

# Hamnen som Linköping glömde

– En kvantitativ studie om hamnens utveckling mellan  
1882-1902

---

**Nathalie Rödin Falk**  
**Albin Ingmarsson**

Handledare: Anna Friberg

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning .....</b>	<b>3</b>
1.1 Syfte och frågeställning .....	3
1.2 Avgränsningar .....	4
1.3 Metod och källmaterial.....	5
1.4 Forskningsläge .....	6
1.5 Bakgrund.....	8
<b>2. Undersökning.....</b>	<b>10</b>
2.1 Antal fartyg .....	10
2.2 Lossade och lastade varor .....	14
2.3 Intäkter .....	20
<b>3. Avslutning.....</b>	<b>23</b>
<b>4. Käll- och litteraturförteckning .....</b>	<b>25</b>

# 1. Inledning

Idag är Linköpings hamn blott ett minne, och spår från den en gång stora hamnen börjar försvinna ur Linköpings historia. Trots att hamnen sällan nämns idag var den under sin tid, en av Sveriges främsta insjöhamnar. Hamnen var en central punkt, med koppling till både Göta samt Kinda kanal. Hamnens historia sträcker sig över hundra år och var under sin tid en viktig del för Linköpings handel och Linköping stad. Idag är hamnen nästan bortglömd vilket betyder att när ämnet Linköpings hamn dyker upp ställer sig många frågande.<sup>1</sup>

## 1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att bidra till den befintliga kunskapen om Linköpings hamn genom att studera dess förändring under hamnens första decennier. Detta kommer att göras genom att undersöka avgifterna för varor som lossats och lastats, vilka de vanligaste varorna var samt hur många fartyg som ankom och avgick under åren 1882, 1892 och 1902.

Uppsatsen har utgått från följande frågeställningar:

1. Hur många fartyg ankom samt avgick från Linköpings hamn under åren 1882, 1892 samt 1902?
2. Hur stor var intäkterna för de varor som lastades samt lossades vid Linköpings hamn åren 1882, 1892 samt 1902?
3. Vilka var de vanligaste varorna som cirkulerade i Linköpings hamn under åren 1882, 1892 samt 1902? Hur stor volym var det av dessa varor som lastades samt lossades i Linköpings hamn under dessa år?

Vi har valt dessa saker att studera, då tidigare forskning har studerat liknande frågeställningar samt att vi anser det vara intressant att jämföra resultaten. Eftersom tidigare studier undersökt senare perioder av hamnens verksamhet kommer vår undersökning att fylla en lucka vad

---

<sup>1</sup> Johansson, Joakim, "Linköpings hamn och kanalskepparnas leverne på 1920-talet", i Christoffersson, K (red.), *Vår stad Linköping*. Årsbok 2007. (Linköping: Larsson Offsettryck AB, 2007), s. 125f

gäller forskningen om Linköpings hamns verksamhetsår. Undersökningen av fartygstrafiken visar en generell bild av hur stor verksamheten var i Linköpings hamn under den period vi studerar. Varutrafiken visar en generell bild av vilka varor som vanligtvis cirkulerade genom Linköpings hamn samt dess mängd. De olika avgifterna för lossade och lastade varor ger en insikt om ekonomin i Linköpings hamn. Tidigare studier har undersökt perioderna 1912-1932 och 1942-1962. Vilket skapar en lucka i kunskapsläget om hamnen. Denna studies syfte är alltså att fylla denna lucka för tidigare år av hamnens verksamhet.

## 1.2 Avgränsningar

Vår studie kommer som tidigare nämnt att undersöka årtalen 1882, 1892 och 1902. Denna avgränsning är gjord på grund av att Linköpings hamns historia är omkring 100 år lång och kan därför bli svårt att täcka i en B-uppsats. Årtalen kommer att undersökas i helhet och avgränsningar mellan månader kommer inte att göras. Studien kan på så vis ge en helhetsbild av hamnens utveckling och förändring över den 20-årsperiod som valts. Valet av år som undersöks är som tidigare nämnt baserat på tidigare forskning. Tidigare studier har gjorts av Victoria Johansson som studerat perioden 1912-1932 samt av Victor Olsson och Ahmed Besirevic som undersökt perioden 1942-1962.<sup>2</sup> Den period som vi valt att studera har alltså inte studerats tidigare och är helt outforskad. Det finns alltså en forskningslucka här rent kronologiskt, som vi har tänkt att fylla.

En avgränsning har även gjorts gällande själva handeln. Studien undersöker avgifterna för varor som lossas och lastas, vilka de vanligaste varorna var samt hur många fartyg som ankom och avgick under åren 1882, 1892 och 1902. De varor som studien undersöker är spannmål, olja, kaffe och järn. Anledningen till detta val av varor är delvis då dessa varor tas upp i tidigare forskning vilket möjliggör en jämförelse över en längre tidsperiod. Men också då dessa varor var de som lossades och lastades mest under våra studerade år.

---

<sup>2</sup> Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016; Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

### 1.3 Metod och källmaterial

Vår primärkälla för denna studie är hamndagböcker som finns på Linköpings stadsarkiv. Dessa böcker kommer ursprungligen från hamnkontoret som fanns vid hamnen under dess verksamma år. Böckerna innehåller information för de fartyg som cirkulerade i hamnen, så som fartygets namn samt namnet på kaptenen. De innehåller även information om varorna som lossades och lastades. Det står vad för slags varor som cirkulerade, samt varornas mängd. I dessa böcker finner vi också uppgifter angående de olika hamnavgifterna, både för varor som lastades och lossades, men även för att använda kranen i hamnen.

Anställda på hamnkontoret antecknade all denna information som går att hitta i hamndagböckerna. Eftersom dessa anteckningar skrevs för hand finns det många faktorer att ta hänsyn till. De anställda kan ha varit stressade eller allmänt slarviga när de skrivit och därmed kan texten delvis vara svårläst, men de kan även ha missat att skriva ner något eller angivit felaktiga siffror eller enheter. Det finns alltså en mänsklig faktor att ta stor hänsyn till gällande hur korrekta dessa böcker faktiskt är.

För att besvara de valda frågeställningarna angående hamnens varor och fartyg kommer en kvantitativ metod att tillämpas. Med hjälp utifrån underlaget i hamndagböckerna har vi skapat diagram som visar utvecklingen av vilka varor som cirkulerade, varor som lossades och de som lastades. Diagrammen ger en tydlig och översiktlig bild av vad som ändrades under dessa år. Vi använde oss av tabeller när vi räknade varor och fartyg, vilket är en ganska vanlig metod att använda vid forskning men inte vid framställandet av sina resultat. Det anses vara lättare att avläsa mönster i diagram i jämförelse med att avläsa det i tabeller som är fyllda med siffror, därför valde vi att framställa våra resultat i diagram.<sup>3</sup>

Utifrån dessa diagram analyserar vi de förändringar som vi kan se under de år som vi valt att studera. Eftersom studiens fokus ligger på Linköpings hamn så kommer inga jämförelser med andra hamnar, varken inrikes eller utrikes, att behandlas. Tidigare forskning om Linköpings hamn har undersökt Sveriges ekonomiska förändring för att kunna förstå avgiftsskillnader mellan åren. De har även undersökt händelser eller befolkningsökning/minskning kring

---

<sup>3</sup> Söderberg, Johan, "Beskrivande statistik", i Gustavsson, Martin & Svanström, Yvonne (red.), *Metod: guide för historiska studier*. Upplaga 1, (Lund: Studentlitteratur, 2018), s. 197

Linköping som kan ha påverkat antalet fartyg som besökte hamnen samt mängden av varor som cirkulerade. Liksom tidigare studier av hamnen, som också varit kvantitativa, kommer möjliga förklaringar endast kunna diskuteras i termer av korrelationer.<sup>4</sup>

Våra resultat kommer att jämföras med tidigare forskning för att skapa en helhetsbild av Linköpings hamns utveckling. För att inte förvirra våra läsare så har vi valt att endast jämföra vår forskning med tidigare forskning som har frågeställningar som liknar våra egna.<sup>5</sup>

## 1.5 Forskningsläge

Det finns två tidigare studier gällande Linköpings hamn, som berör samma frågor som denna uppsats handlar om. Dessa studier har fokus på hamnens senare levnadsår och har undersökt varsin 20 årsperiod. Den ena uppsatsen är skriven av Victoria Johansson och undersöker åren 1912, 1922 och 1932. Den andra är skriven av Victor Olsson och Ahmed Besirevic och studerar åren 1942, 1952 och 1962.

Johanssons analys av fartygstrafiken visar att 1922 var det år då fartygstrafiken var som störst i Linköpings hamn. Hon kommer även fram till att maj månad under 1932 var den månad med minst fartygstrafik och att september månad under 1922 var den månad med störst fartygstrafik.<sup>6</sup> När Olsson och Besirevic beskriver hamntrafiken så jämför de sina resultat med den av Johansson. De förklarar hur antalet fartyg under Johanssons period är betydligt fler än under deras studerade år. 1922 var antalet fartyg 1 450 medan 1962 var det enbart 102 fartyg. De förklarar denna utveckling genom att peka på den ekonomiska ineffektiviteten av hamnen och hur hamnen börjar fallera i verksamhet.<sup>7</sup>

De vanligaste varorna som förekom under den period som Johansson studerat, var kaffe, järn, olja och spannmål. Hon redovisar även hur olja var den vara som förekom i störst mängd av lossade varor rent generellt. Vidare berättar hon att järn dock var mest förekommande i större mängd under juli månad 1912 och 1922, men att det var en betydligt mindre mängd järn som

---

<sup>4</sup> Dribe, Martin, "Korrelation och regressionanalys" i Gustavsson, Martin & Svanström, Yvonne (red.), *Metod: guide för historiska studier*. Upplaga 1, (Lund: Studentlitteratur, 2018), s. 213

<sup>5</sup> Florén, Anders, Ågren, Henrik & Erlandsson, Susanna, *Historiska undersökningar: grunder i historisk teori, metod och framställningssätt*. Tredje upplagan, (Lund: Studentlitteratur, 2018), s. 57

<sup>6</sup> Johansson, V, s. 16

<sup>7</sup> Besirevic & Olsson, s. 17

lossades under juli 1932. Hon nämner även att kaffe lossades i större mängd under 1922, i jämförelse med de två andra åren i studien.<sup>8</sup>

Vad gäller lastade varor kommer Johansson fram till att det är spannmål som dominerade i hamnen medan de andra varorna inte förekom i några större mängder. September var den månad för år 1912 och 1922 som det lastades mest spannmål och maj var motsvarande månad för år 1932. Samtliga år har dock en gemensam månad då minst mängd spannmål lastades, vilket är juli månad.<sup>9</sup>

Under Olsson och Besirevic studerade år började varutrafiken att tyna bort. De skriver i sin studie hur kaffe, järn och olja började försvinna från både de lossade och lastade varorna. Däremot var spannmål fortfarande en stor vara i hamntrafiken. Hamnens varutrafik 1962 var anmärkningsvärt liten i jämförelse med tidigare år.<sup>10</sup> Deras studie fokuserar på de sista åren innan Linköpings hamn bommar igen, vilket förklarar nedgången.

Vad gäller intäkterna för de lossade och lastade varorna hävdar Johansson att det lossades mer varor än vad det lastades, vilket gjorde att intäkterna för de lossade varorna blev högre. Johansson visar hur det finns en tydlig stegring av intäkterna för lossade varor från år 1912 till år 1922. Mellan dessa år skedde en valutaförändring som Johansson nämner att hon har tagit hänsyn till, när hon beräknat stegringen av intäkter.<sup>11</sup> Johansson konstaterar att stegringen rörde sig om nästan 10 000 kr och att det indikerar att handeln i hamnen fick ett kraftigt uppsving under perioden mellan 1912 och 1922. Hon förklarar att hon även finner en nedgång av intäkter mellan 1922 och 1932, men att den inte är lika markant som stegringen mellan 1912 och 1922.<sup>12</sup>

Precis som antalet fartyg så minskade också intäkterna för lossade och lastade varor under den period som Olsson och Besirevic studerat. När de beskriver intäkterna för lossade varor förklarar de hur intäkterna stiger från 1942 till 1952 för att sedan drastiskt sjunka år 1962. De visar att intäkten på lastade varor under 1942 var 10 839 kr medan intäkten enbart var 2 297 kr under 1962. Detta förklarar de med att hamnens verksamhet började dö ut.<sup>13</sup>

---

<sup>8</sup> Johansson, V, s. 19

<sup>9</sup> Ibid, s. 20

<sup>10</sup> Besirevic & Olsson, s. 13f

<sup>11</sup> Johansson, V, s. 17

<sup>12</sup> Ibid, s. 18

<sup>13</sup> Besirevic & Olsson, s. 18

År 1975 skrev Sven-Olof Hansson en D-uppsats som undersökte Linköpings hamn mellan åren 1862 till 1970. Denna studie ger en övergripande bild av de 108 åren som hamnen var aktiv. Vi har jämfört våra resultat med Hanssons för att se om de överensstämmer i syfte att stärka våra resultat. I hans statistik kan vi se ungefärliga siffror över avgifterna för lossade och lastade varor mellan 1880-1884, 1890-1894 och 1900-1904.<sup>14</sup> När Hansson gör statistik över ankomna fartyg så använder han sig av femårsintervaller mellan 1864 till 1974. Hansson räknar inte heller med fartyg vars last var under 10 ton, vilket vi har gjort i denna uppsats. Men oberoende metod så liknar Hanssons slutsatser våra egna. Hansson visar hur början av 1880-talet var en händelserik period för hamnen med ett stort antal ankomna fartyg. 1890 sjönk antalet för att i början av 1900-talet åter öka.<sup>15</sup> Hansson visar även den ungefärliga mängden spannmål och socker som lastades i hamnen under dessa år. Även här överensstämmer våra resultat. Mängden spannmål och socker följde mönstret av ankomna fartyg där antalet var stort i början av 1880 för att sedan sjunka lite 1890 och 1902 ökade antalet.<sup>16</sup>

Hansson gör dock ingen statistik över mängden lossad spannmål eller socker. Inte heller redovisar han hur många fartyg som avgick från hamnen utan han visar endast på de som ankom.<sup>17</sup>

Hanssons frågeställningar liknar våra men han berör också fler intressanta frågor som har varit till hjälp under vår studie. Hansson beskriver olika faktorer som kan ha påverkat hamnens verksamhet liksom faktorer som kan ha påverkat olika varor, avgift eller antal fartyg.<sup>18</sup>

## 1.6 Bakgrund

År 1772 avgjordes det i riksdagen att Göta kanals utbyggnad skulle sträcka sig till Söderköping. 1810 började bygget av denna nya kanal och år 1832 var kanalen färdig. Dock hade det långa byggandet lett till en, för sin tid, omodern kanal, som flera såg som en

---

<sup>14</sup> Hansson, Sven-Olof, Linköpings hamn 1860-1970. D-uppsats i kulturgeografi, Linköpings universitet, 1975, s. 44

<sup>15</sup> Ibid, s. 47

<sup>16</sup> Ibid, s. 60

<sup>17</sup> Ibid, s. 47

<sup>18</sup> Ibid, s. 52f



besvikelse för Linköping. Kanalen sträcker sig från Roxen, förbi Söderköping, men detta visade sig vara en miss då sträckan ut till Roxen inte var någon lämplig segelled. I *Linköpings Historia*, volym 4, nämns också hur “djupet är obetydligt och på slingringarna taga ingen ände”.<sup>19</sup> Den trafik och handel som försiggick i kanalen under denna tid beskrivs som obekvä.<sup>20</sup>

Oavsett dessa missar så blev kanalen viktig för Linköping. Och även om den kunde ses som en besvikelse så började den förbättras för att göra det lättare för fartyg att fara igenom. År 1850 hade en trafikabel farled lyckats skapas, vilket ledde till att hamnar i området kunde ta emot även större fartyg. Dock fanns det kvar problem med att transportera varor från och till Linköping stad. Detta ledde till att nästa mål var att kanalisera Stångån, en utbyggnad som ytterligare skulle vigda Linköpings handel. Med idéer om vidare utbyggnader följde diskussioner om att bygga en hamn som var närmare Linköping stad. Det ansågs att en hamn närmare staden skulle gynna Linköping stort. Det bestämdes att denna nya hamn skulle befinna sig i Stångån och 1864 började bygget av denna nya hamn, för att sedan tre år senare invigas.<sup>21</sup>

Linköpings stad och myndighet hade då gjort stora ansträngningar till att omvandla Linköping till en hamnstad. Om dessa ansträngningar var värt det är en vidare diskussionsfråga. Hamnens verksamhet ökade avsevärt 1875 då den nya hamnen hade kommit i full drift. Det ansågs under denna tid att de avgifter som togs ut i hamnen skulle täcka byggnads- och driftkostnaderna för hamnen. Förhoppningen var att hamnen skulle vara som sitt eget företag och bära sin egen kostnader.<sup>22</sup> Hamnen hade flera oroliga år med nedgångar och uppgångar. Efter år 1923 började det gå nerför för hamnen, mer och mer för varje år.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> Torbrand, Dagny, “Kommunikationernas förändring” i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1863-1910*. volym 4, (Örebro: Ljungföretagen, 1978), s. 91

<sup>20</sup> Ibid, s. 90f

<sup>21</sup> Ibid, s. 82

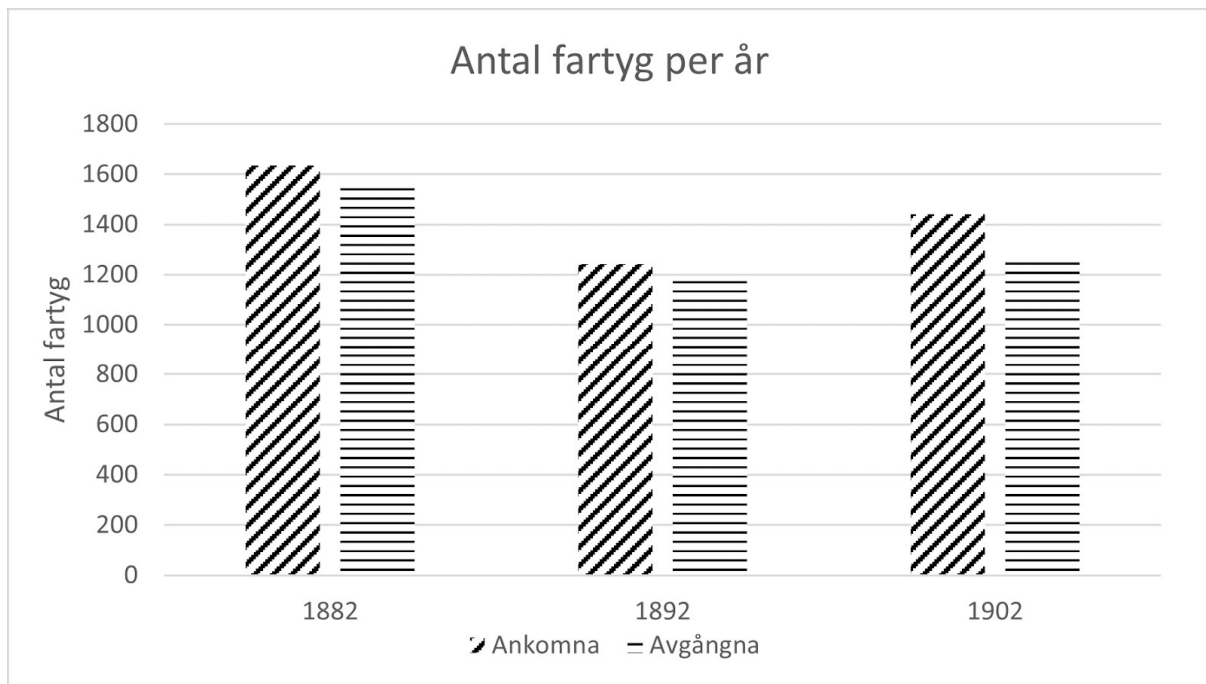
<sup>22</sup> Ibid, s. 95

<sup>23</sup> Brimalm, Christer, “Kommunikationer” i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1910-1970*. Volym 5, (Örebro: Ljungföretagen, 1981), s. 130

## 2. Undersökning

### 2.1 Antal fartyg

Hamnens verksamhet pågick mellan april och november. Under dessa månader fördes anteckningar för de ankomna och avgångna fartygen, samt för de varor som lossades och lastades. Det skedde alltså ingen verksamhet från december till mars, på grund av väderförhållanden. Figur 1 visar antalet ankomna och avgångna fartyg i Linköpings hamn åren 1882, 1892 och 1902. Dessa fartyg var till stor del handelsfartyg som lossade varor, men också olika fiskebåtar samt tomma fartyg utan varor. Till exempel bogserades en stor del fartyg. Linköping hamndagböcker ger ingen vidare förklaring till dessa tomma fartyg, utan nämner bara dess kapten, namn på skeppet samt vilken dag det ankom och avgick.<sup>24</sup>



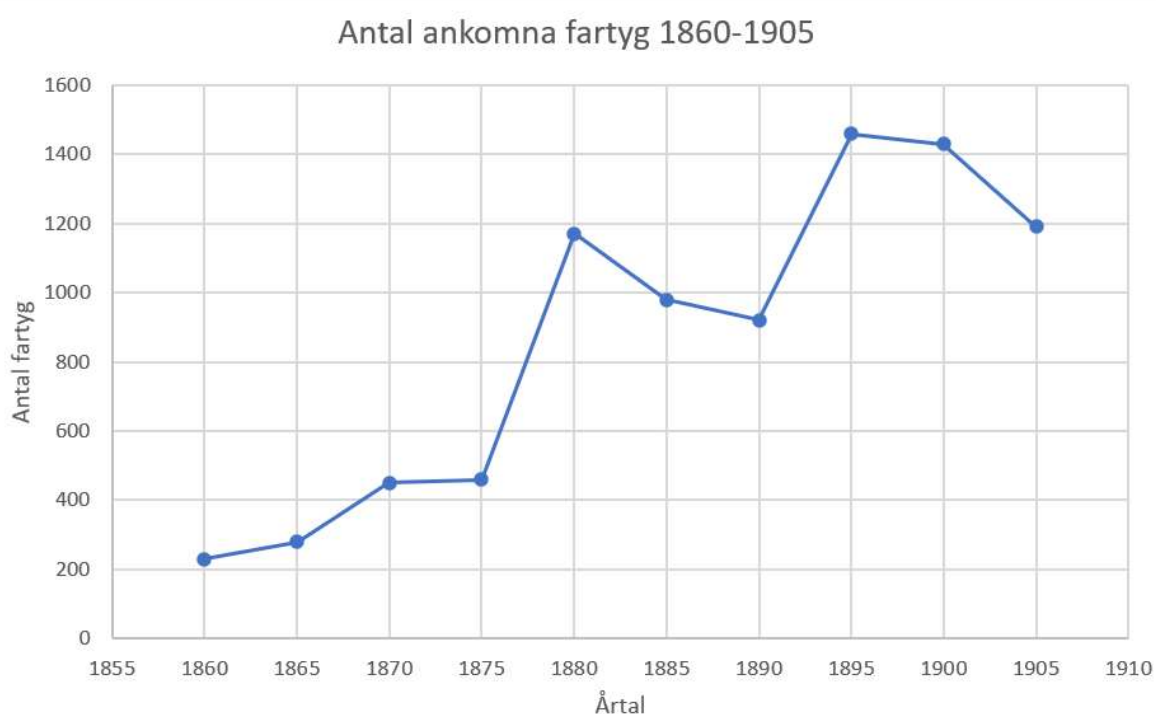
Figur 1: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

Under våra studerade år låg antalet ankomna och avgångna fartyg för de alla tre åren relativt högt i jämförelse med de år som tidigare har undersökts. Det fanns inga drastiska förändringar vad gäller antalet ankomna och avgångna fartyg under perioden. Vi kan dock med hjälp av figur 1 se ett mönster där antalet ankomna fartyg alltid är fler än antalet avgångna fartyg.

<sup>24</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

Frågan vi kan ställa oss då är om det blev en stor ansamling av fartyg i hamnen när det var fler som ankom än vad som avgick? Men vi kan med hjälp av hamndagböckerna förklara att så inte är fallet. I hamndagböckerna finns det nämligen en markering vid fartyg som legat kvar i hamnen under vintersäsongen då hamnen varit stängd. Denna markering är i form av texten "Överliggare" under fartygets namn.<sup>25</sup> Exempelvis kan ett fartyg anlända till hamnen i november 1882, ligga kvar över vintern och därefter resa vidare på våren året därpå, låt säga till exempel maj 1883.

Hamnen som tidigare nämnt var full med olika problem. Till exempel var den för liten redan vid dess invigning 1867 vilket gjorde att den behövde byggas ut för att kunna fungera som tänkt. Detta resulterade i att en ny hamnplan byggdes 1879 samt att utvidgningsarbeten påbörjades, vilket blev klara 1881. Då dessa uppgraderingar av hamnen skedde nära inpå våra studerade år, kan de ha en direkt påverkan av den stora mängden fartyg som cirkulerade hamnen. Tack vare uppgraderingen av hamnen blev det effektivare att använda den.<sup>26</sup>



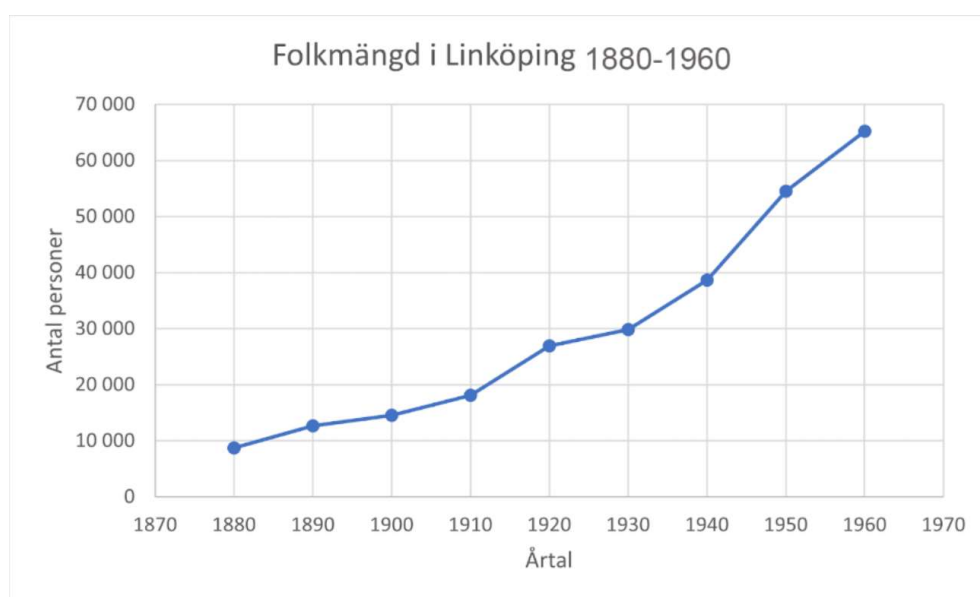
Figur 2: Källa: Hansson, Sven-Olof, Linköpings hamn 1860-1970. D-uppsats i kulturgeografi, Linköpings universitet, 1975, s. 47

<sup>25</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

<sup>26</sup> Torbrand, s. 92f

Åren innan den period vi valt att studera var fartygstrafiken betydligt lägre i jämförelse med våra år. Mellan 1875 och 1880 skedde en stegring vad gäller antalet ankomna fartyg till hamnen.<sup>27</sup> I figur 2 här ovan kan vi alltså se att den valda perioden för denna studie var den mest aktiva perioden under hela hamnens levnadsår.

Förutom utbyggnaden av hamnen kan ännu en faktor till att fartygstrafiken ökade vara hur befolkningmängden i Linköping ökade under vår period.<sup>28</sup> När en befolkningsökning sker ökar också efterfrågan på varor, vilket kan förklara behovet av fler fartyg som levererar varor.<sup>29</sup> Befolkningsökningen under vår period går att se i figur 3 här nedan.



Figur 3: Källa: SCB, Befolkningsstatistik 2020, Helårsstatistik - Landskap och stad, Folkmängd i städer 1800-1967.

När vi jämför fartygstrafiken under vår period med senare perioder så ser vi stora förändringar. Vi har sammanställt våra resultat med tidigare forskning här nedan i figur 4. Som tidigare nämnt finner vi att under våra studerade år ligger fartygstrafiken på en hög nivå i jämförelse med tidigare och senare år.<sup>30</sup> År 1880 steg fartygstrafiken kraftigt och höll sig därefter på en hög nivå under en längre period för att sedan drastiskt sjunka år 1912. Efter det

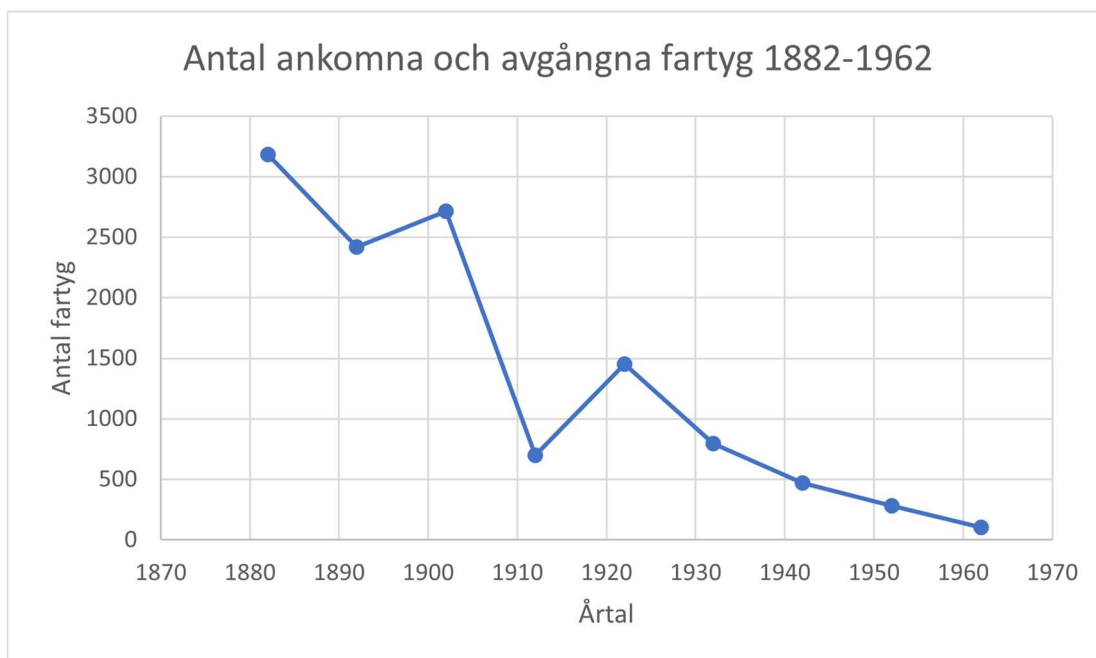
<sup>27</sup> Hansson, s. 47

<sup>28</sup> SCB, Befolkningsstatistik 2020, Helårsstatistik - Landskap och stad, Folkmängd i städer 1800-1967.

<sup>29</sup> Hansson, s. 53

<sup>30</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

höjdes antalet fartyg igen 1922 men därefter sjönk antalet fartyg runt Linköpings hamn för varje år.<sup>31</sup>



Figur 4: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84 samt Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016 och Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

I sin D-uppsats förklarar Sven-Olof denna drastiska minskning av fartyg från 1902 med att de ökade järnvägarna skapade stark konkurrens för hamnen. Han förklarar vidare att detta startade efter 1902, då Östra centralbanan öppnades.<sup>32</sup> Elektriciteten fick sitt genombrott i Sverige under början av 1900-talet, vilket inte bara bidrog till mer ljus för Sverige men också en elektrifiering av järnvägar. Denna elektrifiering av järnvägarna ökade dess effektivitet och hur långt man kunde färdas på dem.<sup>33</sup> Under första världskriget var trycket på järnvägen högt vilket ledde till att mer resurser lades för att bygga ut järnvägarna. Tack vare utvecklingen av järnvägar fick Linköping stad bättre förbindelser, vilket skapade ännu mer konkurrens för hamnen.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Johansson, V, s. 26

<sup>32</sup> Hansson, s. 46ff

<sup>33</sup> Almroth, Pontus & Kolsgård, Svante, "Näringsliv" i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1910-1970*, volym 5, (Örebro: Ljungföretagen, 1981), s. 38

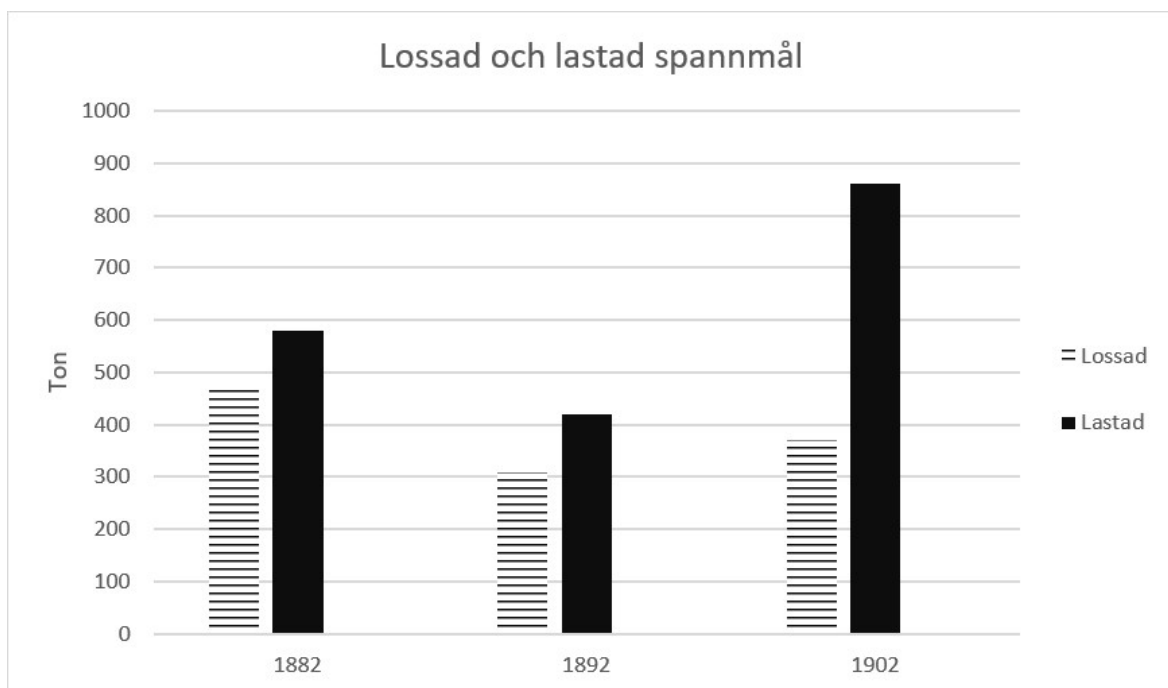
<sup>34</sup> Ibid, s. 134

Järnvägarna kunde konkurrera med hamnen på grund av dess effektivitet. Järnvägarna kunde användas året om, medan hamnen var tvungen att stängas tre månader på grund av väderförhållanden, reparationer på hamnen samt för att tömma kanalen. En annan fördel järnvägen hade var ekonomisk. Priset för att frakta varor via hamnen var högre än fraktkostnaden via järnvägarna.<sup>35</sup>

Sammanfattningsvis kan vi alltså se att det skedde en kraftig minskning av fartygstrafik mellan 1902 och 1912. Tidigare forskning om hamnen har startat sin undersökning 1912 och har därför endast visat uppgången efter 1912, detta antydde att det var en kraftig uppgång mellan 1912 och 1922. Men lägger vi våra resultat intill tidigare forskning så kan vi se att detta inte var fallet. Det skedde absolut en uppgång, men den var inte alls lika kraftig som den tidigare betraktats. I jämförelse med fallet som skedde mellan 1902 och 1912, som var enormt, är uppgången mellan 1912 och 1922 väldigt liten.

## 2.2 Lossade och lastade varor

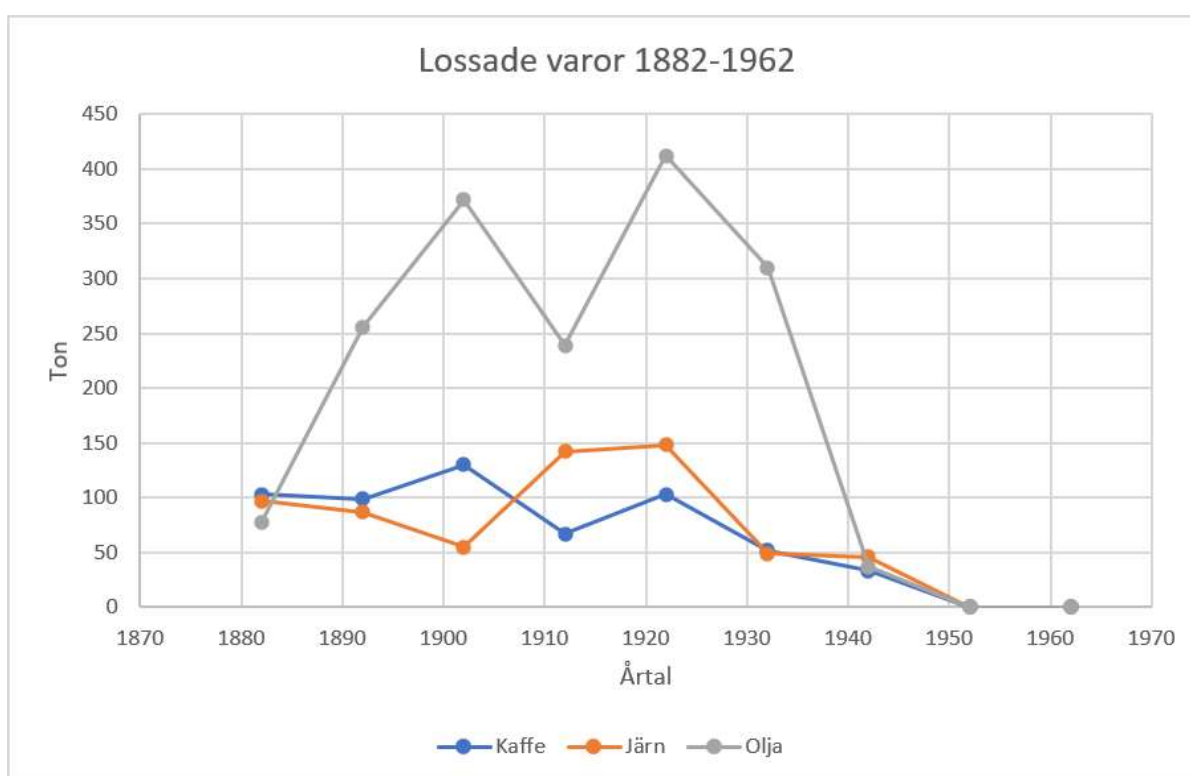
Under hamnens aktiva år lossades och lastades det flertalet olika varor. I denna studie har vi valt att fokusera på cirkulationen av spannmål, kaffe, järn och olja.



Figur 5: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkotoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

<sup>35</sup> Hansson, s. 64

I figur 5 ovanför visar vi hur stor mängd spannmål som lossades och lastades under de år vi studerade. År 1902 var det mest aktiva året då det lastades mest spannmål i hamnen. År 1892 var det minst aktiva året rent generellt gällande spannmål, då det lossades samt lastades minst spannmål det året. Värt att notera är att oberoende av år lastas det alltid mer spannmål i hamnen än vad det lossades. Den lossade och lastade spannmålen följer alltså samma mönster som fartygstrafiken gör. Det vill säga, det sker en nedgång år 1892 för att sedan öka igen år 1902.<sup>36</sup> Denna stora varutrafik av spannmål kan förklaras genom att Linköping var en jordbruks-stad. De lossade och lastade varorna är väldigt typiskt för en stad i jordbruksbygden.<sup>37</sup>



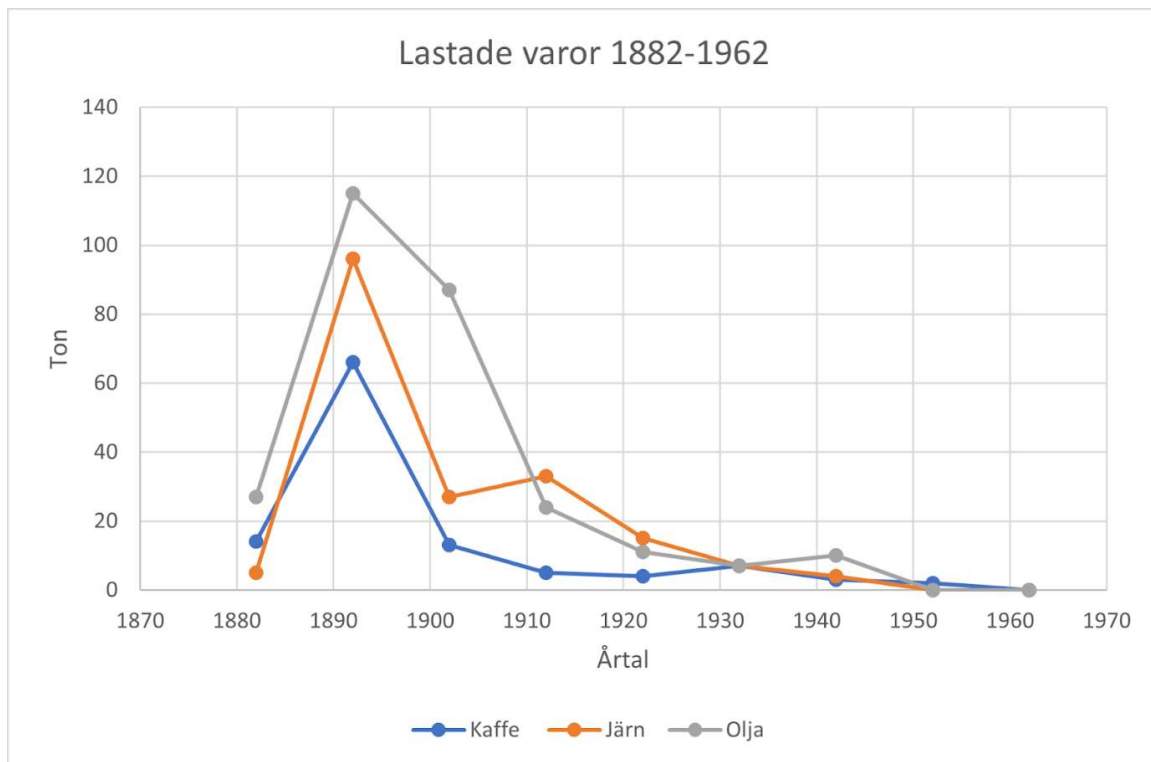
Figur 6: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84 samt Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016 och Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

I figur 6 här ovan har vi lagt samman våra resultat med tidigare forskning för att redovisa mängden av varorna kaffe, järn och olja som lossades i hamnen under denna period. Mängden järn som lossades minskade med åren och i hamnens sista dagar försvann varan helt. Den

<sup>36</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

<sup>37</sup> Hansson, s. 61

största stegringen av mängden olja, kan vi se mellan åren 1882 och 1892. Oljan steg med åren för att sedan kraftigt sjunka under hamnens sista år. Vi kan även se att mängden kaffe inte förändrades något anmärkningsvärt mellan de år vi studerade, men senare sjönk även mängden kaffe lavinartat.<sup>38</sup> De lossade varorna följde alla ett liknande mönster där dess cirkulation runt hamnen började tyna ut i takt med att hamnens verksamhet börjar försvinna.



Figur 7: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84 samt Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016 och Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

I figur 7 har vi sammanställt våra resultat tillsammans med tidigare forskning, för att redovisa mängden lastad kaffe, järn och olja. Tidigare redovisade vi mängden lossad kaffe, järn och olja. Jämför vi det tidigare resultatet för lossade varor med resultatet för lastade varor kan vi se att mängden som lossades av dessa varor var större än den mängd som lastades. Detta tyder på att hamnen tog emot mer av dessa varor än vad de transporterade iväg. I statistiken ser vi

<sup>38</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.



hur 1892 var ett väldigt aktivt år, då mängden varor som lastades var betydligt större än resterande åren som vi studerat. Vad detta kan bero på förklaras inte i hamndagböckerna.<sup>39</sup>

En möjlig förklaring kan dock vara industrialiseringen som skedde i Sverige under 1890-talet.<sup>40</sup> Detta gjorde att det startades nya slags fabriker i Sverige, i form av till exempel destillerier och slakthus, under slutet av 1800-talet.<sup>41</sup> Med denna ökning av olika fabriker kan efterfrågan av varor ökat. Hansson nämner detta som en eventuell orsak till sjöfartens expansion. Detta kan alltså vara en orsak till att just 1892 var ett så pass aktivt år.<sup>42</sup> Mellan 1901 och 1903 skedde en konjunktursvacka, vilket kan förklara nedgången av aktivitet mellan år 1902 och 1912.<sup>43</sup>

När vi jämför vår studie med Johanssons i figur 8 här nedan så visas liknande mönster, över resultat för lossade varor. Under perioden 1892 till 1932 utgjorde olja en viktig vara medan handeln med kaffe och järn var relativt liten. Spannmål minskade under dessa år.<sup>44</sup> Mängden lossad spannmål fortsatte att minska även under 1942.<sup>45</sup> Dock så var mängden spannmål relativt hög 1952, men det var också den enda varan av de fyra vanligaste som lossades det året.

---

<sup>39</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

<sup>40</sup> Jörberg, Lennart, Growth and fluctuations of Swedish industry 1869-1912: studies in the process of industrialisation, Almqvist & Wiksell, Diss. Lund : Univ., Stockholm, 1961, s. 329

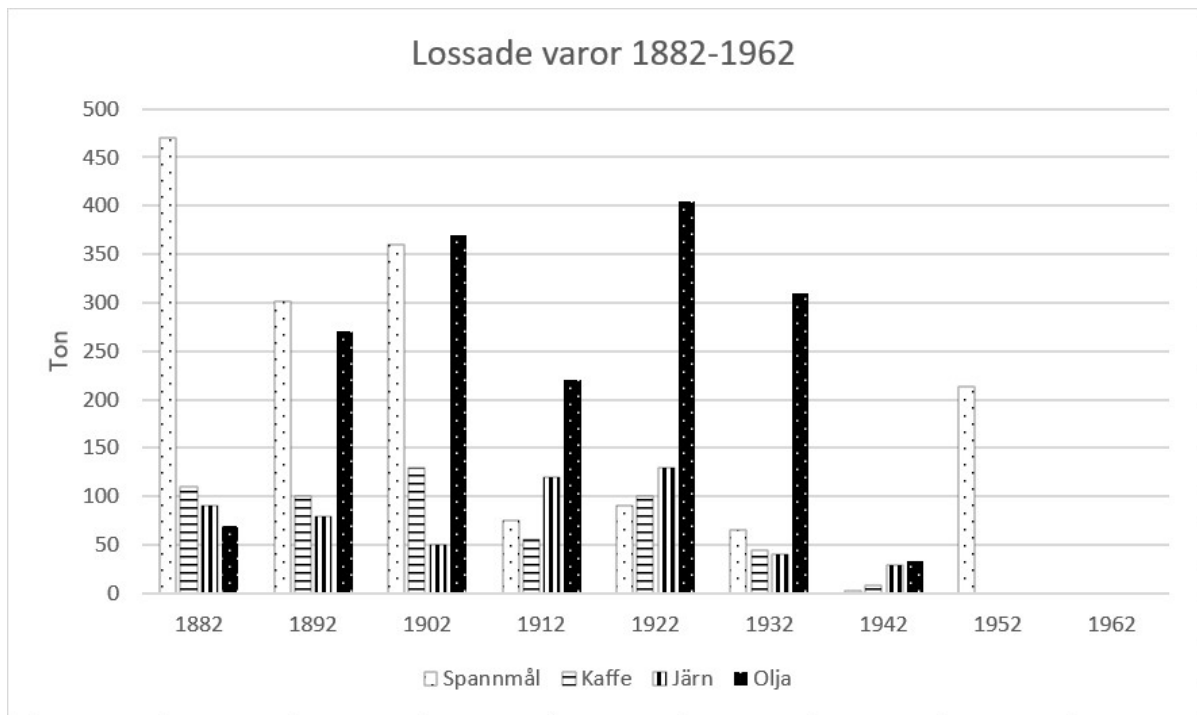
<sup>41</sup> Ibid, s. 271

<sup>42</sup> Hansson, s. 3

<sup>43</sup> Almroth, Pontus & Kolsgård, Svante, "Näringsliv" i Hellström, Sven (red.), Linköpings historia - Tiden 1863-1910. volym 4, (Örebro: Ljungföretagen, 1978), s. 115

<sup>44</sup> Johansson, V, s. 19

<sup>45</sup> Besirevic & Olsson, s. 13



Figur 8: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84 samt Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016 och Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

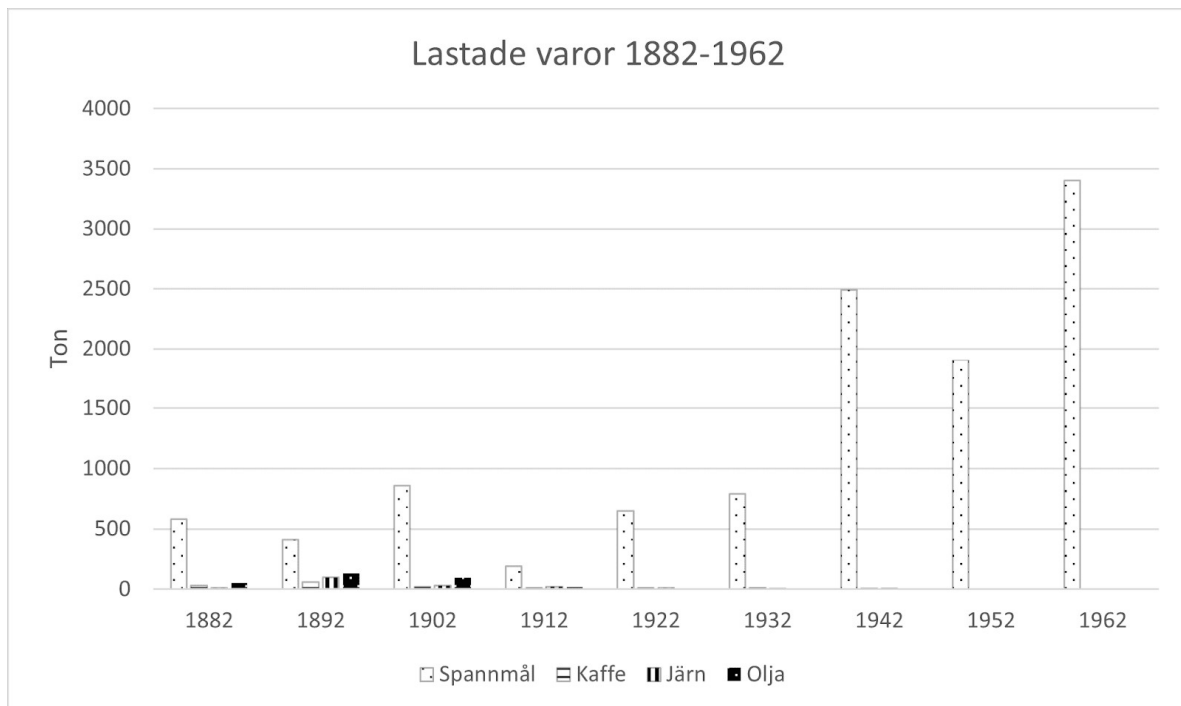
I figur 9 här nedanför kan vi se att spannmål dominerade lastade varor under hela perioden 1882–1962. Som tidigare nämnt så är detta resultat inte något konstigt, då Linköping var en jordbruksstad. Självklart skickade Linköping stora mängder av spannmål vidare med fartygen som avgick från hamnen.<sup>46</sup>

Under 1942–1962 började hamnens verksamhet att avta vad gäller lossade varor.<sup>47</sup> Mängden spannmål blev dock väldigt mycket större år 1952, i jämförelse med 1942. Enligt Olsson och Besirevic så lossades endast spannmål, av de vanligaste varorna, år 1952. Kaffe, järn och olja lossades alltså inte över huvud taget 1952 och 1962 lossades ingen av dessa tidigare vanligt förekommande varor.<sup>48</sup>

<sup>46</sup> Hansson, s. 61

<sup>47</sup> Besirevic & Olsson, s. 13

<sup>48</sup> Ibid, s. 14



Figur 9: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84 samt Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016 och Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

Sammanfattningsvis kan vi se en drastisk nedgång generellt av både ankomna och avgångna fartyg samt lossade och lastade varor från 1902 till 1912. Den här utvecklingen kan ses i ljuset av att England mellan 1901 och 1911 upplevde en depression som har kallats den "första internationella frakt-depressionen". Under denna tid beskrivs England uppleva sin lägsta period av frakt på femtio år, och det beskrivs att frakt-trafiken inte var tillbaka på en normal nivå förrän 1912.<sup>49</sup> Även Sveriges industri påverkades av denna depression. Den startade 1901 vilket kan förklara varför mängden varor och fartyg minskade drastiskt åren efter.<sup>50</sup> Depressionen avstannade 1911 vilket kan förklara den ökning av fartyg och varor som skedde år 1922.

Vad gäller lastade varor under perioden 1942-1962 så visar tidigare forskning på att verksamheten började avta. Under 1942 lastades mestadels spannmål och bara en liten mängd olja, kaffe och järn. Under 1952 och 1962 lastades enbart spannmål.<sup>51</sup> Det sista fartyget som

<sup>49</sup> Aldcrift, Derek H., "The Depression in British Shipping, 1901–1911", *The Journal of Transport History* 1965: vol. 7, nr. 1, s. 14–23.

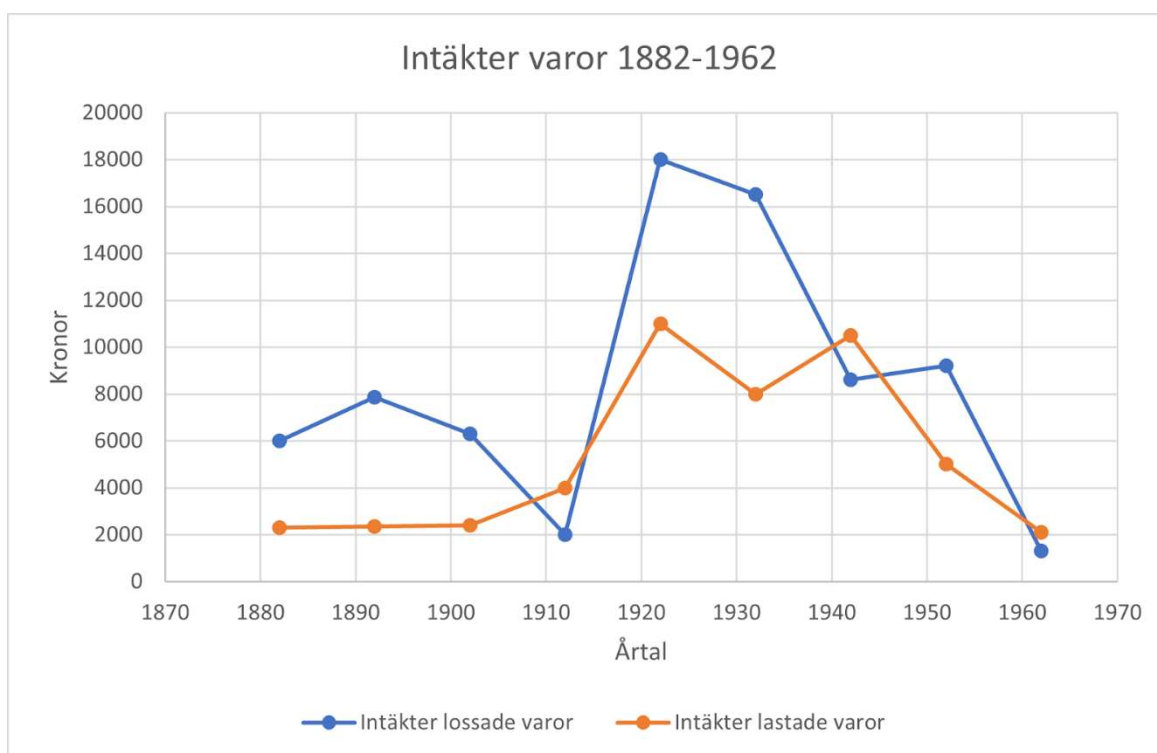
<sup>50</sup> Jörberg, s. 329

<sup>51</sup> Besirevic & Olsson, s. 10

lämnade hamnen avgick år 1968.<sup>52</sup> Då denna period var hamnens sista verksamma år, är det alltså inte så konstigt att det lastades en väldigt liten mängd olja, kaffe och järn år 1942. Det är inte heller så konstigt att det endast lastades spannmål under 1952 och 1962, då Linköping var en jordbruksstad.<sup>53</sup>

## 2.3 Intäkter

I figur 10 har vi fört statistik över intäkter från varor i hamnen. Intäkterna i hamndagböckerna är utskrivna i kronor och öre, men under vår studie valde vi att avrunda till hela kronor. Med hjälp av diagrammet nedan kan vi se att intäkterna för de lossade varorna var högre än för de lastade varorna. Detta kan bero på att det var fler olika slags varor eller större mängd av de varor som lossades i hamnen, än som lastades.<sup>54</sup> Detta fortsatte även efter 1902 vilket visas av Johanssons studie gällande intäkterna i hamnen. Johansson visar att de lossade varorna gav högre intäkter än de lastade och förklarar detta med att det lossades fler olika slags varor eller större mängd av dessa varor i hamnen än vad det lastades.<sup>55</sup>



Figur 10: Källa: Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad,

<sup>52</sup> Johansson, J, s. 127

<sup>53</sup> Hansson, s. 61

<sup>54</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882. 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

<sup>55</sup> Johansson, V, s. 17

Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84 samt Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016 och Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

Intäkterna för de lastade varorna under vår period var inte speciellt anmärkningsvärda då de i ett längre tidsperspektiv låg på en stadig nivå. Intäkterna för lossade varor skiftade dock lite, vilket visas i diagrammet här ovan. Från att de ökade mellan 1882 och 1892, så minskade intäkterna för lossade varor mellan 1892 och 1902. De fortsatte att minska ännu mer mellan 1902 och 1912.<sup>56</sup> Ökningen av intäkterna för lossade varor mellan 1882 och 1892 berodde främst på att det var större mängd varor som lossades än lastades under den perioden. Detta speglas tydligt i våra tidigare diagram över lossade och lastade varor. Gällande minskningen från 1902 till 1912 kan vi även här föreställa oss att den engelska frakt-depressionen kan ha påverkat.<sup>57</sup>

Värt att notera är att trots att vi valt att fokusera på intäkterna för de lossade och lastade för vår studie, så var dessa inte alla intäkter som fanns i hamnen. Det togs även en avgift beroende på hur stort fartyget var samt en allmän avgift för att lägga sitt fartyg intill hamnen. Även avgifter för att använda kranen för att lasta och lossa varor tillkom.<sup>58</sup> Detta innebär att den totala intäkten för hamnen är större än de sammanlagda intäkterna för lossade samt lastade varor. Våra resultat ger alltså inte en fullständig bild av hur alla intäkter såg ut i hamnen under denna period.

Tidigare forskning har påvisat en förändring av hamnens verksamhet efter år 1902. I dessa studier diskuteras också möjliga orsaker till denna förändring av hamnens intäkter. Från 1912 till 1922 skedde till exempel en kraftig ökning i intäkter för både lossade samt lastade varor. Johansson förklarar detta med en kraftig inflation.<sup>59</sup> Under sekelskiftet 1800/1900 skedde större förändringar vad gäller ekonomin i Sverige. Industrin växte medan jordbrukssektorn saktade ned, vilket påverkade ekonomin inom de olika sektorerna.<sup>60</sup> Detta

---

<sup>56</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

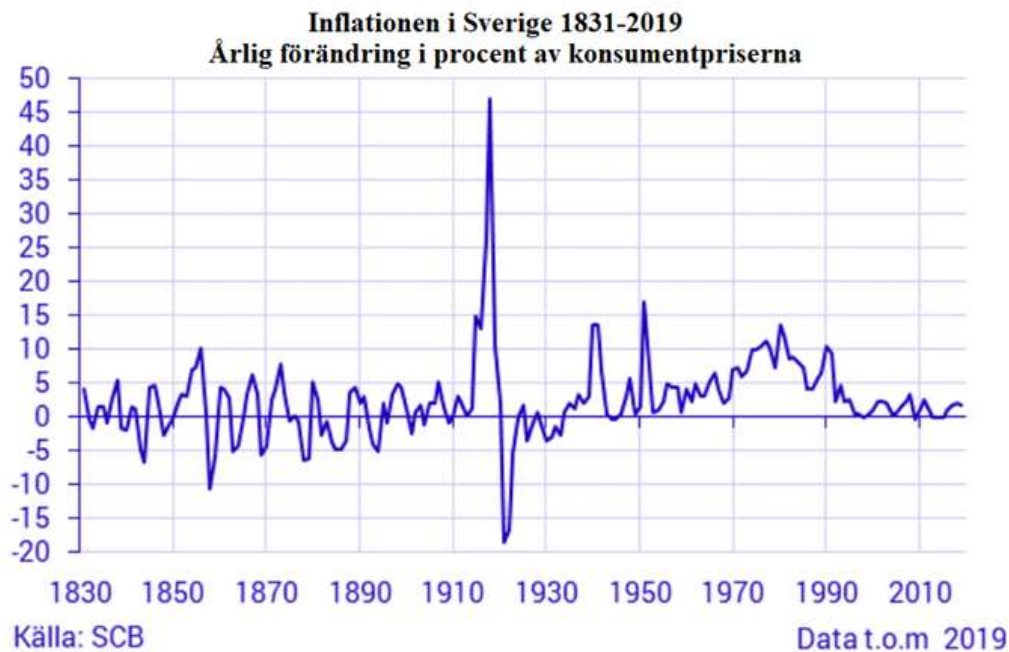
<sup>57</sup> Jörberg, s. 239

<sup>58</sup> Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

<sup>59</sup> Johansson, V, s. 17

<sup>60</sup> Magnusson, Lars, *Sveriges ekonomiska historia*. Stockholm; Norstedt, cop. 2010, s. 277

speglades i intäkterna i Linköpings Hamn under denna period som Johansson studerat. I figur 11 här nedanför, syns en tydligare bild av inflationen i Sverige mellan 1831 och 2019.<sup>61</sup>



Figur 11: Källa: SCB, Priser och Konsumtion, Inflation i Sverige 1831-2019.

Aktiviteten i hamnen dog ut ganska drastiskt år 1962. Som vi tidigare nämnt i denna studie så var det färre fartyg som cirkulerade i hamnen och färre varor som lossades och lastades. Detta resulterade i att intäkterna minskade kraftigt. 1962 var intäkterna för lastade varor högre än de för lossade varor.<sup>62</sup>

Som tidigare nämnt är det inte konstigt att aktiviteten i hamnen dör ut så drastiskt år 1962. Då hamnen stängs år 1968.<sup>63</sup> Året 1962 är alltså precis i slutskedet av hamnens alla verksamma år.

<sup>61</sup> SCB, Befolkningstatistik 2020, Helårsstatistik - Landskap och stad, Folkmängd i städer 1800-1967.

<sup>62</sup> Besirevic & Olsson, s. 17

<sup>63</sup> Johansson, J, s. 127

### 3. Avslutning

I denna kvantitativa studie har vi undersökt Linköpings hamn med hjälp av tre frågeställningar. Vårt fokus har legat på fartygstrafik, varutrafik och hamnavgifter. Vi har studerat dessa saker för åren 1882, 1892 samt 1902. Vi har även jämfört våra resultat med tidigare forskning angående Linköpings hamn samt försökt hitta faktorer som kan ha påverkat hamnens verksamhet.

Vi märkte tidigt under vår undersökning att våra studerade år var händelserika men att det inte skedde några dramatiska förändringar när det kom till hamnens olika verksamhetsområden. Varutrafiken samt fartygstrafiken höll sig på en relativt jämn nivå. Däremot var våra år de mest aktiva av hamnens levnadsår, där både fartygstrafiken och varutrafiken var som störst. Det var från 1875 till 1880 som ökningen skedde. Denna ökning kan delvis förklaras av att hamnen i början av 1880 var helt färdigbyggd och kunde hädanefter ta emot fler och större fartyg. Trots att hamnen nu ansågs vara färdigbyggd påbörjades också en uppgradering av hamnen, vilket även möjliggjorde fler fartyg i framtiden.

I vår studie undersökte vi vilka varor som var vanligast och förekom i störst mängd. Dessa varor var kaffe, järn, olja och spannmål. Spannmål dominerade de lastade varorna och detta kan förklaras av att Linköping var en jordbruksbygd. Vi såg att 1892 var det minst aktiva året vad gällde lossad och lastad spannmål, medan 1902 var det mest aktiva året. Lossning och lastning av spannmål följde samma mönster som fartygstrafiken.

Vad gäller kaffe, järn och olja så kom vi fram till att mängden kaffe som lossades inte förändras något kraftigt under vår undersökningsperiod. Mängden lossad järn minskade, medan mängden olja steg. Den största stegringen av olja, var mellan åren 1882 och 1892. Denna stegring kan ses i ljuset av att den industrialisering som pågick i hela landet.<sup>64</sup> Samt att nya slags industrier och fabriker öppnade omkring Sverige 1891 och 1892.<sup>65</sup>

Lastningen av kaffe, järn och olja såg annorlunda ut än lossningen av dessa varor. Generellt sett lossades dessa varor i större mängd än vad de lastades. Detta indikerar att Linköpings

---

<sup>64</sup> Jörberg, s. 329

<sup>65</sup> Ibid, s. 271

hamn tog in mer kaffe, järn och olja än vad hamnen skeppade iväg. 1892 var det mest aktiva året, under vår period, vad gäller lastandet av kaffe, järn och olja. Detta förstås återigen genom att det startades många nya former av fabriker i Sverige i slutet av 1800-talet, vilket kan vara orsaken till att just 1892 var ett så pass aktivt år.<sup>66</sup> Nedgången mellan 1902 och 1912 kan möjligen, i alla fall delvis, förklaras av den konjunktursvacka som skedde mellan 1901 och 1903.<sup>67</sup>

Sveriges BNP låg också under vår period på en sådan nivå som inte påverkade intäkterna allt för mycket. Under vår undersökningsperiod ökade intäkterna för lossade varor 1892, i övrigt låg hamnens intäkter för lastade varor på en relativt jämn nivå under hela perioden.

Med hjälp av tidigare forskning kunde vi se likheter/skillnader mellan vår valda period och tidigare utforskade perioder. Vår studie gav ett historiskt perspektiv på de förändringar som tidigare forskning pekat ut. Exempel på detta är det stora droppet av varutrafik och fartygstrafik mellan 1902 och 1912. Hade det inte varit för denna studie så hade uppgången som skedde mellan 1912 och 1922 sett ut som en väldigt stor sådan. Men när vi jämförde denna uppgång med nedgången som skedde mellan 1902 och 1912, såg vi att uppgången inte var lika markant som den ursprungligen kanske sågs vara. Nedgången mellan 1902 och 1912 var alltså betydligt mycket större än uppgången mellan 1912 och 1922.

I kombination med tidigare forskning kunde vi se att vår undersökningsperiod utgjorde de mest aktiva åren av hamnens verksamhet. De resultat som vi presenterat i den här uppsatsen har bidragit till forskningsläget genom att fylla en forskningslucka vad gäller Linköpings hamn. Vi har även givit ett bredare perspektiv på Linköpings hamns verksamhetsår.

---

<sup>66</sup> Ibid, s. 271

<sup>67</sup> Almroth & Kolsgård, volym 4, s. 115



## 4. Käll- och litteraturförteckning

### Källor:

Linköpings stadsarkiv, Hamndagböckerna, år 1882, 1892, 1902. Linköpings stad, Hamnkontoret, vol. D I:57, 69, 83 och 84.

### Litteratur:

Aldcroft, Derek H., "The Depression in British Shipping, 1901–1911", *The Journal of Transport History* 1965: vol. 7, nr. 1, s. 14–23.

Almroth, Pontus & Kolsgård, Svante, "Näringsliv" i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1863-1910*. volym 4, (Örebro: Ljungföretagen, 1978)

Almroth, Pontus & Kolsgård, Svante, "Näringsliv" i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1910-1970*. volym 5, (Örebro: Ljungföretagen, 1981)

Besirevic, Ahmed & Olsson, Victor, "Hamnens mörka år", B-uppsats i historia, Linköpings universitet 2016

Brimalm, Christer, "Kommunikationer" i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1910-1970*. volym 5, (Örebro: Ljungföretagen, 1981)

Dribe, Martin, "Korrelation och regressionanalys" i Gustavsson, Martin & Svanström, Yvonne (red.), *Metod: guide för historiska studier*. Upplaga 1, (Lund: Studentlitteratur, 2018)

Florén, Anders, Ågren, Henrik & Erlandsson, Susanna, *Historiska undersökningar: grunder i historisk teori, metod och framställningssätt*. Tredje upplagan, (Lund: Studentlitteratur, 2018)

Hansson, Sven-Olof, Linköpings hamn 1860-1970. D-uppsats i kulturgeografi, Linköpings universitet, 1975

Johansson, Joakim, "Linköpings hamn och kanalskepparnas leverne på 1920-talet", i Christoffersson, K (red.), *Vår stad Linköping. Årsbok 2007*. (Linköping: Larsson Offsettryck AB, 2007)

Johansson, Victoria, "Det som en gång var Linköpings hamn", B-uppsats i historia, Linköpings universitet, 2015

Jörberg, Lennart, *Growth and fluctuations of Swedish industry 1869-1912: studies in the process of industrialisation*, (Almqvist & Wiksell, Diss. Lund: Stockholms universitet, 1961)

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

Söderberg, Johan, "Beskrivande statistik", i Gustavsson, Martin & Svanström, Yvonne (red.), *Metod: guide för historiska studier*. Upplaga 1, (Lund: Studentlitteratur, 2018)

Torbrand, Dagny, "Kommunikationernas förändring" i Hellström, Sven (red.), *Linköpings historia - Tiden 1863-1910*. volym 4, (Örebro: Ljungföretagen, 1978)

### **Digitala referenser**

SCB, Befolkningsstatistik 2020, Helårsstatistik - Landskap och stad, Folkmängd i städer 1800-1967. Tillgänglig på [Befolkningsstatistik](#), exakt länk: [Tabell](#)  
Hämtad 04/12/2020

SCB, Priser och Konsumtion, Inflation i Sverige 1831-2019. Tillgänglig på [Inflation i Sverige 1831-2019](#)  
Hämtad 09/12/2020