

FOLIA SCANDINAVICA  
VOL. 9 POZNAŃ 2006

## TREKK FRA HANDELSFORBINDELSER MELLOM NORD-NORGE OG HAVNER VED ØSTERSJØEN I 2. DEL AV 1800-TALLET

OLGA WIŚNIEWSKA

*University of Gdańsk*

**ABSTRACT.** The contacts between the Prussian Baltic ports with Norway have a centuries old tradition. The Northern Scandinavia was a vital source of fish products, such as; salted and desiccated cod, cod-liver oil or hard roe. They, in turn, were considered to be the most significant ingredients of the diet of the people inhabiting the middle-east Europe. Moreover, ports such as Gdańsk and Szczecin constituted the essential links on the trade routes between Norway and Europe. In the middle of the 19th century, due to the Industrial Revolution and, most of all, the invention of the telegraph and steam ships, the trade ties between geographically remoted contracting parties were tightened. Consequently, the trade centers such as Bergen and Copenhagen ceased to mediate. What is more, the credit system and keeping the market analyzes were modernized. The marriage of Margrete von Niemirsky from Gdańsk with the well-off merchant from Tromsø may be the example of such close contacts of the Prussian ports with the Far North. As another example may serve the history of the staemer which was the private initiative of the merchant Zahl, Kjærringøy, aiming to bring closer the Northern Norway and the Baltic sea.

### INNLEDNING – NORDLANDSKE HANDELSSTEDER OG DERES FUNKSJONER

Rike fiskerier var bakgrunnen for bosetningen langt nordpå så tidlig som i Middelalderen. Gjennom hundreårene ble fisket drevet av foretakssomme bønder. Denne gruppen kalt for "bygdefarere" hadde sine røtter i lokalt samfunn men det betyr ikke at tilreisende handelsmenn fra andre landsdeler ble nektet lov å drive sin forretning nord på. På samme tid kan man nevne en ann-

en gruppe kalt for "knaper" som bestod hovedsaklig av bygdefarsskipperne, gårdbrukere, og fiskere. Mange av dem sørget selv for vareutskipningen til Bergen og når de først var der, prøvde lykken ved å selge varene til lokale grossister – kjøpmenn fra Hansakontoret i Bryggen. For å kunne drive en forretning ble man nødt å søke en kongelig bevilgning, noe som både var kostbart, vanskelig å skaffe. Det var også sjeldent at bevilgningen omfattet alle de feltene en handlende (en kremmer) ville satse på, f.eks. engros- og detaljhandel, skjenkebevilgning av brennevin på glass og -flasker. Sist men ikke minst ble bevilgningen utstedt for en viss, forhåndsbestemt periode, nemlig 3 sommermåneder. Derfor ble slike handelsmenn ofte omtalt som "tremånedersborgere". En helårlig kjøpmann kunne ikke etablere seg nordpå før Kristiania-politikken tok en mer liberalt kurs. Det første firma i Nordland fylke (dvs. nåværende Nordland og Troms) som fikk bevilget et kongelig handelsbrev ble opprettet i Kabelvåg den 18. oktober 1762. Allerede i 1770-årene ble gjestgivervirksomhet satt i gang. Framveksten av nordlandske handelssteder tok seg opp først etter Napoleonskrigene, altså etter 1815, da en langvarig epoke med gunstige konjunkturer og gode priser på fiskeprodukter brakte en etterlengtet glanstid. I 1794 fikk Tromsø bystatus, like etter Hammerfest som fikk kjøpstadsrettigheter i 1789. Kort etter dette kom Bodø (1818). Fra slutten av 1700-tallet og utover 1800-tallet vokste handelsstedene frem til å bli selvstendige samfunn. En ekte kjøpmannsstand kunne utvikles. Ikke lenge etter hadde omtrent 150-250 handelsfamilier etablert sine handelshus spredt rundt over hele Nordland fylke. Handelsstrukturen ble basert på en rekke av monopoler ettersom hvert handelssted holdt kontroll over et bestemt område. Områdenegrensene var bestemt på grunnlag av tradisjonen og geografiske forhold som for eksempel en fjord eller et fjell. Ettersom handelsstedene var så mange, kan man bruke begrepet "oligopol" om dette systemet. Der flere firmaer kunne ha innflytelse på samme område, dvs. i ingenmannsland, ble markedssteder for norske og samiske varer grunnlagt (f. eks. Skibotn, Stokmarknes, Alta).

Nordlandske handelssteder hadde forbindelser med en omfattende kundekrets, hovedsakelig innenfor rikets grenser men samtidig direkte kontakter med utenlandske markeder. Hva slags varer kunne Nordland tilby europeiske kunder? Den varme Golfstrømmen danner gode forhold for torsken som hvert år siger sørover fra Barentshavet ned til Lofoten der den brede og dype Vestfjorden lokker med forholdsvis varmt (3-5 varmegrader på havbunnen) og planktonrikt vann. Den gytende torsken, såkalt skrei, full av rogn, med stor lever, ble etterspurt av mange og gav godt utbytte for dem som var villige til å ta risikoen. Det intensive fiske gav arbeid og næring til tusenvis av fiskerbønder (på 1880-tallet var deltagelse i Lofotfisket på gjennomsnittlig 30.000 pr\år) og deres familier i området fra Sør-Trøndelag opp til Finmark. I tillegg til torsken kom i perioden 1872-76, store sildbanker inn mot landet. Sildfiskeriene som i denne perioden ble holdt langs kysten er ofte beskrevet som "Storsilda", og selve silden kalles for det "blanke sølv". Ringvirkninger av dette naturfenomenet omfattet både samfunns- og økonomiske strukturer i Nord-Norge. Ettersom

sildfiske var lite kapitalkrevende, behovde ikke bønder å ta for mye kreditt hos lokale handelsmenn. De solgte fisken hos handelsmennene og hele inntekten fikk de utbetalt i klingende mynt (i stedet for å bruke pengene for å betale ned gjelden). Fiskebøndene var ikke den eneste gruppe som tjente seg rik på Storsilda. Takket vare meget gunstige priser på sild i Europa kunne også nordlandske handelsmenn skaffe seg nødvendige kapitalen. Fiskeriene nordpå var meget innbringende for de fleste deltakere og derfor kaltes de for "de norske gullgruvene".

#### FISKEVAREEKSPORT FRA NORD-NORGE TIL ØSTEUROPA

I fiskeindustrien ble hele torsken benyttet. Kjøttet ble til tørrfisk, leveren til tran, rognen ble saltet i eiktønner og videre brukt som agn under sardin fisket (særlig i Frankrike), torskehodene ble tørket og sendt til Afrika. Kunder fra Østersjøområdet var interessert bare i de tre førstnevnte varene. Torsken ble presset, bundet og lastet om bord for å transporteres.

I mange århundrer var det jekter med råseil (en båttype som tilsvarer den europeiske "koga") som satte sitt preg på den såkalte Nordlandshandelen. Den knyttet Nordland sammen med resten av Europa, og senere med hele verden. Allerede fra Hansatiden fikk Bryggen i Bergen monopol av all handelstrafikk mellom Nord-Norge og Europa. Seinere ved en kongelig forordning i året 1572 ble byens eksportmonopol fastsatt på nytt. Nordlandske handelsmenn manglet foreløpig både rettslig grunnlag, kapital og forbindelser i utlandet for å drive en selvstendig handel. Bryggen holdt alle nordnorske frimaer i et kreditt kvelertak og kunne alltid true med å trekke utestående fordringer tilbake, dvs de ville kreve å nedbetale gjelden – "Nordlandsgjelden". Ettersom ingen nordnorsk firma disponerte med nødvendige midler skulle dette ført til en ukondisjonert konkurs.

Mangel på løse kontanter var tradisjonelt Nord-Norges største plage, og det var ikke før inntekten fra torskefiskerier og Storsilda kom at kapital situasjonen nordpå ble mer stabil. Så sent som i år 1863 ble den første banken i Nordland opprettet.

I løpet av mange hundre år var Bergen Nordens største stapeplass. Bryggen utgjorde et naturlig og obligatorisk mellomledd i handelsruten mellom Norge og Europa. Bergens rolle i handelen har blitt grundig omtalt i både norsk og utenlandsk faglitteratur. Nå skal vi se nærmere på noen eksempler på hvordan handelsforbindelser mellom Nord-Norge og et av kundeområdene dvs. Østersjøen ble utviklet i 2. del av 1800-tallet. Det sjedde forøvrig utenfor Bergens kontroll.

På hvilke forutsetninger kunne de tradisjonelle handelsforbindelser avvikles? Hvordan kunne nordnorske firmaer klare å utvikle kundekretsen uten Bryggen?

En faktor var avgjørende for Nordlandsk økonomi og velstand: den industrielle revolusjonen. Hadde det ikke vært for de tekniske vinningene som dampskipet og telegrafene ville Nord-Norge aldri klart å rive seg løs fra Bryggens

monopl. og Bryggens gjeld. Epokenes nyvinninger brakte forretningsfrihet, utvidet potensielle markeder, skapte gunstige forhold for omstruktureringen av erklærte forhandlingsmåter og tradisjonelt aksepterte handelsruter.

#### HANDELSFORBINDELSER MELLOM NORDNORSKE FIRMAER OG HAVNER VED ØSTERSJØEN.

Her skal vi ta oss for noen eksempler på forbindelser mellom Nord-Norge og Østersjøen. Først ser vi nærmere på et firma Zahl fra Kjærringsøy i Troms som viser at enkelte foretaksomme nordlandske handelsmenn kunne forsøke å finne sin plass i den nye økonomiske virkeligheten. De lærte seg fort å benytte av epokenes vinninger – dampkraften og telegrafene, og forsøkte å skaffe seg flere kunder i Østersjøområdet (Stettin) ved hjelp av et privat drevet dampskip. Videre skal vi ta opp en slektshistorie av to kjøpmannsfamilier: fra Tromsø og fra Danzig som forsterket forretningsforbindelser med ekteskapsbånd.

#### DAMPSKIPET "ANNE CAROLINE" FRA TROMS PÅ VEI MOT STETTIN

Det å drive direkte eksport til Europa var et risikabelt foretak. Var det uten videre mer penger å tjene på dette enn på vanlig handel via Bergen? – Handelsmenn fra Nordland hadde god erfaring med vareomsetning på rutefrakt, likevel manglet de kunnskaper om utenlandske markeder, børs og prisforhold. De siste 400 årene ble Nordlandshandelen ført med jekter ned til Bergen, og videre til utlandet. Dog var det ikke uvanlig at lokale handelsmenn fra bygdene seilte med de små fartøyene sine direkte til Østersjøen, kanskje to ganger i året. I samme periode ekspederte store kjøpmannsfirmaer fra Bryggen sild og torsk flere skip til konsumland. Dette skjedde på de nordlandske handelsmennenes regning og transaksjoner baserte på kreditt.

Særlig på 1870-tallet har vi mange eksempler på handelskorrespondanse mellom nordlandske firmaer og ulike handelshus i Østersjøens området. De fleste brevene inneholdt tilbud på varer og forhandlingstjenester. I følge deres vurderinger utsikter for handelen med Norge meget lovende. Et godt eksempel er et firma fra Stettin, Schrøder&Tresselt, som henvendte seg til kjøpmann Zahl fra Kjærringøy i Troms:

Kjødevarer saavel som de fleste andre Fødemidler, stille sig fortiden i saa høie Priser, at de arbeidende Classer factisk ere anviste paa Consumption af Sild, da denne dog er og bliver et af de billigste Levnetsmidler der haves, saameget mere som Potetes forefindes i rigelig Mængde og til rimelige Priser.

Dersom kjøpmannen ville sende varene, kunne Schrøder&Tresselt trassere (bevilge) forskudd i Altona, eller London som var ønskelig. Det var trolig for å imøtekomme en av de vanligste innvendingene mot kommisjonshandel, nemlig

at det tok så lang tid å få oppgjør. (Hamburg, Altona og London var Europas største kredittsentre. Der krysset forbindelse av de fleste handelsfirmaer i kontinentet som garanterte realisering av banktransaksjoner på kort tid.

Storsilda på 1870-tallet brakte kapital til nordlandske kjøpmenn, selv om handelen ble ført på den tradisjonelle måten med Bryggen som mellomled. Dersom de kunne ha drevet forretningen utenom Bergens formidling ville inntekten vært enda høyere.

I denne situasjonen, med enorme sild- og torskefangster, stor etterspørsel og høye priser stod det kun på transportkapasiteten om markedene kunne utnytted fullt ut. Oppkjøpere og tilvirkere som disponerte egne dampskip kunne sende varene sine ned til Europa. Prisene var høyest i mange tiår og kjøpmenn ville kutte ned omkostningene ved utskipningen. De var klar over hvor mye betydde det for salgsresultatet å ha sine trofaste folk til stedet på forhandlingsstedet. De var også nødvendige ved problemer som kunne oppstå ved eventuelle omladning til utlandet som foregikk i Bergen. Det ville øke kapasiteten, gjøre overfarten raskere og sikrere. Til gjengjeld kunne det medbringe større fraktinntekter.

I året 1873 fikk K.Zahl og hans kompanjong bygget et skip i Gøteborg. Årsaken var de rike sildfiskeriene som startet for godt i 1872, og gav utsikter til god inntekt og fort nedbetaling av kreditten. På grunn av uoppklarte årsaker ble sjøsettingsfristen utsatt flere ganger. Båten skulle døpes "Anne Carolina" etter konene til Zahl og hans medeier J.C.Koch. Ettersom båten ble ikke ferdig før september 1875 gikk selskapet glipp av de beste sildsesongene. Dersom bare noen få ruter til Østersjøen ble opprettet endte det risikable tiltaket med stort tap.

## TROMSØ OG DANZIG – EKTESKAPET OG FORRETNINGEN

En vinterdag i 1889 i Berlin var en kjøpmann fra Danzig i Preussen, Ludvig von Niemirski og hans Hustru, Caroline Mill vitner til en høytidelig seremoni. Deres datter, Anne Margrete, (f. i Danzig 11/12 1866 ble døpt på samme sted i mars følgende år i St. Katarinas kirke), giftet seg med Markus Noodt Aagaard, en meget velstående og lovende forretningsmann fra Nord-Norge. Han ble født i Hammerfest i 1857, og allerede ved folketellingen i 1875 finner vi ham registrert som kontorist i Tromsø, ansatt ved onkelens firmakontor A/S Aagaard. Ett par år seinere skulle han sitte som handelsfullmektig på det samme kontor- et i Storgata 70 i Tromsø.

Det nygifte paret reiste nordover så snart de var ferdige med å pakke flytte- lasset. Underveis ble den polske bruden gravid. I Tromsø flyttet ektefellene inn i det storslåtte huset i Storgata, og det var nemlig der lille Karoline Margrete ble født 9/12 1889. I kirkebøker for Tromsø finner vi ut at Anne Margrethe døde et par dager senere og at hun ble gravlagt et par dager senere, faktisk dagen etter nyttårsaften 1890. Dødsårsaken var barsel-feber. I en annen oversikt over

døde i Tromsø står det at "manden lever med 1 Fellesbarn", barnet ble døpt allerede 25/12 1889. En av faddere da Karoline Margrete ble døpt var frøken Theodora Gjæver, en dame som kom fra en av Tromsøs mest fremstående kjøpmannsfamilier. De var nemlig blant elitegruppene som stiftet byen i 1794. I skattetellingen som ble utgitt i byens avis er familien nummer tre på listen over byens mest velstående borgere, like bak Tromsøbanken.

At brudgommen Markus Aagaard måtte oppleve dødsfallet med sorg og melankoli kan man selv dømme etter minnediktet han satte opp i byens dagsavis – "Tromsøstiftidende" fra 5/1 1890. Han fikk også ordnet en praktfull gravstein, med en marmorstøtte og en sørgende kvinneskikkelse i klassisk draperi; et av de gravminnene på byens kirkegård.

Den lille jenteungen overlevde. I 1898 flyttet hun med faren sin ned til Narvik, til Frydenlund i Ankenes kommune der Markus Aagaard overtok styret i Ofotens Bank og gjorde en stor innsats for byens liv. Han var på den tiden allerede gift på nytt. Denne gang hadde han valgt en nordnorsk dame. Hans nye hustru kom fra Tromsø og het Jenny Marie.

Det ville vært meget behjelpsom å finne ut hva slags forbindelser allerede var etablert mellom firmaene Aagaard, Tromsø og Niemirski, Danzig (filial i Berlin) for at ekteskapet kunne arrangeres. Forklaringen kan man finne ved å se nærmere på det norske firmaets interesseområder.

Firmaet A/S Aagaard ble etablert i 1835 av, den da 18 år gamle, A. Zacharias Aagaard-sønnen av en kjøpmann fra Hammerfest. Siden handelsutdannelse i utlandet og en allsidig praksis var en viktig del av kjøpmanns oppdragelsessystem både Zacharias, hans bror, og brorens sønn som overtok firmaet ble sendt til skoler i Russland (Arkhangelsk) og Tyskland. Noen år senere ble Andreas Zacharias senior og junior utnevnt til æresstillinger. Deres langvarig interesse for Østerjøensområdet og Preussen – fikk sitt utslag i honnørkonsulstillinger av enkelte tyske stater (før året 1870): hannoveransk- og storhertugelig oldenburgsk konsul.

Firmaet Aagaard hadde 3 hovedgrener: omsetning av fiskeprodukter, ishavprodukt (den ble etterhvert lagt om) og i tillegg bankvirksomhet som ble bibeholdt. På 1870-tallet da unge Andreas Z. Aagaard junior ble kompanjong, og deretter hovedeier, ble den første grenen omlagt slik at firmaet gikk over til direkteeksport til utlandet, helt uavhengig av mellommenn. Samtidig etablerte de seg i store fiskevær i Finmark som edelig ga adgang til eksport av firmaets egne produkter. Man kan regne med at den unge Marcus Aagaard ble sendt til Tyskland for å bruke sine entreprenørevner til å skaffe nye kunder til nordnorske varer.

Om ekteskapet med frøken Niemirski var utelukkende av forretningsmessig art får vi nok aldri vite. Hvor langt handelsforbindelsene gikk mellom begge firmaer er foreløpig ikke klargjort. Tema agående utviklingen av kundekrets for norske produkter i Østersjøensområdet er imidlertid forsket på. Saken er tatt opp som forskningsemne i et pågående PhD-prosjekt om handelsforbindelser mellom Norge og tyske havner ved Østersjøen i andre del av 1800-tallet.