

B- uppsats

Hamnens mörka

år

En komparativ studie om hamnens utveckling mellan 1912-1962

Victor Olsson & Ahmed Besirevic

HT-2016

Innehållsförteckning

1. Inledning

1.1 Bakgrund	2
1.2 Syfte och frågeställning	4
1.3 Avgränsningar	5
1.4 Metod	5
1.5 Källmaterial	6
1.6 Forskningsläge	7

2. Resultat och analys

2.1 Inlastade varor	10
2.2 Lossade varor	13
2.3 Antal fartyg	17
2.4 Avgifter	17

3. Faktorer som kan ha påverkat

3.1 Varför fartygstrafiken sjönk	20
3.2 Avgifterna sjunker	21
3.3 Varuförändring	21

4. Avslutning

24

1.1 Bakgrund

”Göta kanal var, liksom den mindre Kinda kanal, nästan omodern redan vid sin invigning. De har för små slussar, vilket omöjliggör trafik med fartyg av ekonomisk storlek”.¹

Ändå lyckades Linköpings hamn bli en av Sveriges främsta insjöhamnar. Med sin centrala position nära till både Göta- och Kinda kanal, var Linköping en viktig del i nationella handeln. Sällan anlände handelsfartyg utanför landets gränser, anledningen var den begränsade storleken på slussarna som inte gjorde det möjligt för större fartyg att inta Linköpings hamn. Under sin verksamma tid agerade hamnen till största del som lossnings depot, där varor omlastades eller importerades. Under tidiga 1900-talet växte hamnens handelsaktörer och antalet båtar som ingick i handeln ökade markant. Samtidigt var det aldrig mer än 12 fartyg som hade Linköping som hemmahamn.²

I mitten av 1900-talet ser hamnen en drastisk förändring där handeln plötsligt börjar avta för att sedan sakta förtvina. Färre och färre båtar passerade genom hamnen och till slut började hamnens verksamhet dö ut.

Här kommer vår studie in i bilden. Tidigare studier berör oftast hamnens ”höjdpunkt” och gyllene år, de tar upp handeln, fartygen och avgifterna. Den tidigare forskningen saknar informationen eller beskriver endast vagt hamnens slut.

Vår studie kommer att beröra hamnen mot sitt slut och när den börjar avta, vi väljer åren 1942, 1952 samt 1962. Under dessa år finns det en kraftig minskning på fartyg som besöker Linköpings hamn. Vi anser att studien är intressant, eftersom informationen om de valda åren är begränsade. Genom att sätta en utgångspunkt under dessa år så kan vi få reda på mer information om hamnen när den väl började avta och gå mot sitt slut.

Linköpings hamn:

Redan så tidigt som slutet av 1700-talet hade man i Sverige börjat fundera på att bygga ut kanaler runt om i landet. För Linköpings del så var två kanaler av betydelse; Göta kanal samt Kinda Kanal.

I Linköping vände intresset åt vilken sträckning Göta kanals östgötadel skulle få, det diskuterades om att antingen gräva kanalen till Norrköping eller förbi Söderköping. År 1772

¹ Brimalm Christer ”Linköpings historia 1910-1970” s.130, Linköping 1981

² Ibid

tog riksdagen beslut om att kanalen skulle sträcka sig mot Söderköping och därmed utesluta Norrköping.³ Kanalbygget påbörjas år 1810 och år 1832 sattes kanalen i bruk.⁴

Trots ombyggnad av kanalen så blev den väldigt omodern på grund av den långa byggnadstiden, detta blev väldigt problematiskt för lastning och lossning av varor. Varorna togs upp så långt det gick via Stångån för att sedan fraktas till Linköpings stad via häst och vagn.⁵

På grund av detta anslog Linköping stad senare medel till muddringsarbeten i Stångån och till att bygga en hamn, Nykvarnshamnen. Tanken bakom projektet var att räta ut Stångån och åstadkomma en trafikabel farled, detta genom att gräva en rak fåra och skära av åns krökar.⁶ Nykvarnshamnen blev färdig i slutet av 1850-talet, den nya hamnen gjorde det möjligt för staden att ta emot även de största fartygen som trafikerade Göta kanal. Dessvärre kvarstod problematiken i att transportera varor till och från staden.

Nästa drag blev att förflytta Linköpings hamn närmare staden, detta skulle underlätta transporten till och från staden. Med motiveringar som att staden skulle göra vinster, dels genom ökade hamnavgifter men även livligare och mer omfattande handelsomsättningar så togs beslutet om utbyggandet av en ny hamn.⁷

År 1864 tog stadsfullmäktige beslut om bygget av den nya hamnen, på grund av markproblem så dröjde det två år innan bygget kunde påbörjas. Hamnen stod klar år 1867.⁸ Ganska snart så visade det sig dock att den nya hamnen var allt för liten för att ta emot laster som krävde stora upplagsplatser, med detta i åtanke så byggdes en hamnkaj på åns andra sida. Denna kaj kom att kallas för den Övre hamnen och var färdigbyggd 1879.⁹

Med den Övre hamnen färdig så hade Linköping nu sammanlagt tre hamnplatser, dessutom så inrättades ett hamnkontor. Genom att bygga och äga en egen hamn hade Linköping stad uppfyllt samtliga krav för att bli en stapelstad, därmed erhöll också staden stapelstadsrätt.

³ Dagny Torbrand, "Kommunikationernas förändring" i Sven Hellström (red.) *Linköpings historia 4, tiden 1863-1910*. (Linköping: [Sahlströms bokvaruhus (distr.)], 1978) S. 90, 91.

⁴ Torbrand, *Linköpings historia 4, tiden 1863-1910*. S. 91.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

⁷ Torbrand, *Linköpings historia 4, tiden 1863-1910*. S. 92.

⁸ Ibid.

⁹ Torbrand, *Linköpings historia 4, tiden 1863-1910*. S. 91.

Detta gynnade staden då man fick befrielse från dubbelbeskattning och även kunde uppbära hamnavgifter.¹⁰

Med allt detta så hade Linköping stad och dess myndigheter ansträngt sig för att göra Linköping till en hamnstad. I det långa loppet fick hamnen dock begränsad effekt, järnvägen kom med tiden att bli en svår konkurrent.

1.2 Syfte och frågeställningar

Uppsatsen syfte är att undersöka Linköpings hamn och dess handel genom att; undersöka antalet ankomna/avgångna fartyg, avgiftspriserna för varor som lastats och lossats samt vilka de vanligaste varorna som lastades och lossades under åren 1942, 1952 och 1962 var. Efter att ha redogjort varje år för sig, kommer vi att jämföra åren med varandra för att se skillnader/likheter. Åren omfattar en 20 års period och undersökningen kommer ge en klarare bild av hamnens utveckling och förändring under perioden.

Uppsatsen har även i syfte att fungera som en komparativstudie mot tidigare studier. Då tidigare studiers fakta om hamnen mot sina slutår är väldigt vag, är de berörda åren noggrant utvalda.

Uppsatsen kommer att beröra och ge svar på följande frågeställningar:

- Hur högt var antalet fartyg som ankom samt avgick från Linköpings hamn under åren 1942, 1952 samt 1962 och finns det likheter och skillnader mellan åren? Vad kan detta bero på?
- Hur höga/låga var avgifterna för varor som lastades samt lossades vi Linköpings hamn mellan åren 1942, 1952 samt 1962? Finns det likheter/skillnader mellan åren? Vilka faktorer kan ha påverkat de likheter samt skillnader som fanns?
- Vilka var de vanligaste varorna och hur hög var volymen för de varor som lastades samt lossades från Linköpings hamn under åren 1942, 1952 samt 1962? Finns det likheter och skillnader mellan åren? Vad kan ha påverkat volymen av varorna mellan åren?
- Indikerar forskningsresultaten på likheter/skillnader med de tidigare årtalens 1912, 1922 samt 1932 resultat?

¹⁰ Torbrand, *Linköpings historia 4, tiden 1863-1910*. S. 93.

1.3 Avgränsningar

Eftersom att Linköpings hamn existerade i över 100 år, blir det i stort sätt omöjligt att få med samtliga år i en B-uppsats där tiden är väldigt knapp. Med avseende till detta så har vi valt att begränsa uppsatsen till åren 1942, 1952 och 1962. Vi kommer inte att använda oss av någon sorts månadsbegränsning utan undersöka de nämnda årtalen till fullo. På så sätt anser vi att studien kommer kunna visa en genomgående förändring i en omfattande tidsperiod på 20 år.

Valet av just de årtalen kan förklaras med att tidigare studier tagit upp tidigare år, men att studierna som tar upp senare år är väldigt begränsade. Enligt tidigare studier så har hamnens handel kontinuerligt expanderats fram till ungefär 1940. Vi anser därför att de valda årtalen väcker större intresse till att undersöka hamnen mot sitt slut och se avtagandet.

Uppsatsen har också en avgränsning vad det gäller hamnens handel. Undersökningen avgränsar sig till att räkna ankomna och avgångna fartyg, avgiftspriserna samt volymen av lossade och lastade varor. Varorna är utvalda utifrån de som förekommer mest, dels för att de är mest relevant för undersökningen men även på grund av tidsbristen.

Hamndagböckernas information beskriver endast vilka varor som lossades och lastades samt fartygets namn och kaptenen. De berättar inte vart fartygen som anländer kommer ifrån eller vart deras nästa destination är, endast ett fåtal undantag finns. En notering vi gjorde var ett fartyg som anlände till Linköpings hamn från Köpenhamn. Det är möjligt att de endast antecknade fartyg utanför nationens gränser. Detta leder till en avgränsning där vi inte kan forska om vilka hamnens handelspartners kan ha varit.

Eftersom vi har gjort ett urval på ett år under en tioårs period är det möjligt att det finns undantag och avvikelser med toppar och dalar när det gäller varor, avgifter eller antal fartyg.

1.4 Metod

För att undersöka hamnens utveckling så har vi valt att göra stickprov på tre år under en tjugo års period. Åren vi kommer att beröra är 1942,1952,1962. Uppsatsen kommer göra en kvantitativ studie där vi jämför och ser skillnader kopplat till samhället. Det som kommer att granskas är vilka varor som förekom mest i hamnens handel, även hur avgifterna för fartygen förändrades samt om det påverkade effektiviteten för handeln eller tvärtom hindrade den.

Genom att samla statistik över hamnens vanligaste varor och avgifter kan vi göra tabeller som visar på förändringen på vad som handlades, där vi skiljer det som lossas och det som lastas. Vi kommer med tabellerna kunna analysera och se tydliga drag på vad som förändras under den tjugo års period vi har valt att avgränsa oss till.

Med den kvantitativa studien får vi fram vad som handlades men inte varför, därför kommer vi använda oss av tidigare forskning för att försöka se kopplingen till utvecklingen i handeln. Genom att undersöka vad som händer i samhället kan det finnas förklaringar till varför förändringar i så väl antalet av hamnens handelsaktörer samt varor som blev allt mer efterfrågade på marknaden.

Vi kommer även använda oss av en komparativ studie, där vi jämför en liknade forskning som berör en tjugo års period innan vår valda period. Genom att göra det får vi en större inblick i hur utvecklingen har sett ut och kan få en bättre helhetsbild av Linköping som hamnstad under 1900-talet. Den tidigare forskningen som vi kommer göra en komparativ studie på berör åren 1912,1922,1932. Åren vi valda ska ge en mer komplett bild av Linköpings hamnstad, där mycket förändras.

1.3 Källmaterial

Hamndagböckerna på Linköpings stadsarkiv kommer vara den primära källan för uppsatsen. Böckerna innehåller information om kaptener, fartyg, varor och avgifter som betalas. De beskriver i detalj vikt och mängd av varorna samt vad som lossas i hamnen och lastas. Skrifterna ger en konkret bild av handelns viktiga beståndsdelar, de är nedskrivna av hamnkontorets anställda samma dag vilket gör dem trovärdiga. Eftersom de är en primärkälla och inte har skrivits ner i efterhand, så måste vi lita på att de är sanningsenliga.

Texterna är nedskrivna för hand vilket gör de delvist svårlästa, ibland kan det vara svårt att tyda handstilen och ibland kan sidorna vara nerfläckade. En del siffror eller bokstäver blir svåra att urskilja, men det mesta är läsbart och blir inget större problem att tyda.

1.4 Forskningsläge

”Det som en gång var Linköpings hamn” är en B-uppsats skriven av Victoria Johansson från Linköping Universitet. Uppsatsen behandlar hamnen och verksamheten som drevs under åren 1912, 1922 samt 1932, sammanlagt så omfattar texten en tidsperiod på 20 år. Johansson har gjort en studie som med hjälp utav stickprov under tre år kan omfatta en längre tidsperiod. Hon undersöker varor som lossas och lastas, ökning/minskning i avgifter samt antalet fartyg som ankommer/avgår från hamnen.

Studien går till på så sätt att hon undersöker de nämnda frågeställningarna med hjälp av stickprov ur tre utvalda år som hon bygger på hamndagböckerna.¹¹ Johansson undersöker vilka varor som förekommer främst, hon jämför årsresultaten mot varandra för att se om det finns en markant minskning eller ökning. Det som främst har betydelse för vår uppsats och våra frågeställningar är hennes diagramresultat.¹² Där hon visar upp vilka varor som var vanligast, hur många fartyg som ankom/avgick från hamnen samt hur avgifterna förändrades.

Johansson kommer fram till att fartygstrafiken i hamnen mellan hennes valda år; 1912, 1922 samt 1932 såg olika ut. Den största skillnaden hon uppmätte var mellan åren 1912 till 1922, under dessa år steg antalet ankomna fartyg från 699 till 1443, medan de avgångna fartygen steg från 700 till 1450 under samma tidsvarsel.¹³

Under senare år (1922 till 1932) sker däremot en nedgång vad det gäller trafiken av fartyg. De ankomna fartygen sjunker från 1443 till 789 medan de avgångna fartygen sjunker ner till 795.¹⁴ Detta har en betydande roll för vår undersökning, då vi i princip har samma frågeställning och tanken är att vår studie ska fungera som en komparativundersökning, blir det intressant att se ifall fartygstrafiken fortsätter att sjunka under de åren vi valt.

På samma sätt som Johansson undersöker fartygstrafiken så gör hon detsamma för varorna som handlades och avgifternas förändring. Hon kommer exempelvis fram till att de varor som oftast förekommer under den 20 års period hon undersöker är; är kaffe, järn, olja, spannmål och ved.¹⁵ Hon ger även resultat månadsvis och årsvis där hon exempelvis visar att oljan dominerar under år 1922 medan exempelvis järnet stiger markant under juli månad år 1912.¹⁶

¹¹ Johansson, Victoria, *Det som en gång var Linköpings hamn*. (Linköping: Linköpings univ). 2015. S. 4, 6.

¹² Johansson, S. 16-20.

¹³ Johansson, S. 26.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

För att vår uppsats ska fungera som en komparativundersökning blir dessa diagram väldigt viktiga för oss.

Johansson har även ett kapitel i sin uppsats som behandlar faktorer som kan ha påverkat handeln i hamnen, med andra ord; faktorer som kan ha påverkat hennes resultat. I detta kapitel pratar hon exempelvis om befolkningsökningen i Linköping stad, penninginflationen i Sverige och även depressioner.

Även om detta inte blir till direkt hjälp för oss med tanke på att vi behandlar andra årtal, så blir det intressant att se om det kan ha varit likande faktorer som påverkat hennes resultat som påverkar våra.

Linköpings historia 1910-1970 innehåller information om såväl Linköpings hamn som samhället runt om den. För att placera hamnen i ett större perspektiv kan vi använda den tidigare forskningen om Linköping för att se mönster i nedrustningen av hamnen. Den berör elektrifieringen och järnvägens framväxt i Linköping, samt starten på en bättre infrastruktur med brobyggen och normaliseringen av personbilar och lastbilar. I sitt kapitel om kommunikationer beskrivs hamnen kortfattat men placeras senare in i en helhet.¹⁷

Informationen om hamnen är kortfattad och beskriver översiktligt hamnen, men saknar djupare analyser. Det som intresserar oss i vår forskning är den fakta rörande andra kommunikationer och innovationer som kan påverkat hamnen.

Ett sådant exempel är beslutet att bygga broar där fartygen passerade med endast en höjd på dryga tre meter 1957.¹⁸ Vilket omöjliggjorde handeln för många fartyg. Ytterligare faktorer kan vara elektrifieringen av järnvägen 1934 som skapade möjlighet att transportera stora mängder varor fortare.¹⁹

Sven-Olof Hansson skrev en D-uppsats år 1975 som behandlar Linköpings hamn mellan åren 1862 fram till 1970. Uppsatsen omfattar en tidsperiod på sammanlagt 108 år, detta leder till att studien ger en väldigt övergripande bild av hamnen istället för en analyserad.

Hanssons text har betydelse för vår uppsats dels för att han berör liknande frågeställningar som våra, men även för att texten ger exempel på olika faktorer som kan ha påverkat hamnens nedgång. Med hjälp av diagram visar Hansson när hamnen nått sina toppar när det gäller

¹⁷ Brimalm Christer "*Linköpings historia 1910-1970*" s.130-134, *Linköping 1981*

¹⁸ Brimalm Christer "*Linköpings historia 1910-1970*" s.133, *Linköping 1981*

¹⁹ Brimalm Christer "*Linköpings historia 1910-1970*" s.137-138, *Linköping 1981*

fartygstrafiken, han visar även när avgifterna varit som lägst/högst samt vilka varor som lossats/lastats oftast och i högst volym. Exempelvis kommer han i sin uppsats fram till att hamnen når sin topp med antalet fartygsbesök år 1923 med totalt 1733 fartyg.²⁰

Texten upplyser även andra intressanta områden, exempelvis skrivs det om faktorer som kan ha påverkat en stigning alternativt minskning för en vara, avgift eller antal fartyg. Hanssons resultat indikerar på att vedtransporten når sina pikaer under åren 1900 och 1920 men även under andra världskriget.²¹ Efter år 1900 så ska vedförbrukningen ha minskat drastiskt då man istället ersatt vedbränslet med kolbränsle, detta fram till första världskriget då ved återigen börjat användas som bränsle.²² Efter första världskriget sjunker vedförbrukningen ännu en gång, fram till det andra världskriget då det blir aktuellt med vedbränsle ännu en gång. Hansson ser de båda världskrigen som inflytande faktorer på antalet kubikmeter ved som lossats samt lastats i Linköpings hamn, men diskuterar inte faktorerna mer djupgående.

Som tidigare nämnt så behandlar uppsatsen en väldigt lång tidsperiod (108år), detta leder till att Hansson inte kan granska samtliga faktorer som kan ha påverkat hamnen. Ett exempel är att han ingenstans i sin text pratar om ekonomiska inflationer i landet som kan ha kommit att påverka hamnens avgifter. Det som främst skiljer våra texter åt, är att vår uppsats behandlar en betydligt kortare tidsperiod vilket gör det möjligt för oss att gå mer djupgående på faktorer som kan ha kommit att påverka hamnen.

2. Resultat och analys

Hamnen, varorna och avgifterna i Linköpings hamn

1942 som är utgångspunkten för forskningen skiljer sig anmärkningsvärt jämt mot 1962 som är slutpunkten. Varorna som tidigare var de allra vanligaste i handeln försvinner helt från hamnens handel och ersätts av nya handelsvaror. Antalet fartyg som besöker hamnen blir allt färre och avgifterna påverkas. I tabeller och diagram kommer resultatet av hamnens verksamhet redovisas mellan 1942-1962 utifrån de valda åren.

Under perioden januari-mars var hamnen ur bruk och det varken inlastades eller lossades varor. I april med undantag av 1952 transporterades inte heller några fartyg genom hamnen, endast fem fartyg passerade i den här avvikelsen. Mellan maj-september var hamnen som

²⁰ Sven-Olof Hansson, *Linköpings hamn 1860-1970*. (Linköping:Linköpings univ. [duplic.], 1975). s. 46.

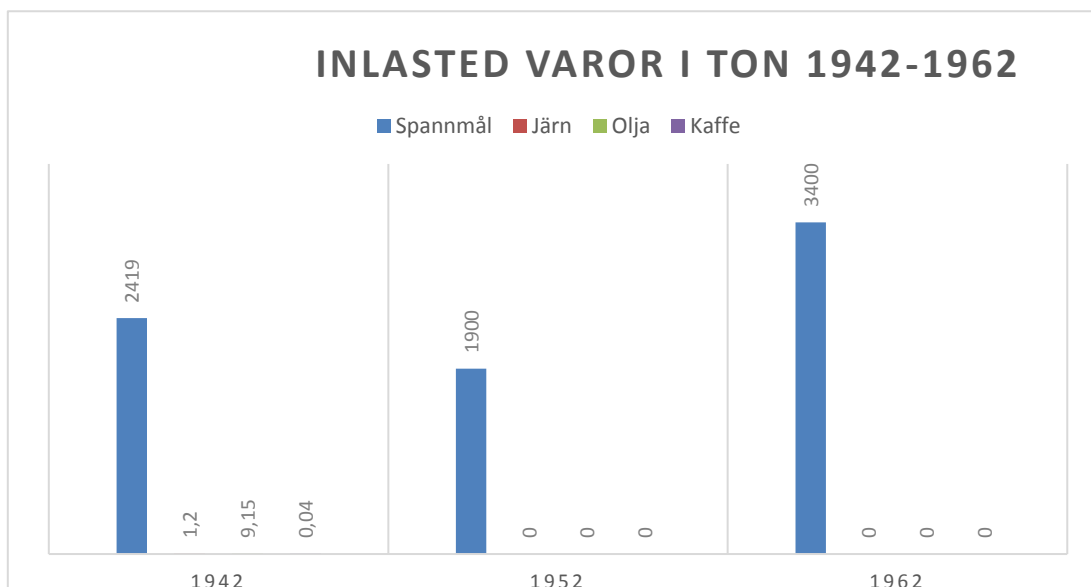
²¹ Sven-Olof Hansson, *Linköpings hamn 1860-1970*. (Linköping:Linköpings univ. [duplic.], 1975). s. 52-54.

²² Hansson, s.52.

mest aktiv vilket påverkade hamnens inkomster positivt, medan den inaktiva perioden degenererade hamnens ekonomi. Hamnen bedrev främst inrikeshandel, de få fartygen från utomstående länder markerades med staden de kom ifrån. I perioden 1942-1962 saknades sådana markeringar, därför antar vi att samtliga fartyg är svenska fartyg och kommer inte gå djupare in på det.

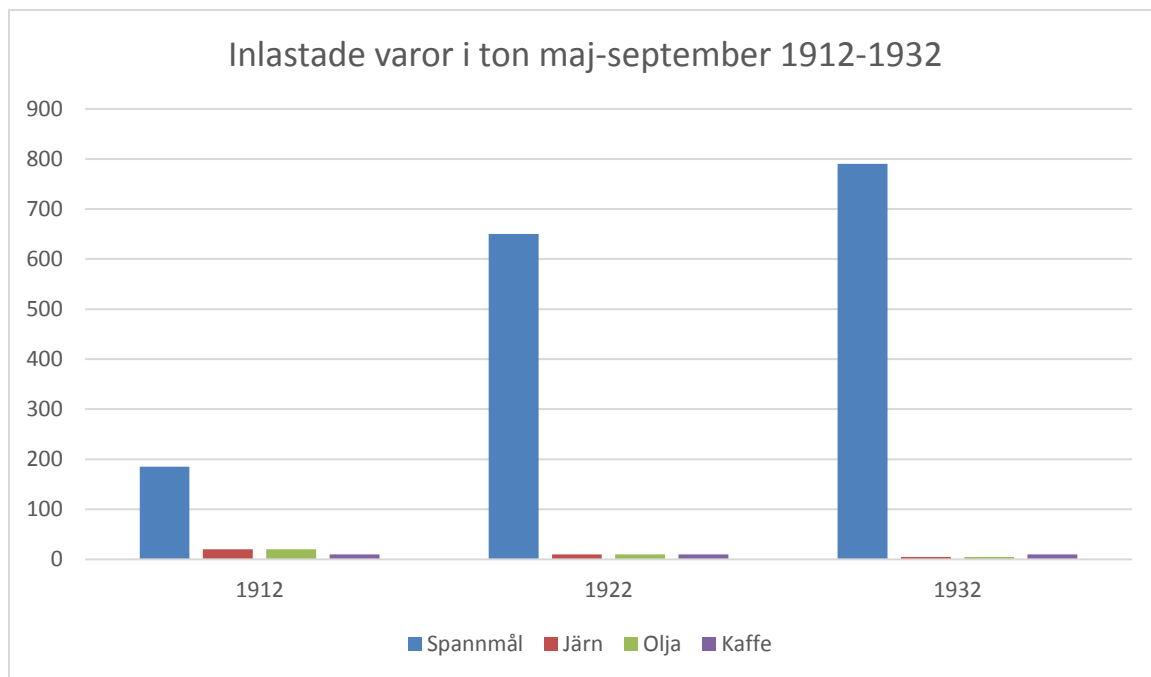
Tabell 1 består av de inlastade varorna som under den komparativa perioden var allra vanligast. Eftersom varorna som tidigare dominerade försvann på hamnhandel kommer tabell 1 innehålla små mängder. Samma gäller tabell 5 som listar de lossade varorna som var vanligaste under den komparativa perioden 1912-1932. Därför kommer tabell 3 och 6 innehålla avvikelserna som tillkommer under 1942-1962.

2.1 Inlastade varor



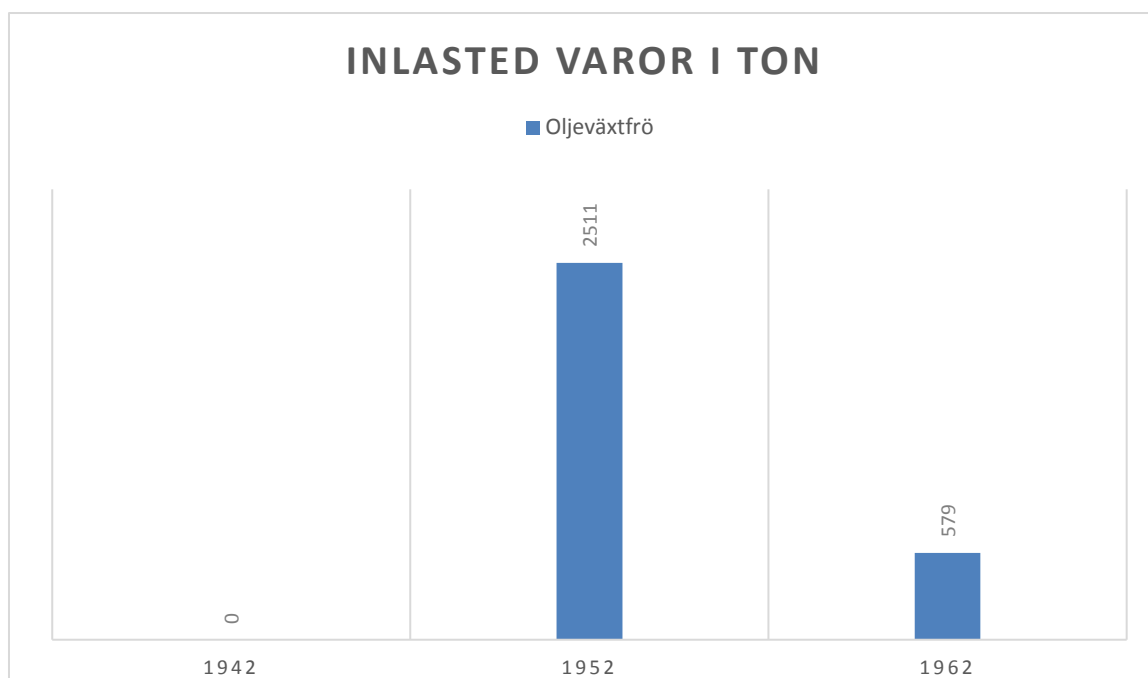
Tabell 1: källa: dagböckerna för Linköpings hamn

Tabellen ovanför visar mängden av inlastade varor 1942-1962, varorna som tabeller påvisar är de vanligaste varorna 1912-1932 för hamnenshandel. För att jämföra volymen så bifogas en tabell för 1912-1932 här under.



Tabell 2: källa: *Det som en gång var Linköpings hamn*

De inlastade varorna var även under 1912-1932 dominerat av spannmål, med lite högre volym av järn, olja och kaffe vilket helt försvann under 1952. Tabell två tar endast upp inlastade varor för maj-september vilket inte ger den en hel helts bild för hela året. Den berör kvartalet då hamnen var som mest aktiv. Det som skiljer 1912-1932 och 1942-1962 som inte syns i tabellerna är att under 1912-1932 så inlastades även varor av större variation som inte finns med i tabellerna, medan 1942-1962 är det endast en vara som utöver spannmål är av större volym. Det är oljeväxtfrö som blir den nya stora inlastnings varan. Tillsammans med spannmål så blir oljeväxtfröna det enda markanta i volym som inlastas i Linköpings hamn. Tabell 3 kommer visa oljeväxtfröns inlastnings volym.



Tabell 3: källa: dagböckerna för Linköpings hamn

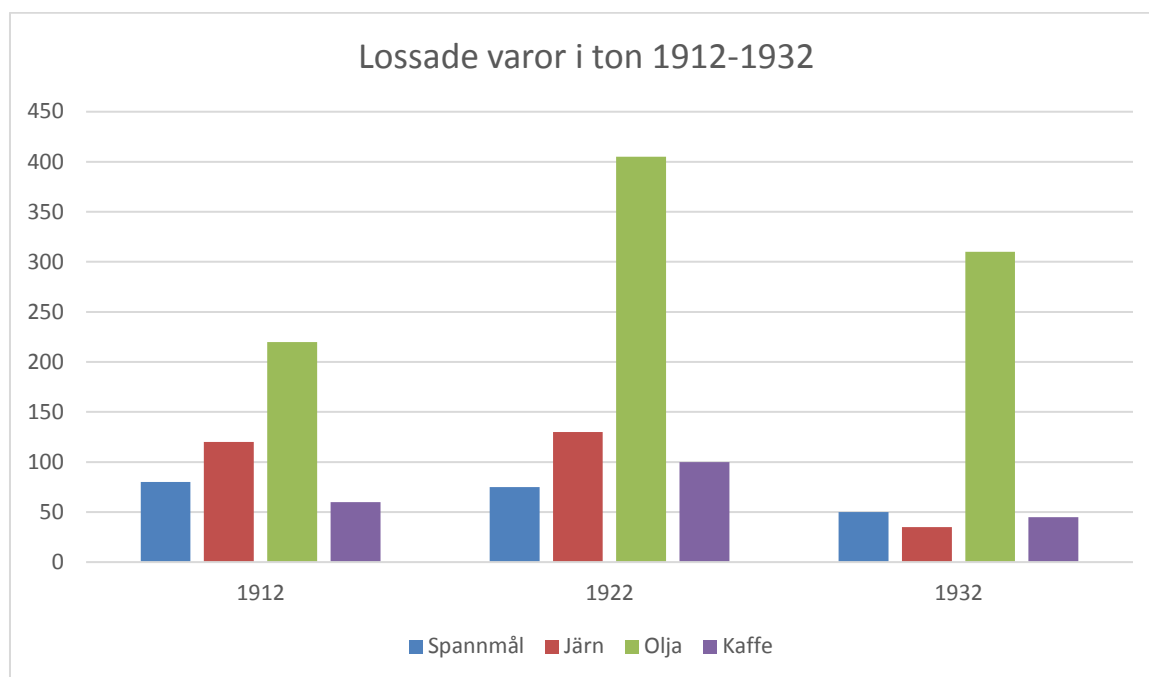
1952 blev oljeväxtfrö den största inhandlingsvaran, större än spannmål vilket sticker ut mot de andra jämförda åren, då spannmål var den största inhandlingsvaran i vikt. 1962 blir den allt mindre och blir endast cirka 20 % av 1952s vikt. Det kan också påverkas av mängden handelsfartyg som under de nämnda åren sjunker från 283 till 102.²³

Utöver oljeväxtfrö så skiljer sig inte hamnens inlastning mellan de olika perioderna väsentligt. Den markanta uppstigningen i antalet inlastade oljeväxtfrö finner vi ingen förklaring till.

När det kommer till lossade varor finns det en större skillnad. Tabell 4 kommer ta upp de vanligaste varorna som lossades i Linköpings hamn 1912-1942 och tabell 5 kommer beröra samma varor 1942-1962. Tabell 6 kommer ta fram varorna som växer fram i hamns handel 1942-1962 som inte finns under tidigare år.

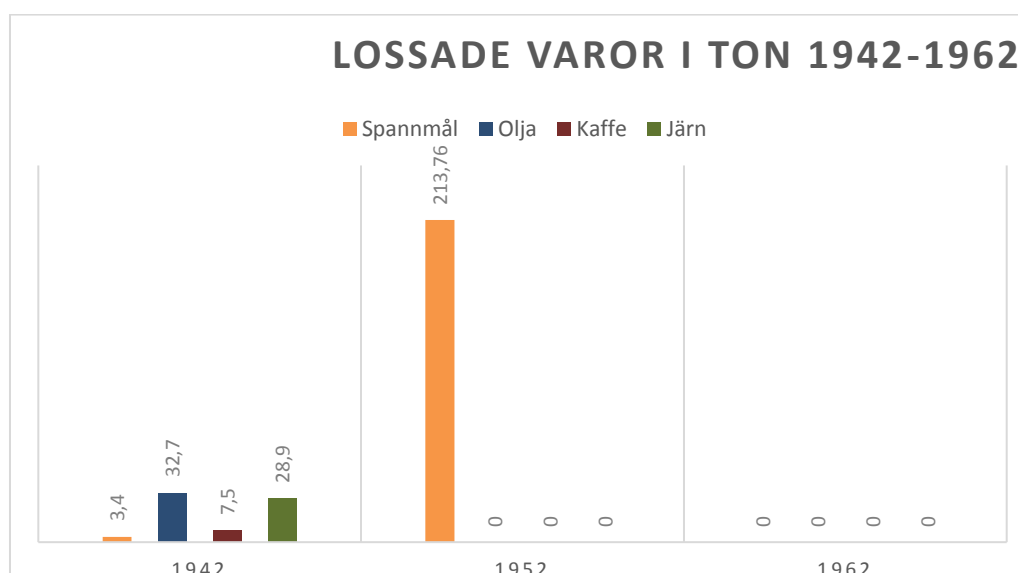
²³ Dagböcker Linköpingshamn

2.2 Lossade varor



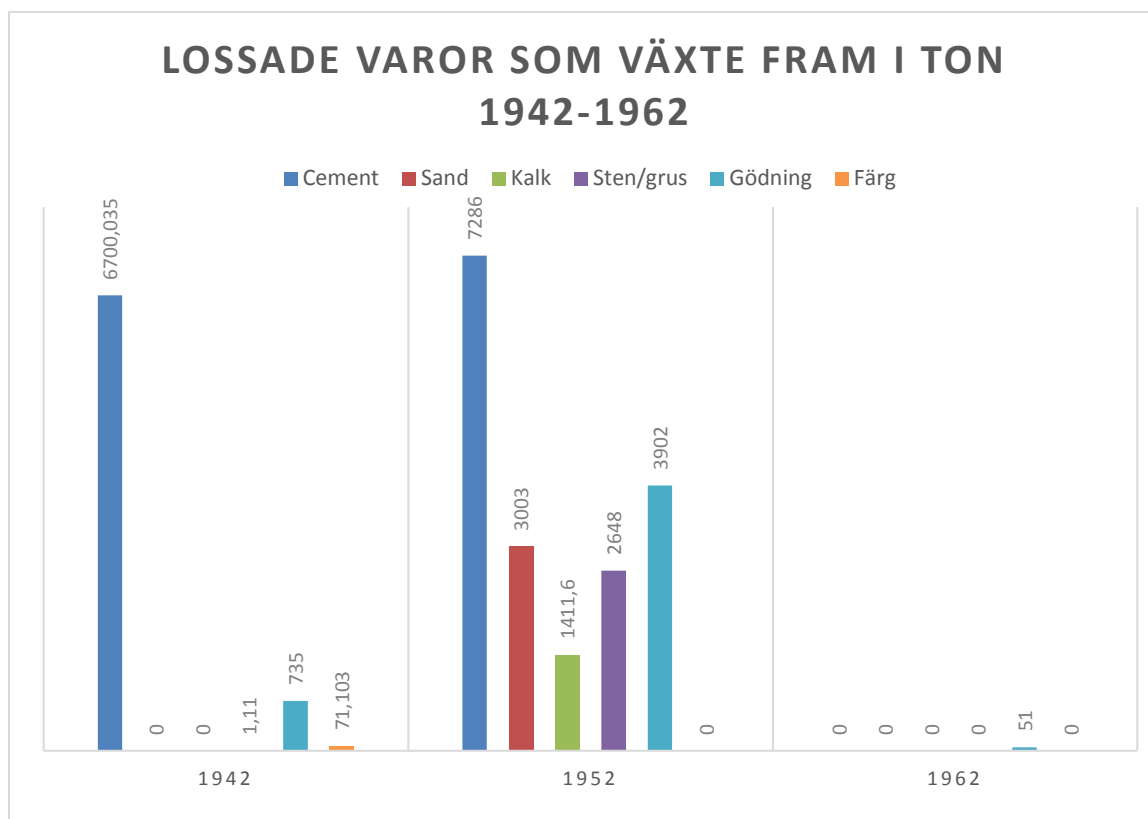
Tabell 4: källa: *Det som en gång var Linköpings hamn*

I tabell 4 ser vi att olja är det som dominerade importerade varor till Linköpings hamn. Järn var även något som blev en vanlig handelsvara i hamnen. Under 1942-1962 försvann det mesta av dessa varor från hamnen, och under 1952 var det endast spannmål som fortfarande lossades. Tabell 5 under kommer visa samma varor under 1942-1962.



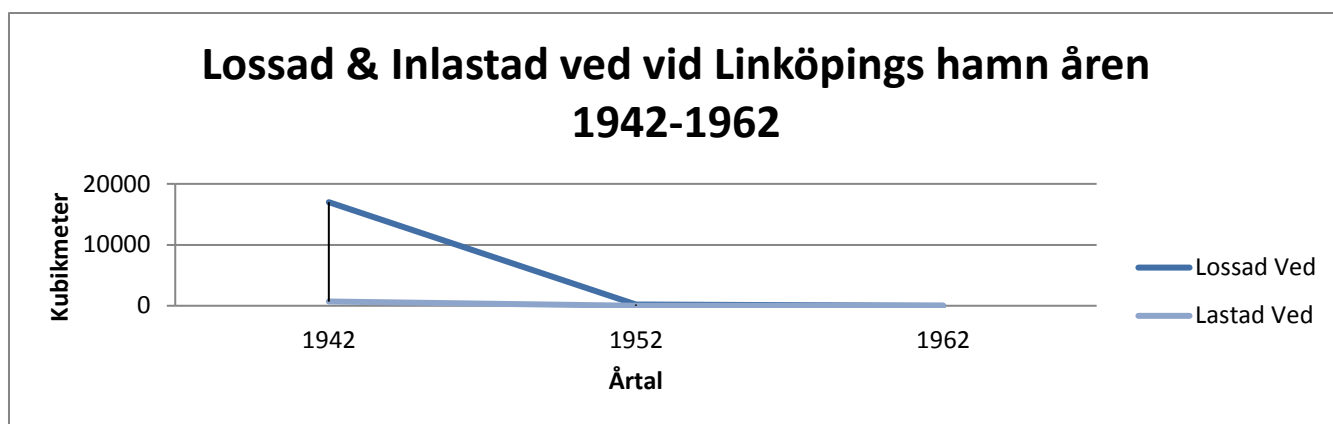
Tabell 5: källa: *Dagböckerna för Linköpings hamn*

Som tabellen visar så var lossade varorna betydligt mycket lägre under 1942 och framåt än de var under tidigare år. 1952 var det endast spannmål som lossades av de varor som under 1912-1932 var de fyra vanligaste lossningsvarorna. Liksom inlastade varor så fanns det under 1912-1932 flera andra varor som lossades men inte berörs i tabellen. Det var även större variation på varor än det var under 1942-1962. 1942-1962 växte dock en ny marknad upp där hamnen spelade stor roll. Tabell 6 kommer framföra de nya varorna som blev dominanta för hamnens lossning.



Tabell 6: källa: Dagböckerna för Linköpings hamn

Cement, sand, kalk, sten/grus, gödning och färg färdades genom Linköpings hamn vilket var nytt från 1942. Där cement var den vanligaste varan och uppgick till nästan 7300 ton år 1952. Variationen på lossade varor var nästan helt borta, utöver dessa varor fanns det få undantag som exempelvis ett fåtal maskiner, hampa och varor som markerats som ”diverse”. I tabellen för 1962 är gödning det enda som framförs, det var även den enda varan som lossades under det året. Av de 102 handelsfartyg som besökte hamnen 1962 var det blygsamma antalet 4 fartyg som lossade några varor.



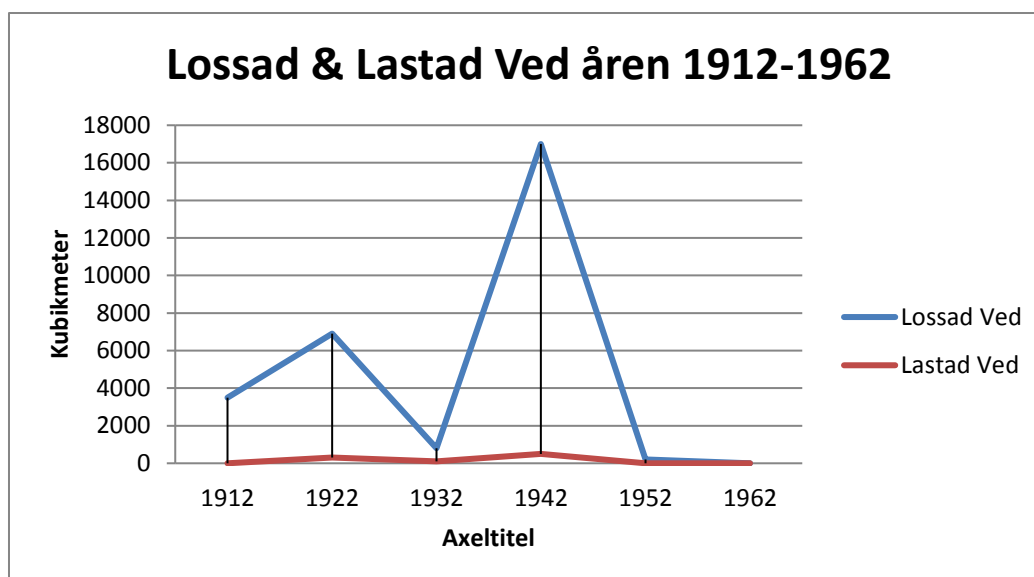
Tabell 7: källa: Dagböcker för Linköpings hamn

Det lossades en rad olika trävaror i Linköpings hamn, den varan som dominerade och som oftast dök upp i handelsprotokollen var ved. Under året 1942 lossades det nästintill 17'000 kubikmeter ved till Linköpings hamn. Genom att läsa av diagrammet märks dock en markant sänkning av varan, tio år senare (år 1952) lossades endast ungefär 100 kubikmeter ved och ytterligare tio år senare (år 1962) lossas det 0 kubikmeter ved. Denna minskning av vedhandeln beror till stor del på att ved bytts ut som bränsle mot exempelvis kål.²⁴ I nästa kapitel tas det upp mer djupgående faktorer om vad som påverkat sänkningen av vedtransporten.

När det kommer till ved som lastades i Linköpings hamn så är det nästintill obefintlig. Det dök upp enstaka lastningar år 1942 på ungefär 5-10 kubikmeter ved men inte mer än så. De andra berörda åren hade ingen lastad ved alls. År 1942 är alltså det året där det både lossas och lastas som mest ved, vad detta uppsving beror på tas upp i nästa kapitel där det skrivs om faktorer som påverkat hamnens handel.

Eftersom att denna uppsats även är en komparativstudie så följer här under en graf som jämför studiens berörda år (1942, 52 samt 62), med den tidigare studiens berörda år (1912, 22 samt 32). På så sätt blir det enkelt att se skildringar och likheter mellan åren.

²⁴ Hansson, s.52



Tabell 8:källa: Dagböcker för Linköpings hamn

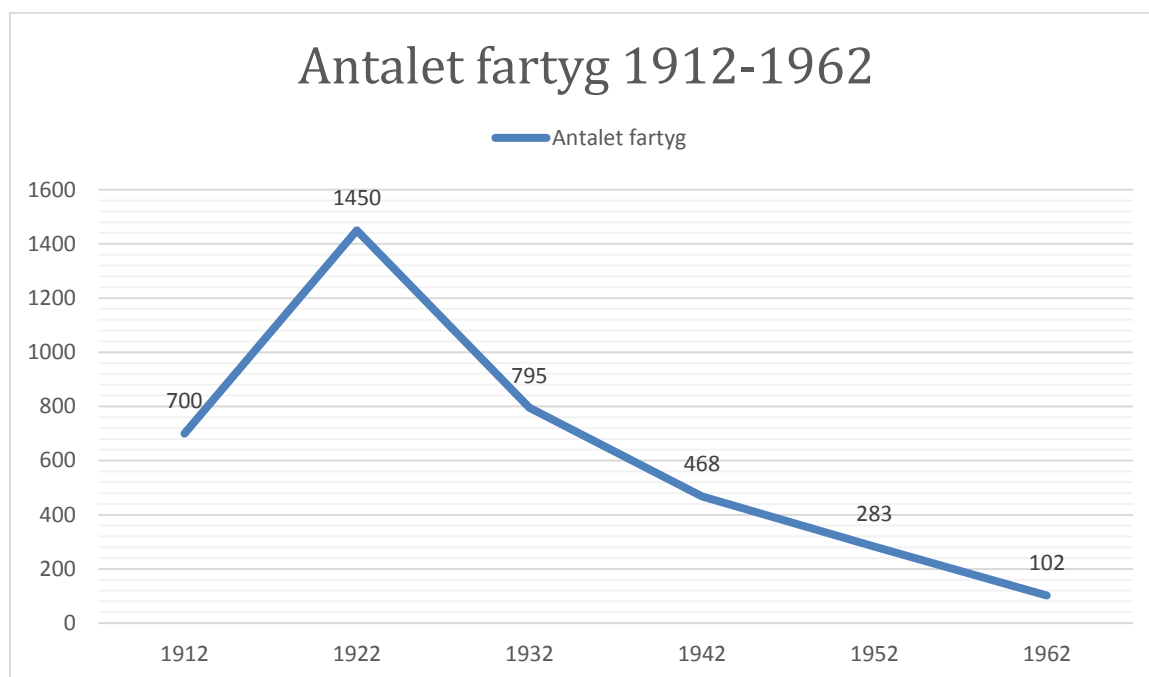
Den jämförande grafen mellan de två studiernas berörda år indikerar starkt på en sak; vedlossningen i Linköpings hamn stiger markant mellan åren 1912-1922 samt åren 1932-1942. Både det första & andra världskriget inträffar under dessa år, om detta på något sätt är kopplat till en ökad lossning av vedtransport i hamnen tas reda i nästa kapitel som tidigare nämnt. Det man med hjälp av denna graf kan läsa av är att ved som lossas i hamnen stiger markant när världskrig inträffar, för att sedan sjunka drastiskt igen.

Lastade veden följer dock samma mönster som tidigare år och indikerar inte på större förändringar utan ligger kvar på ungefär 100-700 kubikmeter ved varje år. Detta beror på att ved troligen inte var en av Linköpings hamns exportvara.

Under 1912-1932 var även fartygstrafiken mycket större än vad den var under 1942-1962.

Tabellen under visar på antalet fartyg som anlände till Linköpings hamn under de olika åren.

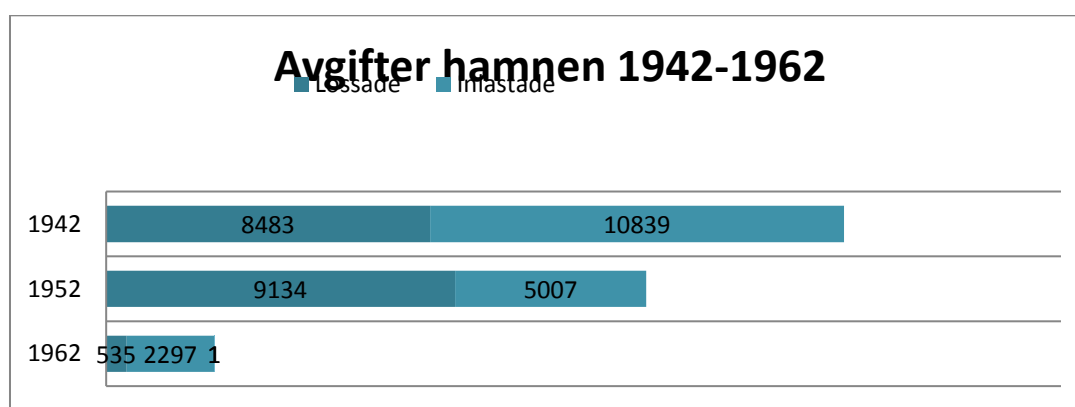
2.3 Antal fartyg



Tabell 9: källa: Dagböckerna för Linköpings hamn

Som grafen visar så är antalet fartyg under 1912-1932 betydligt högre än 1942-1962. Vilket speglar den ekonomiska effektiviteten av hamnens verksamhet. Sänkningen av antal fartyg påverkar avgifterna som hamnen tjänar på, vilket framförs i tabell 10 som innefattar avgifterna som hamnens ekonomi bygger på.

2.4 Avgifter



Tabell 10: källa: Dagböcker för Linköpings hamn

I tabellen ovanför så presenteras resultaten för samtliga avgifter som tagits i hamnen under åren 1942, 52 samt 62. Avgifterna som dokumenterats i hamndagböckerna är utskrivna i kronor samt ören men i diagrammet så har vi valt att avrunda och presentera i heltal.

Även om det är fler varor som lossas än lastas i hamnen så syns detta inte på diagrammen. Under tidigare år har detta varit en faktor för avgifternas pris, ju fler varor som lossades desto högre blev avgifterna för de lossade varorna. Detta stämmer inte in med våra resultat, även om det varit fler varor som lossats så har avgiftspriserna för de lastade varorna varit betydligt högre, bortsett från året 1952 där de lossade varornas avgift når sin topp. Vad detta beror på är oklart.

De lastade avgiftspriserna följer ett tydligt sjunkande mönster. År 1942 toppar de inlastade varornas avgiftspriserna med 10839kr för att sedan år 52 sjunka ner till 5007kr och år 62 2297kr. Sänkningen blir mer omfattande när man även tar hänsyn valutförändringen och prisinflationen över tid, exempelvis var summan 10839kr år 1942 värd ungefär 15100kr år 1952.²⁵ Det fallande mönstret förklaras med att hamnens verksamhet börjar dö ut, på samma sätt som avgifterna blir mindre, sjunker även fartygstrafiken. År 1942 mäts antalet fartyg som besökt hamnen till 468, medan det år 52 når 283 båtar och år 62 besöker endast 102 båtar hamnen. Ju färre båtar som besöker hamnen desto lägre blir även avgifterna.

När det kommer till de lossade avgifterna så finns det inte ett lika tydligt mönster. Genom diagrammen kan man se att avgifterna stiger från år 1942 fram till år 1952, för att sedan sjunka drastiskt år 1962. Stigningen som sker mellan år 1942 och 1952 omfattar en summa på omkring 651kr, det går från att ligga på 8483kr till 9134kr. Detta kan förstas uppfattas som att priset stiger, men om man ska ta hänsyn till prisinflationen så får man andra resultat. Samma summa (8434kr) år 1942 är tio år senare (1952) värd ungefär 11949kr.²⁶ Detta betyder att även fast siffrorna stigit, så måste hänsyn tas till penningvärdet för att dra konkreta slutsatser. Avgifterna har stigit på pappret, men eftersom att pengarnas värde minskat med tiden så har samma pris fått minskat värde.

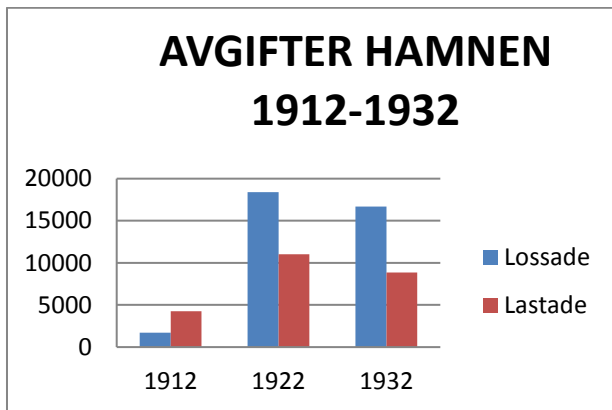
Med hänsyn till det som nämnts ovanför går det alltså att se en minskning i de lossade avgiftspriserna. På samma sätt som de lastade avgiftspriserna sjunkit på grund av minskad fartygstrafik så har även de lossade avgiftspriserna sjunkit. Färre båtar motsvarar som tidigare nämnt färre avgifter.

När det kommer till att jämföra med tidigare studier av åren 1912, 1922 samt 1932 så görs detta bäst genom att ställa diagrammen från de berörda åren mot varandra. Slutsatser som kan dras genom att analysera diagrammen är att det mellan åren 1912 och 1922 sker en drastisk

²⁵ <http://www.sverigeisiffror.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/>

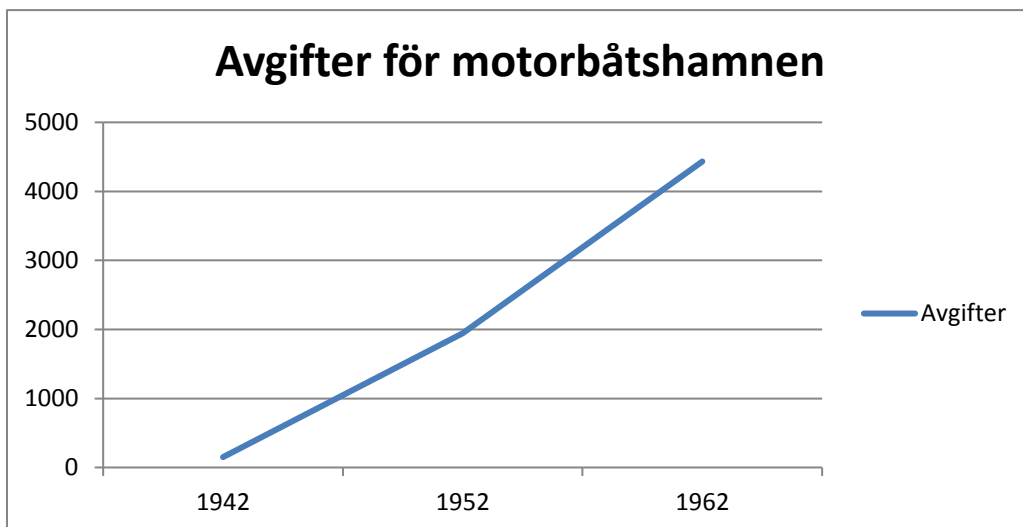
²⁶ Ibid.

ökning i både lossade och lastade avgifter, båda når sin topp år 1922 för att sedan minska fram till år 1962 där det nästintill är obefintliga.



Tabell 11: källa: Dagböcker för Linköpings hamn

Som tidigare nämnt så hittas ingen förklaring till varför de lastade avgiftspriserna stiger under året 1942 även om det är fler varor som lossas än lastas. Det som vi dock kan se med hjälp av diagrammen är som tidigare nämnt; att avgiftspriserna tydligt sjunker i korrelation med att färre båtar besöker hamnen. I och med att färre båtar besökte Linköpings hamn och avgifterna blev allt lägre, behövde hamnen nu till stor del förlita sig på motorbåtshamnens intäkter och avgifter. Grafen som följer visar hur avgiftspriserna för motorbåtshamnen steg mellan åren 1942-1962.



Tabell 12: källa: Dagböcker Linköping hamn

Grafen mäter avgifterna i kronor och visar uppstigningen som skett från år 1942 fram till år 1962. Avgifterna stiger från 150kr till ungefär 4433kr, även med hänsyn taget till prisinflationen så är detta en markant stigning.²⁷

Denna ökning förklaras som tidigare nämnt med att hamnen rörde sig mot sitt slut och inte hade en omfattande handel längre, detta ledde till att färre avgifters togs in vilket i sin tur ledde till att motorbåtshamnen blev en betydelsefull källa för intäkter.

3. Faktorer som kan påverkat hamnens utveckling

3.1 Varför fartygstrafiken sjönk

Hamnens möjlighet att konkurrera mot järnvägen och andra handelsvägar var svag då den var tvungen att vara stängd minst tre månader om året. Att hamnen var stängd under vintertid var främst för ishinder men även för nödvändiga reparationer av slussar och hamnar.²⁸ Ytterligare en faktor som gav hamnen lägre konkurrenskraft var avgifterna, där hamnens befraktare var tvungna att betala både fraktavgift och kanalavgift. Motsvarigheten som var järnvägen var befraktaren endast bunden att betala fraktavgift.

Järnvägen som till en början var hamnens största konkurrent lades 1915.²⁹ Cirka fem år senare hade hamnen sitt allra bästa år i form av antal båtar och lossat och lastat volym.³⁰ Med tiden skulle dock järnvägens effektivitet överta hamnens handel, det gick fortare och befraktaren slapp även betala hamnavgiften. Så järnvägshandeln var alltså både snabbare och billigare. Till en början var ångloket det vanligaste, men ersattes av dieselektriska vilket gjorde att tågtrafiken inte drabbades lika hårt när kolpriserna gick upp innan och under andra världskriget.³¹ Detta gav järnvägen en god vinst, vilket möjliggjorde en upprustning som skulle göra att järnvägstransporten nu blev allt mer effektiv.

Innan 1944 när staten tog över ansvaret för väghållningen fanns det endast grusvägar utanför Linköpings stadsgränser.³² Därför var inte transporten via land effektivt nog för att konkurrera med hamnen och järnvägen. 50-talets stora satsning på vägbyggen öppnade upp för en ny handelsväg, där lastbilar blev det nya transportmedlet.³³

²⁷ <http://www.sverigeisiffror.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/>

²⁸ Sven-Olof Hansson, *Linköpings hamn 1860-1970*. Linköping: Linköpings universitet 1975 s.64

²⁹ Brimalm Christer "*Linköpings historia 1910-1970*" s.130, *Linköping 1981* s.134

³⁰ Hansson s.68

³¹ Brimalm s.138

³² Brimalm s.141

³³ Brimalm s.142

Lastbilarna dominerade under 50- samt tidiga 60-talet, de korta transporter, medan järnvägen främst användes vid längre sträckor. Lastbilarna övergick till att bli allt mer effektiva och blev under mitten av 60-talet större handelsaktör än järnvägen. Under samma tid som lastbilarna och järnvägen blomnade sjönk hamnens aktivitet och som visat i resultaten blev fartygen allt färre. Vi har inte hittat någon direkt koppling att samma varor importerades och exporterades av järnvägen eller lastbilar istället för fartygen. Däremot vet vi att handelstransporten övergick från hamn till via land. Under samma tid som hamnen fallerade så upprustades järnvägen och landsvägar byggdes.

Beslutet om att bygga broar över vattnet där fartygen tidigare hade transporterat varor blev det totala slutet för hamnens verksamhet. Broarna byggdes cirka 3 meter över vattenytan vilket omöjliggjorde fartygens chans att passera.³⁴ Under 60-talet var hamnen så gott som ödelagd, få fartyg passerade i hamnen, ännu färre lossade eller lastade varor. 1970 stängdes hamnen i Linköping ner, efterfrågan på hamnens verksamhet var död och nya effektivare transportmedel tog över.

3.2 Avgifterna sjunker

Avgifterna som var hamnens inkomst blev lägre som följd av de minskade handelsaktörerna som brukade hamnen. I och med att hamnen fick in mindre avgifter blev den inte lika vinstgivande som tidigare, istället blev, som redovisat i tidigare kapitel, motorbåtshamnen 1962, en stor del av hamnens inkomster. Motorbåtshamnen var en del av hamnen där civila befolkningen i Linköping hade sina fritidsbåtar. Avsaknaden av avgifter var främst anledningen att hamnen lades ner då kostnaderna för upprätthålla hamnen översteg inkomsterna. Motorbåtshamnen finns dock kvar än idag.

3.3 Varuförändring

Ved:

I resultaten så indikerade diagram 7 och 8 på att antalet lossad ved ökar markant mellan åren då de båda världskrigen inträffar. Enligt Sven-Olof Hansson beror detta till stor del på att veden blev ett kritiskt bränsle som användes.³⁵ När det första världskriget inträffar så tar

³⁴ Hansson s.66

³⁵ Hansson, S.52

koltillförseln stopp, detta leder till att kol inte längre blir ett alternativ till ett möjligt bränsle. Den starka uppgången av ved kan därför förklaras med att veden ännu en gång blir ett aktuellt bränsle under det första världskriget.

Uppsvingen som sker under åren som andra världskriget inträffar förklaras ungefär med samma anledning. Koltillförseln tar dock inte stopp, men kolpriset ökar markant i och med att andra världskriget medför en mycket stark trafikökning på de svenska järnvägarna. Under både första & andra världskriget stiger priset tydligt. Kolpriset som år 1913 legat på ungefär 16 kr per ton stiger i slutet av första världskriget till 130-160 kr.³⁶ En likande uppstigning sker under det andra världskriget.

Med detta i åtanke blir det givet att veden kommer tillbaka in i bilden och börjar användas som bränsle. När kriget dock tar slut så belastas inte järnvägarna i samma grad vilket leder till att efterfrågan på kolbränslen sjunker och i sin tur leder detta till ett minskat pris av kol. När priset minskar försvinner också veden ut ur bilden då man kan börja handla kol igen, vilket förklarar nedgången av ved efter kriget.

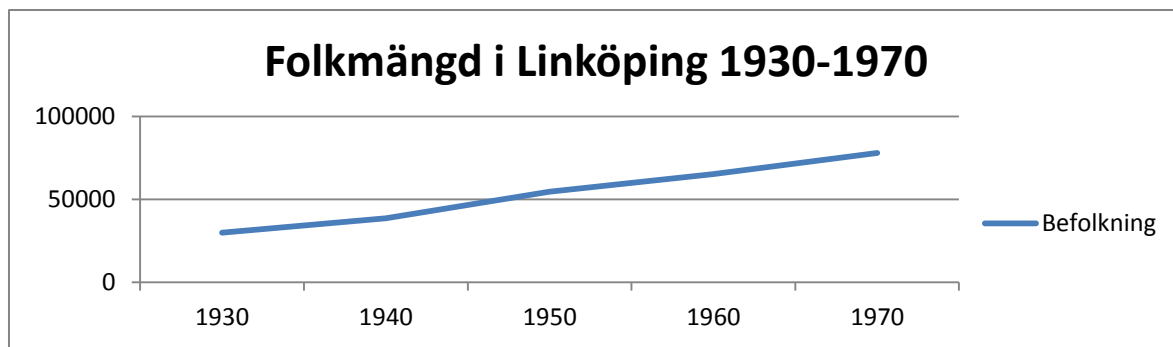
Cement:

Cement blev en vara som allt mer började lossas i hamnen. År 1942 lossas närmare 6700 ton cement i Linköpings hamn. I korrelation med den tidigare studien som gjorts så är detta en märkvärdig uppstigning, cement som nästintill var obefintligt i hamnens handel innan blev nu dominerande.

Det finns ingen konkret förklaring till varför cementet börjar växa fram och bli aktuellt under de berörda åren, men Sven-Olof Hansson hänvisar till att befolkningsökning och utvidgning av Linköping stad som möjlig påverkande faktor.³⁷ I och med att Linköping växte som stad så menar Hansson att man troligtvis behövde bygga ut nya byggnader, broar, bostäder, gator osv. Som följd av detta behövde man inte endast lossa cement, men även tegel, sand, sten och järn.

³⁶ Brimalm, S.134

³⁷ Hansson, S.53



Tabell 13: källa: Demografiska databasen

Bilden hänvisar till folkmängdsökningen som skett i Linköping mellan åren 1930 fram till 1970 för att ge en tydligare bild. I och med att befolkningen ökat med ungefär 250 % kan det tydas att det blev relevant med att bygga ut exempelvis nya bostäder vilket förklarar cementökningen.

4. Avslutning

I den komparativa studien kom vi fram till att de två olika valda perioderna skiljde sig på flera plan. Varorna som involverades i handeln skiljde sig avsevärt med undantag av spannmål som under 1912-1952 var i väsentliga mängder. Variationen av både lossade och inlastade varor försvann, där cement, sten, gödning och oljefrön tog över. Under 1912-1932 var lasterna mycket mer varierande och innehöll ofta 20-30 olika varor, medan 1942-1962 för mesta dels innehåll en större mängd av samma vara. Varor som järn, kaffe och olja försvann från hamnens handel. Troligtvis fann dessa varor en annan handelsväg, möjligtvis via järnvägen eller lastbilar.

Antalet fartyg ser vi också en drastisk minskning i, en av flera orsaker som vi tidigare nämnt var de nya eller effektiviserade handelsvägarna utöver hamnen som tog över. När vi jämför med 1912-1932 så är hamnens verksamhet reducerad. Majoriteten av de båtar som besökte hamnen under slutåren kom för att endast antingen lasta eller lossa varor.

Inkomsterna blir lägre på grund av den reducerade aktiviteten i hamnen. Hamnen hamnar i skuggan bakom järnvägen och landshandeln, där broar byggs för att vidare effektivisera vägar och avgränsa hamnens tillgång till handeln.

Avgifterna reducerades markant i samband med att fartygstrafiken minskade. Med hjälp av tidigare forskning kunde vi mäta av att reduceringen redan dragit igång efter år 1932 och fortsatt minska enda fram till hamnens slut år 1962. I kontrast med att fartygstrafiken minskade och att avgifterna för lossade och inlastade varorna mer eller mindre försvann blev motorbåtshamnen en kritisk inkomstkälla. Med hjälp av hamndagböckerna kunde vi skapa diagram som tydligt visade hur motorbåtshamnens avgifter steg med åren.

När det kommer till vilka varor som oftast lossades/lastades i hamnen så kom vi fram till ved, järn och cement dominerade år 1942 medan cement, spannmål, gödning och sand tog över under år 1952. År 1962 var hamnens handel i princip döende och väldigt få lossningar och lastningar gjordes.

Vi kom fram till att det lossades stora mängder av ved år 1942 på grund av att andra världskriget brutit ut och ved ännu en gång blivit ett aktuellt bränsle. När det kom till cement fanns det ingen konkret förklaring till dess uppgång, men Sven-Olof Hansson spekulerade om att Linköpings stad utvidgades och därmed krävde fler och större byggnader, vilket förklarade att stora mängder cement samt sten lossades. Detta argument kunde vi stärka med att redogöra

för ett diagram som visade folkväxten i staden mellan åren 1930-1970. Detta visade att stadens befolkning växt med ungefär 250 % som då skulle tyda på att exempelvis fler bostäder behövdes byggas ut.

Sammanfattningsvis så avtog handeln i hamnen rejält under de berörda åren, man såg klara minskningar i både fartygstrafiken och även variationen & mängden av varor som lossades. Linköpings hamn började närma sig sitt slut och handeln förtydliga detta.

Litteraturlista

Källor:

Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1942, 1952, 1962.

Litteratur:

Brimalm, Christer, i *Linköpings historia 1910-1970*. Linköping 1981

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

Johansson, Victoria. *Det som en gång var Linköpings hamn*. (Linköping: Linköpings univ), 2015.

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

Demografiska databasen <http://rystad.ddb.umu.se:8080/FolkNet/index.jsp> (Hämtad: 16/12/05 kl: 11.00)

<http://www.sverigeisiffror.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/> (Hämtad: 16/12/03 kl: 17:10)