



Linköpings universitet
FILOSOFISKA FAKULTETEN

Institutionen för studier av
samhällsutveckling och kultur/Historia

Det som en gång var Linköpings Hamn

En granskning av åren 1912, 1922 och 1932

B-opsats i Historia VT 2015

LIU-ISAK/HI

Författare:

Victoria Johansson

Handledare:

Björn Ivarsson Lilieblad

11

11

11

11

11

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1 Syfte och frågeställningar	3
1.2 Avgränsning	4
1.3 Metod	4
1.4 Källmaterial	5
1.5 Forskningsläge	6
1.6	
Bakgrund → ungenbruker	10
2. Resultat och analys	14
2.1 Fartyg och varutrafiken i Linköpings hamn	14
2.2 Faktorer som påverkat handeln i hamnen	20
3. Avslutning	25
4.	
Referenslista	27

1. Inledning

Idag finns inte mycket kvar av det som en gång var Linköpings hamn eller spår av de som jobbade där. De arbetade vid hamnen från april fram till november/december beroende på hur vädret påverkade förhållanden vid hamnen. Vissa månader var arbetet mer omfattande med flera pråmar och ångare som anlände till hamnen. Varor som skulle lastas av och på innan fartygen kunde ge sig av igen.

Denna nästan bortglömda plats har flera berättelser som sträcker sig över en period på cirka hundra år. Att få en bild av denna verksamhet som var en del av Linköping är spännande ur flera perspektiv. Hur verksamheten är kopplad till området, vad den hade för betydelse för staden och området under den tid som verksamhet och handel bedrevs. Att skriva en uppsats om hamnen bidrar inte bara till att ge en bild av hamnen utan också vad det var för varor som cirkulerade i området och hur det ger en bild av näringsverksamheten i Linköping.

1.1 Syfte och frågeställningar

Denna uppsats har som syfte att undersöka omfattningen av handeln i Linköpings hamn, samt vad det var för varor som det handlades med. Utgångspunkten ligger runt en 20 års period i början av 1900-talet där hamnens verksamhet och betydelse belyses. Fokus under dessa 20 år läggs vid åren 1912, 1922 och 1931. Detta för att se hur hamnen har utvecklats under dessa år och hur verksamheten har förändrats.

Först kommer varje år vara representerat var för sig med tabeller över fartygstrafiken och de varor som lossats och lastats. Efter detta kommer en jämförelse att följa där hamnens verksamhet belyses utifrån åren som är representerade. Frågeställningarna som uppsatsen kommer utgå ifrån är följande:

- Hur omfattande var trafiken av fartyg som ankom och avgick från hamnen under åren 1912, 1922 och 1932? Vad finns det för skillnad/likhet mellan åren och vad kan i så fall ligga bakom?
- Hur såg avgifterna för varorna ut som lossades och lastades vid hamnen för respektive år? Vad kan ha orsakat skillnader/likheter som förekommit?
- Vilka var de vanligaste varorna som lossade och lastade vid hamnen för respektive år 1912, 1922 och 1932? Hur stor andel var volymen för dessa varor? Vad kan ha påverkat volymen av dessa varor?

Tänk frågorna!

1.2 Avgränsning

I början av 1900-talet skedde skiftningar och förändringar i Sverige. Tiden präglades av både hög och lågkonjunkturer inom ekonomin. Industrisektorn som tidigare haft en fördelaktig tillväxt påverkades av både upp och nergångar. Detta gör att första delen av 1900-talet blir intressant att titta närmare på med krig och ekonomiska kriser som påverkar omvärlden. Därför har jag avgränsat denna uppsats till åren 1912, 1922 och 1932 för Linköpings hamns verksamhet och handel.

Vid granskningen av åren kommer fokus ligga vid tre månader maj, juli och september. Valet av dessa tre månader är för att se hur verksamheten fördelar sig under olika årstider. Månaderna från januari till mars har fallit bort eftersom det inte förekommer fartyg eller varutrafik då. December har mycket liten verksamhet och har fallit bort på grund av detta. Det var väderförhållandena som påverkade verksamheten i hamnen under december månaden.

Uppsatsen har för hamnens räkning avgränsats till ankomna och avgångna fartyg, samt avgifter för lossade och lastade varor. De varor som kommer undersökas vad gäller volym av lossade och lastade varor har blivit utvalda utifrån att de har varit vanligt förekommande och produkter som har angivits i större mängder. Anledningen till denna avgränsning av varor har att gör med att det hade tagit för lång tid att gå igenom alla varor som gick genom hamnen. De varor som tas upp kommer vara kaffe, järn, olja, spannmål och ved.

1.3 Metod

I uppsatsen kommer en kvantitativ metod att användas där data samlas i form av statistik genom tabeller och diagram. Tabellerna redovisar data om hur fartyg och varutrafiken ser ut för Linköpings hamn. Användandet av en kvantitativ metod är för att ge en bild av hur trafiken i hamnen har utvecklats över respektive år och månader som undersökas i uppsatsen. Detta blir en hjälp för att se hur hamnens handelsverksamhet är fördelad när det kommer till fartygs och varutrafiken. Resultaten i tabellen och diagrammen kommer på det sättet bidra som ett hjälpmedel för undersökningen och analysen av handeln i Linköpings hamn.¹

Alla månader representeras inte var för sig och det gör att det inte går att se om toppar förekommer för de månader som faller bort. Det som väger upp och kompenserar något för detta är en av staplarna i tabellerna som ger en sammanlagdbild av aktiviteten under alla månader som hamnen är aktiv vad gäller trafiken i hamnen. Tabellerna delas upp mellan fartygstrafiken och varutrafiken så det blir lättare att se hur de båda grenarna ser ut.

¹ Anders Florén, Henrik Ågren. *Historiska undersökningar: grunder i historisk teori, metod och framställningssätt*. 2 uppl. (Lund: Studentlitteratur, 2006). S.55

Att framställa fakta genom en kvantitativ metod säger inte alltid varför data kan se ut som den gör och vad för faktorer som kan ha påverkat utfallet. Därför har jag valt att göra en komparativ studie av data som presenteras både mellan de år som behandlas och annan statistik som kan sättas i relation till handelsverksamheten, eftersom det är hamnens handelsverksamhet som undersöks i uppsatsen. Denna komparativa studie ska fungera som ett komplement och ge ett djup till uppsatsen, som annars kan bli för intetsägande.²

Det kommer dock inte förekomma större jämförelser med hamnar i andra svenska städer eller nationer. Det blir därför främst en undersökning av handelsekonomiska förhållanden för Linköpings hamn, som inte kommer säga något om förhållandet till andra hamnar under samma period.

1.4 Källmaterial

Primärkällan som jag använda mig av i min uppsats är hamndagböckerna som finns på Linköpings stadsarkiv. Böckerna innehåller information om fartygen som passerade genom hamnen under de år som hamnen var verksam. I dagböckerna finns uppgifter om avgifter som tagits upp när fartyg anlant och avgått från hamnen. Det går även att se vilka varor som lossades av fartygen och vilka varor som lastades på och i hur stora mängder dessa varor förekom. Det är ett omfattande material som ska gås igenom även om uppsatsen är begränsad till tre skilda år.

Hamndagböckerna nedtecknades av anställda på hamnkontoret som på plats tog noteringar när fartygen anlände och avgick. Detta kan i vissa fall möjligen bidragit till att texten blir svårläst om personerna har haft bråttom vid nedtecknandet i dagböckerna. Det gör att vissa siffror och bokstäver blir svåra att urskilja. I uppsatsen har jag räknat med dessa data i statistiken eftersom det inte är ett övergripande problem som kommer påverka resultatet. Det har också uppstått tankar kring möjlighet ifall de har missat information vid nedtecknandet om de har haft bråttom. Dock är hamnen en näringsverksamhet som redovisar och bokför sina uppgifter och då finns tvivel om att de ska ha slarvat med uppgifterna i dagböckerna. För det är inte fördelaktigt för hamnens verksamhet om det förekommer omfattande fel i hamndagböckerna.

Det är värt att kommentera att det inte finns specificerat i dagböckerna varifrån eller till vilken ort som fartygen skulle fara. Det som finns nedtecknat vad gäller fartygens utgångsort är om de kommer från utlandet. Då har det nedtecknats i dagböckerna från vilken stad som

² Florén. Ågren. s. 56

fartyget kommit ifrån. Detta gör att det inte går att få någon bild i hamndagböckerna över vilka hamnar som Linköping hade kontakt med eller varifrån varorna kommer. Det som går att se är att inrikestrafiken är dominerade i jämförelse med utrikestrafiken, eftersom det inte förekommer många fartyg från andra nationer i dagböckerna.

En annan källa som jag kommer använda mig av i uppsatsen är statistiska uppgifter från *Kommers Kollegium* om sjöfarten. Den finns tillgänglig via *Statistiska Centralbyrån*. Genom den finns samlad statistik över hamnars verksamhet vad gäller inrikes och utrikestrafik. Jag kommer att kolla på statistiken för Linköpings hamn över fartygstrafiken och varutrafiken. När det handlar om varutrafiken kommer jag främst att titta på avgifterna för lastade och lossade varor.

1.5 Forskningsläge

Sven-Olof Hansson har skrivit en D-uppsats i kulturgeografi som handlar om Linköpings hamn. Den behandlar hamnen och dess verksamhet från år 1862 fram till 1970. Han har gjort en historisk översikt som följer hamnens utveckling där han bland annat tar upp utbyggnader och nybyggen av hamnen. Här tar han också upp Göta kanal och hur den har haft betydelse för hamnen. Beskrivningen av hamnen över tiden och dess utveckling ger en övergripande bild av verksamheten i hamnen.

Det kapitel i hans uppsats som främst har betydelse för min uppsats är hans återgivning av hamn verksamheten. Här tar han upp fartygstrafiken och varuflödet, som redovisas i tabeller med femårsperioder över trafiken i hamnen. Han nämner kort om persontrafiken där han kommenterar att han inte kan säga något utvecklat om den.³ Det som Hansson lägger mest vikt vid är varutrafiken i hamnen. Han har delat in den i femårsperioder över lossade och lastade varor i tabeller där han har gjort en mer grundlig djupdykning av åren 1919-1923 och 1944-1947. Han har här kommit fram till att dessa tidsperioder i hamnens historia har de högsta andelarna av lossade och lastade varor.⁴ Han påpekar att det är topparna under dessa år som han kommer fokusera kring men tar i själva verket upp många fler år från både 1800-talet och 1900-talet. Han tar upp varor som ved, cement och tegel och diskuterar vad som kan ligga bakom topparna av dessa varor. Här kommer han fram till att tegel har använts till husbyggen och ökningen av lossad cement beror på utökningen av Linköping stads area.⁵ Han kommer fram till att det som har påverkat vedens utveckling är att det ersätts som bränsle, men att det

³ Sven-Olof Hansson, *Linköpings hamn 1860-1970*. (Linköping: Linköpings univ.[duplic.], 1975). s.46

⁴ Hansson. s. 50

⁵ Hansson. s.52-56

sker en höjning av materialet igen under första världskriget. Då ved igen blir ett viktigt material som används som bränsle.⁶

Vad gäller lastade varor vid hamnen tar han upp spannmål och socker som de varorna som förekom i högst volym. Förekomsten av socker kopplar han till sockerbruket och perioden då det var verksamt. Frakten av spannmål påpekar han har haft störst betydelse under 1900-talet.⁷

Att han behandlar en så lång period av hamnen gör att han av uppenbara skäl inte kan ta upp vissa faktorer som kan ha påverkat verksamheten i hamnen. Det gör att det blir en övergripande bild då han inte tar hänsyn till rådande förhållanden inom ekonomin så som depressioner. Uppsatsen tar bland annat upp järnvägen som en faktor som påverkar trafiken i hamnen. Hans resonemang kring de varor han skriver om och vad som har påverkat dem är också en del av verksamheten i hamnen. Hans forskning är viktig eftersom han tar upp flera utgångspunkter som även denna uppsats om Linköpings hamn kommer ta hänsyn till, däribland järnväg och lastbilstrafiken.

Sven-Olof Hansson kommer i sin uppsats fram till att hamnens verksamhet på allvar började 1871 och järnvägskonkurrensen påverkade inte hamnen de första åren. Den största toppen som hamnen upplevde var 1920 och detta berodde på de stora mängder ved som lossades. Linköpings hamn blir en omlastningshamn mellan Kinda och Göta kanal där mängden lossad ved har varit en av de dominerande varorna. Socker och spannmål står för de största mängderna av lastade varor.⁸

Det som tydligt skiljer våra uppsatser åt är att Hansson behandlar en längre period än vad denna uppsats gör. När ett mindre antal år behandlas bidrar detta till att det finns möjlighet att gå djupare in och belysa flera faktorer som påverkat hamnen. I denna uppsats berörs de ekonomiska förhållanden i Sverige och hur de står i förhållande till hamnen. Detta är något som Hansson inte lyfter fram i sin forskning och som skilja våra uppsatser åt. Vi behandlar samma område och på så vis blir hans forskning ett avstamp som är viktigt. Det gör att jag i denna uppsats har hjälp av hans analyser och kan bygga vidare på dem. Detta gör jag genom att beröra ekonomiska förhållanden och kriserna som påverkade Sverige.

Fritjof Persson har också riktat in sig på att skriva om hamnverksamhet. Han har skrivit en avhandling om hamnen i Malmö som berör främst 1800-talet och en bit in på 1900-talet. Den tar upp olika faktorer av hamnverksamheten och huruvida dessa har påverkat hamnens utveckling och aktivitet. Han tar upp faktorer som kan påverka och ha betydelse för

⁶ Hansson. s. 52f

⁷ Hansson. s. 56, 61

⁸ Hansson. s. 68

verksamheten i hamnen. I sin avhandling skriver han bland annat om hamnens geografiska läge. Här diskuterar han förhållandet till industrierna och hur det kan ha betydelse för en ort att kunna frakta varor som behöver bearbetning. Det tas även upp förhållanden inom hamnen när det kommer till energiförbrukning och kostnader för fartyg.⁹

Vidare diskuterar han förhållanden som har med hamnens olika uppgifter att göra. Där han framhåller den regionella uppgiften som har en viktig betydelse för hamnen när det gäller handelspolitiska utgångspunkter.¹⁰ I samma kapitel tar han också upp faktorer som har med hamnens industriella och kommersiella uppgift.

Vad gäller andra påverkande faktorer finns ett kapitel om hamnavgifter och betydelsen av den tekniska utrustningen. Detta är förhållanden i hamnen som kan vara användbara för mina analyser. Även om Perssons avhandling inte täcker in de åren som denna uppsats handlar om så finns det vissa utgångspunkter i hans avhandling som kan diskuteras för Linköpings hamn. De punkter av hamnverksamheten som han tar upp kan vara viktigt för mig när jag analyserar Linköpings hamn.

Det som skiljer hamnarna åt är att Malmös hamnverksamhet är mer omfattande, eftersom den har ett annat läge vid havet. Malmös hamn har därför ett fördelaktigt läge när det kommer till utrikeshandel då hamnen ligger närmare Europa och kostnaderna blir inte lika höga vid utlandstrafik som de till exempel skulle bli om utrikestraffiken gick till Linköping.

Trots att Perssons utgångspunkt är Malmös hamn och att den har en mer omfattande verksamhet och en utrikeshandel som Linköpings hamn inte har så har hans avhandling intressanta punkter. I de olika kapitlen när han diskuterar de olika områdena av hamnens betydelse ger han också möjlighet för min uppsats att kunna sätta in Linköpings hamn i dessa förhållanden. Avhandlingen hanterar inte bara vad som är väsentligt för en hamn som driver utrikestrafik och handel utan också vad inhemska faktorer spelar för roll, däribland hamnens industriella funktioner och det geografiska läget. Utifrån dessa faktorer kan det vara tänkvärt att lyfta in Linköpings hamn.

Perssons slutsatser i avhandlingen kretsar kring hur Malmö hamn skulle kunna utvecklas för att ha fortsatt betydelse Sveriges utrikeshandel. Detta genom sitt nära läge till Köpenhamn och hur det är viktigt att göra hamnen djupare för större fartyg.¹¹

Eftersom denna uppsats kommer handla om handeln i Linköpings hamn så har jag valt att ta med Rodney Edvinssons avhandling som tar upp historiska påverkningar av ekonomi. Det

⁹ Frithiof Persson, *Om Malmö hamn*. (Malmö: Å Ax. Seiersens, 1915) s. 48f

¹⁰ Persson. s. 55

¹¹ Persson. s. 168f

är en sammanställning av makroekonomisk data över Sverige som behandlar perspektiv på ekonomin så som BNP och depressioners.

Delar av avhandlingen ger en inblick i hur industrierna påverkas av ekonomiska förhållanden. Han tar upp hur den svenska ekonomin har påverkats och utvecklats över en längre period som sträcker sig från 1800-talet fram till 2000. Jag kommer sikta in mig på de delar av avhandlingen som berör åren som jag behandlar i denna uppsats. För att se hur ekonomin förändras och därmed kunna säga något om de handelsförhållanden som till följd kan komma av detta och ha påverkat Linköpings hamn.

Ett av kapitlen i avhandlingen tar upp depressioner och kriser i ekonomin. Där olika drag för de ekonomiska kriserna berörs och det skrivs även om krisen 1930/34 som en av de allvarligaste i karaktär.¹² Kapitlet tar upp förhållanden i ekonomin som råder under 1910-, 1920- och 1930-tal, vilket innefattar de åren som denna uppsats fokuserar på. Här tar han upp vad som till stor del har legat bakom kriserna, som att det länge var de agrara förhållanden som påverkade men att det senare gick över till tillverkningsindustrierna.¹³ Det är en central del i uppsatsen att framhålla hamnen utifrån de ekonomiska förhållandena som rådde i Sverige under den tiden, där Edvinssons avhandling kommer vara en utgångspunkt.

Edvinsson kommer här fram till att det är svårt att definiera koncept för ekonomiska kriser förutom att det går att se en stagnation och ett fall vad gäller ekonomiska aktiviteter. Vidare menar han att depressionerna för åren 1920-21 och 1930-32 var på grund av moderna företeelser inom industrisektorn. Åren 1920-21 hade ett omfattande fall i BNP medan depressionen under 1930-talet inte hade lika stor påverkan på Sverige som den hade på de andra västländerna. Han framhåller också att Sverige återhämtade sig relativt snabbt från dessa två ekonomiska kriser.¹⁴

Han beskriver i avhandlingen ekonomiska förhållanden till transport och kommunikation. Det säger något om utvecklingen av dessa och ger en bild av relationerna mellan olika former av transportmedel, vilket kan vara av betydelse för denna uppsats.

Jag vill i uppsatsen också framhålla Lennart Jörbergs avhandling om tillväxt och fluktuation i den svenska industrin från 1869-1912. Den behandlar industrins utveckling för flera sektioner så som trä, metall och livsmedelsindustrin.¹⁵ Detta är några av de industrier

¹² Rodney Edvinsson. *Growth, accumulation, crisis: with new macroeconomic data for Sweden 1800-2000*, (Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 2005), s. 239

¹³ Edvinsson. s.263f

¹⁴ Edvinsson. s. 274ff

¹⁵ Lennart Jörberg. *Growth and fluctuations of Swedish industry 1869-1912: studies in the process of industrialisation*. (Stockholm: Almqvist & Wiksell, 1961) s. 34f

som kommer beröras i denna uppsats eftersom varor vid Linköpings hamn kommer från dessa industrier. I ett av kapitlen diskuterar Jörberg tillväxten av produktionen och varieringarna inom industrisektorn i Sverige. Här framhåller han nya industrier, produkter på marknaden och tillverkningsflödet, samt hur export och import förhåller sig till varandra.¹⁶

Jörberg diskuterar utvecklingen av industrierna och vilka som har legat i framkant och vilka som efterhand blivit viktiga på marknaden. Här tar han upp metall och träindustrin som de två framträdande industrier som sedan kommer bli mindre betydelsefulla jämfört med andra industrier som växer fram, däribland pappersindustrin.¹⁷

Han tar upp sågverkens utveckling från den stora framfarten som de gör under slutet av 1800-talet till att den börjar stagnera under början av 1900-talet. Den stagnation som sker kopplar han samman med framväxten av industrierna som producerar pappersmassa. Han kommer fram till att sågverken skulle haft bättre möjligheter om de investerat i pappersindustrin, dock blev denna investering aldrig någon prioritet för sågverken. Även konkurrens från Finland och Ryssland kan vara bidragande faktorer som gjorde att industrin avstannade.¹⁸

Jörbergs avhandling om industriernas utveckling bidrar med en viktig aspekt till denna uppsats. Den kompletterar och kan ge förklaring till varför volymerna av varorna i Linköpings hamn förändras. Det går att koppla industriernas utveckling till de varor som florerar i hamnen och därmed också säga något om utvecklingen av varuflödet i hamnen. Även om avhandlingen bara behandlar åren fram till 1912 så ger den ett utgångsläge för att förstå utvecklingen i volymerna av varor vid Linköpings hamn även längre fram. Den lägger en grund för hur industrisektorn såg ut och hur produktionen har förändrats över tiden vilket också har betydelse för åren 1922 och 1932 som studeras i denna uppsats. Det kan ge en förklaring till varför vissa varor inte längre är lika framträdande som de en gång varit.

1.6 Bakgrund

Konjunkturerna i Sverige

Industrialiseringen blommade ut under 1800-talet och export av trä och järn blev viktigt för den svenska industrins genombrott. Inkomsterna för jordbruket ökade och Sverige fick en stigande efterfrågan på konsumtionsvaror. Livsmedelsindustrin fick ett uppsving i Sverige

¹⁶ Jörberg. s. 33

¹⁷ Jörberg. s. 49f

¹⁸ Jörberg. s. 82f

under 1870-talet men exportindustrierna var fortfarande dominerande.¹⁹

Jordbruksproduktionen steg också under 1800-talet och befolkningen växte snabbt. Många hade inte längre tillgång till egen jord och detta drev på en mekanisering och expansion av jordbruket och därmed en stigande efterfrågan på livsmedelsvaror.²⁰

Under 1800-talet fanns det en ökad efterfrågan från utlandet av trävaror så som bjälkar och sågade bräder. Detta bidrog till en ökning av sågverksindustri i Sverige från 1850-talet och den fortsatte att stiga fram till 1870-talet. De som tidigare hade jobbat med vattendrivna sågar och samtidigt även haft en lantbruksrörelse som säsongarbete övergick i allt större utsträckning till att bara arbeta på sågverken. Till stor del berodde detta på installationen av ångmaskinen som gjorde arbetet effektivare och sågverken var inte längre beroende av vattenkraft. Detta gjorde också att sågverken kunde flytta ut till kusterna, men det förutsatte också att man kunde frakta råvaran till kusten. Flottning blev lösningen på transportfrågan och stora resurser lades på upprensning och uppdämmande av vattenleder under 1800-talets andra hälft.²¹

Det industriella genombrottet gjorde att Sverige från och med 1850-talet blev indraget i internationella ekonomiska upp- och nedgångar på ett mer påtagligt sätt.²² Från mitten av 1890-talet fram till 1904 präglades västvärlden av en kraftig högkonjunktur som sedan gick över i en nedgång. För de tidiga åren under 1890-talet var tillväxtsiffrorna inom industrin gynnsamma. Elkraften hade börjat användas inom industrin främst när det gällde järn, stål och papper.²³

År 1904 märkte Sverige främst av nedgången genom att exportförsäljningen minskade. Det var först efter 1907 som Sverige märkte av nedgången i större grad. Fram till 1909 steg arbetslösheten och produktionsvärden sjönk innan tillväxten tog ny fart igen och verkstadsindustrin fick bra period med ökade exportandelar.²⁴

Under krigsåren upplevde svensk industri en positiv period med några motgångar för exportindustrin. Prisökningar och hög efterfrågan bidrog dock till varubrist på bland annat livsmedel och det infördes ransoneringar. Många såg positivt på åren efter kriget och ökade sina investeringar och övervärderade sina lagertillgångar. Under 1920 inträffade ett kraftigt

¹⁹ Lars Magnusson. *Sveriges ekonomiska historia*. (Stockholm: Norstedt, sop. 2010). s. 281-284

²⁰ Magnusson. *Sveriges ekonomiska historia*. s. 305

²¹ Magnusson. *Sveriges ekonomiska historia*. s. 288-291

²² Magnusson. *Sveriges ekonomiska historia*. s. 313

²³ Magnusson. s. 328-330

²⁴ Magnusson. s. 330f

prisfall och lönerna översteg de priser som kunde fås ut på marknaden. Detta bidrog till att arbetslösheten steg i takt med att industriproduktionen sjönk.

Redan 1922 började produktionen stiga igen från sitt bottenläge och exporter av järnmalm och papper gick särskilt bra. Tillväxten ökade för vissa industrier fram till 1929 då den finansiella krisen i USA inträffade och började spridas över världen. Sverige drabbades med först året 1931 och efter det följde Kreugerkraschen 1932 som drabbade Sverige med full kraft.²⁵

Linköpings stad

I början av 1900-talet var Linköpings industrier koncentrerade till utkanten av staden som hade en mer lantlig profil.²⁶ Staden var liten med en befolkning som uppgick till 14 552 personer. Att staden började växa berodde bland annat på att man inkorporerade förorter till den i början av 1900-talet.²⁷ Urbaniseringen bidrog till en befolkningsökning i Linköping som var speciellt hög under 1910 och 1930-talet. Det fanns en nedgång under 1920-talet på grund av att kriser förekom i företagsverksamheten och en minskad efterfrågan på arbetskraft.²⁸

För Linköping blev etableringen av ASJ (Aktiebolaget Svenska Järnvägsverksamhet) 1907 det industriella genombrottet och betydde mycket för näringslivets utveckling. Detta blev Linköpings första storindustri som hade en marknad utanför stadens närområde.²⁹

Den tidiga industrin i Linköping präglades främst av fyra näringar som var metall, textil, trä och livsmedel. Träindustrin var belägen mellan hamnen och järnvägsstationen och flera sågverk byggdes längs Kinda kanal och järnvägen. Åren före 1910 uppstod flera kriser inom träindustrin som gjorde att den övergick till möbeltillverkning.³⁰

Inom livsmedelsindustrin fanns bland annat Linköpings sockerbruk som startade sin verksamhet 1905 och flera små bryggerier som var omfattande. Dessa lokala bryggerier slogs ihop 1919 med sitt huvudsäte i Linköping. 1911 byggdes det ett slakthus som gjorde att staden blev ett centrum för denna verksamhet.³¹

²⁵ Magnusson. s. 333-338

²⁶ Hans Nilsson. "Befolkning och försörjning" i *Linköpings historia: 1900-talet*. (Linköping: Centrum för lokalhistoria, 1999), s. 29

²⁷ Nilsson. s. 15

²⁸ Nilsson. s. 24

²⁹ Nilsson. s. 36f

³⁰ Nilsson. s. 37f

³¹ Nilsson. s. 37-39

Till en början var de fyra dominerande näringarna jämnstora men med tiden kom metallsektorn att växa sig större än de andra. Den blev dominerande industri från och med 1930- och 1940-talen.

Linköpings hamn

Göta kanals sträckning vad gällde östgötadelen var av intresse för Linköping. Det beslöts att farleden skulle gå förbi Söderköping istället för Norrköping, vilket blev en besvikelse för Linköping. Kanalbygget påbörjades 1810 och var färdigt 1832 och kanalen invigdes. Kanalen var trots ombyggnaden omodern så lastning och lossning av varor var problematiskt. Varor togs upp så långt det gick via Stångån och sedan fraktades varorna till staden via häst och vagn.³²

Det upprättades en kommitté som fick i uppgift att underlätta infarten till Linköping och muddringsarbetet började under 1830-talet.³³ Det anslogs att en hamn skulle byggas, Nykvarnshamnen. Arbetet med att räta ut ån och skapa en farbar trafikled blev klar i slutet av 1850-talet. Det gjorde att större fartyg kunde tas emot i hamnen.³⁴

Obekvämligheter som frakten av varor till staden utgjorde fanns fortfarande kvar och diskussioner om att hamnen skulle flyttas närmare staden ansågs vara en bra idé. Nykvarns sluss byggdes och 1864 beslutades den nya hamnen byggas och den invigdes två år senare. Dock upptäckte man att lastning av ved och virke från Kindabygden behövde en större upplagsplats så därför byggdes Övre hamnen. Muddringen av Stångån fortsattes med rensning och fördjupning.³⁵

Ett hamnkontor grundades med en hamnfogde och tjänstemän i ställning under fogden. Att Linköping nu ägde en egen hamn gjorde att staden kunde bli en stapelstad och 1874 få stapelstadsrätt, vilket innebär att de kunde inkassera hamnavgifter.³⁶

Kinda kanal var färdigbyggd i sin helhet 1871 och hamntrafiken kunde först då ta fart och komma igång i större skala.³⁷ Fullständiga tullrättigheter fick Linköping 1888, vilket underlättade för fartyg från utlandet som skulle ta sig till hamnen. Under 1920-talet byggdes

³² Dagny Torbrand. "Kommunikationernas förändring" i Sven Hellström (red.) *Linköpings historia. 4, tiden 1863-1910*. (Linköping: [Sahlströms bokvaruhus (distr.)], 1978). s. 91

³³ Curt Carlsson. *Linköpings som sjöfartstad*. (Linköping: Föreningen Gamla Linköping, 1999) s. 5f

³⁴ Torbrand. *Linköpings historia. 4, tiden 1863-1910*. s. 91f

³⁵ Torbrand. *Linköpings historia. 4, tiden 1863-1910* s. 92

³⁶ Torbrand. *Linköpings historia. 4, tiden 1863-1910* s. 92f

³⁷ Carlsson. s.16, 23

ett båtvarv och ett nytt hamnmagasin som var till för ömtåliga varor. Med hjälp av arbetslöshetspengar byggdes också 1934 en motorbåtshamn.³⁸

På 1920-talet hade hamnen sin blomstringstid och 12 egna fartyg i drift. Flera större båtar besökta hamnen med både passagerare och gods. Fiskebåtar kom sjövägen till Linköping med bland annat saltad fisk.³⁹

2. Resultat och analys

2.1 Fartyg och varutrafik i Linköpings hamn

Verksamheten i hamnen har 1912 redan varit igång i några decennier. Det är från detta år och fram till 1932 som denna uppsats behandlar. I tabell 1 på nästa sida finns en beskrivning över fartygstrafiken i Linköpings hamn där det går att läsa hur andelen såg ut över de fartyg som ankom och avgick från hamnen. Antalet är fördelat över tre månader och i slutet för varje år finns totalsumman över de fartyg som ankommit och avgått under månaderna april till december. Det är under månaderna april till december som det förekommer fartygstrafik i hamnen. Omkring mitten av december, beroende av vädret, och fram till då april börjar så finns det inga fartyg som ankommer eller avgår från hamnen. Detta har sin förklaring i att det är vinter och där med svårt att ta sig fram med fartyg på kanalerna till Linköping.

Utlandstrafiken som bedrivs i hamnen är nästintill obefintlig och inräknat i de siffror som finns i tabell 1 över fartygstrafiken. Det är inrikestrafiken som är den dominerande under de åren som redovisas i tabell 1. De utrikesfartyg som ankommer till hamnen är nedtecknade och det är endast under 1932 som ett litet antal fartyg från utlandet har nedtecknats. I juli 1932 ankommer det fyra fartyg till Linköpings hamn som är utrikes ifrån. Majoriteten av dessa är från Danmark, närmare bestämt tre av dem. Av dessa tre fartyg så är två av dem från Köpenhamn och ett från Ålborg. Utifrån detta går det att säga att hamnen inte bedriver betydande utrikeshandel.

³⁸ Carlsson. s.13f

³⁹ Carlsson. s. 14

Tabell 1: Fartygstrafiken för Linköpings hamn angivet i antal fartyg som ankom och avgick under perioderna 1912, 1922 och 1932

	1912				1922				1932			
	maj	juli	september	Summa april-december	maj	juli	september	Summa april-december	maj	juli	september	Summa april-december
Ankomna	159	171	139	699	150	174	199	1443	82	122	121	789
Avgångna	157	169	131	700	147	171	199	1450	83	123	121	795

Figur 1: källa: Dagböckerna för Linköpings hamn

Siffrorna för de ankomna fartygen i tabell 1 representerar de fartyg som anlände till hamnen och det kan vara både olastade och lastade fartyg. Olastade fartyg anlände till hamnen för att bli lastade, dock var det inte alla som blev det. Dagböckerna för hamnen ger ingen förklaring till vad som gällde för dessa fartyg. Även när det rör sig om de avgångna fartygen är inte heller alla lastade.

Något som kan vara värt att notera vad gäller de ankomna och avgående fartygen är att de skiljer sig åt. Under september månad 1912 går det till exempel att se att antalet ankomna fartyg är större än de antal som avgått. Till hamnen ankom i september månad 139 fartyg medan det avgick 131 samma månad. Detta kan förklaras med att fartyg ankommer under de sista dagarna i september och har därför sin avgång i oktober. Om sedan maj månad 1932 studeras är det fler fartyg som avgått än ankommit och detta beror följande på att ett fartyg ankom i april och sedan avgick i maj.

I fartygstrafiken förekommer det inget specifikt mönster vad gäller trafiken av ankomna och avgångna fartyg. Det förekommer inte många stora dramatiska skillnader mellan månaderna utifrån vad som går att utläsa från tabell 1. Den månad som utmärker sig mest vad gäller ett minskat antal fartyg är under maj månad 1932. Det är det lägsta antalet i tabellen och som skiljer sig från maj månad för både 1912 och 1922 där antalen är relativt nära. Det största antalet i tabellen är uträknat under september månad 1922 med 199 fartyg som lagt till hamnen. Under 1922 kan vi också se att det är flest antal fartyg som ankommit och avgått från april till december. Detta är den största skillnaden i tabellen som visar på att trafiken i hamnen var som störst under året 1922 jämfört med de övriga åren i tabellen. För samma månader för 1912 och 1932 är trafiken betydligt mindre omfattande.

Hur det kommer sig att trafiken skiljer sig för 1922 kommer diskuteras längre fram i uppsatsen. För att få en mer omfattande bild av handeln i hamnen räcker det inte bara att se på fartygstrafiken Nedan följer en tabell över hur varutrafiken ser ut för hamnen.

Tabell 2: Varutrafiken för Linköpings hamn vad anser avgifter för lossad och lastade varor angivet i kronor för åren 1912, 1922 och 1932

	1912				1922				1932			
	maj	juli	september	Summa april-december	maj	juli	september	Summa april-december	maj	juli	September	Summa april-december
Avgifter för lossade varor	803	858	1086	8626	1728	2143	2818	18398	1627	1719	2291	16668
Avgifter för lastade varor	260	191	259	4263	2279	535	829	11013	589	350	481	8868

Figur 2: källa: Dagböckerna för Linköpings hamn

I tabell 2 ovan presenteras data över avgifter som har tagits upp för varor som har lossats och lastats på fartygen som har passerat hamnen. Avgifterna är intagna i kronor och ören, men i tabellen avrundade till hela kronor. Avgifterna för varorna är också beroende av hur stora volymer som har lossats eller lastats på fartyget vid ankommandet eller avgången. Varutrafiken har en del variationer vad gäller dessa avgifter och det går tydligt att se hur avgifterna för de lossade varorna skiljer sig från de lastade. Vid Linköpings hamn lossades det mer varor än vad som skeppades från hamnen och det gjorde att högre avgifter togs upp vid lossandet av varor. Det var främst varor som kom från närområdet som levererades till hamnen, detta kommer att tas upp längre fram i analysen.

Vad gäller avgifterna för lossade varorna går det att se en stegring från 1912 till 1922. I juli månad för 1912 uppgick avgifterna till 858 kronor medan de under 1922 uppgick till 2143 kronor. Detta är en ökning även när hänsyn tas till valuta förändringen mellan åren. Summan 858 kronor år 1912 hade år 1922 varit värd cirka 1578 koronor.⁴⁰ Ökningen blir ännu tydlig

⁴⁰ Statistiska centralbyrån, Priser och konsumtion. Konsumentprisindex. Prisomräknaren. <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33777/Prisomraknaren--rakna-pa-inflationen/> (hämtad: 06-05-2015)

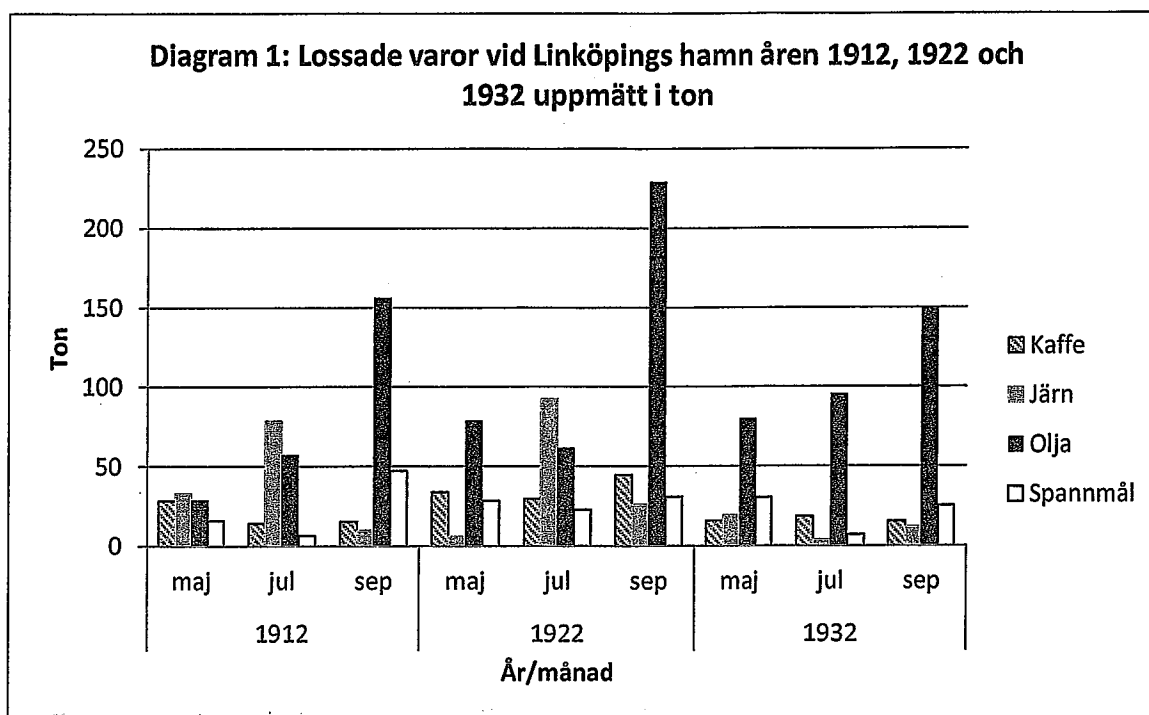
när förhållandet mellan samtliga månader från april till december studeras. Från 1912 till 1922 upptagandet av avgifter för lossade varor en stegring på nästan 10 000 kronor. Från 1922 till 1932 sker en nedgång av upptagna avgifter men den är inte lika markant som den uppgång som sker från 1912 till 1922. I och med denna uppgång går det att se att handeln i hamnen har fått ett uppsving i och med att 1920-talet inleds.

Det mönster som följer avgifterna för lossade varor är att dessa avgifter stiger för varje månad. Dock finns det inget som säger att de månaderna som inte representeras följer samma mönster. Utifrån detta går det ändå att se hur avgifterna för september är större än de som tas upp under maj och juli. Det kan vara för att handeln i hamnen blir mer omfattande för varje månad som går tills början av december då hamntrafiken stängs ner under några månader.

Avgifterna för de lossade varorna följer inte något mönster utan kan variera tämligen fritt. Det som går att se är vad som nämnts tidigare, att avgifterna för de lastade varorna är påfallande lägre än de är för de varor som lossades vid hamnen. Här finns det även en skillnad vad gäller för de respektive åren. Under 1922 tas det ut högre avgifter för de inlastade varorna än vad det görs för 1912 och även något mer än för 1932. Även i förhållande till valuta förändringarna så sker det en höjning från 1912 till 1922 i uttagna avgifter. Det sker en liten nedgång i avgifterna mellan åren 1922 till 1932, men skillnaderna är inte lika stora som tabell 2 visar när avseende tas till förändringarna i valutan.⁴¹ Något som är högt anmärkningsvärt och som inte går att se för någon av de andra månaderna är det som sker under maj månad 1922. Här är avgiften för de lastade varorna påfallande högre än någon av de andra månaderna eller åren. Det kan hända att en sådan topp också förekommer för de månader som inte är representerad i tabell 2. Avgifterna för de lastade varorna i maj 1922 överstiger också de avgifter som har tagits upp för lossade varor.

Diagrammen som följer på nästa sida är sammanställningar av utvalda varor som det handlades med vid hamnen. De ger en bild över hur de olika varorna är fördelade över åren respektive månaderna. Diagrammen är uppdelade i lossade varor, lastade varor samt det sista diagrammet som beskriver hur trävaran ved är fördelad över månaderna. Anledningen till att veden är fränsild från de andra två tabellerna är för att volymen är räknad i kubikmeter medan de andra varorna är inräknade i ton.

⁴¹ Statistiska centralbyrån, Priser och konsumtion. Konsumentprisindex. Prisomräknaren.
<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33777/Prisomraknaren--rakna-pa-inflationen/>
(hämtad: 06-05-2015)

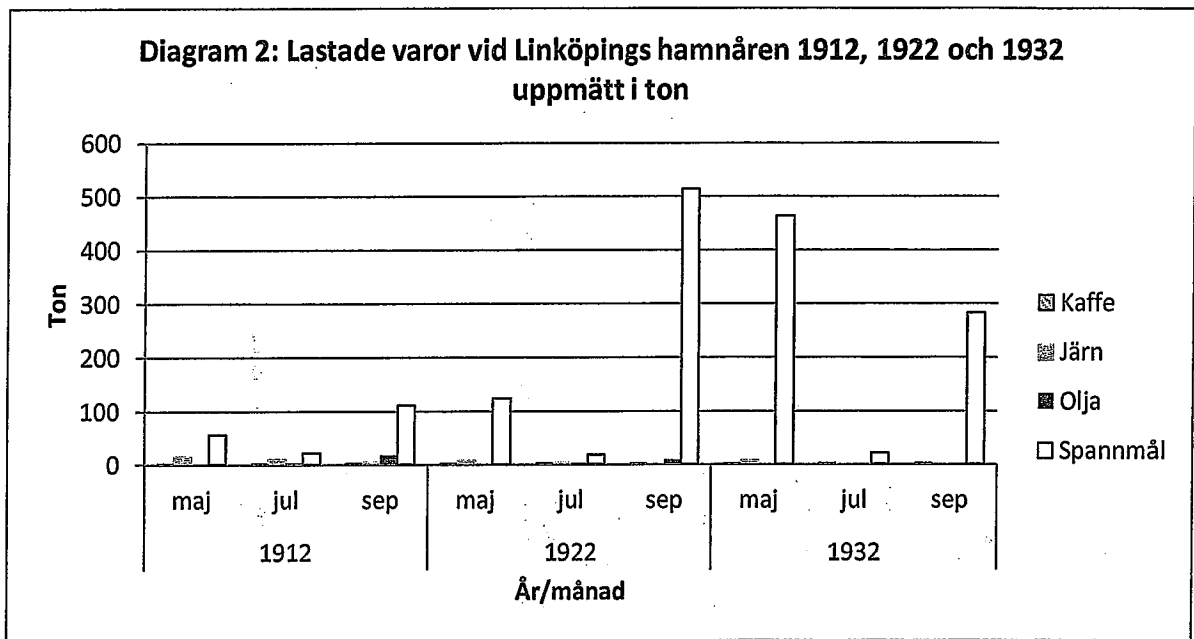


Figur 3: källa: Dagböckerna för Linköpings hamn

I diagram 1 ovan framkommer det hur mängden lossade varor fördelas över åren och för respektive månad för varje år. De varor som tas upp i tabellen är kaffe, järn, olja och spannmål. Den varan som det inkommit mest av till hamnen vad gäller mängd är olja. I diagrammet framgår det att det är främst september månad som utmärker sig vad gäller stora volymer av olja som kommer in till hamnen. Under september månad 1922 lossas mer än 200 ton olja vid hamnen.

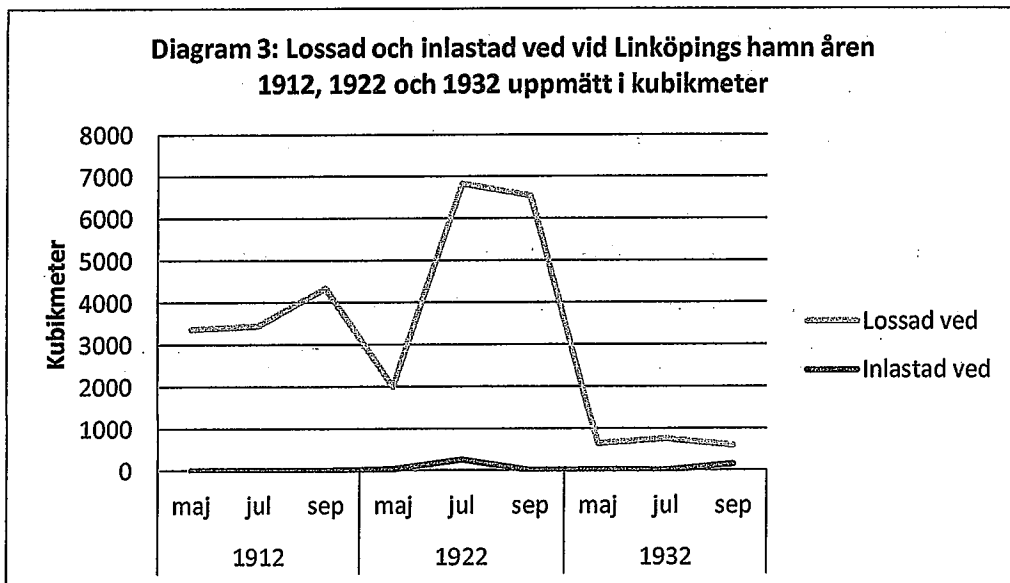
Järn är framträdande främst under juli månad för både 1912 och 1922 då det tas in mer ton järn än olja. Från året 1922 till 1932 har det ägt rum en nedgång av järn som vara och i juli månad samma år uppträder det lägsta antalet ton av järn, vilket står i kontrast med samma månad för 1912 och 1922.

Vad gäller de fyra varorna är det överlag något ojämnt fördelat och det är mest bara olja som stiger över de övriga varorna. Kaffe är en vara som det tas in mer av under 1922 än under de andra åren som representeras. Tonantalet stiger från 1912 till 1922 för att sedan gå ner igen runt 1932.



Figur 4: källa: dagböckerna för Linköpings hamn

I hamnen kan vi se utifrån diagram 2 ovan att spannmål är den dominerande varan som lastas vid hamnen. Under september månad för både 1912 och 1922 i diagrammet lastas det mest spannmål och under juli månad lastas det minst. Under år 1932 är det maj månad som det lastas mest ton spannmål, men fortfarande är det juli månad där det lastas minst ton spannmål. Eftersom spannmål är ett samlingsnamn för flera sädesslag så kan variationerna beror på när säden är odlad och därmed också skördad. När det kommer till de övriga varorna så förekommer det inte någon storskalig inlastning av dessa varor.



Figur 4: källa: Dagböckerna för Linköpings hamn

Till Linköpings hamn kommer det en hel del trävaror varav ved är bland de vanligaste. Det förekommer också bland annat plankor, brädor och timmer. I diagram 3 på förgående sida är det ved som vara vilken är representerad. Införseln till hamnen är relativt hög och har stegrat från 1912 till 1922 för att sedan falla år 1932. Ved har troligen ersatts som bränsle av koks och bidragit till nedgången av varan.⁴²

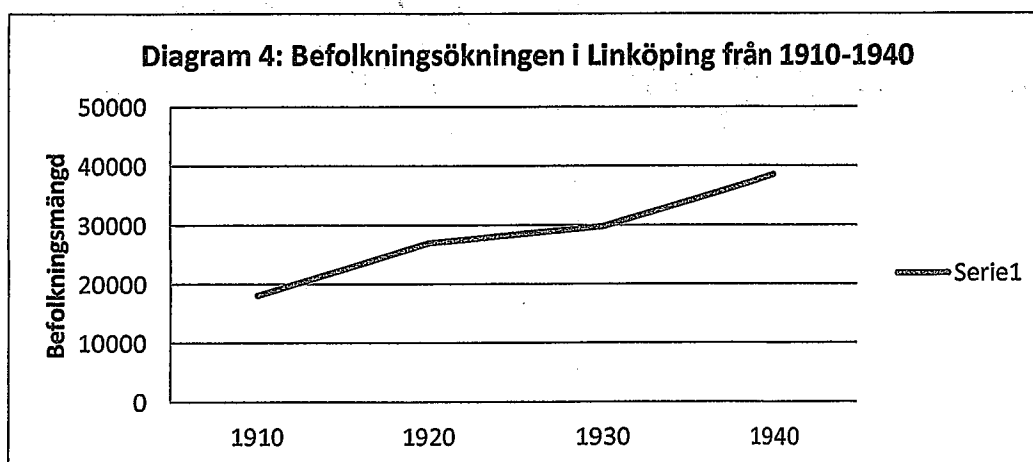
2.2 Faktorer som påverkat handeln i hamnen

underrubriker

Det finns flera faktorer som kan ha koppling till resultaten i förgående avsnittet. Resultaten kan ha koppling med bland annat befolkningsmängden, industrierna som ligger runt om i området och läget med tillgång till både Kinda och Göta kanal. Valutaförändringarna är något som också måste finnas med i åtanke.

Att Linköpings hamn inte är någon hamn med omfattande eller betydande utrikeshandel följde av tabellen för fartygstrafiken där det nämndes att ett litet antal av de fartyg som anlant till hamnen var utrikes ifrån. Hamnens fokus är till största del koncentrerad på inrikeshandel och till områdena omkring Göta och Kinda kanal. Att utlandstrafik inte utgör en stor del av hamnens verksamhet vad beträffar handel kan ha med det geografiska läget. Linköping som stad hade inte en nära kontakt med större vattendrag som underlättar för utrikeshandel. För att utrikeshandel ska vara mest fördelaktigt är det bra att ha bättre förhållanden till större vattendrag och inte behöva betala omfattande med slussavgifter i färden genom kanalerna. Förhållanden för Linköpings hamn lämpades mer för inrikeshandel.

I takt med att Linköpingsstad fick ett uppsving vad gäller befolkningsmängden, som gå att se i diagrammet nedan, får sig hamnens omfattning också något av en uppgång. En del av den befolkningsökning som går att se från 1910 till 1920 berodde på att församlingar slogs



Figur 6: källa: Demografiska databasen

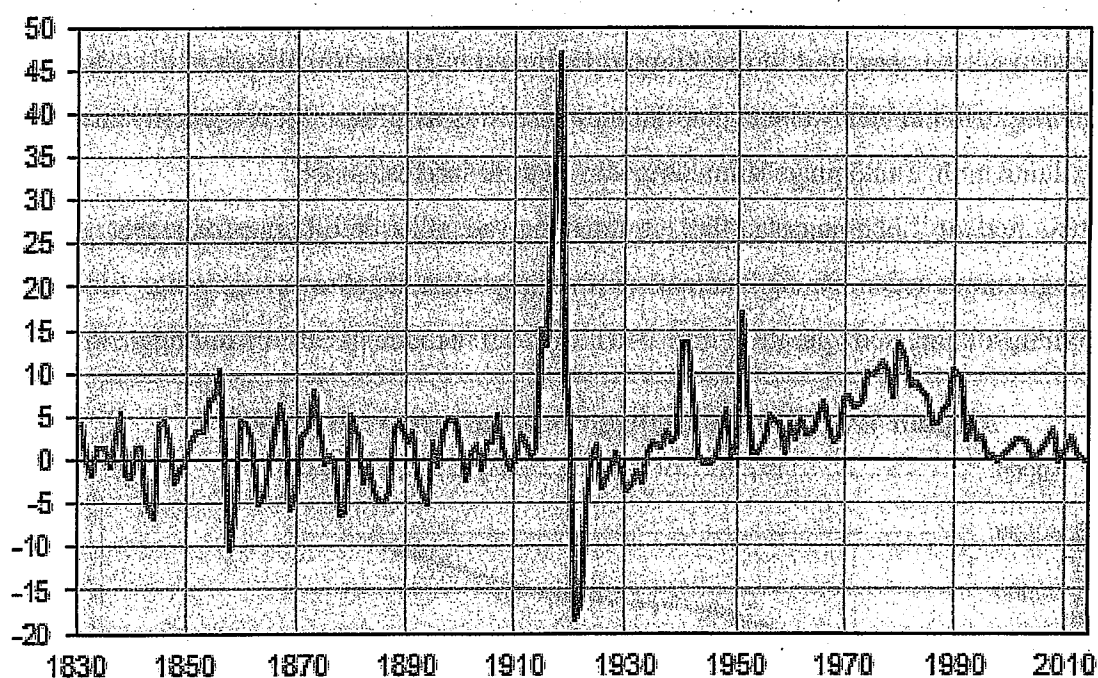
⁴² Hansson. s. 52

samman.⁴³ Det kan vara så att i och med att befolkningen ökade steg också efterfrågan och där med hamnens verksamhet, vilket är något som Hansson också tar upp.⁴⁴ Vi kan faktiskt se att i diagrammet över avgifter på varor i hamnen så få de en rejäl uppskjuts från 1912 till 1922. Detta gäller för samtliga månader från april till december studeras för båda åren.

Vad gäller ekonomiska förhållanden i Sverige som går att koppla till hamnens verksamhet så har BNP (bruttonationalprodukt) stigit med några procent i genomsnitt varje år från 1800-talet fram till idag. Den dominerande faktorn till att BNP ökade under första hälften av 1800-talet var genom jordbruksproduktionen.⁴⁵ Detta går att se genom att studera tabellen på sid 22. Denna produktion minskar något under 1900-talets början, men är fortfarande en förhållandevis hög påverkande faktor.

I relation till detta måste också förändringar i kronans värde tas upp. I diagrammet över inflationen i Sverige kan vi se en stegring efter 1910, vilket brukar hänga samman med att värdet på valutan sjunker. Detta har betydelse för hur prisnivån ser ut för varor i Sverige, vilket påverkar priserna på de varor och de avgifter som tas upp i hamnen i Linköping.

Inflationen i Sverige 1831-2014 Årlig förändring i procent av konsumentpriserna



Figur 7: Källa: Statistiska Centralbyrån. Priser och konsumtion.

⁴³ Hansson. s.3

⁴⁴ Hansson. s.53

⁴⁵ Edvinsson. s. 148

När det kommer till handeln i Linköpings hamn så är en av de dominerande produkterna varor som kommer från jordbruksproduktionen. I och med att tabellen nedan visar att jordbruket fortfarande är en så pass dominerande faktor i Sverige under även 1900-talets första hälft kan spannmålets förekomst i Linköpings hamn ha ett samband. Jordbruksproduktionens andel av BNP har dock sjunkit under 1900-talets första hälft.⁴⁶

TABLE 7.2: *The nominal ratios (in percent) of gross value added of different types of activities to GDP, and GDP per capita in current basic prices (in SEK).*

Year	Agriculture and ancillaries	Manufacturing and handicrafts	Building and construction	Transport and communication	Circulation	Private reproductive services	Government services	Real estate	Nominal GDP	Nominal GDP per capita
1800	47	11	5	6	4	13	10	4	100	47
1850	46	13	6	6	8	9	6	5	100	127
1900	31	23	7	7	11	6	5	10	100	410
1950	14	33	8	8	12	6	10	9	100	4143
2000	2	25	5	7	21	8	20	12	100	204450

forta ner tidspannen

Figur 8: källa: Rodney Edvinsson. *Growth, accumulation, crisis: with new macroeconomic data for Sweden 1800-2000*, (Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 2005). s. ??

När Persson diskuterar industriella förhållanden till hamnen är spannmål en vara som han använder som exempel. Den industriella betydelsen av hamnen går att se genom en närhet till olika industrier och hamnens relation till dessa via lossning och lastning av varor.⁴⁷ Spannmål är kraftigt framträdande vad gäller lastade varor i Linköpings hamn, vilket går att se i diagrammet från förra avsnittet där stora volymer är uppmätt under vissa månader. Mängden av dessa varor kan antas stå i relation till utfallet av skörden och även vilken månad som spannmålet odlades. Vi kan också se en koppling av jordbruket som en påverkande faktor av BNP. Runt omkring i Linköpingsområdet låg också flera olika fabriker däribland sockerbruket som byggdes 1905.⁴⁸ Socker var en av de varor som fraktades i stora volymer vid hamnen. Under 1922 lastades det flera ton socker vid hamnen.⁴⁹

Vad gäller kopplingen till industrierna finns det inget förtydligande i dagböckerna för hamnen vart varorna kommer ifrån. Det som dock kan tyda på en koppling till industrierna

⁴⁶ Edvinsson. s. 148f

⁴⁷ Persson. s. 58f

⁴⁸ Hansson. s. 56

⁴⁹ Dagbok över Linköpings hamn 1922. Linköpings stadsarkiv.

och produktionen av socker och spannmål är att detta är varor som odlades på Östgötaslätten.⁵⁰ Det går att se samma koppling vad gäller hamnen i Malmö där den stora spannmålsproduktionen från området tyder på att hamnen har en industriell funktion.⁵¹

När det kommer till de ekonomiska förhållanden i Sverige under tidsperioderna som undersöks i uppsatsen så framkommer det av Edvinsson att både 1922 och 1932 befinner sig i perioder av ekonomisk kris. Där perioden 1932 befinner sig i en mer seriös typ av kris.⁵² År 1932 ingår i en krisperiod där BNP sjönk men inte fullt så mycket som krisen åren 1920-1921.⁵³ Detta är innan året 1922 och trots att Sverige upplevde en depression några år innan har hamnen i Linköping inte påverkats på ett negativt sätt utav denna period. Utan tvärtom så är perioden i början av 1920-talet en positiv tid för hamnen. Det var under denna period som hamnen uppnådde bland sina bästa siffror.⁵⁴ Det är tydligt i tabellerna från förra avsnittet över fartygstrafiken och avgifterna i varutrafiken att en ökning av handel har skett i hamnen.

Förklaringar till att hamnen inte nämnvärt har påverkats av depressionen under 1920-talet kan möjligen finnas i att krisen slog hårdare mot andra näringar utanför jordbrukssektorn, även om jordbruksindustrin också påverkades av krisen. Under 1800-talet hade ekonomiska kriser ofta sin förklaring i olika faktorer som hade koppling till jordbruket.⁵⁵ Vid 1900-talets början var Sverige fortfarande relativt stor jordbruksproduktion och att jordbruksektorn har en stark koppling till handeln i Linköpings hamn har redan påpekats. Det går därför att tänka sig att Linköpings hamn kunde upprätthålla sin verksamhet eftersom delar av den produktion som de handlade med inte var med och påverkades av den ekonomiska krisen i lika hög grad som andra näringar.

Det samma gäller även för den ekonomiska kris under 1930-talet och som inte hade sin grund i jordbrukssektorn.⁵⁶ Denna kris var dock inte lika omfattande som den tidigare under 1920-1921. Det anses att krisen under 1930-talet orsakades av faktorer som påverkade utifrån än krisen under 1920-talet som påverkades av att svenskarna bidrog till depressionen genom dåliga investeringar.⁵⁷ Detta kan vara en påverkande faktor till att hamnen inte har en fullt så dramatisk nedgång mellan 1922 till 1932 eftersom den har en mer agrar inriktning.

⁵⁰ Hansson. s. 56, 61

⁵¹ Persson. s. 58f

⁵² Edvinsson. s.238f

⁵³ Edvinsson. s. 253

⁵⁴ Hansson. s.50

⁵⁵ Edvinsson. s.256

⁵⁶ Edvinsson. s.256

⁵⁷ Edvinsson. s.242f

Skogsbruken anses också som en sektor som inte påverkats fullt så mycket av de ekonomiska kriserna, precis som jordbruket. Detta gäller dock främst den del av skogsindustrin som inte faller inom tillverkningsindustrierna så som möbeltillverkningen.⁵⁸ Skogsbrukets varor som ved är en vanligt förekommande vara i hamnen. Där vi i diagram 3 över vedens fördelning kan se en stark uppgång under 1922. Det gör att hamnen fortfarande kunde fortsätta sin verksamhet trots att Sverige präglades av ekonomisk kris. Den faktor som främst var bidragande till kriserna för både 1920-tal och 1930-tal kan kopplas samman med tillverkning och hantverksindustrin.⁵⁹ Varor som räknas till den verksamheten är bland annat tillverkning av trävaror, metall och livsmedel vilket också förekom i Linköpings hamn, men de var inte lika dominerande varorna som spannmål och obearbetade trävaror.⁶⁰

I diagrammet över ved fördelningen för hamnen kan vi dock se en kraftig nedgång när det kommer till införsel av ved. Från 1922 till 1932 minskar ved dramatiskt som vara och detta kan ha andra förklaringar än de ekonomiska kriserna. Ved blev allt mer en mindre viktig vara i takt med att träindustrin mer lade om till möbeltillverkning än skogsbruk. Möbeltillverkning faller under kategorin för tillverkning och hantverk.⁶¹

Under slutet av 1800-talet hade trävaror och träindustrin varit på frammarsch i Sverige, men började sedan stagnera. Anledningen till detta var inte bara omvandlingen inom skogsbruket till möbeltillverkning utan också att massa och pappersindustrin tar fart. Detta gjorde att sågverken fick en tillbakagång som även hängde samman med konkurrensen från Finland och Ryssland. Dessa länder hade startat sin produktion något senare än Sverige och hade stora områden med skog som var lättillgängliga.⁶²

Produktionen av ved påverkades dessutom av att den ersattes som bränsle när koks började användas. Den kraftiga uppgången som kan ses av ved i hamnen under 1922 kan möjligen vara följden av att det under första världskriget tog stopp på koltillförseln vilket gjorde att ved började användas igen.⁶³ Detta kan ha bidragit till höga mängder ved även under 1922.

Vad beträffar hamnen i relation med andra transportmedel så kommer både järnvägen och lastbilstrafiken ta över hamnens roll. Under 1960-talet så har lastbilstrafiken redan gått om järnvägen och fartygstrafiken vad gäller antalet varor fraktade i ton. Det gör att lastbilstrafiken står för 80 % av inrikesfrakten av gods.⁶⁴ Att hitta statistik som visar på

⁵⁸ Edvinsson. s.79

⁵⁹ Edvinsson. s. 256

⁶⁰ Edvinsson. s.80

⁶¹ Edvinsson. s.80

⁶² Jörberg. s. 81ff

⁶³ Hansson. s. 52f

⁶⁴ Hansson. s. 1

sambanden mellan dessa olika transportmedel och fördelningen av gods har varit problematisk. Linköpings hamn kan ha hållit kvar i sin trafik eftersom de hade kopplingar till jordbruksproduktionen men ju mer denna produktion gicks ifrån för att syssla med annan verksamhet förlorade hamnen något av sin ställning. När lastbilstrafiken hade tagit över så stor del av frakten av gods inrikes så hade inte hamnen mycket kvar av sin verksamhet eftersom den inte var någon hamn som hade någon större utrikeshandel.

3. Avslutning

Fartygstrafiken i hamnen mellan åren 1912, 1922 och 1932 såg något olika ut. Den största skillnaden uppmättes mellan 1912 till 1922 då fartygstrafiken för de ankomna fartygen gick från 699 till 1443. Vad anträffar de avgångna fartygen 1912 så var det 700 medan de 1922 gick upp till 1450. Detta visar att fartygstrafiken är mer omfattande för år 1912.

Mellan åren 1922 till 1932 sker något av en nedgång i trafiken av fartyg. De ankomna fartygen gick från 1443 till 789 och för de avgångna fartygen 1932 var antalet 795. Det går att se att trafiken av fartygen inte är lika stor som den var under 1922.

Avgifterna för de varor som lossades och lastades vid hamnen gjorde en uppgång från 1912 till 1922 och följer mönstret med den något ökade fartygstrafiken. De sammanlagda avgifterna för april till december under 1912 uppgick till 8626 kronor för lossade varor och för inlastade varor uppgick de till 4263 kronor. Under 1922 uppgick avgifterna för de lossade varorna till 18398 medan avgifterna för de lastade varorna uppgick till 11013 kronor. Från 1922 till 1932 sker det något av en nedgång i avgifterna för varorna vid hamnen. För de lossade varorna blev avgiften 1932 för samtliga månader 16668 och för de inlastade varorna uppgick avgifterna till 8868 kronor.

Vid hamnen lossades och lastades varor av olika sorter. Det förekommer både trävaror, metaller, livsmedel och jordbruksråvaror. De varor som togs upp var kaffe, järn, olja, spannmål och ved. Under 1912 är fördelningen av lossade varor i maj något jämnt med spannmål som ligger något lägre än de andra varorna. Lossad ved uppgår under maj och juli ungefär på samma antal men skjuter iväg något under september. Följande under 1912 under juli månad uppnår järn den högsta andelen i ton av de övriga tre, medan det under september månad är oljan som når över 200 ton.

Av de varor som lossades under 1922 är oljan den dominerade för både maj och september när det gäller tonantalet. Veden får också ett uppsving under 1922 och når sitt högsta antal

under juli månad. För år 1932 är det oljan som väger mest i ton för både maj, juli och september. De andra tre varorna kaffe, järn och spannmål har sjunkit ner något i volym. Även veden når inte höga andelar.

Vad gäller de lossade varorna så är det spannmål som uppnår de högsta volymerna och är en av de vanligaste förekommande varorna som det lastas i hamnen. Detta gäller för de samtliga tre åren, men den högsta andelen mäts upp under 1922 i september månad med närmare 500 ton spannmål. Veden är ingen vara som det lastas mycket av någon gång under de tre åren som förekommer i uppsatsen.

Att vissa varor förkommer mer än andra vid hamnen som till exempel spannmål och ved är för att de finns lättillkomliga i området. Då hamnen fungerar som ett bra komplement till industrierna skeppar hamnen de varor som det förekommer mycket av i området. Att spannmål och ved förekommer kan också ha sin förklaring i att Sverige fortfarande producerar mycket av dessa produkter för att samhället fortfarande mest är ett jordbrukssamhälle men håller på att gå ifrån detta. Det är dock inget som har påverkat hamnen i allt för stor grad och de håller sig till stora volymer av jordbruksproduktion. Det som avtar är skogsbruksprodukten av varan ved som inte längre blir lika framträdande när man börjar gå över till möbelproduktion.

Andelen fartyg i hamnen ökar också i takt med att Linköping blir större, men denna ökning får något av en nedgång 1932. Detta kan ha sin grund i att varor som till exempel ved inte längre lossas vid Linköpings hamn i lika stor grad längre. Det kan också vara en följd av att andra transportmedel tar över. Hur har till exempel utbyggnaden av järnvägen påverkat hamntrafiken i Linköping? Det kan också vara påverkningarna från den ekonomiska krisen, dock har den mest påverkat tillverknings och hantverksindustrin.

Under 1922 påverkas hamnen inte i så stor utsträckning av den ekonomiska krisen. Detta kan möjligen förklaras med att det inte är jordbruksektorn och skogsbruken som påverkar krisen mest. De varor som mest florerar i hamnen under denna tid är varor som kommer från dessa branscher.

Referensförteckning

Otryckta

Linköpings stadsarkiv. Hamnkontorets arkiv. Hamndagböckerna. Upplagor 1912, 1922 och 1932

Tryckta

Carlsson, Curt. *Linköping som sjöfartsstad*. Meddelande nr 2/Föreningen Gamla Linköping, 1404-3238; 2. Linköping: Föreningen Gamla Linköping, 1999

Edvinsson, Rodney. *Growth, accumulation, crisis: with new macroeconomic data for Sweden 1800-2000*. Stockholm studies in economic history, 0346-8305; 41. Stockholm: Almqvist & Wiksell International. 2005.

Florén, Anders. Ågren, Henrik. *Historiska undersökningar: grunder i historisk teori, metod och framställning*. 2 uppl. Lund: Studentlitteratur. 2006

Hansson, Sven-Olof. *Linköpings hamn 1860-1970*. Linköping : Linköpings univ.[duplic.]. 1975.

Hellström, Sven (red.). *Linköpings historia. 4 tiden 1863-1910*. Linköping: [Sahlströms bokvaruhus (distr.)]. 1978

Jörberg, Lennart. *Growth and fluctuations of Swedish industry 1869-1912: studies in the process of industrialisation*. Skrifter utgivna av Ekonomisk-historiska föreningen, 0424-7493;3. Stockholm: Almqvist & Wiksell. 1961.

Linköpings historia: 1900-talet. Linköping: Centrum för lokalhistoria, [Univ.], 1999

Magnusson, Lars. *Sveriges ekonomiska historia*. Stockholm: Norstedt, cop. 2010.

Persson, Frithiof. *Om Malmö hamn: Dess ekonomiska utveckling och funktioner: med några synpunkter på nutida hamnförhållanden och hamnens framtida utvecklingsmöjligheter*. Malmö: å Ax. Seiersens. 1915.

Internet

Demografiska databasen. Folkmängdsdatabasen. Linköping 1910-1940
<http://rystad.ddb.umu.se:8080/FolkNet/result>

Statistiska centralbyrån, Priser och konsumtion. Konsumentprisindex. Prisomräknaren.
<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33777/Prisomraknaren--rakna-pa-inflationen/> (hämtad: 2015-05-06)

Statistiska centralbyrån. Priser och konsumtion. Konsumentprisindex. Inflation i Sverige 1831-2014. <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33772/33779/Konsumentprisindex-KPI/33831/> (hämtad: 2015-05-07)

Statistiska centralbyrån. Transporter och kommunikationer. Kommerskollegium. Sjöfart 1912. <http://www.scb.se/H/SOS%201911-/Sjöfart%201911-1988/Sjofart-1912.pdf> (hämtad: 2015-05-04)

Statistiska centralbyrån. Transporter och kommunikationer. Kommerskollegium. Sjöfart 1922. <http://www.scb.se/H/SOS%201911-/Sjöfart%201911-1988/Sjofart-1922.pdf> (hämtad: 2015-05-04)

Statistiska centralbyrån. Transporter och kommunikationer. Kommerskollegium. Sjöfart 1932. <http://www.scb.se/H/SOS%201911-/Sjöfart%201911-1988/Sjofart-1932.pdf> (hämtad: 2015-05-04)

