



Skuter, skip og oversjøiske forbruksvarer

Nedeneskysten midt på 1600-tallet

Ingeborg Fløystad

Den sørvendte nedeneskysten ble tidlig påvirket av internasjonale impulser gjennom oversjøisk handelskontakt. Det merkes i økonomiske forhold og materielle kår. Varer av forskjellig slag ble importert fra andre landområder, dels ved at skip derfra kom til havnene, dels ved at kystbeboerne selv krysset havstrekninger for å skaffe varer, framfor alt korn. Andre lands etterspørsel etter trelast og skogprodukter muliggjorde "varebyttet". Gjennom tollregnskap ser vi spor av dette fra 1500-tallet. Men først ut på 1600-tallet er kildegrunnlaget slik at vi kan få mer innsikt i handelskontakten med andre land som folk ved kysten av Nedenes (Aust-Agder) tok del i og opplevde, og virkninger av dette. Et tollregnskap fra 1653/54 bidrar til detaljkunnskap om denne tiden.

Den 2. juli 1653 ankret Mogens Jensen Lofstad fra Tromøy opp i en havn under Arendal tolldistrikt og oppga at han med "sin førende Schude, kom fra Jylland Sand" og innførte 18 tønner bygg og rug. For dette betalte han 2 skilling (sk) pr tønne (t) i toll. Mogens Jensen kom en gang til samme år fra Jylland med korn da han 23. oktober fortollet i alt 156 t rug, bygg og havre. 19. april året etter fortollet han 60 t rug, bygg og havre, også innkjøpt i Jylland.¹

Få dager etter at Mogens Jensen kom fra Jylland i juli, kom hans bror Morten Jensen Lofstad 9. juli fra Danzig (Gdansk) med 350 t rug og 36 t mjøl foruten litt andre varer. Også han betalte 2 sk i toll pr tønne av kornvarene. 14. juli samme år kom skipper Jan Jansen fra Herlingen i provinsen Friesland i Nederland med sitt skip til Grimstad og tollklarerte forskjellige andre varer: brennevin, ost, bønner, tobakk, humle, pepperkaker, foruten tøyer og tekstilråvarer som klede, lerret og stry.²

En side fra det undersøkte kommissarietollregnskap 1653/54 for Arendal tolldistrikt. Siden viser tre ankomster til tolldistriktet i august 1653. Nr. 46 er anløp i Neskilen av skipper Jan Lammertsen fra Tønningen (Schleswig-Holstein). Han hadde med følgende varer som det ble krevd toll av: malt, bønner, humle, brennevin og tobakk. Nr. 47 viser at skipper Peder Krøgenes fra Tromøy aktet seg til "Jylland Sand" med furu, deler (bord) og "smaa Danmarchs ved", med en tre lesters skute. Han fortollet 1 tønne tjære før han dro. Ankomst nr. 48 var skipper Hans Jacobsen fra Høvåg sokn. Han kom fra Danzig med sin skute og fortollet 100 t rug og 42 t mjøl foruten hør (lin), humle og brød. (Riksarkivet, Generaltollkammeret, tollregnskap, Arendal tolldistrikt)





Disse opplysningene er eksempler på nedtegnelsene i et bevart tollregnskap for Arendal tolldistrikt i tidsrommet 1. mai 1653 til utløpet av april 1654. Regnskapet viser hva skipperne på skuter og skip betalte i kommissariatoll av forskjellige varer. Denne småtollen, som denne type toll ble kalt, skulle betales av alle innkommende og utgående varer utenom trelast.³

En spesiell kilde

Dette regnskapet er spesielt og interessant av flere grunner. De eldste tollregnskapene for Nedenes er ikke systematisk bevart, men tilfeldig visse år. Kommissariatollregnskapet er den eldste kilden som gir et konkret bilde av kystbeboernes oversjøiske småskutetrafikk, og en kvantifisering av hva disse skutene førte av last som ble fortollet.

Ved kysten av Nedenes hadde folk lenge hentet korn fra nord-Jylland som de handlet til seg ved at lokalbefolkningen der kjøpte bord, smålast og ved, varer som de norske skutene kom med. Fra 1500-tallet ble denne direkte ”byttehandelen” etter hvert en lovfestet rett som ble kalt Nedenesprivilegiene. Men tidligere kilder gir ikke konkret innsikt i denne skutetrafikken over Skagerrak, og heller ikke seinere på 1600-tallet kan vi få tilsvarende detaljinnsikt i den. Skutefarten fortsatte til etter 1800 og ble en kilde til irritasjon for borgerne i Arendal etter at Arendal fikk kjøpstadrettigheter 1723.⁴ - Foruten trafikk over Skagerrak tok skuteskipperne fra Nedenes også turer inn i Østersjøen, noe eksempelet med skuta som kom fra Danzig viser.

Kommissariatollregnskapet oppgir dessuten spesifiserte mengder av varer innført på andre lands skip. Tidligere er ikke vareimporten pr. registrert skip så godt kvantifisert som her. Seinere tollregnskap gir heller ikke informasjon om hva de enkelte skip kom med til kysten. Regnskapet forteller slik om grensekryssende oversjøisk trafikk med handelsvarer som det var et marked for i Nedenes, og som i større og mindre grad inngikk i forbruket til befolkningen for en 360 år siden.

Sammen med andre kilder kan dette regnskapet også bidra til å gi noe innsikt i hvorfor Arendal ble det viktigste ladestedet på agderkysten ut på 1600-tallet. I første halvdel av 1600-tallet var nemlig Risør, kalt Øster-Risør i datidens dokumenter, det største tettstedet ved kysten av Nedenes og på Agder i det hele. Slik sett er Risør det eldste ”bysamfunnet” på Agder.⁵ Men årene fra midten av 1600-tallet var en overgangsperiode som la grunnen for at Arendal passerte Risør som tettsted, og til at Arendal tolldistrikt ble et av landets største sjøfartsdistrikt rundt 1700. Status som byer, kjøpsteder i datidens språkbruk, fikk Risør og Arendal først 1723.





Et tidsbilde

Med det nevnte tollregnskapet som hovedkilde vil jeg i denne artikkelen først gi et bilde av skutefarten fra Nedenes over til Danmark og Østersjøen og skipsanløp fra andre landområder midt på 1600-tallet. Fartøyene som kystbeboerne eide og benyttet, hovedsakelig til danmarksfart, var små skuter med få lesters bæreevne, de fleste var under 10 lester. De ble gjerne kalt sandskuter da de var flatbunnet og ble dratt opp på sandstrendene i det nordvestlige Jylland for direkte handel med folk der. Fartøy som kom fra andre land til kysten av Nedenes var derimot større fartøy, skip. Hvem foretok skutetrafikken? Hva forteller dette og skipsanløpene ved kysten om kontakt og handel med andre land?

For det andre vil artikkelen belyse hva skuter og skip hadde med av varer som på 1600-tallet krysset landegrensene før de nådde datidens forbrukere helt sør i Norge. Hva var folk i Nedenes interessert i å skaffe seg fra andre land? Hvilke varer var kjent og brukt her midt på 1600-tallet? For å gi litt mer perspektiv på tidsbildet enn det det undersøkte regnskapet kan formidle, vil også opplysninger fra andre tollregnskap og andre kilder nevnes.

Det eksisterer ikke noe samtidig tollregnskap som viser eksporten fra Nedenes. Nesten all utførsel var trelast og andre skogsprodukter. Noe kvantitativt "varekretsløp" over inn- og utførte varer kan derfor ikke settes opp. Kommissariatollregnskapet gir følgelig ikke et bilde av den totale skipstrafikk og kommunikasjon i tolldistriktet mellom nedeneskysten og oversjøiske landområder på det undersøkte tidspunktet.

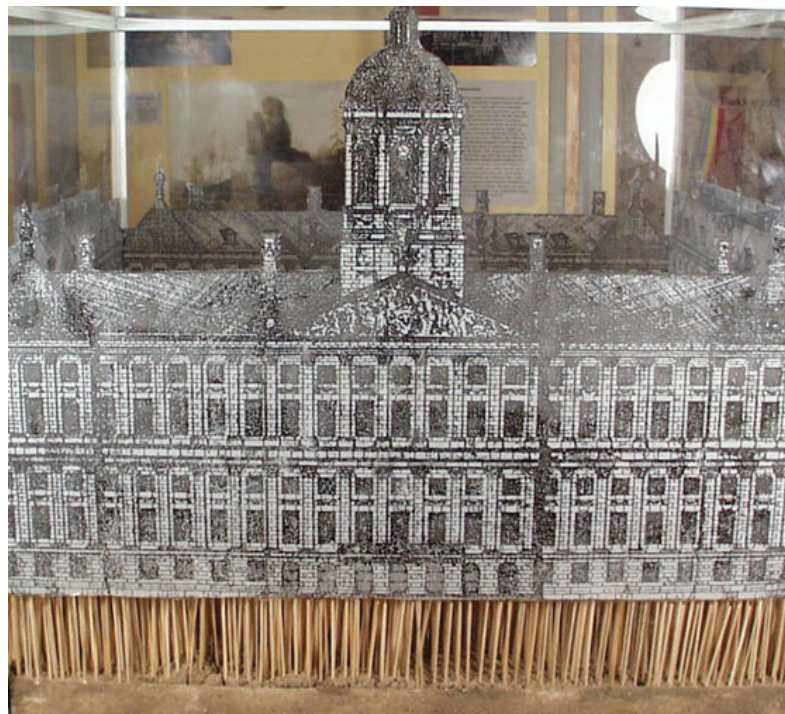
Det er kontakt med andre land som tollregnskapet kaster noe lys over. Samtidig innenlandsk kysttrafikk aner vi bare ved tilfeldige glimt. Skippere på skuter som bare nevnes en eller to ganger i regnskapet, kan også ha hatt oppdrag langs kysten østover eller vestover. En kilde fra 1655 nevner en skute som fraktet malm fra jerngruvene i arendalsområdet til Larvik, til Fritzøe jernverk.⁶ Og fartøy fra andre landsdeler kom også til Nedenes. En dansk skipper som skulle til Kalundborg med eike- og furulast, betalte toll av varer som han "haffuer sig tilforhandlet her paa Haffnen, aff Stauanger Jachter". Varene var fiskeprodukter som sild, gråsei, laks og torsk, vanlige handelsvarer vestfra, og dessuten tjære og aske som han hadde innlastet i Nedenes.⁷

Nedeneskystens kontakt med andre land

Agderkystens oversjøiske kontakt hadde fra 1500-tallet sine røtter i to forhold: på etterspørselssiden kongens og andre lands økende behov for trelast, og på tilbudssiden skogene ved kysten, ikke minst eike-



Det heter at Amsterdam er bygd på norsk tømmer. Et bilde på det er det tidligere rådhuset i byen, nå det kongelige slott, som var ferdig 1672. Over ti tusen tømmerstokker importert fra Norge ble satt ned i grunnen under huset da det ble bygd. Mye av tømmeret kan ha kommet fra den østlige kysten av Agder med hollandske skuter som seilte dit med etterspurte forbruksvarer til egdene. Folk fra Agder og mest fra Lister fulgte på 1600-tallet ofte med skipene tilbake til Holland for å arbeide der. Men få dro fra Nedenes-kysten, der var et mer variert arbeidstilbud for dem enn i det vestlige Agder, bl.a. med skute- og skipsfart. (Modell av Amsterdam Rådhus, Flekkefjord museum)



skoger. Kongen trengte trelast til slotts- og skipsbygging i Danmark. Og den framvoksende økonomiske stormakten Nederland med provinsen Holland i spissen hadde som et skogfattig område behov for mye trelast som bjelker og bord. Siden kong Christian IV fra 1602 hadde forbudt utførsel av eik fra sitt rike, var det furu og gran som nederlenderne hentet her etter den tid.

Handelsruten til og fra Agder-kysten gikk over Skagerrak, inn i Kattegat og Østersjøen eller over Nordsjøen til og fra Nederland, England og Skottland, de viktigste handelspartnerne utenom Danmark. Skip som skulle inn i Østersjøen og øst og vest langs norskekysten, gikk opp mot kysten av Agder før de seilte videre. Det var sikrere enn å gå nær den farefulle danske vestkysten. Lindesnes var fra gammelt av et viktig landemerke.⁸ Skipsleia til og forbi Agder er derfor karakterisert som en internasjonal transportvei og del av et vannbasert transportsystem, ja som Nord-Europas viktigste handelsvei.⁹ Skagerrak-Kattegat-regionen og Nordsjø-området hadde som følge av dette mye internasjonal kontakt, noe som kom til å prege agderkysten økonomisk og kulturelt. Handelsrutene og regionens etterspurte naturressurser bidro til å gjøre befolkningen tidlig kjent med andre lands varetilbud, ja livsførsel.

De eldste opplysningene om skipsfart og handel på Agder finnes i lensregnskapene. Ved havner i Nedenes ble det 1528 betalt toll av 14

utenlandske fartøy. Norske og danske fartøy er ikke oppført i regnskapet.¹⁰ Utførselen var sikkert trelast, og de fleste skipene var nok hollandske og frisiske. Neste bevarte regnskap som viser skipsanløp, er fra 1560-61 og omfatter over hundre skip, de fleste fra provinsene Holland, Friesland og Danmark med Sønderjylland.¹¹

Det var altså den etterspurte trelasten - bjelker og fra 1500-tallet sagbord - som førte til økende skipstrafikk og handel. Kysten av Agder var et frihandelsområde inntil Kristiansand ble grunnlagt 1641. Borgere fra Skien, Tønsberg, Fredrikstad, Stavanger og byer i Danmark og danske områder handlet langs kysten. Etter 1641 var forutsetningen at alle som drev handel på Agder skulle ta borgerskap i Kristiansand, men det tok tid før dette ble realisert. Ennå 1661 bodde borgere i Risør som hadde borgerskap i Tønsberg og Fredrikstad.¹²

Men samtidig som skip fra andre land kom til Agder for å hente trelast, dro små lokale skuter over sjøen med skogsprodukter. De fleste dro til nordvestkysten av Jylland etter korn, men skutetraffikken omfattet ikke bare jyllandsfart. Nedenesskipperne dro også inn i Østersjøen, det vitner betaling av toll for passering i Øresund om, særlig fra 1630-tallet.¹³

Nedeneskysten – ett tolldistrikt til 1650

Hele Nedenes-kysten var ett tolldistrikt inntil det 1650 ble delt i Risør og Arendal tolldistrikter.¹⁴ Fra 1601 er det mulig å følge skipstrafikken enkelte år via tollregnskap som er bevart i lensregnskapene. I regnskapsåret fra mai 1601 til og med april 1602 ble 150 skip tollregistrert i Nedenes len, derav 52 i Risør, 25 i Arendal og 23 i Grimstad. Andre havner der det kom skip dette regnskapsåret var, fra øst mot vest, Oksefjorden (17 skip), Mørnes (seinere Neskil, 22 skip), og Strømfjord (11 skip).

1612/13 og 1613/14 var antallet skipsanløp henholdsvis 249 og 277 skip i Nedenes len. 1625/26 var antallet redusert til 68 skip, men 1633/34 ble det tollklarett 148 skipsanløp i Nedenes.¹⁵ Småskutetraffikken over til Danmark og Østersjøen er altså ikke inkludert i disse tallene.

Etter deling av tolldistriktet 1650 omfattet Risør tolldistrikt kysten fra grensa til Telemark til og med Oksefjorden, fjorden inn mot Tvedestrand. Arendal tolldistrikt omfattet strekningen videre vestover til Vest-Agder.

Utsnitt av et hollandsk kart over Stavanger stift, trykt første gang 1638. Utsnittet viser "Nedenes Leen" og deler av Råbyggelag som senere ble til Nedenes amt (Aust-Agder fylke). Kartet er jo noe unøyaktig siden Kragerø er nevnt som del av Nedenes-kysten. Vi ser "Oostrysen", Østrisør, og Oksefjorden, området som ble til Risør tolldistrikt, og kysten videre ned mot Flekkerøy som ble til Arendal tolldistrikt. (Fra Wikander 1985. Foto T.Nielsen. Originalkart i Det kongelige Norske Videnskabers Selskab, Trondheim)



I 1640-årene var det få hus innerst i fjorden og på øyene som ble til Arendal, etter det denne tegningen viser. Utsnitt av "kart" tegnet antagelig 1646 i forbindelse med et besøk av kong Christian IV i anledning av et gullfunn i området. (Fotograf I .Kind. Norges geografisk oppmåling, Hønefoss).



Området som ble til Risør tolldistrikt hadde ca. 1/3 av skipsanløpene i første halvdel av 1600-tallet. Når Risør ble et eget tolldistrikt, må det nok ses i sammenheng med stor eksport av sagbord derfra, deler som de ble kalt. Ifølge 1647-matrikkelen ble det betalt skatt av i alt 18 sager i Søndeled, Gjerstad og Holt. Utførselen fra to sager på Vegårshei gikk også gjennom dette tolldistriktet. Det tilsvarende antall sager i området som kom under Arendal tolldistrikt, var 12 sager.¹⁶

Risør var etter det et manntall fra 1645 viser, det største tettstedet på Agder vurdert ut fra befolkning, og det var også tilfelle 1661. Der bodde også flest borgere som vi skal se. Noe som også bekrefter at Risør var et større tettsted, var at beboerne der fikk egen kirke 1647, før andre tettsteder på Agder som etter hvert ble byer. Arendal fikk kirke 1670. Arendal er ikke "den eldste byen" på Agder, som det iblant hevdes.¹⁷

Et vilkår for å drive mye handel i denne tiden var å ha borgerskap i en by. Ifølge en oversikt fra 1661¹⁸ bodde ti borgere i området som hørte til Risør tolldistrikt, derav en borger i Søndeled og ni i Risør. Fem av dem hadde borgerskap til Kristiansand slik det ble krevd etter at denne første byen på Agder ble grunnlagt 1641. Men 1661 hadde fortsatt fire borgere øst i Nedenes borgerskap til andre byer, fire til Tønsberg og en til Fredrikstad. I Tvedestrand bodde ingen borgere, bare 17 strandsittere, dvs. folk som leide husgrunn. Over 60 strand-

sittere ble registrert i Risør. Kyststrekningen som fra 1650 inngikk i Arendal tolldistrikt, var lengre og omfattet flere havner enn Risør toll-distrikt. Arendal var bare en av flere mindre havner og tettsteder ved kysten. Borgere og strandsittere bodde spredt langs kysten, fra Neskilen på fastlandet under Tromøy til Sanden i Vestre-Moland, begynnelsen til Lillesand. I 1661 bodde 17 borgere i tolldistriktet: en på Havsøy, fem i Arendal, fire på forskjellige steder i Øyestad, fire i Grimstad, to i Strømfjord i Landvik (senere kalt Strandfjord¹⁹) og en på Sanden. Alle hadde borgerskap til Kristiansand. Tre personer var tilknyttet tollvesenet i dette tolldistriktet mot bare en i Risør. En "Kgl. May. Tolder" bodde på Hisøytangen ved Nidelva, en toller, "visiteur", Amund Keysen, bodde i Arendal, og i Grimstad var det en undertoller. En strandsitterbefolkning på over 90 bodde i Tromøy, Arendal og Øyestad- området i 1661, langt færre lenger vest.

Lengre kyst og flere havner i Arendal tolldistrikt medførte at flere av kystbefolkningen hadde skuter i dette tolldistriktet enn i Risør toll-distrikt, og til at det kom flest skip til Arendal toll-distrikt. De viktigste havnene her sett fra øst mot vest var Neskilen, Arendal, Grimstad, Strømfjord og Sanden. I eldre tollkilder nevnes flere havner der det kom utenlandske skip. Når færre havner ble benyttet midt i århundret, kan det tyde på at lastekapasiteten pr. skip var økt ut på 1600-tallet, kanskje med skipstypen fløyt som hollenderne mye brukte i norgesfarten.²⁰

Tollinntekter fra Risør og Arendal toll-distrikter på 1650-tallet er vist i tabell 1. Trelasttollen, en utførselstoll, var hovedgrunnlaget for "Kronens Toll" som ga størst inntekter. Kommissariatollen ble betalt av andre inn- og utførte varer inntil den fra 1661 inngikk i annen toll.

Tabell 1- Tollinntekter av Risør og Arendal toll-distrikter i 1650-årene. Kronens toll og kommissariatoll, riksdaler.

År	Risør		Arendal	
	kron. t	komm.t	kron.t	komm.t
1650-51	6080	331	7473	240
1654-55			7094	403
1656-57	7675	323	8109	261
1957-58	5538	298	9528	367
1658-59	5311	374	10459	658
1659-60			10415	680
1960-61			12867	528

Kilder: Lindstøl 1923 s. 169, Tank 1923 s. 178, Landkommisjonen 1661. Generaltollkammeret, tollregnskap, XV Arendal 1651-62.



Vi ser at tollinntektene fra Arendal tolldistrikt økte betydelig mot slutten av 1650-tallet. En grunn til dette var flere skipsanløp ved denne delen av kysten og økende handel med tømmer som kom fra Telemark via Nidelva ned til området ved Arendal. Dessuten skaffet borgerskapet i Arendal tolldistrikt seg større fartøy og ble mer aktive i handelen. Større befolkningsgrunnlag i dette tolldistriktet enn i Risør tolldistrikt og en klar befolkningsøkning i området må også nevnes.²¹

Siden denne undersøkelsen ikke omfatter Risør tolldistrikt midt på 1600-tallet, er ikke hele Nedenes inkludert i det som skrives videre. Men Arendal tolldistrikt hadde som vist størst kyststrekning i lenet og mest trafikk av skuter og skip.

Nedenesprivilegiene – rettigheter for kystbefolkningen

Kontakten over Skagerrak var gammel. Forordninger fra ut på 1500-tallet viser at det var vanlig praksis at kystbefolkningen på Agder dro over til Danmark med trelast i bytte mot korn. I 1586 bestemte kongen at bøndene i Nedenes og Mandal len fikk rett til å selge og utføre eiketømmer, noe som ellers var forbudt. Forordningen kom “efterdi vore Undersaatter, menige Bønder og Almue udi Nedenes Len udi vort rige Norge, have underdanigst for os ladet berette, hvorledes de have meget ringe Eiendomme at saa paa, at de dennem ikke kunne deraf underholde, og efterdi de ingen anden næring have...”.²² Kystbefolkningen hadde altså klaget på et kongevedtak som hindret dem i å skaffe seg inntekter av skogen, og med det muligheter for å skaffe seg korn siden de hadde lite dyrkbar jord.

I en forordning fra 1633 nevnes eksplisitt skutetrafikken til Danmark. Bøndene kunne hugge små “Danmarksbjelker” og selge til Danmark i bytte med korn, enten ved å selge til danske skuter, eller ved selv å føre lasten til Danmark med egne skuter.²³ 1644 fikk lensherren i Nedenes, Palle Rosenkrants, kongelig beskjed om hvis noen derfra dro til Jylland for å “tilforhandle sig Korn”, så var det tillatt, men de måtte bare føre kornet til Norge.²⁴

Forordningen tyder på at det forekom konflikter mellom borgerne og kystbeboernes gamle handelspraksis. Kilder viser at slike konflikter ble handtert av rettsvesenet i 1633.²⁵ Befolkningen fikk beholde disse rettighetene, kalt Nedenesprivilegiene, inn på 1800-tallet.²⁶ Derfor hadde mange kystbeboere utenom borgerne i større og mindre grad handel som del av levebrødet.





Skuter og skip ved Arendal tolldistrikt 1653-54

Hva viser så kommissariatollregnskapet om Arendal tolldistrikts oversjøiske kontakt midt på 1600-tallet? Oversikten i tabell 2 gir en første innføring i dette.

Tabell 2 - Arendal tolldistrikt 1653-54, registrerte skuter og skip som betalte kommissariatoll.

FRA	1653(mai-des.)		1654 (jan.-april)		
	INN	UT	INN	UT	I ALT
Nedenes	59	9	16		84
Bratsberg		1			1
Danmark*	9	1	1	1	12
Schleswig Holstein*	3	1			4
Holland	18		1		19
I alt	89	12	18	1	120

* En skipper som kom til Arendal 4. juli og dro igjen 9. juli ble registrert fra Ringkøping (DK) da han kom og fra Husum (S-H) da han dro. Et skip kom fra Båhuslen som da ennå var del av Danmark-Norge.

Det var flest tollregistreringer i april, juni, juli, september og oktober. Værforholdene gjorde at desember til mars var en stille tid på sjøen med lite trafikk. Ut fra navnene på skipperne å dømme var flertallet av

Hollandske fløytskip. De fleste hollandske skipene som kom til Nedenes-kysten etter tømmer og med varer ifølge tollregnskapet 1653/54, var fløyter. De var 2-3 masters breie, flatbotna frakteskip som kunne ha stor lastekapasitet. (F.E.Eliassen: Mandal bys historie b.1.s 240).





fartøyene innom en havn i tolldistriktet bare en gang hver. Men noen skuter ble registrert mer enn en gang, som vi skal se eksempel på.

I hvilken grad tilsvarer registreringene det faktiske antall fartøy som var innom tolldistriktet? Vi ser først på skipene. I teksten videre bruker jeg hollandsk og hollendere som samlebetegnelse på forhold som gjelder de nederlandske provinser. Dette er vanlig å gjøre fordi Holland var den mektigste provinsen. Men de fleste skipene som kom fra dette området 1653 var fra Hinloopen, Herlingen og Workum i Friesland, og mange skip derfra kom i september og november.

Våren 1654 kom bare ett hollandsk skip, en fløyt på 110 lester, så tidlig som den 26. januar. Anledningen var litt spesiell. Skipet skulle levere redskap og proviant til “det her liggendis ostindiske Schib Malakis Fornødenhed och Reparation”, dvs. til et skip som gikk i den hollandske asiafarten, og som må ha søkt nødhavn i Nedenes. Skipperen på fløyten tollklarerte “for sig sielffe” brennevin, tobakk og klede.²⁷

Tallet på hollandske skip og skip fra Schleswig Holstein tilsvarte kanskje det faktiske antall som kom fra disse områdene. En skulle nemlig anta at skip derfra som kom etter trelast, ikke kom tomhendte men hadde med seg etterspurte varer. Men det var visstnok også vanlig at hollenderne betalte mye av trelasten med mynt.²⁸ Så skip som eventuelt kom uten varer som skulle tollklareres, ble ikke registrert i regnskapet vi undersøker.

Selv om tollregnskapet kanskje ikke oppgir alle hollandske skip som kom til Arendal tolldistrikt 1653-54, ser skipsanløpene derfra likevel ut til å ha vært langt færre enn tidligere i århundret. Skipsanløpene kunne variere mye, alt etter tollpolitikk og politiske forhold.²⁹ En grunn til at færre hollandske skip kom til Nedenes midt i århundret, kan ha vært at skipstrafikken ble hindret av krig mellom Nederland og England fra 1652.

Flere hollandske skip tollklarerte sine varer “her på Ladepladsen”, som nok var Arendal. Skipsanløp av disse og andre skip er også nevnt i Strømfjord, Grimstad, og Neskilen. Hvor skutene la til kai for tollklarering er derimot sjelden nevnt.

De danske fartøyene var både skip og skuter, dvs. mindre fartøy. En skute på 14 lester kom fra Kalunborg på Sjælland og et skip kom fra Kjerterminde på Fyn, resten var fra Jylland der flere kom fra Riberhus len i det sørlige Danmark. Men det kan ha vært langt flere danske fartøy enn de registrerte som kom til Arendal tolldistrikt i 1653/54, noe et par eksempler viser.

Skipper Jesper Jacobsen fra Kjerterminde kom til tolldistriktet 3. oktober og forlot det 13. oktober “med adskillig last och deller”(bord) foruten hopper og hester. Han betalte toll av 3 t tjære og 1 t nøtter. Hester og nøtter må han ha skaffet seg vest på Agder da Lister hadde





slike utførselsvarer.³⁰ Denne danske skipperen kom til tollstedet med en del “Godz som i hans hjemsted er fortollet”. Også skipperen fra Kalundborg hadde tollklarert varer på sitt hjemsted, en del malt, flesk, erter og mjøl.

De to eksemplene viser at danske skip også fortollet sine utførselsvarer ved avreise fra Danmark. De kan derfor ha kommet til landet med korn og andre varer og dratt igjen med trelast og bord, uten at de er registrert i kommissariatollregnskapet. Siden regnskap for trelasttollen 1653-54 som nevnt ikke er bevart, får vi følgelig ikke et totalbilde av skipsanløp og skipenes nasjonalitet ved Arendal tolldistrikt på dette tidspunktet.³¹

Trolig får vi heller ikke innsikt i all inngående skutetrafikk i området, og utgående skuter er bare registrert i få tilfeller. Det forekom at skuter ble utklarert fra tolldistriktet uten at det er registrert at de kom tilbake. Christen Poulsen fra Grimstad fortollet 4 t tjære 14. juli og oppga at han skulle til Jylland med “adskillig Furelast”. 22. september fortollet han 6 t tjære og 5 t laks. Han hadde en 6 lesters skute og aktet seg til Ålborg med “nogen smaa Egge Last”. Han er derimot ikke oppført med noen returlast til tolldistriktet etter disse to turene.³²

Det samme gjelder enkelte andre utgående skuter. Forlis kan jo ha forekommet, eller skipperne kan ha meldt seg ved Risør eller Kristiansand tollsteder. De kan også ha tollklarert sine varer i Danmark før de dro tilbake til Norge. Det er heller ikke sikkert at alle innkommende fartøy med tollpliktige varer ble registrert. Regnskapet har et enhetlig preg i skrift og oppsett, men eventuell forglømmelse ved utskriving av årsregnskapet som ble levert myndighetene, kan ikke utelukkes.

Kommissariatollregnskapet nevner to danske skuter som begge kom fra det nordlige Jylland ut fra lasten å dømme som var kornvarer og vadsmål. Ved midten av 1600-tallet var det ellers nordmennene som dominerte denne jyllandsfarten, først seinere var folk fra det nordlige Danmark mer aktive i skutetrafikken.³³

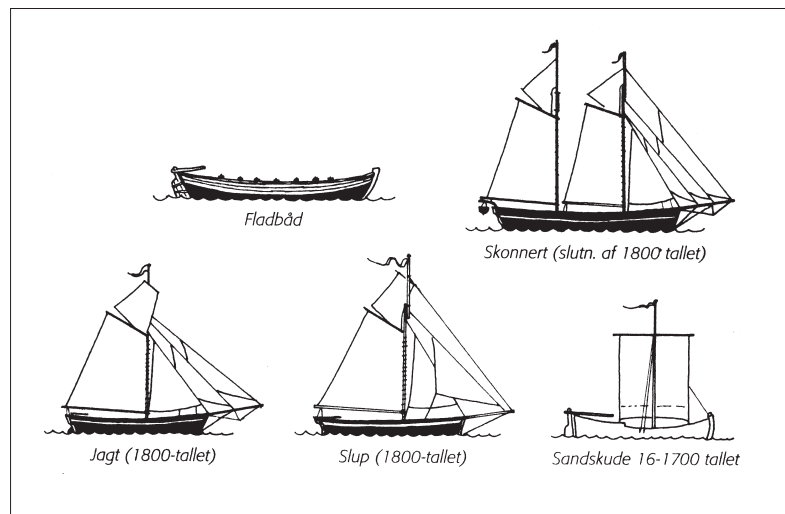
Skuteantall og kystbeboerne som skuteeiere

I 1659 skrev fogden i Nedenes dette: “... en stor Deel af Almuen, som er upriviligerede, nyder og bruger stor Kjøbmands Haandtering med Fremmede, udlændske og indlændske, saasom med Tømmerlast, Bjælkebrug, deres førende Skuder og andet mer”.³⁴

Fogden hadde sine ord i behold, mange kystbeboere i Nedenes tok direkte eller indirekte del i skutetrafikken. Antall skuter i Arendal toll-distrikt var ganske stort, og med ett unntak var alle fartøyene fra Nedenes nevnt i kommissariatollregnskapet, skuter. Men der kan også ha vært noen som eide skip i Nedenes på 1650-tallet uten at det framkommer



Skutene som dro over Skagerrak til nord-Jylland var små fartøy som kan ha sett ut slik denne tegningen viser. (Nabohandel over Skagerrak, 2000 s.14)



av regnskapet. Hans Hellesen fra Grimstad som tollklarerte litt varer i juni 1653, var i alle fall skipper på en kreiert, en middelstor skipstype med 2-3 master.

Antall skuterregistreringer i tollregnskapet var 83. Men 14 skipper meldte seg med varer to eller flere ganger. Christoffer Wrolsen fra Brekka på Tromøy meldte seg oftest for tollklarering, seks ganger i alt. Ved fradrag av flere klareringer for samme skute, framgår det at i alt 46 skuter fra tolldistriktet ble registrert 1653-54.

Ved en registrering av skuter i Nedenes 1661³⁵ ble det omtalt 59 skuter, derav 12 i Dypvåg og Søndeled, dvs. i Risør tolldistrikt. Registreringen er ikke fullstendig, men det kan ikke ha vært mange skuter som manglet. 42 skuter var fra kystområdene som hørte til Arendal toll-distrikt. Den største registrerte skuta i 1661 var på 16 lester, men de aller fleste var under 10 lester. I Mandal len ble 23 skuter registrert.

Arendal tolldistrikt hadde som dette viser, flest hjemmehørende skuter på Agder. Der var det og mer vanlig enn i Mandal len at flere eide skuter sammen. Skipperen var medeier. Av kirkesognene hadde Tromøy fulgt av Øyestad flest skuter 1661, og det samme viste kommissariatollregnskapet fra noen år før. I alt ble navn på over 100 personer oppgitt som medeiere/eiere av skuter i 1661-manntallet. Ved fire av åtte skuter i Øyestad ble det dessuten oppført et navn "med sine medredere", dvs. de sistnevnte er ikke navngitt. Bare åtte personer eide skute alene. Dette viser at mange kystboere i Arendal tolldistrikt midt på 1600-tallet tok del i skutefart og handel over Skagerrak. En oversikt over fartøyer som hørte inn under dette tolldistriktet 1674, oppgir færre skuter. Men da nevnes noen få skip eid av nedenesboere som partsredere, en begynnelse på tolldistriktets skipsflåte.³⁶

Skuteeierne var både bønder som var brukere av gårdsparter, borgere



og strandsittere. Bare to av skuteeierne i 1661-registreringen ble oppgitt å være borgere, eiere av gårdsparter var i flertall. Ved å sammenholde skippernavnene i tollregnskapet med personer nevnt i 1647-matrikkelen for Nedenes, i skuteregisteret fra 1661 og andre opplysninger kan vi få noe kunnskap om hvem noen av skipperne var. De gjenfinnes som “skipperbønder” når de er notert med gårdsnavn. Men mange skipperne er bare oppført med -sen navn og kan vanskelig knyttes til gårder. Den tidligere nevnte oversikten over borgere og strandsittere i Nedenes len 1661 gir også utfyllende informasjon.³⁷ Her er noen eksempler på bønder og kystbeboere som eide eller var medeiere i skuter.

Noen skipperne og skutemedeiere

Mogens Jensen Loftstad fra Tromøy, nevnt innledningsvis i artikkelen, var bruker på gården Lofstad som var krongods, men han eide selv andre gårdsparter. Han ble lensmann i Tromøy og seinere medeier i større skip. I 1661 eide Mogens Jensen og to andre en 10 lesters skute, han var ikke da selv skipper. Vel ti år etter finner vi den første begynnelsen til en flåte av større skip i tolldistriktet med skipperne som var borgere til Christiansand og bosatt i Arendal. Mogens Jensen Lofstad var 1673 medeier i tre skip og hadde en åttendels skipspart i en 157 ½ lesters skip, 1/16 i et tilsvarende skip og 1/8 i et tredje skip, på 175 lester. Han var slik med på den første begynnelsen til at Arendal toll-distrikt etter kort tid ble blant landets viktigste sjøfartsområder.

Christoffer Wrolsen fra Brekka på Tromøy som ble registrert flest ganger i kommissarieregnskapet, kom seks ganger med korn fra Jylland. I følge 1647-matrikkelen eide han 1 ½ hud i gården nedre Brekka. 1661 var han medeier i en 4 lesters skute sammen med to andre og førte ikke da skuta. I 1674 var han fortsatt skipper på en skute, en sandskute på 3 lester.

En av kystbeboerne som dro til Danzig var strandsitteren Ellef Gunleiksen fra Havsøy ved innløpet til Arendal. Han klarerte ut 23. mai for å seile til Danzig med fem favner ved, og ble registrert i tollregnskapet fordi han hadde med seg til København to halve tønner laks som han betalte toll for. 14. juni var han tilbake med mange varer: 350 t. rug, 14 t mjøl, 11 t skipsbrød, 3 lispund lin og dessuten 16 stoler. Han er ikke nevnt mer i tollregnskapet. Men en annen kilde viser at han 1655 var i England, sikkert med trelast, da tre unge menn var mannskap på skuta hans da. I 1661 er han oppgitt som borger, og han var i Danmark da hans verdier skulle registreres.³⁸ Skuta som Ellef hadde i følge skuteregisteret fra 1661, var på 16 lester, den største registrerte skuta i Nedenes på det tidspunktet.

Ellef hadde arvet skutefart og handelsvirksomhet etter sin far Gunleik





Havsøen, og for å kunne drive som skipper og handelsmann ble han borger av Kristiansand. Da Ellef døde 1669, var han blitt eier av et nybygd skip på 54 lester som var verd 2000 rd. Hans etterkommere bidro mye til Arendals oppkomst og vekst som skipsfartsenter ved å bosette seg der eller i omegnen. Han sønner ble skipper og handelsmenn og borgere av Kristiansand, og hans døtre giftet seg med menn av tilsvarende kategori i Arendal.³⁹

En ungdom som var på Ellef Havsøens skute 1655, var “Effuin” (Eivind) Jonsen Natvig fra Øyestad. 1653 var han skipper på ei skute som 8.mai kom fra Jylland og hadde med seg 40 t bygg og rug. 1655 opplyses det at han betalte skatt av 5 geitskinn i Natvig, dvs. han hadde en liten gårdspart.

En av skuteskipperne var Lars Andersen Mørland fra Austre Moland som var tre ganger over til Jylland etter korn 1653/54. Han eide og brukte deler av gården store Mørland. Han hadde sikkert også eierandeler i sager som var i området, kalt Fosså-sagene, og kan ha ført bord derfra over Skagerrak.⁴⁰ Han er representant for en mangesidig husholdsøkonomi som ikke var uvanlig ved kysten, både som sjøleierende bonde, andelseier i sag, skuteskipper og som eier eller medeier i skuta han førte.

En skipper fra Strengereid i Holt, Lyder/Ljøde Strengereid dels eide, dels leide deler av gårdsbruket han bodde på. Han kom to ganger fra Jylland med korn i august og oktober 1653. April året etter kom en som vel var hans sønn Stein Lydersen Strengereid fra Jylland med korn. Lyder/Ljøde Strengereid hadde fortsatt skute i 1661.

Kombinasjonen av å eie/bruke gårdsbruk, ha andel i skuter og å drive handel i større og mindre grad, førte til relativ velstand blant en del kystbeboere. For enkeltes vedkommende la det grunnlag for investering i større skuter og skip, noe Mogens Jensen Lofstad og Ellef Havsøen er eksempler på. Dette var viktig for Arendals utvikling mot å bli det største tettstedet og ladestedet på Agder i andre halvdel av 1600-tallet og sammen med Kristiansand det nest største sjøfartsdistriktet i landet etter Bergen henimot år1700.⁴¹

Oversjøisk vareimport

Av grunner som jeg har vært inne på tidligere, gir ikke tollregnskapet fra 1653/54 et totalbilde av sjøfart og vareimport til tolldistriktet i den undersøkte tolv måneders perioden. Importvarer var også blitt tollklarert i Danmark, og det kan ha kommet varer til tolldistriktet som var tollklarert andre steder i Norge.⁴² Og smugling kan ikke utelukkes. Men kommissariatollregnskapet gir mye detaljkunnskap om vareimporten, og med det et innblikk i hva det var et marked for blant



befolkningen. Hvilke vareslag og varemengder ble så innført til nedeneskysten på skuter og skip som ble registrert 1653/54? Hvor kom varene fra og hvem kjøpte dem?

Vi skal se at det ble fraktet diverse kornvarer fra Jylland og det øvrige Danmark. Fra Schleswig- Holstein og fra Danzig ved Østersjøen kom nesten bare rug og uspesifisert mjøl. Østersjøområdet var leverandør av korn til Nedenes inntil det danske kornmonopolet på det sønnafjelske Norge kom fra 1735. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at Agder, og ikke minst Nedenes, var blant de regioner i landet som var mest avhengig av kornimport. Rundt 1700 var importen til landsdelen ca. 1 tønne pr individ pr. år.⁴³

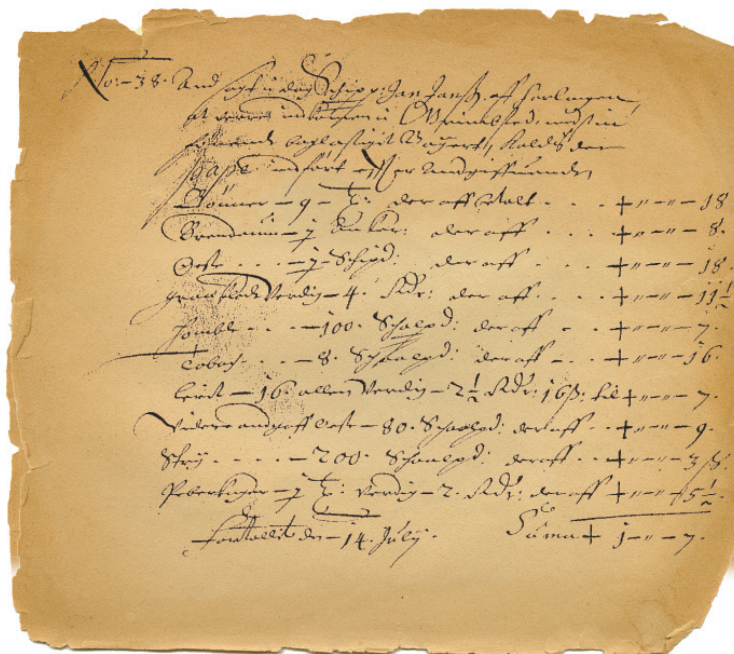
Hollenderne kom ikke med korn, men med matvarer av diverse slag, som ost, pepperkaker, kavring, sild, bønner, rosiner, humle, krydder, salt og brennevin. De kom også med andre forbruksvarer, deriblant tobakk, såpe, hamp, stry, forskjellige sorter tøyer og jerngryter. I noen tilfeller oppgir de hollandske skipperne at de har med varer for sutlere, dvs. for andre hollendere som handlet med nordmenn.

Etter at Kristiansand ble opprettet 1641, hadde byen som kjøpstad rett til import av mange varer. Importen ved ladestedene skulle etter loven være begrenset, hovedsakelig til korn. Men praksis var gjerne annerledes, og både til Risør og Arendal tollsteder kom et variert utvalg også av andre varer.

I teksten videre vil jeg omtale varene som kom til kysten 1653/54 mer i detalj. Det kaster lys over folks forbruksmuligheter som den oversjøiske kontakten ga ut over det egenproduserte. For å bidra til dette og sette vareimporten som tollregnskapet fra 1650-tallet oppgir, litt i perspektiv, er også varer som kom til Arendal tollstad i 1673 og 1674 litt omtalt i det følgende. Vareutvalget var da større enn tjue år tidligere.⁴⁴ Men tolloversiktene fra 1670-tallet opplyser ikke hvor varene opprinnelig kom fra, slik regnskapet fra 1653-54 viser.

Import av kornvarer

Tabellen nedenfor viser oppgitte kornmengdene som ble innført til Arendal tolldistrikt i regnskapsåret 1653/54, Men total importmengde må ha vært større. Ifølge tall fra 11 år seinere, 1665, var innførselen til



Regnskap for hollenderen Jan Jansen som er nevnt i begynnelsen av denne artikkelen. Han kom fra Herlingen til Grimstad 14. juli 1653, var skipper på boyerten "der Pape" og innførte matvarer og andre varer. De er opplistet i denne rekkefølgen: bønner, brennevin, ost, grønt klede, humle, tobakk, lerret, mer ost, stry og pepperkaker. Han betalte 1 rd 7 sk i toll for varene han kom med. (RA, Generaltollkammeret, tollregnskap, Arendal tolldistrikt).



Arendal tolldistrikt av dansk korn 9 497 t og av fremmedkorn 2 205 t det året. Fremmedkornet var korn fra Østersjøområdet og de danske hertugdømmene Schleswig-Holstein.⁴⁵

Tabell 3 - Arendal tolldistrikt 1653-54, import av kornvarer. Tønner*

	Danmark	Schl.Holst.	Danzig	i alt
Mai-nov.1653	3075	69	3290	6434
Mars-april 1654	1442			1442
I alt	4517			7876

*Varierende mengder av bygg, rug, havre, malt, mjøl og gryn. Ved større partier er mengdene av hver vare uspesifisert siden samme toll ble betalt pr tønne for alle kornvarene. Kornet fra Danmark var mest bygg, fulgt av malt (spiret bygg). 432 t korn fra Danzig var uspesifisert mjøl, mens resten var rug.

Mye av det danske kornet var hentet fra det nordlige Jylland på nedenes-skuter. Og innførselen av dansk korn 1653-54 har nok vært større enn de registrerte 4517 tønnene, forutsatt at ikke kornhøsten i Nedenes hadde vært spesielt god på den tiden. Skip med varer som var tollklarert i Danmark eller andre steder kom som tidligere nevnt, også til tolldistriktet. En sammenregning fra tollregnskap 1673, for eksempel, viser at det året fikk Arendal tolldistrikt 14 153 t kornvarer. Det aller meste var fortolla i Danmark. Det samme var tilfelle året etter da 13 577 t kornvarer kom til tolldistriktet.⁴⁶

Kornimporten fra Østersjøområdet via Danzig 1653-54 var utelukkende rug og mjøl i tønner. Hva slags mjøl oppgis ikke. Fra Danzig ble det dessuten også innført 12 t skipsbrød, dvs. som proviant til skuter og skip. Korninnførselen fra Østersjøområdet varierte med tollpolitikken, og en tollrulle 1651 favoriserte danskekornet.⁴⁷ Men tollregnskapet vi ser på, vitner ikke om at dette ble praktisert 1653/54 siden tollen som ble betalt pr. tønne i dette regnskapsåret, var den samme uansett hvor kornet kom fra.

Av importkornet var rug spesielt viktig, det dyrket ikke folk selv. I Nedenes ble det avlet bygg og noe havre, byggsorter som ikke hevet seg. Rugen derimot kunne det bakes gjæret brød av. Mye import av rug bidro derfor til at det tidlig kom bakerovner hos de velstående ved kysten. Bakerovnsbrød inngikk av den grunn etter hvert i kostholdet til mange blant kystbefolkningen,⁴⁸ og Nedenes var tidlig ute med denne kostholdsendingen.

De hollandske skipene kom ikke med korn, med unntak av at litt hvetemjøl, 8 bimpler, ble innført en gang. En bimpel var et lite tønneformet trekar uten bestemt mål. Hvetemjøl i kostholdet forekom på denne tiden bare blant de mest velstående. Ellers ble 6 ½ t hvetekav-



ring og litt pepperkaker innført fra Holland. Dette var vanlige innførselsvarer også seinere, og ble kanskje mest brukt til skipsproviant.

Det ser ikke ut til at hollandske skipper kom til nedeneskysten med baltisk korn, det sørget lokalbefolkning og danske skipper for som vi har sett. Blant hollenderne handel er for øvrig handelen med korn fra Østersjøen til mellom- og sør-Europa karakterisert som deres "mother trade".⁴⁹ Det var en gammel praksis som gjorde at transportveien sjøverts opp mot norskekysten og østover, og følgelig også kysten av Nedenes, tidlig var velkjent for dem.

Andre kostholdsvarer

Vi ser av tabell 4 at også andre matvarer enn korn kom fra Danmark, men særlig hadde datidens økonomiske stormakt Nederland mange varer å tilby. Hollandske skipper brakte med seg varer som de visste det var et marked for dit de dro.

Tabell 4 – Diverse matvarer utenom kornvarer, og tobakk, innført til Arendal tolldistrikt 1653/54*.

Vareslag	Holland	Dk.	Danz.	Sch. H.	I alt
Sild	31 t.	7 t			37 t
Ål		2 t			2 t
Bønner	15 t		5 t		20 t
Salt	120 t	11 t			131 t
Flesk		64 p			64 p
Ost	1680 p			160 p	1840 p
Humle	2960 p	80 p	134 p	800 p	3974 p
Øl		4 t		4 t	8 t
Brennevin	18 ½ anker	1 a.**	2 a.	1 a.	22 ½ anker
Fransk vin	6 oksehoder				6 okseh.
"Speceri" for	71 rd 18 sk				
Rosiner for	1 ½ rd				
Tobakk	472 p			18 p	490 p

*Mengden av mange vareslag ble oppgitt i skippund, lispund, bismerpund og/eller skålpund (pund). Her er alt omregnet til pund.

** Oppgitt som "Anis Vand".

Hollenderne eksporterte sild, de drev stort med sildefiske ved Nordsjøkysten. Silda kom i fjerdingar, dvs. kvarttønner. To fjerdingar var røkt sild, ellers var silda sikkert saltet. Også fra Danmark kom noe sild, kanskje fisket på kysten av Båhuslen. En skute fra Båhuslen kom dess-



Maleri fra 1600-tallet Nederland med diverse frukter og gul og grønn ost. Slike oster var vanlig importvare til Nedenes midt på 1600-tallet. Den øverste osten som er grønn, fikk vel sin farge fra urter. (Floris van Dijk: Stilleben med oster. Rijksmuseum Amsterdam. Foto: Flekkefjord Museum)



uten med 2 t torsk og 6 våger lange, tollfrie varer til bruk ved Barbu jernverk. De sistnevnte varene er ikke oppført i tabell 4. Ellers var det, ikke overraskende, ingen oversjøisk import av andre fiskevarer til toll-distriktet midt på 1650-tallet.

Andre importerte tønnevarer var salt og bønner. Tjue år seinere oppgis også andre grønnsaker enn bønner blant importvarene: mange tønner erter og dessuten kål og gulrøtter. Erter hadde lenge vært en importvare, og et dansk skip hadde betalt toll for erter da det forlot Danmark for Norge 1653 viser kommissariatollregnskapet. Mengde ble ikke oppgitt.

Saltet som danske skipperne hadde med, var spansk salt og lüneburger salt, det sistnevnte kom fra nord-Tyskland. Saltet som hollenderne brakte med seg, var av uspesifisert opphav, men det var vel spansk. 30 tønner salt kom i hvert fall fra Spania med et hollandsk skip 2. oktober. Skipet skulle til Holland med saltet, men kom til Merdø utenfor Arendal, antageligvis på grunn av værforholdene. Skipperen solgte saltet for å kjøpe seg “victualier”, dvs. proviant til skipet.

Hollandskprodusert ost var en vanlig importvare, sikkert store runde oster slik vi fortsatt kan se dem i butikker i Nederland. Osten er en gang oppgitt som grønn ost i tollregnskapet, en vanlig hollandsk ostepype. Fargen kom nok av tilsatt krydder. Den øvrige osten har vel vært gul. Av andre animalske varer ser vi at noe fleusk kom fra Danmark. Smør nevnes ikke 1653/54, men det var i alle fall seinere en vanlig importvare.

Hollandske skip kom med “Specerier”, krydder, men hva slags krydder nevnes ikke. Det var i alle fall verdt ganske mye, over 70 rd. Av varer som kom til Arendal toll-distrikt tjue år seinere, finner vi ingefær, kardemomme, anis, spiskummen og pepper. Spiserivarene som det ble betalt toll for i 1653, omfattet sikkert liknende kryddersorter. Krydderet kom til Holland etter en lang reise fra Asia på skip fra Det hollandske ostindiske handelskompani (VOC), før det til slutt krydret maten til folk ved nedeneskysten som hadde fått smaken på slikt og råd til å kjøpe det. Mest ble det importert av pepper og ingefær.

Litt rosiner var også blant varene som hollenderne kom med på 1650-tallet. Seinere nevnes svisker, korinter, fiken og sukut blant importvarene til Nedenes, og små mengder av slike varer kan ha vært importert tidligere. Det samme kan gjelde risengryn som er nevnt blant tollvarene i 1673 og 1774.

Brennevin hadde folk for lengst fått smaken på, og mye av brennevinet kom fra Holland. Bakgrunnen for at 6 oksehoder med fransk vin, rødvin vil jeg tro, kom til toll-distriktet var litt spesiell. 10. desember





Tobakksrøykende skogsarbeider tegnet inn i et hollandsk kart fra 1600-tallet der Agderkysten er vist. Fikk han seg også en slurk brennevin som hollandske trelastoppkjøpere kom med? Merk også tommerhoggerne i bakgrunnen. (Fra Van Keylens verksted, Amsterdam. Kartsamling, Det kongelige bibliotek, København)

kom et skipbruddent hollandsk skip til Grimstad. Skipet hadde med 6 oksehoder vin til borgermesteren i Odense (1 oksehode var 2 tønner eller 6 anker). Først ble fire oksehoder solgt for å reparere skipet, deretter ble de to resterende oksehodene solgt til “Kierkernis høye Nødvendighed”, dvs. til nattverdvin.⁵⁰ Det må ha vært i den sammenheng at folk flest smakte vin, det var en plikt å gå til nattverd. Dette skipet, ostindiafareren som skulle repareres, nevnt tidligere, og skipet som kom til Merdø med salt er for øvrig eksempel på at det kom skip til havner i Nedenes også av andre grunner enn for å hente trelast.

Det importerte ølet kom fra Danmark og Schleswig-Holstein. Men stor import av humle og malt viser at mye øl ble egenprodusert blant Nedenes-beboerne. Hvor mange tønner malt som ifølge kommissarie-tollregnskapet ble importert til Arendal tolldistrikt midt på 1650-tallet, kan ikke fastsettes nøyaktig. Ved tollklareringen ble det, som nevnt før, ofte ikke notert hvor mange tønner som ble importert av hvert kornslag.

Tjue år seinere kom det etter alt å dømme mindre flytende importvarer til tolldistriktet enn midt i århundret. Av brennevin ble henholdsvis 4 ¼ anker og 10 anker (halvparten dansk og halvparten fransk brennevin) værende i Arendal tolldistrikt. Også øl og vin kom det mindre av og da bare i 1674: 2 t rostock øl, 1 t engelsk øl og 2 anker rhinskvin.

Tobakk hadde ingen kostholdsverdi, men den var et stimulerende middel. Mens importen var 490 p tobakk midt i århundret var den høyere seinere, 966 p i 1673 og 709 p 1674. 1673 kom også 6 dusin tobakkspiper, dvs. krittspiper, til tolldistriktet. Tobakken var i løpet av 1600-tallet blitt en vanlig og viktig forbruksvare for mange.

Importerte stimulansvarer som brennevin og tobakk var blitt kjent og vanlig blant folk i løpet av 1600-tallet. Spredningen av sukker, kaffe og te hørte neste århundre til, og kjennskap til slike varer kan først registreres i distriktet rundt 1700.⁵¹



Tekstiler

Hollenderne kom med mye tekstilvarer. Tollregnskap for Nedenes fra begynnelsen av 1600-tallet viser at de tidlig hadde med tekstiler for salg, men vanligvis uten at mengder er oppgitt. Holland hadde en stor tekstilproduksjon og det ble importert mye av lerret og ulltøyet klede derfra.⁵² Men andre land hadde også tekstile produkter og tekstilråvarer å selge.

Tabell 5 - Importerte tøyer, verdi og oppgitte mengder.

Fra Holland:			
ULLTØY	rd-ort-sk	LERRET: alen	rd-ort-sk
Klede	59-0-0	276	36-2-0
Klede og bai	30-0-0	?	33-0-0
Annet	6-0-0		
Fra Danmark:			
Klede etc.	7-3-0	222	34-3-12
Vadmål 2 pakker	?		
Fra Danzig:			
Bai	3-2-0	51	7-3-0
Fra Schl.-Holst.			
		40	4-1-0
Til sammen	106-1-0 +?	589 +?	116-1-12

Det meste av innført klede ble oppgitt i stykker, og det er ukjent hvor mange alen det var i et stykke. Et stykke blått klede var verdt 5 rd. Mye klede var blåfarget, men noe både av klede og bai, også et ulltøy, var grønt. Noen kledestykker var beskrevet som grovt klede. Litt ulltøy kom også fra andre områder enn Holland, som klede og vadmål fra Danmark. De importerte ulltøyene var verdt over 100 rd, og størst mengder kom altså hollenderne med.

Det var også hollenderne som kom med mest lerret, men det ble dessuten innført ganske mye av dette vareslaget fra Danmark. Mindre mengder kom fra Danzig og Schleswig-Holstein. I alt ble det tollklarert lerret til en verdi av 116 rd ved Arendal tolldistrikt i den undersøkte 12 måneders perioden 1653/54. Prisen pr. alen var høyest for det danske lerretet (15 sk) og lavest fra Schleswig-Holstein (10,2 sk). Lerretstykkene har vært av varierende kvalitet, og noe ble karakterisert som grov lerret. I tillegg til ull og linvarer kom hollenderne med litt bomullstøy, 3 stykker bommesi verdt 9 rd. Det var nok importert fra Østen, Europa produserte ennå ikke bomullsvare.

I Nedenes må det også ha foregått noe tekstil egenproduksjon basert på råvareimport. Fra Holland ble det nemlig tollklarert 2370 pund stry





og 60 p hamp, fra Danmark 160 pund hør (lin) og fra Danzig 616 pund hør, dvs. til sammen 776 pund råstoff til tekstilproduksjon av forskjellig slag. Mye kan ha gått til seilmakere. Midt på 1600-tallet bodde for eksempel Steffen Christensen Seilmaker i Neskilen i Tromøy sogn⁵³.

Spredte opplysninger i eldre tollregnskap viser at klede og lerret var importvarer som befolkningen var kjent med også tidlig på 1600-tallet, men mengdene ser ut til å ha økt utover i århundret. En spesiell vare kom hollenderne med tidlig i århundret, nemlig blå hatter.⁵⁴ De hollandske skipene kom derimot ikke med hatter 1653, den blå hattenoten forsvant kanskje etter hvert? Men “gemeene Hatte” var blant importvarer seinere i århundret.

Andre varer

Import av andre vareslag enn mat, tobakk, tøy og tekstilråvarer er det færre eksempler på i tollregnskapet 1653/54. Men noen hadde bruk for importert såpe, som trolig var grønsåpe. Såpekokeri kom først seinere på 1600-tallet i Norge. Hollenderne kom med seks kvarttønner såpe, i alt 1 ½ tønne. En skipper fra “Sandvigen her i lenit” (Hisøy) hadde dessuten med en kvartønne såpe da han kom fra Danzig 9. juli.

Ferdigprodusert “kjøkkenutstyr” kom også fra Holland og Danzig. Hollenderne hadde med jerngryter til en verdi av 15 rd, dessuten potter og panner verdt 6 rd og “Steenkruuser”, krus av steintøy, verdt 3 ort. Også fra Danzig kom det potter verd 1 rd. Antall og kvalitet var ikke nærmere spesifisert, men potter og panner kan ha vært av tinn.

En dansk skipper kom med 2000 murstein og 2000 klinker, og hollenderne kom med 5000 små klinker. Ifølge Historisk leksikon var klinker små hardt brente teglstein. Borgerskapet/handelsmennene i området var begynt å legge teglstein på sine hustak. Blant tollvarene 20 år seinere var murstein og teglstein vanlige importvarer, og det samme var glass.⁵⁵

Endelig må nevnes at den før omtalte Ellef Havsøen hadde med seg 16 stoler verdt 16 rd da han kom fra Danzig 14. juni 1653. Dette var kanskje gyllenlærstoler? 1674 er fire gamle lærstoler nevnt blant importvarene til tollstedet. Stolene kan ha vært til pryd i huset til Ellef og familien på Havsøy, om han da ikke hadde fått i oppdrag å skaffe stoler til andre på sin reise til Danzig.

Bortsett kanskje fra disse 16 stolene fra Danzig var det ikke noe overraskende nytt ved de importerte varene. Men skuter fra Nedenes kan jo også tidligere ha hatt med seg møbler og andre varer enn korn og tekstilråstoff når de returnerte fra Østersjøen. Eventuelle importerte møbler derfra, og fra Holland, var i alle fall ikke tiltenkt den vanlige allmue. De hadde mest bare veggfast innbo i sine hus på denne tiden.



Hvem kjøpte varene?

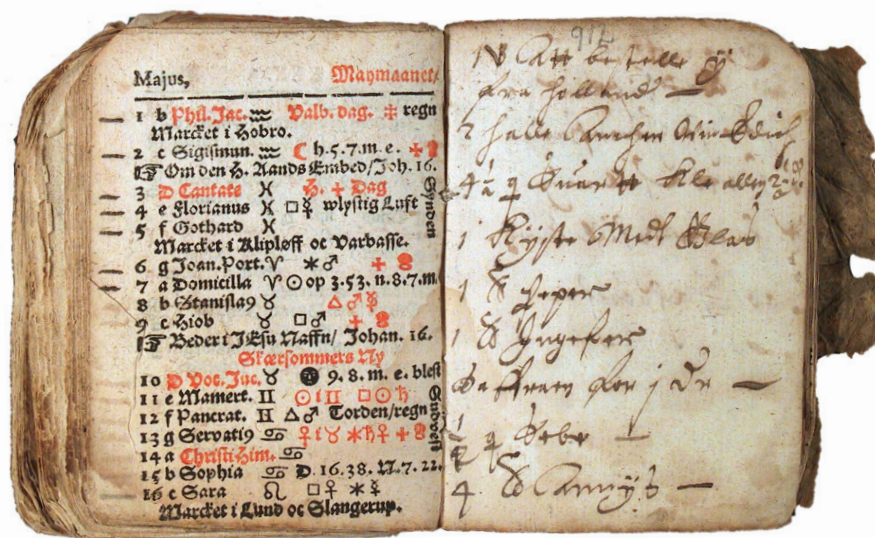
Kystfolkningen hadde rett til å kjøpe varer direkte fra skipperne, det var en gammel praksis som også var lovfestet.⁵⁶ Tollregnskap fra tidlig i århundret viser at salg fra skipene til lokalbefolkningen var vanlig. Som regel står det i de eldste tollopplysningene at varene ble solgt til bønder eller solgt på havnene. De fleste skipene som er nevnt i de eldste regnskapene fra begynnelsen av 1600-tallet, var hollandske. Varer de kom med, var foruten klede og hatter også lerret, jernstenger, jerngryter, kobberkjeler, humle, hamp, dvs. forbruksvarer som lokalbefolkningen tydeligvis ønsket å kjøpe. Men mengder eller verdi av de enkelte varene er sjelden spesifisert.⁵⁷ I disse eldste tollekstraktene nevnes ikke skute-trafikken over til Jylland og inn i Østersjøen og kornimporten derfra.

Det var utvilsomt et marked for de omtalte importvarene som kom med skuter og skip til Nedenes. Med unntak av litt jern fra noen få jernverk, som Barbu ved Arendal på 1650-tallet, eksisterte det ikke noen annen "industriell" vareproduksjon her i landet på denne tiden. En må regne med at de fleste tollklarerte varene 1653/54 kom lokalbefolkningen i Nedenes i hende. Men litt varer kan ha blitt utskiptet videre til andre tollsteder, ekstraktene over inn- og utgående varer ved tolldistriktet for årene på 1670-tallet viser at en slik praksis forekom.

Bare i noen tilfeller er mottakere av varene som kom til Arendal tolldistrikt 1653/54 nevnt. Til sammen 150 t bygg ble innført i tre omganger for adelsmannen Jesper Friis i Landvig, "til hans Husis Fornødenhed" som det står. Han kunne innføre korn tollfritt. Ingen andre hadde adelsstatus i Nedenes.

Det ene skipet som kom fra Båhuslen 18. oktober, hadde innførte varer for lagmannen der, Hans Frantzen, som var medeier i Barbu jern-

Jacob Justsen Wulf var gjestgiver og handelsmann på "Sanden" i Vestre Moland. Han noterte i sin almanakk mai 1640 at han skulle betale for disse varene han hadde fått fra Holland : to anker vineddikk, 4 ½ kvart alen svart klede, ei kiste med glass, 1 pund pepper, 1 pund ingefær, varer for 1 rd, ½ kvarttønne såpe og 4 pund anis. Var det til eget bruk eller for salg? (Foto 2006, Tore Knutsen AAKs)





verk og hadde rett til tollfri innførsel. Varene var tiltenkt jernverkets folk og bestod av 153 t bygg, 6 t havre, 2 t torsk og 6 våger lange. Skipper Christopher Wrolsen fra Tromøy kom fra Jylland 10. november og hadde også med tollfrie varer til bergverket: 7 t sild og 14 t bygg. Dessuten hadde han med 95 t bygg som han betalte toll for, 60 t til seg selv, 16 t til bergverksskriveren Peder Andersen og 19 t for Bendix Knudsen i Arendal. Iblant står det i regnskapet at varer er innført for “sin Frachte Mand”. Skipper Anders Torsen “aff Arendall” kom fra Jylland i april 1654 og betalte toll av 135 t bygg og rug til sin fraktemann Peder Nielsen Sandstø og seg selv.⁵⁸

Kommissariatollregnskapet fra 1653/54 gir, som tidligere nevnt, en første anledning til innsikt i skutehandelen. Varer som skuteskipperne tok med fra Jylland, var utvilsomt til eget bruk og til medeierne av skuta når antall tønner ikke var stort. Noen kan også ha solgt korn direkte til andre forbrukere eller til folk som drev handel. Det store antall tønner korn fra Danzig må i alle fall for en stor del ha blitt bestilt av eller solgt videre til handelsmenn i området. Men en vidtfarende skipper, og borger, som Ellef Gunleiksen Havsøy drev også handel selv med “Bielcker, Rug, Malt, Korn, Salt och andet deslige”, heter det 1661.

Kornvarene kom befolkningen til gode, og ikke bare folk langs kysten gjennom direkte import og ved kjøp direkte fra skipperne. Bønder lenger inne i landet kjøpte korn i bytte for trelast via de som drev handel ved kysten. Foruten borgerne hadde også mange av strandsitterne, deriblant et par gjestgivere, “ringe Kiøbmandskab” eller “ringe Handell” ifølge Landkommisjonens registrering av disse gruppene og hva de levde av ved nedeneskysten 1661. Til og med sorenskriver Marthias Hvid som bodde i Arendal, hadde “ringe Handell”. Siden opplysningene skulle gå til myndighetene, var alle interessert i å framstille sin virksomhet som “ringe”, liten.

Også annen importert mat enn korn ble kjent inne i landet gjennom handelskontakt med kysten. “Garp-ost, kaller hand de hollandske grønne oste” oppgis det i en ordsamling fra Råbyggelaget fra andre halvdel av 1600-tallet, antagelig samlet av en sorenskriver der.⁵⁹ Bonden i de indre bygder, “hand” i sitatet, var altså ikke ukjent med andre importvarer enn korn, som hollandsk ost i dette tilfelle.

Innførte tøyvarer ble også spredt i befolkningen, det kan en tydelig se av bondeskifter der registrerte stasklær ofte var sydd av klede.⁶⁰ Skiftet etter en handelsmann i Arendal 1667 viser at det fantes et variert utvalg av tøy å få tak i. Det gjelder skiftet etter borger og handelsmann Anders Sørensen, gift med Kirsten Ellefsdatter, datter til den førnevnte skuteeieren Ellef Havsøy. Skiftet nevner tekstilvarer han hadde for salg, og alt må sannsynligvis ha vært importvarer. Utvalget av tøy av ull, lin og bomull for salg var stort og variert: blått klede, grønn og





blå filt, bolster, blå stamet, flere typer lerret, tobin, floret, blomstrete og svart firskaft, dreiel, bommesi og katun (blomstret bomullstøy). I alt registrerte skiftet 358 alen (ca. 179 meter) forskjellige slags tøy. Mange av debitorerne til handelsmannen var bønder i distriktet, noe en kan se av gårdsnavnene til flere som hadde gjeld til boet.⁶¹ De leverte nok trelast til Anders Sørensen siden hans kjøpmannsskap besto av “nogen Kramvarer, Brenved och Smaalast” ifølge omtalen av han i 1661- registreringen av borgere og strandsittere ved kysten.

En av skipperne som fortollet 4 t salt og ½ skippund hør i juni 1653, var Hans Hellesten fra Grimstad. Varene kom han med fra Riberhus len i Danmark. Han var borger, og hadde i 1661 ifølge det han da oppga, “gandske Ringe Handell” med tøy og andre varer: “Klede, Boy, Stemet, Linet och Ulden, Hør, Hamp, Leder, Jern, och ellers adskillig andet Kramgodtz”. Eksemplene illustrerer at det ikke kan ha vært så vanskelig å skaffe seg importerte forbruksvarer via folk som drev handel ved kysten.

Bøndenes andel av de importerte varene var først og fremst korn, salt og tekstiler. Tobakk og brennevin hadde også mange av dem fått smaken på. Generelt må det jo ha vært slik at når det ble innført mye av en vare, ble den spredt mer geografisk og sosialt enn når det importerte kvantum var lite. I det siste tilfelle har forbrukerne vært embetsmenn, borgere og eventuelle andre som hadde råd til å skaffe seg varer fra varetilbudet som kom fra utlandet.

Men bønder i Nedenes var den største kundegruppen når det gjaldt flere av de nevnte vareslagene. De ble derfor tidlig deltakere i en markedsøkonomi. Fra 1500-tallet av var de direkte avtakere av varer de utenlandske skipperne kom med. Lokale skipperbønder og andre hentet som vist også selv oversjøiske varer, og først og fremst omfattet det korn som var et nødvendig tilskudd for å brødfø befolkningen. I tillegg fikk folk gjennom oversjøisk kontakt kunnskap om og smak på en annerledes forbruksverden enn sin egen.

Regnskap for Risør og Arendal tolldistrikter fra de siste 30-40 år av 1600-tallet viser et stort og variert utvalg av varer som kom til tollstedene: kjøtt, flekk, smør, egg, levende dyr, forskjellige slags fisk, grønnsaker, krydder, sydfrukt, sukker, jernvarer, tøy og ferdige tekstiler, glass og steintøy, spiker, nåler, lys, takstein og murstein - og mange andre forskjellige enkeltvarer.⁶² Det meste må ha vært importert, og utvalget av slike varer ser ut til å ha økt mye i løpet av århundret.



Avsluttende overblikk

1650-tallet var en overgangstid ved kysten av Nedenes. Risør var da det største tettstedet der. Området ble delt i to tolldistrikt, og Risør distrikt strakk seg fra grensa til Telemark til og med Oksefjorden inn mot Tvedestrand. Arendal tolldistrikt omfattet kysten videre til Vest-Agder, et område med lengre kystlinje og flere havner og med det større kontaktflate med andre land. Flere hadde skuter i Arendal tolldistrikt enn i Risør tolldistrikt og flere drev handel. Utviklingsmuligheten var større i dette tolldistriktet, og skuteeiere og handelsmenn der skaffet seg etter hvert skip for selv å frakte varer til og fra Nedenes. Trelast fra de indre bygder i Nedenes og Telemark via Nidelva var også del av det økonomiske grunnlaget for at borgerskapet i Arendal tolldistrikt utviklet Arendal som tettsted og det viktigste ladestedet på Agder de siste ti-årene av 1600-tallet.

Med utgangspunkt i et kommissariatollregnskap fra 1653/54 og andre kilder har denne artikkelen gitt et tidsbilde og noe detaljkunnskap om nedeneskystens oversjøiske handelskontakt på 1600-tallet som resultat av handel med trelast og andre skogsprodukter og behovet for å kjøpe korn. Virkninger av dette gjennom skutefart og skipstrafikk til og fra oversjøiske landområder bidrog til at Nedenes med Arendal i sentrum kom til å bli et økonomisk tyngdepunkt øst på Agder.

Utadvendt transnasjonal kontakt satte spor i nedenesbefolkningens levekår, i deres kosthold og annet forbruk gjennom vareimport fra andre land. Folk her og særlig kystbefolkningen fikk i løpet av 1600-tallet mye utenlandskontakt, både ved at andre lands skip kom til kysten, særlig skip fra Nederland, og ved lokale skipperes skutefart til Danmark og inn i Østersjøen. Folk ble, som vi har sett, kjent med et variert og økende utvalg av varer som tidlig satte spor i deres forbruk. Konkrete eksempel på dette er blant annet bruk av bakerovn og ovnsbrød av importert rug, av teglstein på takene, og stasklær av importerte tøyer.

Skutehandelen med Nord-Jylland, en "byttehandel" skogsprodukter mot korn, var veldig viktig for Nedenes, men en har hittil hatt lite konkret kunnskap om denne samhandelen på 1600-tallet. Tidligere litteratur om skutehandelen dreier seg mest om 17-1800-tallet, jfr. dansk litteratur som er skrevet om skutefarten foruten publikasjoner fra Skagerrak-Kattegat prosjektet på 1980-tallet.⁶³ Opplysninger som det undersøkte kommissariatollregnskapet har kunnet gi, er derfor av interesse.

En undersøkelse av sørnorsk handel på Ålborg rundt 1700 viser at mange fartøy da kom fra Nedenes, og det hadde lenge vært tilfelle. Og på 1600-tallet betalte mange nedenesskipperer toll for å gå gjennom Øresund og inn i Østersjøen. Også dette var en etablert handelsvei for noen av skuteeierne.⁶⁴

Kommissariatollregnskapet for 1653/54 og summen 204 rd 3 ort 20 sk fra Arendal tolldistrikt ble levert i Christiania og fikk en påskrift som begynner slik:

Anno 1654 dend 1 Augusti haffuer Ærlig Dyderig och Gudfrøchtig Quinde Anna Rasmus Datter, sal. Key Krusis, Ko.Ma forige Tolder udi Arendall, hans Effterleffersche, ved hendis Sønn, Ærlig och megit velacht unge Karl Amund Key-senn, til mig underskreffne ladet leffuere, Effterschreffne Told Regenskaber, Aff bete Tolderie fra Philippi Jacobj Daug 1653 och till Aarsdaugen igienn 1654...

Teksten viser at Anna Rasmusdatter, kona til den avdøde tolleren Key Kruse, hadde ansvar for tolldistriktet i regnskapsåret fra 1. mai "Philippi Jacobj" 1653 til og med 30. april 1654, med hjelp av sønnen Amund Keyesen. Han overtok tollerebetet etter faren.



Handel og sjøfart som vi har sett et glimt av i denne artikkelen, hadde forgreininger inn i og var en selvsagt del av 1600-tallets økonomiske nettverk i det nordlige Europa. Nedenes og hele den sørvendte agderregionen ble tidlig integrert i internasjonal handel. Ikke minst var innflytelsen fra datidens største økonomiske stormakt i Europa, Nederland, merkbar.⁶⁵Ressursene i Nedenes var etterspurt. Skutefart, skipstrafikk og handel ved kysten av Nedenes bidro i det hele til at dette området sammen med kristiansandsområdet hadde størst økonomisk vekst på Agder i andre halvdel av 1600-tallet.⁶⁶

Utrykte kilder

RIKSARKIVET (RA):

Generaltollkammeret, tollregnskap XV, Arendal tolldistrikt. Pk. 1, 1625-1672, regnskap for kommissariatoll 1653-54. Pk. 2, regnskap over inn- og utgående varer 1673 og 1674.

(Kommissariatollregnskap 1653/54)

Rentekammeret, Realistisk ordnet avdeling:

Landkommisjonen 1661 "Almindelig Jordebog", pk. 20.

"Borgers och Strandsidderis Taxation udi det Vester Skrifferie udi Nædenæs Lehn paa deris Husse, Brug och Formue. Anno 1661". Tilsvarende dokument for det østlige sorenskriveriet., pk. 22 (Taksering av borgere og strandsittere 1661).

Manntall over skuter og skipper i Nedenes len 1661, pk. 22 (Skuteregistrering 1661)

Danske kanselli, skapsaker, skap 8, pk. 168." Unge Karle udj Nedenes lehn 1655" (Ungkarsmantall 1655)

Lensregnskap Nedenes, tollregnskap 1601-02, mikrofilm.



Litteratur

- Bruijn, Raap R.: The Timber Trade. The Case of Dutch-Norwegian Relations in the 17th Century, i *The North Sea. A Highway of Economic and Cultural Exchange. Character – History* (Eds.: A. Bang-Amundsen, B. Greenhill, E.H. Grude) Universitetsforlaget 1985.
- Bugge, Alexander: *Den norske trelasthandelens historie*. 2 bind, Skien 1925.
- Bugge, Alexander: Handel og skipsfart på Aust-Agder, i *Arendal fra Fortid til Nutid*. 1923.
- Eliassen, Finn-Einar: Ladesteder og strandsteder: Havner, husklynger – og byer? Skiftende realiteter fra middelalderen til 1800-tallet, i Brendalsmo J., Eliassen F-E., Gansum T. (red.): *Den urbane underskog. Strandsteder, utvekslingssteder og småbyer i vikingtid, middelalder og tidlig nytid*. Oslo 2009.
- Fløystad, Ingeborg: *Bønder, byvekst og borgarar. Agders historie 1641-1723*. Kristiansand 2007.
- Fløystad, Ingeborg: Østre Moland ut på 1600-tallet – et tidsbilde, i *Dei gav oss ein arv*. Årsskrift nr 10, 2010, Austre Moland historielag. Tvedestrand 2010.
- Foss, Frithjof: *Arendal Byes Historie*. Arendal 1893, nyopptrykk 1998.
- Gjertsen, Karl Ragnar: Nord-Europas viktigste handelsvei. En historisk geografisk skisse. *Aust-Agder-Arv*. Årbok 2007. Aust Agder kulturhistoriske senter, Arendal 2007.
- Hamran, Ruth: Søsterkake og bakerovn. *Aust-Agder-Arv* 1991, Arendal 1991.
- Herstad, John: *I helstatens grep. Kornmonopolet 1735-1788*. Oslo 2000.
- Hervig, Wenche: Sjøfarten fra Sør-Norge til Ålborg omkring 1700. *Heimen* nr.4 1995.
- Hodne, Kåre Oddleif: *Agderkysten på tidlig 1600-tall – kontakt eller isolasjon?* Upublisert manus.
- Holm, Poul: *Kystfolk. Kontakter og sammenhenge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550 - 1914*. Esbjerg 1991.
- Hvidtfeldt: Johan: Skudehandel i det 17. aarhundrede. *Jyske Samlinger* bind 5, rekke 2. 1935.
- Jørgensen, Hans-Jørgen: *Det norske tollvesens historie. Fra middelalderen til 1814*. Oslo 1969.
- Klitgaard C.: Den nordjyske Skudehandel. *Jyske Samlinger* bind 5, rekke 1, 1934.
- Klitgaard C.: Nordjylland og det norske Sørland. Skudehandelens Indvirken paa Befolkningsforholdene. (*Dansk Historisk Tidsskrift* bind 10, rekke 5 1939.
- Lindstøl, Tallak: *Risør gjennom tohundre år. 1723-1923*. Risør 1923.
- Nabohandel over Skagerrak. Da småskuder bandt kysterne sammen*. En guide. Fredrikshavn 2000.
- Norske Rigs Registranter*, Christiania 1861-91, bind 2, 6, 8.
- Norske Samlinger*, 2 bind, Christiania 1860.
- Ordsamling fraa Robyggjelaget fraa slutten av 1600-talet*, utgitt ved Torleiv Hannaas, Kristiania 1911.
- Poulsen, Bjørn: Middlemen of the regions. Danish peasant shipping from the Middle Ages to c. 1650, i Eliassen F-E., Mikkelsen J., Poulsen, B. (eds.): *Regional Integration in Early Modern Scandinavia*. Odense 2001.
- Prak, Maarten: *The Dutch Republic in the Seventeenth Century*, Cambridge University Press 2005.
- Schreiner, Johan: *Nederland og Norge 1623-1650. Trelastutførsel og handelspolitikk* Oslo 1933.
- Skattematrikkelen 1647*, b. 8, Aust-Agder fylke. Universitetsforlaget 1972.
- Sætra, Gustav: Skutehandelen i Nedenes. Kampen om liggedagsordningen og Nedenes-privilegiene 1723-1756, i *Skog och Brännvin. Studier i näringspolitiskt beslutsfattande i Norden på 1700-talet*. Universitetsforlaget 1984.
- Steen, Sverre: *Kristiansands historie 1641-1814*. Oslo 1941.
- Tank, Roar: Arendal under Enevældet 1660-1814, i *Arendal fra Fortid til Nutid*. 1923.
- Tveite, Stein: Bonde og borgar på Agder. Drag av samfunnsmotsetnader fyrst på 1600-talet. *Heimen* b.9, 1953 s. 264 ff.
- Tveite, Stein: *Engelsk- norsk trelasthandel 1640-1710*. Universitetsforlaget 1961.
- van Bochove, Christian: *The Economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800*, Amsterdam 2008.
- Wikander, Johan A.: *Gamle havner i Grimstad*. Selskapet for Grimstad Bys Vel, 1989.

Noter

- 1 Kommissariatollregnskap 1653/54, nr. 28, 78,111.
- 2 Samme nr.31 og nr.38.
- 3 Jørgensen 1969 s.53.
- 4 Sætra 1984.
- 5 Fløystad 2007 s. 54, 292.
- 6 Ungkarsmantall 1655.
- 7 Kommissariatollregnskap 1653/54 nr. 112,14. april 1654.
- 8 Wikander 1989.
- 9 Wikander 1989. Gjertsen 2007 s.148,153.
- 10 Bugge 1925, bind I, s.292ff
- 11 Bugge 1925 II s. 130ff. 43 skip var fra provinsen Holland, 12 fra Emden i øst-Friesland, 6 tyske, 2 skotske,14 fra Lødøse (ved Gøteborg) og en del fra Danmark og Sønderjylland/Schleswig-Holstein, derav 33 fra Husum.
- 12 Taksering av borgere og strandsittere 1661.
- 13 Fløystad 2007 s.202.
- 14 Jørgensen 1969 s. 68.
- 15 RA,Nedenes lensregnskap, tollregnskap 1601-02, her etter mikrofilm. Bugge 1923 s.132ff, Tveite 1961 s. 58, Steen 1941 s. 34.
- 16 Skattematrikkel 1647, Aust-Agder fylke. Gjerstad, Sønedeled og Holt lå i Nedenes fogderi, Vegårshei i Råbyggelaget fogderi.
- 17 Dette står f. eks. om Arendal på Wikipedia : “ Mye tyder på at Arendal er den eldste byen på Sørlandet”. Jeg fant at Risør kan hatt en befolkning på 250-300 i 1645 og opp mot 400 i 1660-årene (færre enn det Lindstøl 1923 oppgir), mens ca. et par hundre bodde i Arendal på den sistnevnte tiden (Fløystad 2007 s. 166,167, 292). - Finn Einar Eliassen nevner Risør blant større ladesteder på 1660-tallet, men nevner ikke Risør blant steder med litt tettbebyggelse rundt 1600, noe som må ha vært tilfelle. Da nevner han bare Mandal, Arendal og Grimstad (Brendalsmo, Eliassen, Gansum 2009 s. 137).
- 18 De følgende opplysninger er fra takseringen av borgere og strandsittere 1661 i det østre og vestre sorenskriveri i Nedenes len.
- 19 Wikander 1989 s. 56.
- 20 Schreiner 1933 s. 35.
- 21 Fløystad 2007 s. 53, 54.
- 22 Norske Rigs Registranter (NRR) b.2 s. 672.
- 23 NRR b. 6 s.453, 454.
- 24 NRR b. 8 s. 327.
- 25 Tveite 1953.
- 26 Sætra 1984.
- 27 Kommissariatollregnskap 1653/54 nr 102.
- 28 Schreiner 1933 s.42-43, Bruijn1985 s. 130.
- 29 Noen eksempler: 1608/09 kom det 234 nederlandske skip til Nedenes len, 1612/13 var antallet 131 (Hodne, manus)
- 30 Fløystad 2007 s. 98,114.
- 31 Tidligere forekom det at skotske skip kom til Nedenes. Det vestlige Agder, Lister, hadde mest anløp av skip fra Skottland.
- 32 Nr. 39 og 67 i kommissariatollregnskapet. Christen Poulsen er ikke oppført i skutemanntall 1661 eller i oversikten over borgere og strandsittere 1661. Han kan da være død.
- 33 Holm 1991 s. 93. Den ene skuta kom fra Hansted sogn i Jylland, står det i regnskapet, dvs. fra Thy-kysten, et av kjerneområdene for skutehandelen (Nabohandel over Skagerrak 2000).
- 34 Frederich Jørgensen 7. april 1659. Nedenes Lens Almues Opsætsighed mod Øvrigheden 1658-1659. i Norske Samlinger 1860 s.89.
- 35 RA, Landkommissjonen, skuteregistrering 1661.
- 36 RA, Generaltollkammeret, tollregnskap Arendal 1674.
- 37 Som note 18.

- 38 Ungkarsmantallet 1655. Landkommisjonen 1661.
- 39 Fløystad 2007 s. 198,199.
- 40 Fløystad 2010 s.38, 39.
- 41 Fløystad 2007, s. 202.
- 42 Seinere tolloversikter viser at det forekom. Generaltollkammeret, tollregnskap, summariske ekstrakter over inn- og utgående varer, Arendal tolldistrikt1673 og 1674.
- 43 Fløystad 2007 s. 106,107.
- 44 Som note 42.
- 45 Herstad 2000 s.36.
- 46 RA, Generaltollkammeret, tollregnskap Arendal 1673 og 1674. Utført korn til andre havner er fratrukket. Herstad 2000 har i avsnittet "Dansk-norsk tollpolitikk ca. 1650 -69" (s. 32-38) tabeller over import av dansk korn og fremmedkorn til tollstedene og omtale av virkningene av tollrullene for importen. Tollsatsene på import av fremmedkorn økte 1669, og det kan forklare at nesten alt kornet som kom til arendalsdistriktet 1673 og -74, etter alt å dømme var dansk korn.
- 47 Herstad 2000 s. 33.
- 48 Borgere som bygde hus i Arendal i 1660-åra, hadde bakerovner. Fløystad 2007 s.120,121. Hamran 1991.
- 49 Prak 2005 s 97.
- 50 Kommissariatollregnskap 1653/54 nr 98.
- 51 Fløystad 2007 s. 112, 123,124.
- 52 Særlig byen Leyden i provinsen Holland hadde mye tekstilindustri, spesielt ullindustri. I 1667 arbeidde 36 000 i tekstilindustrien der (Prak 2005 s.107,140).
- 53 Taksering av borgere og strandsittere 1661.
- 54 Tollregnskap 1600/01, se note 15.
- 55 Tollregnskapet over inn- og utgående varer 1673 oppgir at det kom 5000 murstein og ½ kiste vindusglass til tollstedet, og 1674 kom det 16 000 murstein, 6500 teglstein og to halve kister vindusglass.
- 56 NRR b.6 s. 509, forordning mars 1633.
- 57 Lensregnskap Nedenes 1/5 1601 – 1/5 1602, mikrofilm, og andre tollregnskap tidlig i århundret.
- 58 Kommissariatollregnskap 1653/54 , nr.1, 75, 87, 97, 107, 117.
- 59 Ordsamling fraa Robbyggjelaget s. 20.
- 60 Fløystad 2007 s. 315, 323.
- 61 Aust-Agder-Arkivet, Aust-Agder brev, avskrifter 1666 ff. Skifte Anders Sørensen 1667. Skiftet er omtalt i Foss 1893/1998 s. 389ff.
- 62 Tallak Lindstøl 1923 s. 172-174 har en oppramsing av de mange slags varer som kom til Risør 1662-1700. Tollregnskap for Arendal for årene 1673 og 1674 viser det samme.
- 63 Hvidtfeldt 1935, Klitgaard 1934 og 1935, Holm 1991.
- 64 Hervig 1995 s. 250. Poulsen 2001 s.66. Fløystad 2007 s. 202.
- 65 van Bochove 2008.
- 66 Fløystad, 2007 s. 379.