

Den förlorade hamnen

*En kvantitativ studie om Linköpings hamn under åren
1865–1910*

Ilon Toma
Daniel Matti

Handledare: Per Ewert

Linköpings universitet

SE-581 83 Linköping,
Sweden

013-28 10 00,
www.liu.se

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1 Syftesformulering och frågeställningar	3
1.2 Avgränsningar	4
1.3 Forskningsläget	5
1.4 Metod och källmaterial	6
1.5 Bakgrund	8
2. Undersökning	12
2.1 Ingående fartyg	12
2.2 Avgifter på lossade och lastade varor	13
2.3 Stapelstadsrätten	14
2.4 Östra centralbanan	15
2.5 Sammanfattning av undersökningen	16
3. Avslutning	18
4. Käll- och litteraturförteckning	20
5. Bilaga	21

1. Inledning

Idag är det låg kännedom kring att Linköpings hamn varit en av Sveriges största insjöhamnar. Livet på Kinda kanal och Linköpings hamn är något som finns i arkiv och gamla foton då minnena försvinner för varje generation som går. Varken hamnen eller Kinda kanal används för sitt ursprungliga syfte, trots deras stora betydelse. Det närmsta vi kommer till Kinda kanals och hamnens storhetstid, är en båtupplevelse med kanalbåten KIND. Stångån var en gång i tiden mer än ett härligt vattendrag där man badar under sommaren.

1.1 Syftesformulering och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att belysa driften i Linköpings hamn under åren 1865–1910 samt hur olika faktorer påverkat denna verksamhet. Detta kommer göras genom en undersökning kring avgifterna på lossade och lastade varor i hamnen samt mängden ingående fartyg i Linköpings hamn under dess verksamhetsår. En undersökning av hamnfogdarnas dagböcker kommer att göras och presenteras i form av tabeller som illustrerar vart femte år under perioden 1865–1910.

Uppsatsen kommer utgå från följande frågeställningar:

1. Vilken påverkan hade stapelstadsrätten och Östra centralbanan på Linköpings hamn under dess verksamhetsperiod?
2. Hur många ingående fartyg var det i Linköpings hamn åren 1865–1910? Vilka likheter och skillnader finns mellan åren?
3. Hur stor var mängden lossade och lastade varor i Linköpings hamn åren 1865–1910. Vilka likheter och skillnader som finns mellan åren?

Undersökningen ska ge en övergripande syn på hur mycket Linköpings hamn användes under den utvalda perioden.

1.2 Avgränsningar

Linköpings hamn hade en verksamhetsperiod på cirka 100 år. Det är en för stor period att täcka, därmed har vi valt att fokusera på perioden 1865–1910 då det är en period med stora ändringar. Vi har även valt att fokusera på enbart två olika faktorer som påverkat Linköpings hamn under denna period. Vi valde att börja 1865 för att visa perioden innan Linköpings nya hamn invigdes 1867 och avsluta studien vid 1910 efter Östra centralbanans öppning 1902 så att järnvägen får tid att komma i gång med sin verksamhet.

Det sker även en avgränsning när vi enbart räknar ingående fartyg till Linköpings hamn då vi fokuserar på stapelstadsrättens betydelse för hamnen. Detta på grund av att stapelstadsrätten innebär en befrielse från dubbelskattning, Linköping fick uppbära hamnavgifter, men framför allt var det ej tillåtet för fartyg med tullpliktiga varor att lossa sina varor i en stad utan stapelstadsrätt om det inte var en nödsituation på grund av att mängden lossade varor är betydligt högre än lastade varor.¹ Dessutom kommer vi enbart avgränsa oss på fartyg i Linköpings hamn, därav kommer inga jämförelser ske med andra hamnar som finns.

Månaderna december – mars har i majoriteten av fallen inga ingående eller utgående fartyg på grund av kylan och att vattenvägarna fryser igen. Därmed kommer dessa inte vara med i denna uppsats på grund av den lilla verksamhet som sker under denna period.

När det kommer till järnvägen så är det en av faktorerna som påverkar Linköpings hamn. Östra centralbanan kommer att ligga i fokus då den är direkt kopplad till Linköping. Samt enbart åren 1905–1910 när det relaterar statistiken för att jämföra de med vår statistik kring hamnen över samma år. 1905 kommer vara tidigare forskning, medan 1910 är det vi själva har hittat då det ursprungliga materialet för 1905 inte är tillgängligt.

¹ Hellström, Sven(red.), *Linköpings historia 4 1863-1910*, (Sahlströms bokvaruhus(distr.)), Linköping, 1978 s. 93

1.3 Forskningsläget

I boken "*Kinda kanal och Linköpings hamn en historisk fotobok*" del 1, skriver Joakim Johansson om Kinda kanal och Linköpingshamn under 1800-talet.

Den östgötske lokalhistorikern Joakim Johansson har nyligen forskat och skrivit två böcker kring ämnet Kinda kanal och Linköpings hamn som skrivits 2017. I boken tas det upp relevant fakta kring Linköpings hamn och dess utveckling i samtid med Kinda kanals roll för hamnen. Kinda kanal tas upp som en utökande faktor på utveckling kring kanalen och hamnen, på grund av att kanalen gjorde det möjligt för en utsträckande handel mellan Göta kanal och Kinda kanal. Joakim Johansson gör en historisk redogörelse som vi använder ut av oss för att få historiska fakta kring Linköpings hamn.

Sedan finns det flera utgåvor av "*Linköpings historia*", som flertalet historiker och forskare medverkat i under 1970-talet, varav utgåva 4 som behandlar åren mellan 1863–1910. Boken behandlar Linköpingshamns historiska utveckling framöver dess då varande status innan sin stapelstad era till efter stapelstads statusen tillkom i staden och utvecklade hamnen. Boken *Linköpings historia* försöker visa huvuddragen av stadens utveckling under åren 1863–1910. I boken *Linköpings historia 4 1863-1910* finns det en tabell kring lossade och lastade ton varor mellan perioden 1860–1910.

En kortare jämförelse kommer göra med tabellen för att se om det kan finnas några korrelationer med tidigare forskning. Hellströms tabell som tillkommer nedanför ska vara till underlag för vår forskning. Vår studie utifrån ingående fartyg samt lossade och lastade varor ska komplettera hans tidigare forskning samt ge en bredare syn för utvecklingen under denna period.

År	Lossade ton	Lastade ton	Summa
1865	3090	3930	7020
1870	6019	5504	11 523
1875	41 222	3103	44 325
1880	27 304	2802	30 106
1885	39 152	3020	42 172
1890	31 856	5220	37 076
1895	29 107	3308	32 415
1900	30 669	6656	37 325
1905	31 168	5125	36 380
1910	34 399	6514	40 913

Tabell 1: Källa: Hellström, Sven(red.), *Linköpings historia 4 1863-1910*, (Sahlströms bokvaruhus(distr.)), Linköping, 1978 s. 94

I boken ”*Östra centralbanan Linköping – Hultsfred, de första hundra åren*”, skriver Niklas Adell och Per-Olov Brännlund om Östra centralbanans tillkomst samt historia och färdsträckan mellan Linköping och Hultsfred. Boken tar upp statistik om året 1905 kring mängden ton gods som lossades och lastades i Linköping.² Huvuddragen som boken visar är då när Östra centralbanan tillkom, samt utvecklingen av järnvägen från 1845.

1.4 Metod och källmaterial

En kvantitativ metod kommer tillämpas på denna uppsats för att kunna besvara de frågeställningar som vi har. Det är flertalet olika hamnfogdar under de åren vi undersöker. Carl Dahlberg (1860–1866), Carl Johan Ajaxson (1866–1872), Olof Petter Petterson (1872–1887), Frans Wilhelm Österberg (1887–1892) och till slut Viktor Ljungstedt (1892–1923). Dessa individer var hamnfogdar under de åren vi valt att undersöka, detta innebär även att det är vad de har dokumenterat, som vi sedan läst, tolkat och därefter fört in i vår undersökning.

² Adell, Niklas & Brännlund, Per-Olov. *Östra centralbanan Linköping – Hultsfred, de första hundra åren*. Frank Stenvalls förlag, Malmö, 1999. s.42

På så sätt kan det finnas mänskliga faktorer att ta hänsyn till då alla dessa anteckningar skrevs för hand.

Hamndagböckerna är ifrån Linköpings stadsarkiv, men de var ursprungligen ifrån hamnkontoret. Hamndagböckerna kommer att användas för tabellerna i denna uppsatts, som kommer att visa på ingående fartyg till Linköpings hamn. Dessa hamndagböcker innehåller information om cirkulerade fartyg, fartygets och kaptenens namn, lossade och lastade varor samt varornas mängd.

Utifrån hamndagböckerna har vi skapat en tabell för ingående fartyg med ett jämnt mellanrum av 5 år under verksamhetsperioden 1865–1910 samt en tabell för avgifterna på lossade och lastade varor under samma verksamhetsperiod. Under denna period kommer vi undersöka två olika händelser påverkan de haft på Linköpings hamn. Dessa två är 1874 när Linköping får stapelstadsrätt, samt 1902 när Östra Centralbanan öppnas. Målet är att få en bild av hur Linköpings hamn såg ut under den valda verksamhetsperioden, samt hur den påverkades av de två tidigare nämnda faktorerna.

Resultatet av tabellerna ska vara till stöds för vår undersökning och analys kring användningen av Linköpings hamn. Nackdelen med enbart en kvantitativ metod är att den bara visar numeriska data och inte visar orsakssamband. Därför tar vi upp två händelser som möjliga faktorer till varför Linköping hamns utveckling såg ut som den gjorde under verksamhetsperioden 1865–1910.

Hellströms källor till sin tabell och forskning kring hamnen, kunde inte hittas i Linköpings stadsarkiv, anledningarna har varit att det antingen inte finns med i systemet, att det är borttappad eller har en annan beskrivning till sig. Framför allt då källorna Hellström refererat inte gick att finna, vilket gör det intressant om våra resultat stämmer över. Därför kommer det ske en jämförelse kring alla tabeller i slutet av avslutningen. Det man också bör ta hänsyn till är att Hellströms bok är publicerad under 1970-talet, där refereringen är olik än det man utgår från idag, eller att källförteckningen visar vart man har fått sina primärkällor ifrån då man utgick från till exempel: Hamnstyrelsens arkiv eller Östra centralbanans arkiv. Detta gjorde det svårt att hitta sig fram, samt de delarna där det har visat tydlig information om vart källan är tagen ifrån, har det visat sig att inte kunna hittas hos arkivet för de ovannämnda anledningarna.

Alla hamndagböckerna för 1875 utöver juli var i för dåligt skick, vilket innebar att de inte var tillgängliga för undersökningen om avgifterna på lossade och lastade varor.

1.5 Bakgrund

Linköpings historia

Vid 1800-talets mitt utgjordes Linköpings vägnät med dess agrara omland av ett väl förgrenat vägnät. Majoriteten av varorna fraktades med forvagnar varav de resande oftast använde sig utav det allmänna skjutsväsendet, som var det allmänna systemet för dåtidens passagerarbefordran.³

Större delen av Linköpings befolkning levde alltjämt på jordbruk varav levnadsformerna oftast utgick ifrån självhushållning. Det var inte förrän 1850-talet då Linköping fick sin hamn fördjupad som den blev en betydande utskeppningshamn för leveranser. Det var främst hållbara varor som fraktades till Stockholm men även söderut mot kontinenten.

Landsvägarnas betydelse under 1800-talet var alltjämt stor, men de försumrades i viss mån på grund av de stora kapital satsningarna som gjordes på andra kommunikationsleder. Det går att dela upp 1800-talets Sverige i två delar under denna period. Första hälften var kanalbyggens tid, medan den andra hälften var järnvägsbyggnad. Båtar och tåg innebar både tidsvinst och större fraktkapacitet än vad de vanliga vägarna kunde presteras med.⁴

I Linköping behövde köpmän och hantverkare emellertid vara i kontakt med leverantörer av varor utöver jordbruksprodukter, som till exempel virke, ved, järn och koppar. Dessa varor behövdes primärt transporteras sjöledes då de var tunga. Stångån var den enda vattenleden i Linköping och den var inte bara slingrig utan även svårnavigerad.⁵ Man var tvungen att hitta en lösning till detta problem, vilket var anledningen till att man byggde Kinda kanal.

Linköpings hamn

När Linköpingshamn byggdes klart hade staden uppfyllt fordran för att bli en stapelstad då den även ägdes av staden.⁶ Linköpings hamn invigdes året 1867, vilket skulle resultera till senare tids fördelar och nackdelar. Linköping blev en stapelstad av kungligt beslut den 27

³ Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia 4 1863 – 1910* s. 87

⁴ *Ibid.*, s 90

⁵ *Ibid.*, s. 88

⁶ *Ibid.*, s. 93

februari 1874, detta gjorde att Linköping fick tillstånd till att genomföra handel med utlandet.⁷ (Se bilaga 2).

Nykvarns hamn, som var Linköpings ursprungliga hamn byggdes färdigt år 1843 samtidigt som det nya värdshuset i Nykvarn. Detta var efter 5 års arbete som sattes i gång av Linköpings nya landshövding Carl Otto Palmstierna (1790 – 1878) som vid tillträdet 1836, valde att förse Linköping med en hamn efter hans första upplevelse av Stångån.⁸

Linköpings nya hamn invigdes den 19 september 1867 efter att bygget påbörjats juli 1865. Redan juni 1868 hade ett hamnkontor uppförts och senare blev det nya tullhuset klart 1876 och här fanns Kinda kanalbolaget, tull expeditionen, sjömanshus och magasin, men även bostäder till tulltjänstemännen. Till exempel användes Stångs kvarn som magasin för chokladvaror från Cloetta som skulle exporteras med utgående fartyg. Dock uppstod ett problem rätt snabbt kring hamnen. Den var för liten för all ved och virke som transporterades från Kindabygden. Då godkände stadsfullmäktige (1876) förslaget om att ingen bebyggelse skulle ligga närmare strandlinjen än 30 meter.⁹

Carl Johan Ajaxson (1818 – 1901) var den första hamnfogden vid den nya hamnen mellan åren 1866–1872. Linköpings stadsfullmäktige beviljade till en början en ansökan av Carl Johan Ajaxson som handlade om att få bygga ett skeppsvarv. Bebyggelsen av detta skeppsvarv skulle ske på södra sidan av holmen mellan Nykvarns sluss och forsen, men fick senare ändras till att använda planen norr om Nykvarns hamn.¹⁰ Tack vare Ajaxsons idé skedde inte bara ännu en utveckling för hamnen, utan detta skapade ju även fler arbetsmöjligheter för linköpingsborna. Både under byggandet av skeppsvarvet, och senare byggandet av Östersjö fartyget där bland annat fartyg som skonare PRIMUS vilket även var det första fartyget som byggdes i skeppsvarvet.¹¹

Något som sker under andra halvan av 1800-talet är utveckling i Linköping. Fram för allt kring byggandet av fabriker och grundandet av företag som bidrar med jobb och en utökad inkomst till staden. Hamnen är en bidragande faktor till detta vilket går att se gällande företaget Cloettas utveckling. Cloetta exporterade sina chokladvaror från stångs kvarn, vilket

⁷ Johansson, Joakim. *Kinda kanal och Linköpings hamn* s 124–125

⁸ Ibid., s. 10–11

⁹ Eskilsson, Anna Linköpings historia 1850 - 1900. *Östergötlands museum*

¹⁰ Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia 4 1863 – 1910* s 176

¹¹ Ibid., s. 177

bidrog till goda tullinkomster för Linköping.¹² 1864 köpte Linköping stad fastigheten Stång och Nykvarn inför Kinda kanals och Linköpings hamns tillkomst. Efter 1867 när bygget av dammen vid Nykvarn var klart kom Stånga kvarn att användas som ett magasin, där företag som det tidigare nämnda Cloetta kunde använda.¹³

Kinda kanal

Det var två kanalers tillkomst som hade oerhört stor betydelse för Linköping, dessa var Göta kanal och Kinda kanal. Kinda kanal byggdes färdigt under 1810, men det var inte förrän 1832 som Göta kanal kunde invigas. Men Göta kanal var omodern innan den ens blev färdig på grund av den långa byggnadstiden. Sträckan mellan Roxen och Söderköping som ingick i Göta kanal var ingen lämplig segelled och blev ett misslyckande. Det blev en besvikelse för Linköping då lastnings- och lossningsförhållandena blev obekväma.¹⁴ (Se bilaga 1)

Arbetet för sjösänkningar påbörjades och avslutades mellan åren 1854–1861. Meningen med detta arbete var att man ville sträcka på båtleden, där det skulle sträckas ut till Labbenäs i sjön Stora Rängen. Men frågor uppkom om att man ville bygga järnvägar eller hästskjutsar för att kunna transporteras mellan Labbenäs och Linköping.¹⁵ Medan det pågående arbetet med sjösänkningar tog plats, fick distriktschefen De Geer uppdraget att genomföra undersökningar för att sträcka ut kanalen till Roxen under året 1856. Ansvaret för undersökningen har då skiftats mellan distriktschefer och landshövdingen vilket sedan ledde till en möjlighet, att sammanbinda Göta kanal med Kinda kanal.¹⁶ Det man ville få av detta var att man skulle nå Linköping genom Kinda båtled, genom att koppla Göta kanal med Kinda kanal skulle det kunna leda till fler resenärer, det skulle också förbättra kommunikationen mellan Kindabygden och andra bygden öster om Sommen.¹⁷ Tanken var också att koppla ihop Stångån, men för att göra det måste man gå igenom Bjärka-Säby, vilket ansågs vara för komplicerat, det man gjorde då var att man började gräva till Hovetorp och sedan därifrån bygga en järnväg som sedan åker vidare till Linköping. Men eftersom att skogsägare var emot denna idé, grävde man i stället en 4 km lång kanal förbi Hovetorp ner till Stångån.¹⁸ Kinda kanals utsträckande bygge började den 3 januari 1865 och avslutades den 21 september 1872

¹² Eskilsson, Anna Linköpings historia 1850 - 1900. *Östergötlands museum*

¹³ Johansson, Joakim. *Kinda kanal och Linköpings hamn* s. 186–187

¹⁴ Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia 4 1863 – 1910* s.90–91

¹⁵ *Ibid.*, s.23

¹⁶ Johansson, Joakim. *Kinda kanal och Linköpings hamn* s. 28

¹⁷ *Ibid.*, s. 29

¹⁸ *Ibid.*, s. 30

efter en besiktning, men den var i färdigt skick redan vid slutet av juni 1870.¹⁹ Efter att kanalvägen öppnades för trafikering till Linköping, Roxen och Göta kanal, från 1870–1871 resulterade det i en ökning av kanalinkomsterna som gick från 400 riksdaler till 12 000 riksdaler per år.²⁰

Järnvägen

Att omvandla Linköping till en hamnstad var ett långt arbete från flertalet olika parter såsom myndigheterna, men även Linköping stads medborgare. I slutändan gav det inte särskilt mycket, då järnvägen kom att konkurrera om både resande och frakt, för att i slutändan ersätta hamnen.²¹ Ett nytt tekniskt nytänkande började komma till under 1840-talet, man skulle göra en satsning på järnvägsbyggen likt de länder som redan var inne i deras industriella utveckling. Under 1853–1854 års riksdag så beslutades det om att staten skulle bygga järnvägarna. Ståndsriksdagens beslut betydde att staten skulle anlägga, samt förvalta landets stambanor. Däremot skulle de anslutande linjerna och banorna av lokal betydelse byggas som enskilda linjer. Järnvägen var den dominerande trafiksystemet under 1890–1950-talet.²²

Arbetet för det som kom att bli Östra centralbanan påbörjades 1899 som idag är sträckan mellan Linköping – Kalmar. Den stod färdig 1902 och invigdes även av kung Oscar II den 8 juni samma år.²³

Med detta så fick Linköping både en hamn tack vare de kanalutbyggnader som gjorts och en järnväg. Vilket gör Linköping till en stapelstad där både vattenburen och järnvägstrafik möttes.²⁴

¹⁹ Johansson, Joakim. *Kinda kanal och Linköpings hamn* s. 32

²⁰ Kinda kanal vattenväg och insjövägar, Willy Svahn sid.35

²¹ Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia 4 1863 – 1910* s. 94

²² Ibid., s. 100

²³ Ibid., s. 105

²⁴ Ibid., s. 107

2. Undersökning

Förord till undersökningen

Påverkade faktorer kring mängden ingående fartyg kan kopplas med befolkningsmängd, tillgången på Kinda och Göta kanal, efterfrågan på varor samt vad som händer i Linköping.

2.1 Ingående fartyg

Nu har vi anlänt till undersökningen. Först kommer en tabell kring mängden ingående fartyg i Linköpings hamn under åren 1865–1910. Denna tabell ska visa hur stor verksamhet Linköpings hamn haft under olika perioder. Därefter ska den jämföras med andra delar i undersökning för att se korrelationer kring olika perioder. Tabellen ska visa likheter och skillnader under olika perioder som sedan ska ligga till stöds kring resten av vår undersökning och hur våra två valda faktorer påverkat detta.

År	Ingående fartyg
1865	202 ingående fartyg i Linköpings hamn
1870	182 ingående fartyg i Linköpings hamn
1875	1687 ingående fartyg i Linköpings hamn
1880	1633 ingående fartyg i Linköpings hamn
1885	1667 ingående fartyg i Linköpings hamn
1890	1310 ingående fartyg i Linköpings hamn
1895	1494 ingående fartyg i Linköpings hamn
1900	1931 ingående fartyg i Linköpings hamn
1905	1136 ingående fartyg i Linköpings hamn
1910	1176 ingående fartyg i Linköpings hamn

Tabell 2: Källa: Linköpings stadsarkiv, hamndagböcker, år 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910. Linköping stad, Hamnkontoret, hamndagböcker, vol. D I: 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 54, 55, 62, 67, 72, 79, 80, 89, 90, 99 och 100. Linköping stad, hamnkontoret, huvudräkenskaper vol. G I:5 och 10.

Tabell 1 visar på ingående fartyg till Linköpings hamn vare sig de var lastade eller olastade. Större delen av dessa var handelsfartyg som lossade varor i hamnen, men fiskebåtar och olastade fartyg förekom också.

Det man kan se utifrån tabellen är en massiv förändring bland inkomna fartyg till Linköpingshamn. Där 1865 visar på 202 fartyg ingående till hamnen och 1870 visar på 182

ingående fartyg till hamnen. Dessa två perioder visar på tiden innan Linköping fick sin stapelstadsrätt.

Mellan perioderna 1870–1875 med utgångspunkt från tabellen, kan man se en massiv ökning på ingående fartyg till hamnen. Sedan visar det sig ske en markant ökning på ingående fartyg därefter från perioden 1880–1900 till skillnad från 1870–1875. Detta kan bero på att stapelstadsrätten infördes i Linköping 1872 och att Kinda kanal sågs som en tillgänglighet för att ta sig till Linköpingshamn, vilket har gjort att allt fler skepp har kunnat segla till hamnen för att kunna lasta på och av varor. Däremot sker det sedan en minskning med ingående fartyg till Linköpingshamn efter året 1900. Men tiden efter 1900 visar på förminskning av inkomna fartyg till hamnen där 1905 vart det 1136 fartyg som inkom till hamnen och under 1910 var det 1176 fartyg i hamnen.

2.2 Avgifter på lossade och lastade varor

Denna tabell ska visa avgifterna på lossade och lastade varor under vår valda verksamhetsperiod. Tabellen ska visa likheter och skillnader under olika perioder som sedan ska ligga till stöds kring resten av vår undersökning och hur våra två valda faktorer påverkat detta. Därefter ska den jämföras med andra delar i undersökning för att se korrelationer kring olika perioder,

År	Avgifter på lossade varor	Avgifter på lastade varor
1870	3285 kr	2662 kr
1875 endast juli månad	1534 kr	190 kr
1880	5649 kr	2015 kr
1885	9314 kr	2651 kr
1890	7150 kr	2965 kr
1895	6912 kr	2634 kr
1900	14 563 kr	4674 kr
1905	7325 kr	2244 kr
1910	6007 kr	2679 kr

Tabell 3: Källa: Linköpings stadsarkiv, hamndagböcker, år 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910. Linköping stad, Hamnkotoret, hamndagböcker, vol. D I: 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 54, 55, 62, 67, 72, 79, 80, 89, 90, 99 och 100. Linköping stad, hamnkotoret, huvudräkenskaper vol. G I: 10.

Det finns flera anmärkningsbara saker i tabell 3. De allra främsta är 1875 då vi enbart hade tillgång till juli månad då resterande böcker om månaderna var i dåligt skick och därmed icke tillgängliga. Juli 1875 drar in nästan häften pengarna kring lossade varor på en månad jämfört med hela 1870. Detta hör troligtvis med tabell 2 ökning av ingående fartyg från 1870–1875, vilket var en ökning på 826,92%. Det intressanta är att avgifterna på lastade varor är relativt lik genom den valda verksamhetsperioden, utöver 1900 där det sker ett stort hopp från 1895 med en ökning på 110,69%.

2.3 Stapelstadsrätten

1867 invigdes Linköpings nya hamn, men detta innebar inte en stadig ökning i mängden ingående fartyg. 1865 var det fler ingående fartyg än 1870, det var en minskning med 20 ingående fartyg jämfört med 5 år tidigare.

1875 sker en exponentiell ökning kring mängden ingående fartyg i Linköpings hamn. Det är en ökning med 826,92% jämfört med 5 år tidigare. Varför detta sker just mellan perioden 1870–1875 och inte mellan 1865–1870 är högst troligt relaterat med en specifik händelse, stapelstadsrätten som Linköping mottog 1874. Utländska fartyg var tvungna att lägga ankar vid en stapelstads hamn och efter den extensiva utbyggnaden av Kinda kanal och öppningen av den nya hamnen så fick Linköping denna rätt. På så sätt lyckades de sammanlänka med Göta kanal vilket innebar en stor ökning med enbart ingående fartyg. Detta för att mängden utgående fartyg aldrig ökar markant. De är alltid relativt jämna med åren vi undersökt, samt så skedde aldrig en liknande ökning 1875 om man jämför med mängden ingående fartyg.²⁵ Resultaten i våra tabeller stämmer över med Hellströms tabell i den mån att alla har en markant ökning från 1870–1875, vilket går att korrelera med stapelstadsrätten. Med Hellströms tabell som underlag har vi kommit fram till ett liknande resultat, trots att vi fokuserat på olika saker kring Linköpings hamn.

Under åren 1875–1885 så sker ingen större förändring kring mängden ingående fartyg då det rör sig om en variation på cirka 50 fartyg. Däremot så sker det en markant ökning kring avgiften på lossade varor 1885 jämfört med tidigare, vilket inte nödvändigtvis korrelerar med varken ingående fartyg, men det stämmer över med Hellströms tidigare forskning då det sker

²⁵ Linköpings stadsarkiv, hamndagböcker, år 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910. vol. D I: 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 54, 55, 62, 67, 72, 79, 80, 89, 90, 99 och 100. Linköping stad, hamnkontoret, huvudräkenskaper vol. G I:5 och 10.

en ökning på 43, 39%. Det en sänkning kring mängden ingående fartyg under åren 1890–1895 jämfört med tidigare år, vilket stämmer över med att avgifterna på lossade varor även minskar under denna period. År 1900 är året med flest ingående fartyg till Linköpings hamn om man jämför med alla andra år i vår undersökning, vilket stämmer över med avgifterna på lossade varor som mer än dubblats från 1895 med 110,69%.

2.4 Östra centralbanan

Som tidigare nämnt är sekelskiftsåret det största året för ingående fartyg i Linköpings hamn. Däremot sker det en rejäl minskning 1905, där mängden ingående fartyg är de lägsta sedan Linköping fick stapelstadsrätt. Det är en minskning med cirka 800 ingående fartyg jämfört med sekelskiftet. Varav 1910 har även en liknande stor mängd ingående i jämförelse med 1905. Det som kan ha påverkat denna stora minskning kring ingående fartyg mellan 1900–1905 är möjligtvis östra centralbanans öppning. Östra centralbanan öppning innebär en ny kommunikationsväg för Linköping som sammanlänkar med resten av Sverige. Det är inte längre enbart järnvägen mellan Linköping-Norrköping och vattenvägarna som handeln kan utgå ifrån, vilket märks direkt 1905.

Den succesiva sänkning kan även ha påverkats av den kontinuerliga effektiviseringen av järnvägen under 1900-talet och framåt om man jämför med Kinda kanal som inte längre utvecklas. Myndigheterna väljer att satsa på järnvägen på grund av det är betydligt lättare att frakta varor året runt då elektrifieringen av järnvägen ökade effektiviteten, samt färddistansen.²⁶

Den kraftiga minskningen under perioden 1900–1910 är troligtvis på grund av Östra centralbanan om man tittar på vad som tagits upp i denna uppsats. Däremot så är det troligtvis inte den enda faktorn som tidigare nämnts då flertalet olika saker kan påverka minskningen mellan 1900–1910.

Utgår man från tabell 1, kan man se skillnaderna mellan perioderna 1905 och 1910. Där skillnaderna mellan lastade och lossade ton skiljer sig åt. Statiska fakta finns även från tidigare forskning om året 1905 kring mängden ton gods som lossades och lastades. Jämförelserna mellan sjöfartshandeln i Linköpingshamn och vagnlastgodstrafiken under 1905, visar sig vara en ökning på sjöfartshandeln.

²⁶ Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia 4 1863 – 1910* s. 38

1. Sjöfartshandeln i Linköpingshamn under 1905 visar sig vara 31 168 lossade ton och 5125 lastade ton, sammanlagt 36 293 ton gods som behandlades under denna period.
2. Vagnlastgodstrafiken i Linköpings järnvägsstation visade sig vara 25 576 ton gods som behandlades vid Linköpings järnvägsstation.

Utgår man från tabell 1, kan man se att sjöfartshandeln i Linköpingshamn 1910 lossade och lastade varor var något som skiljdes sig åt. Om man jämför det med vagnlastgodstrafiken under 1910, visar det sig vara en signifikant ökning på vagnlastgodstrafikens.

3. Sjöfartshandeln i Linköpinghamn under 1910 visar det sig att vara 34 399 lossade ton och 6514 lastade ton från Linköpingshamn, sammanlagt 40 913 ton gods som behandlades under denna period.
4. Vagnlastgodstrafiken i Linköpings järnvägsstation visar sig vara 37 471 lossade ton och 9318 lastade ton från Linköpings järnvägsstation, sammanlagt 46 789 ton som behandlades under denna period.²⁷

Dessa resultat kan ha olika faktorer till varför det är mindre behandling av gods för sjöfartshandeln än vagnlastgodstrafiken för Linköpings järnväg. Med tanke på att man borde ta hänsyn till dessa två typer av transporter opererar på olika sätt. Samt att sjöfart har mer avgränsningar än järnvägen, där de flesta skepp är i gång vid april och avslutar för säsongen under november. Sträckorna mellan städerna genom järnvägen är betydligt mer i fart än sjöfarten med tanke på byggnationer av järnvägar som kopplar sig genom städer. Det visade sig vara billigare med tåg med tanke på tågen drevs av elektrifieringen. Medan ångbåtarna drevs av kol, vilket kunde vara ett dyrare alternativ då om priset på kol skulle öka, skulle det leda till dyrare sjöfartfärder. Tullavgifterna skiljdes åt, då med transport av tågen skulle leda till att man betalade en tullavgift medan för sjöfart var man tvungen att betala två tullavgifter, en för hamnen och en för Kinda kanal.

2.5 Sammanfattning av undersökningen

Det finns flera saker att punktera ut kring vår tabell i jämförelse med Hellströms tabell. Bland annat att åren innan 1875 och stapelstadsrätten 1874 ser betydligt färre ingående fartyg och

²⁷ SCB, BISOS 1851–1917, BISOS L Statens järnvägstrafik 1862–1910. 1910

varor i Linköpings hamn gentemot perioden efter. 1875 och framåt ser vi en enorm ökning i mängden lossade ton, likt vår tabell kring ingående fartyg. Däremot så ökas inte mängden lastade ton, den blir faktiskt mindre om man jämför med perioden innan 1875. Detta tyder nog på att den inhemska produktionen inte är särskilt stark, trots byggandet av bland annat skeppsvarvet.

Däremot har vi intressanta perioder under 1875, 1880 och 1885. Det är cirka 50 fartyg som skiljer sig mellan dessa år. Trots det finner vi än minskning på cirka 14 000 lossade ton från 1875–1880, för att senare återigen stiga sig uppåt med 12 000 ton år 1885. Därmed kan vi tyda att mängden ingående fartyg inte nödvändigtvis innebär lika stor mängd ingående varor.

Sekelskiftet är året med flest ingående fartyg i vår tabell, men utifrån Hellströms forskning så är det ett av de åren med lägst mängd lossade ton. Vilket styrker punkten kring att mängden ingående fartyg och mängden lossade ton inte nödvändigtvis måste korrelera.

Om man jämför järnvägens år 1905–1910 med hamnens ser man inga stora kopplingar till en minskning eller ökning för båda, trots att en helt ny kommunikationsväg öppnats upp för Linköping.

3. Avslutning

Fokuset med denna kvantitativa studie har legat på flera frågeställningar om Linköpings hamn. Vilken påverkan hade stapelstadsrätten och Östra centralbanan på Linköpings hamn under dess verksamhetsperiod? Våra resultat om ingående fartyg samt lossade och lastade varor har jämförts med varandra. Jämförelse med järnvägens handel som faktor har även gjorts, för att se dess påverkan på Linköpings hamn, då järnvägen är en av de faktorerna som påverkat hamnen, samt stapelstadens påverkan på Linköpings hamn.

Vi såg en markant uppgång av ingående fartyg samt avgifterna på lossade varor till Linköpings hamn efter stapelstadsrätten 1874 som sedan började stagnera under de årtiondena som följde. Studiens resultat visade även att mängden ingående fartyg inte nödvändigtvis korrelerade med mängden lossade varor i Hellströms tabell. Däremot korrelerade Hellströms tabell med tabellen för avgifterna på lossade och lastade varor. Vi uppmärksammade avgifterna på de varor som Hellström beräknat vikten på, samt så har vi undersökt de fartyg som förde in alla varor. Genom detta sätt har vi kunnat bygga vidare på tidigare forskning och ge ett bredare perspektiv till vad som skedde i Linköpings hamn. Fartygstrafiken i hamnen under den berörda perioden skiljer, varav den största skillnaden är mellan 1900–1905. Anledningen till detta var att Östra centralbanans öppning 1902 som vi undersökt i denna uppsats. Inkomsterna blev lägre på grund av den minskande mängd varor och ingående fartyg som tillkom till hamnen. Linköpings hamn kom med tiden att alltmer hamna i järnvägens skugga på grund av den kontinuerliga satsningen som skedde på järnvägen.

Det man kan konstatera är att tidigare forskning har berört de drivande faktorerna till hamnens utveckling, utifrån vad Kinda kanal har haft för påverkan på handeln i Linköpings hamn, men också statistisk fakta redovisat av Hellström om gods och varor som lossades och lastades i hamnen. Däremot har det inte dykt upp mycket om varför handeln i Linköpings hamn minskades. De drivande faktorerna som berörts är bara exempel på de drivande faktorerna till varför handeln minskades i hamnen, alltså järnvägens påverkan på handeln i Linköpingshamn, fördelarna och nackdelarna med sjöfartshandeln i Linköpings hamn samt vad stapelstadsrätten har gjort för Linköpings hamn.

Det man kan forska vidare vid är då vilka andra faktorer som hade en påverkan på Linköpings hamn under 1865–1910, däremot kan detta vara en utbredande frågeställning som behöver

kortas ner till faktorer som till exempel: händelser, stadsbeslut, ekonomi, politik, industriell utveckling, bolag/företag eller befolkning.

Trots att många inte är medvetna om Linköpings hamns historia och vad hamnen har gjort för staden så var det viktigt en gång i tiden. Den kommer högst troligtvis aldrig uppnå något liknande igen, men den lever vidare tack vare de entusiastiska historikernas hårda slit i bevarandet av dess historia.

4. Käll- och litteraturförteckning

Källor:

Linköpings stadsarkiv, hamndagböcker, år 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910. vol. D I: 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 54, 55, 62, 67, 72, 79, 80, 89, 90, 99 och 100. Linköping stad, hamnkontoret, huvudräkenskaper vol. G I:5 och 10.

Litteratur:

Adell, Niklas & Brännlund, Per-Olov. *Östra centralbanan Linköping – Hultsfred, de första hundra åren*. Frank Stenvalls förlag, Malmö, 1999.

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

Johansson, Joakim. *Kinda kanal och Linköpings hamn, En historisk fotobok del 1*. Danagård Litho AB, Linköping, 2017.

Svahn, Willy & Nordholm, Brita. *Kinda kanal, vattenväg och insjövägar*. Ljungföretagen, Örebro, 2001.

Digitala referenser:

Eskilsson, Anna. Linköpings historia 1850 – 1900 teknisk utveckling. Östergötland museum. 2023.

<https://linkopingshistoria.se/1850-1940/1850-1900/#>

5.Bilaga

Bilaga 1:



Johansson, Joakim. *Kinda kanal och Linköpings hamn, En historisk fotobok del 1*. Danagård Litho AB, Linköping, 2017.

Bilaga 2:



Linköping 1854 med nya raka gator och kvadratiska kvarter. Karta av Wiman.