fjære sogn, rundt byen.<sup>37</sup> Småbyene Arendal og Tønsberg var blant landets fremste sjøfartsbyer, også i begge disse byene bodde rederne og skipperne i selve byen, mens sjøfolkene bodde i omlandet – i Tønsbergs tilfelle hovedsakelig på Nøtterøy og Tjøme, der folk «altid have seilet til søes efter deres næring».<sup>38</sup> Av Nøtterøys ca. 550 yrkesaktive personer i 1801 var hele 357 sjøfolk. Av disse igjen var 102 også gårdbrukere og 55 husmenn. Elleve skipsredere var bosatt på Nøtterøy, men nesten halvparten av øyas skippere og sjømenn seilte på skip hjemmehørende utenfor sognet – hovedsakelig i Tønsberg.<sup>39</sup>

33. *Grimstad bys historie*, s. 104.

34. Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriverarkiv, Tingbok 24, f. 328a-b (15.8.1754). Dannevig 1971, s. 48. [https://snl.no/Jakob\\_von\\_der\\_Wida\\_Geelmuyden](https://snl.no/Jakob_von_der_Wida_Geelmuyden) [https://nbl.snl.no/Jakob\\_Geelmuyden](https://nbl.snl.no/Jakob_Geelmuyden) (brukt 10.05.2019).

35. Kalm 1753, s. 49, 51–52 (utg. v. Kerkkonen 1966, s. 46, 49). Hans-Jørgen Jørgensen: *Det Norske Tollvesens historie. Fra middelalderen til 1814*. Oslo 1969, s. 309.

36. Eliassen 2006, s. 145–147.

37. Marmøy 1995b: 53–54 (dokumentet datert 20.1.1790).

38. Tveite 2000. Sitatet er fra side 51.

39. Paulsen 1986, s. 4, 80–81, 84, 88–89.



**Illustrasjon 5:** Nøtterøy og Tjøme tidlig på 1700-tallet, utsnitt av kart over Christianiafjordens østre kyst, trolig tegnet av Rasmus Juel ca. 1706–07. Kartverket.

I små sørlandsbyer som Farsund og Mandal var mellom 35 og 45 prosent av befolkningen i 1801 knyttet til maritime næringer som yrkesutøvere eller avhengige familiemedlemmer. Fordelingen var litt forskjellig: I Mandal var 30 % av befolkningen sjøfolk, losere, frakte- og fergemenn og fiskere og deres familier. I Farsund utgjorde de tilsvarende gruppene vel 21 %. Men i byen på Lista var hele 14 % avhengige av inntektene fra byens skipsverft, mot 5 % i Mandal. I tillegg kom kjøpmenn og redere, håndverkere og dagleiere, som i mange tilfeller hadde en stor del av sitt utkomme fra maritim virksomhet.<sup>40</sup>

I de større byene var næringslivet mer sammensatt, og en mindre del av befolkningen var knyttet til ensidige eller delvis maritime næringer. Der utgjorde havna og ofte en eller et par havnebydeler de egentlige maritime (del)samfunnene – i Oslo/Christiania rundt Bjørvika og Pipervika, i Bergen rundt Vågen og Puddefjorden foruten forstedene Sandviken og Skuteviken, som lå utenfor bygrensen. Disse havnebydelene tilsvarer det som i engelskspråklig litteratur ofte kalles «sailortowns».<sup>41</sup>

Havnebyer er også en etablert kategori i urbanhistorien, og det eksisterer flere artikkel-samlinger med bidrag fra ulike land og enkelte komparative studier – spesielt om havnene i seg selv, oftest med vekt på tekniske og administrative aspekter,<sup>42</sup> men også tematisk konsentrerte bind, blant annet om havnebyenes demografi.<sup>43</sup>

Byenes egen sjøfart og maritime befolkning hadde selvsagt sitt motstykke i de mange skipene og mannskapene fra «fremmede steder» som satte sitt preg på havnekvartene i seilingssesongen. I forbindelse med uvær, «kontrari vind», havarier og smugling har mange skip ligget i uthavner på Agderkysten, og i vikene og fjordene rundt det meste av norskekysten, og for kortere eller lengre tid har mannskapene satt sitt tydelige preg på slike småsamfunn.

40. Eliassen 1995, s. 408. Abrahamsen 1997, s. 169.

41. <http://porttowns.port.ac.uk/source-information/portsmouths-sailortown/> (brukt 01.08.2019).

42. Deggim 2005. Støob (Hrsg.) 1986.

43. Lawton and Lee (eds) 2002.

## Programmert for å gå til sjøs?

Tilknytningen til sjøen og de maritime næringene skapte en spesiell livsform og preget hele miljøet i de kystnære distriktene av Nedenes amt (det moderne Aust-Agder), som i andre tilsvarende samfunn i Norge og rundt Skagerrak, Østersjøen og Nordsjøen.<sup>44</sup> I et slikt maritimt miljø må det nærmest ha vært en norm at spesielt yngre sønner, som ikke hadde utsikt til å ta over en gård, skulle finne seg et yrke knyttet til sjøen. Man skulle ha en god grunn for ikke å gå til sjøs!<sup>45</sup> Pehr Kalm fikk høre at når noen hadde en sønn, sørget faren straks for at gutten, så snart han ble 14–15 år gammel, og ofte før det, fikk anledning til å bli antatt til matros, kokk-gutt eller liknende på et «koffardiskip» (handelskip) for å lære å tjene sin føde tidlig.<sup>46</sup>

Den danske etnologen Ole Mørkegaard publiserte i 1993 *Søen, slægten og hjemstavnen – en undersøgelse af livsformer på åbenråegnen 1700–1900*.<sup>47</sup> Der tok han for seg et maritimt samfunn i Sønderjylland, med sentrum i byen Åbenrå, med anvendelse av det livsformbegrepet som hans veileder i doktoravhandlingen som boken bygger på, Thomas Højrup, hadde presentert for et dansk publikum et tiår tidligere.<sup>48</sup> Livsform omfatter i Højrup og Mørkegaards arbeider ulike befolkningsgruppers og -klassers levevis og deres vilkår i samfunnet, både materialistisk og kulturelt.<sup>49</sup> Mørkegaard bruker denne innfallsvinkelen til å analysere det maritime samfunnet i og omkring Åbenrå gjennom to avgjørende århundrer med spesielt henblikk på egnens redere og deres bakgrunn, og med utviklingen av en kapitalistisk produksjonsmåte som bakteppe.

## Endogene og eksogene maritime samfunn

I 2015 publiserte professor Karel Davids en studie av det han kalte «seafaring communities» rundt Nordsjøen fra ca. år 1600 til 2000. Han skilte mellom to hovedtyper av maritime samfunn: endogene («innfødte») samfunn, der en etablert befolkning i økende grad tar opp maritime yrker, og eksogene («innflytter») samfunn, som oppstår ved at et betydelig antall sjøfarere innvandrer og slår seg ned på et sted. Ifølge Davids var de fleste maritime samfunn rundt Nordsjøen i tidlig nytid av den endogene typen, mens eksogene maritime samfunn i denne perioden først og fremst kunne finnes i visse bydeler i storbyer som London og Amsterdam. Slike innflyttere kom ofte fra utlandet eller fra distrikter fjernt fra byen. Som eksempler nevner han blant annet nordmenn i Amsterdam og skotter, irer og amerikanere i London. Han mener også at sjøfolk i småbyer og «landsbyer» hovedsakelig seilte i kyst- og innenriksfart og ofte vekslet mellom ulike yrker i løpet av et år, mens deres kolleger i større havnebyer var mer «globalt orientert» og ofte seilte i oversjøisk fart.

Davids medgir at det fantes blandinger mellom endogene og eksogene samfunn, særlig i de større byene, men i virkeligheten var nok de fleste lokalsamfunn sammensatte, slik at hans dikotomi heller skal betraktes som tendenser enn som rene samfunnstyper. Bare i helt ekstreme tilfeller, som ved anlegg av en ny flåtebase, som Chatham i England og Frederiksværn i Norge, ville rent eksogene maritime samfunn kunne oppstå. Med den omfattende kontakten utad må også rent endogene samfunn ha vært sjeldne, selv utenom byene og andre havner.<sup>50</sup> Likevel er Davids' problemstilling viktig, selv om det er tvilsomt om det er

44. Davids 1995. Mørkegaard 1993.

45. Witt 2001, s. 206–210. Vickers 2005, s. 3.

46. Kalm 1753, s. 98 (utg. v. Kerkkonen 1966, s. 82). *Grimstad bys historie*, s. 98.

47. Mørkegaard 1993.

48. Højrup 1984.

49. Mørkegaard 1993, s. 55–56.

50. Dunster 2013. Johannessen 2014.



mulig å få et noenlunde presist tallmessig uttrykk for andelen av «innfødte» og «innflyttere» i noe norsk lokalsamfunn før på 1800-tallet.

Davids' artikkel er imidlertid enda viktigere på et annet felt, nemlig som et forsøk på å sammenlikne maritime lokalsamfunn omkring det samme havområdet i ulike perioder. Den illustrerer likevel en aktuell utfordring – at det foreløpig finnes få sammenliknbare lokale undersøkelser fra nordsjøområdet i tidlig nytid.

## Kvinner i maritime samfunn

Kvinner i maritime samfunn har langt på vei vært betraktet som «usynlige» – mye fordi kvinner i samtiden sjelden ble registrert som aktive i typisk maritime yrker og næringer. Noen av dem, som har utgitt seg for å være menn og tatt hyre på skip, har utvilsomt vært få, selv om avsløringer av slike har fått en del oppmerksomhet. Langt mer utbredt har nok kvinner i maritime håndverk og virksomheter på land vært, trolig mest som næringsdrivende. Å identifisere dem har – som vanlig i kvinnehistorie – krevd variert og detaljert kildebruk, men til gjengjeld har flere undersøkelser gitt rikelig dokumentasjon på kvinners deltagelse, direkte og indirekte, i maritime næringer.<sup>51</sup> Dette burde ikke overraske når vi tenker på kjønnsfordelingen i maritime samfunn, spesielt i seilingssesongen.

Det var et stort kvinneoverskudd på Nedeneskysten: i 1769 var det i Fjære 132 kvinner pr. 100 menn, og i Øyestad hovedsogn var forholdstallet 118.<sup>52</sup> I Mandal var det 117 kvinner pr. 100 menn i 1769 og 127 i 1801.<sup>53</sup> Enda skjevere var kjønnsfordelingen i seilingssesongen i sommerhalvåret, fra april til oktober, da distriktets sjøfolk var borte det meste av tiden, og kvinnene tok over enda flere oppgaver og et enda større ansvar enn de hadde om vinteren. Dette mønsteret går igjen i alle sjøfartssamfunn – ikke bare enker, men også hustruer og til og med tjenestejenter (i husholdninger med enslige menn som overhoder) kunne lede produksjon og handelsvirksomhet og inngå kontrakter på husbondens vegne mens han var bortreist, ofte i måneder av gangen.<sup>54</sup>

Kombinasjonene jordbruk-sjøfart og jordbruk-fiske var vanlige i hver sin del av landet – grovt sett øst og vest for Lindesnes. I begge tilfellene var bonden som regel en kvinne, med ansvar for gårdsdrift, dyr og hushold, mens mannen var på sjøen store deler av året.<sup>55</sup> Næringskombinasjonene gjorde at gårddelingen kunne drives svært langt i maritime samfunn.

## Materiell kultur

Pehr Kalm forteller at husene i kystområdene av Nedenes var bygd av tømmer, men bordkledd og tekket med takstein som ble importert fra Nederland, akkurat som byhusene i Arendal og Grimstad. De var oppvarmet av jernovner, med pipe gjennom taket, mens våningshusene på indre Agder fortsatt var tømmerhus med torvtak og ljøre i taket. Husene ved sjøkanten hadde vinduer med glassruter, vanligvis på to av veggene. Videre var det vanlig med veggfaste skap, benker og senger som ofte var bygd inn i veggene, men mange hadde også løse stoler. Ovenpå var det nesten alltid et soverom, der fremmede fikk sove.

51. Crane 1996. Creighton and Norling 1998. Lacy 2008 (1773).

52. *Norges første folketelling 1769* (1980), s. 202–203.

53. Eliassen 1995, s. 473.

54. Eliassen 2006, s. 226.

55. Berggreen 1977, 1979. Elstad 2004. Se også bibliografien på: <https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Bibliografi:Kystkultur> (brukt 10.05.2019).

Oljelamper av jernblikk var vanlige. Oljen ble importert fra Nederland, men de fattige måtte klare seg med tran. Dekketøy av tinn og porselen fantes både hos losere og fiskere, men ble bare brukt til stas og når man hadde gjester. Det var gjerne små bilder på veggene, men ikke av noen større kvalitet, mente Kalm. Bøkene besto gjerne av en huspostill (prekensamling) og salmebøker. Selv til hverdags gikk kystbønder, sjøfolk, losere og deres familier i klær av importerte utenlandske tekstiler, fra England, Irland, Danmark og Island, mens bønder i innlandet fortsatt brukte hjemmelagd vadmelstøy, også til søndags.<sup>56</sup>

Dette bildet passer godt med det man ville tenke seg, at maritime samfunn var sterkere preget av importerte forbruksvarer og en «urban» boligkultur enn distrikter lengre fra kysten. Men vi kan ikke blindt gå ut fra at det alltid var slik. Kalms beskrivelse av boligforholdene i de indre bygder, som han ikke selv hadde observert, passer nok best med tilstanden i Setesdal, mens de mellomliggende bygdene hadde mer av importerte varer og i det hele hadde mer til felles med den materielle kulturen i kystsamfunnene.<sup>57</sup> På den andre siden kunne maritime samfunn ha mange felles kulturtrekk med det mer tradisjonelle bondesamfunnet innenfor, der jo mange av dem kom fra. Således fant den tyske etnologen Ruth-Elisabeth Mohrmann i et av sine tidlige arbeider at skipperne i den lille havnebyen Wilster i Holstein foretrakk tradisjonelle bondemøbler i sine hjem, som de (eller kanskje deres koner?) var vant til.<sup>58</sup> Poenget er at vi trenger (stadig) mer forskning for å foreta kritisk utprøving av hevdvunne oppfatninger, og at virkeligheten nesten alltid har vært mer uryddig enn vi har lett for å forestille oss og godta uten kritisk etterprøving.

## **Veiene videre**

Denne artikkelen har tre hovedformål: for det første å fremme «maritime samfunn» som en nyttig og viktig kategori i utforskningen og framstillingen av det norske så vel som det internasjonale samfunnet i tidlig nytid; dernest, i kjølvannet av det første, å oppfordre til å tenke på maritime samfunn som et viktig perspektiv i lokal- og regionhistorien; og sist, men ikke minst viktig, å inspirere eller provosere til komparativ forskning på maritime samfunn på tvers av regioner og landegrenser. Sammenlikninger med maritime samfunn i andre land og regioner langs eller rundt de samme havområdene vil være spesielt interessante og fruktbare fordi dette ikke bare dreier seg om samfunn av prinsipielt samme type i ulike kontekster, men også – og spesielt – fordi slike samfunn ofte har stått i direkte kontakt med hverandre over disse havstykkene, og dermed har kunnet utveksle varer, mennesker og ideer og således kunnet påvirke hverandre direkte. Slike komparative studier vil også effektivt motvirke den «metodiske nasjonalisme» som norsk lokalhistorie er blitt kritisert for.

56. Kalm 1753, s. 52–56, 59–60, 86–92.

57. Fløystad 2007, s. 304.

58. Mohrmann 1977.

## Kilder og litteratur

### Utrykte kilder

Det Kongelige Bibliotek, København, ms. Thott 1705 I, 4°. Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriverarkiv, Tingbok 24.

### Elektroniske kilder

[https://snl.no/Jakob\\_von\\_der\\_Wida\\_Geelmuyden](https://snl.no/Jakob_von_der_Wida_Geelmuyden) [https://nbl.snl.no/Jakob\\_Geelmuyden](https://nbl.snl.no/Jakob_Geelmuyden) (brukt 10.05.2019).

<http://porttowns.port.ac.uk/source-information/portsmouths-sailortown/> (brukt 01.08.2019).

<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Bibliografi:Kystkultur> (brukt 10.05.2019).

### Litteratur

- Abrahamsen, Olav Arild 1997: *Farsund bys historie, Bind 1: En by blir til. Fra stedets oppkomst til 1850*. Farsund: Farsund commune.
- Berggren, Brit 1977: «Maritim etnologi, sjøfartssamfunn og kvinner», *Dugnad* 2.
- Berggren, Brit 1979: «Kvinner i maritime næringer», *Syn og Segn*, nr. 3.
- Berggreen, Brit 1989: *Da kulturen kom til Norge*. Oslo: Aschehoug.
- Berggreen, Brit, Arne Emil Christensen, Bård Kolltveit og Thor Heyerdahl 1989: *Norsk sjøfart, Bind 1 og 2*. Oslo: Dreyer.
- Blackmore, Richard J. 2014: «The ship, the river and the ocean sea: Concepts of space in the seventeenth-century London maritime community», i Duncan Redford (ed.): *Maritime History and Identity: The Sea and Culture in the Modern World*. London/New York: I.B. Tauris, s. 98–119.
- Bohn, Robert (Hrsg.) 1999: *Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- Crane, Elaine Forman 1998: *Ebb Tide in New England. Women, Seaports and Social Change, 1630–1800*. Boston: Northeastern University Press.
- Creighton, Margaret S. and Lisa Norling 1996: *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World*. Baltimore, Maryland: Johns Hopkins University Press.
- Dannevig, Birger: *Grimstad sjøfarts historie*. Grimstad 1971.
- Dauids, Karel 2015: «Local and global: Seafaring communities in the North Sea area, c. 1600–2000.» *International Journal of Maritime History*, Vol. 27, s. 629–646.
- Deggim, Christina 2005: *Hafenleben im Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert*. Bremerhaven/Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum/Convent Verlag.
- Dunster, Sandra 2013: *The Medway Towns: river, docks and urban life*. Andover: Phillimore.
- Dyrvik, Ståle, Anders Bjarne Fossen, Tore Grønlie, Edgar Hovland, Helge Nordvik og Stein Tveite 1979: *Norsk økonomisk historie 1500–1970, Band 1 1500–1850*. Bergen-Oslo-Tromsø: Universitetsforlaget.
- Eliassen, Finn-Einar 1995: *Mandal bys historie, Den førindustrielle byen, Bind I*. Mandal: Mandal kommune.
- Eliassen, Finn-Einar 2006: «Småbyenes storhetstid, 1500–1830», i Knut Helle m.fl.: *Norsk Byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax forlag, s. 143–245.
- Elstad, Åsa 2004: *Kystkvinner i Norge*. Tangen: Kom forlag.
- Fernandez-Armesto, Felipe 2008: "Maritime History and World History", i Finamore (ed.) 2008, s. 7–34.
- Finamore, Daniel (ed.) 2008: *Maritime History as World History*. Salem/Gainesville etc.: Peabody Essex Museum/University Press of Florida 2008 (originalutg. 2004).
- Fløystad, Ingeborg 2007: *Agders Historie 1641–1723. Bønder, byvekst og borgarar*. Kristiansand: Agder Historielag.
- Folketeljinga 1801. Ny bearbeiding*. NOS 134. Oslo 1980.
- Fricke, Peter (ed.) 1973: *Seafarer and Community: Towards a Social Understanding of Seafaring*. London: Croom Helm.
- Fricke, Peter 1973b: «Seafarer and Community» i Fricke (ed.), s. 1–7.



- Gilje, Paul A. 2004: *Liberty on the Waterfront. American Maritime Culture in the Age of Revolution*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Grimstad bys historie. Grimstad 1927: Grimstad bymuseum.
- Hillesund, Per 1993: *Losvesenet på 1700-tallet. En studie av losvesenet sentralt og lokalt gjennom de første 100 år*. Hovedoppgave i historie, UiO.
- Holm, Poul 1991: *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak*. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet.
- Humphrey, Stephen 1997: *The Story of Rotherhithe. London Borough of Southwark Neighbourhood History No. 6*. London: Southwark Local Studies Library.
- Hundstad, Dag 2004: *Sørlandske uthavnssamfunn – fra maritime monokulturer til fritidssamfunn*. Hovedoppgave i historie, UiB.
- Hundstad, Dag 2005: «Det sørlandske uthavnssamfunnet – en maritim monokultur», *Heimen*, s. 3–19.
- Hundstad, Dag 2014: «Kystkultur. Et begrepshistorisk perspektiv» i Elisabeth S. Koren og Frode Kvalø (red.): *Hundre år over og under vann. Kapitler om maritime historie og arkeologi i anledning Norsk Maritimt Museums hundreårsjubileum*. Oslo: Novus forlag, s. 43–77.
- Højrup, Thomas 1984: «Begrebet livsform», *Fortid og nutid*.
- Imsen, Steinar og Harald Winge 1999: *Norsk historisk leksikon. Kultur og samfunn ca. 1500–ca. 1800. 2. utgave*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.
- Johannessen, Finn Erhard 2014: *Skjærgårdsflåte i solnedgang: Fredriksvern verft og kystforsvaret 1750*. Larvik: LIV forlag 2014.
- Jørgensen, Hans-Jørgen 1969: *Det Norske Tollvesens historie (Bind 1) Fra middeleladeren til 1814*. Oslo: Tolldirektoratet.
- Kalm, Pehr 1753: *Resa till Norra Amerika (Vol. I)*. Stockholm 1753 (også i utgave v/Martii Kerkkonen, Helsingfors 1966).
- Kolle, Nils (hovedred.) 2014: *Norges fiskeri- og kysthistorie, Bind 1 og 2*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Lacy, Mary 2008: *The Female Shipwright*. Greenwich 2008 (originalutgave 1773).
- Lawton, Richard and Robert Lee (eds) 2002: *Population and Society in Western European Port-Cities c. 1650–1939*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Løyland, Margit 1999: *Fjordfolk: Fedas historie fra de eldste tider og fram til 1963*. Kvinesdal kommune.
- Marmøy, Reidar 1995: *Håøy: losenes øy*. Grimstad: Selskapet for Grimstad Bys Vel.
- Marmøy, Reidar 1995b: «Søknad om rettigheter som ladeded. To savnede dokumenter.» *Selskapet for Grimstad Bys Vel. Medlemsskrift nr. 40*. Grimstad 1995, s. 44–67
- Mohrmann, Ruth-Elisabeth 1977: *Volksleben in Wilster im 16. und 17. Jahrhundert*. Neumünster: Wachholtz.
- Molaug, Svein 1985: *Vår gamle kystkultur, Bind 1 og 2*. Oslo: Dreyer.
- Morris, Derek and Ken Cozens 2009: *Wapping 1600–1800. A Social History of an Early Modern London Maritime Suburb*. London: The East London History Society.
- Mørkegaard, Ole 1993: *Søen, slægten og hjemstavnen. En undersøgelse af livsformer på åbenråegnen 1700–1900*. København: Museum Tusulanums forlag.
- Norges første folketelling 1769*. NOS B 106, Oslo 1980.
- Norge i 1743: Innberetninger som svar på 43 spørsmål fra Danske Kanselli, Bind 1–5, 2003–2008*. Oslo: Solum forlag.
- Paulsen, Helge 1986: *Nøtterøy: 1800-årene*. Nøtterøy kommune.
- Sjomilitært manntall 1706–07. Rogaland*. Stavanger 2005.
- Stoob, Heinz (Hrsg.) 1986: *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*. Köln/Wien: Böhlau Verlag.
- Tveite, Stein 2004: «Tjøme år 1800: A most special case?», *Tjúma, Årskrift Tjøme Historielag*, s. 43–53.
- Vickers, Daniel 2005: *Young Men and the Sea. Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven/London: Yale University Press.
- Wikander, Johan Anton 1985: *Gamle havner ved Grimstad*. Grimstad: Selskapet for Grimstad Bys Vel.
- Witt, Jann Markus 2001: *Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. Bis zum 19. Jahrhundert*. Bremerhaven/Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum/Convent Verlag.
- Worm-Müller, Jacob S. 1923–51: *Den norske sjøfart fra de ældste tider til vore dage, Bind 1–3 (flere halvbind)*. Kristiania: Steenske forlag.