

HELSINGØRS SØHANDEL - DENS STORHED OG DENS ENDELIGT

Af

KENNO PEDERSEN

Arkivaren ved Helsingør Bymuseum følger her Henning Henningsens arbejde om Øresundstolden op med en artikel, der viser, at Sundtoldens ophævelse i 1857 ikke betød den bratte nedgang for byen og havnen, som man i almindelighed forestiller sig.

Helsingørs livsnerve gennem mere end 400 år var handelen med skibene, der ankrede op på byens red for at klarere den pålagte Øresundstold. I 1850 fandtes 35 skibsklareringsforetagender i Helsingør, som foruden klareringsvirksomhed, proviantering og havariordning omfattede rederivirksomhed¹. Sidstnævnte var dog ret begrænset. Kun 25 fartøjer på godt og vel 670 læsters drægtighed samt en del lods- og færgébåde var således hjemmehørende i byen, se tabel A.

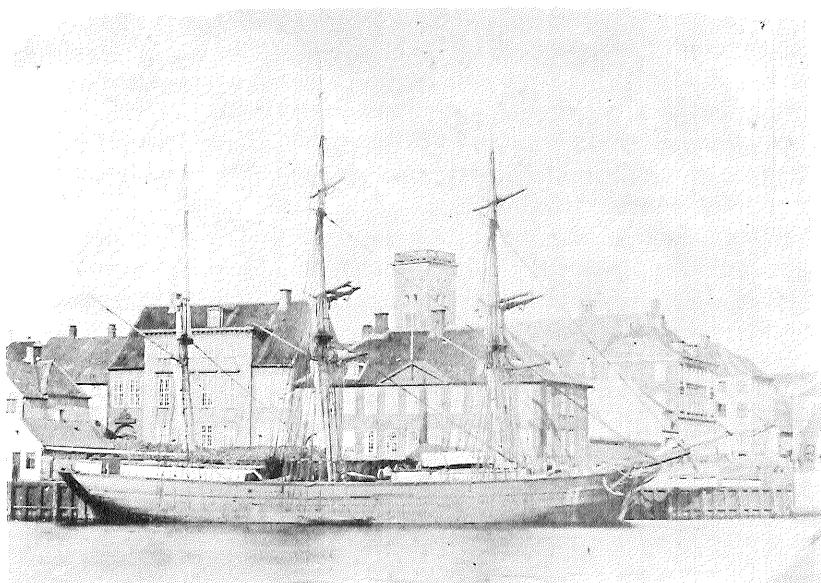
Umiddelbart kan det måske virke en smule overraskende, at handelsflåden ikke var større i en by som Helsingør, dens position og beliggenhed taget i betragtning. Sin fordelagtige beliggenhed til trods og den store rigdom, der i rigt mål tilflød byen gennem den omfattende sundhandel, investerede byens borgere aldrig rigtigt i en lokal handelsflåde. Man kunne alt rigeligt ernære sig ved klareringsvirksomheden og hele det næringsliv, der stod i forbindelse hermed. Det skal dog retfærdigvis nævnes, at der på Christian den Fjerdes tid, samt i den såkaldte florissante handelsperiode i 1700-årenes anden halvdel, havde været tilløb til opbygning af en egentlig handelsflåde. Antalmæssigt udgjorde denne i 1760'erne mindre end halvdelen af flåden omkring 1850, men gennemsnitligt synes skibene at have været en anelse større i 1760'erne. Fra 1790 findes endvidere en ganske interessant liste over de skibe, der på dette tidspunkt var hjemmehørende i Helsingør, nemlig 20 skibe på ialt 534 læster. Heraf var 11 jagter på fra 6½ til 13 læster, 1 galease på 17 læster, 2 skonnerter på 38½ og 49½ læster, 1 kuf på 47 læster, 2 snauer

på 42 og 82½ læster og endelig 3 brigger på 38½, 41½ og 63½ læster. Til sammenligning kan det anføres, at handelsflåden i 1850 omfattede 81 fartøjer på mellem 2 og 15 læster, 1 på mellem 15 og 30 læster, 3 på mellem 50 og 100 læster, 4 på mellem 100 og 200 og endelig 7 sejlskibe på over 200 læster².

Skibsklarering var en kommissionsforretning. Klarereren ordnede told og skibspapirerne, betalte tolden, afgifter og sportler, samt hvad der i øvrigt kunne være af udgifter. Ofte forstrakte han også en skipper med rede penge. Skipperne betalte i reglen klarereren med en veksler eller kreditbrev, der kunne trækkes på deres rederi eller handelshus. For sin risiko og sit arbejde beregnede klarereren sig kun en mindre provision, men forventede til gengæld at skipperen, der benyttede hans tjeneste, købte alle sine fornødenheder gennem ham. Det var her, klarerens største fortjeneste lå³.

Med Sundtoldens ophævelse i 1857 var grundlaget for al klareringsvirksomhed med ét slag borte, men dette betød på ingen måde, at det forretningsliv, der stod i forbindelse hermed, forsvandt, tværtimod. I årene efter 1857 kom der fortsat mange skibe til byen for at proviantere, og Helsingør vedblev længe med at være ordrehavn⁴. Når det hed, at byen var lammet og hele dens næringsliv stagnerende, er det kun en del af sandheden. Det er klart, at det kunne mærkes, når kun knapt 6000 skippere mod omkring 20.000 i årene forud for Sundtoldens afløsning gik i land. Men til gengæld kan det med nogen rimelighed siges, at de skippere, der gik i land, efter at de ikke længere var tvunget dertil, gjorde det i forretningsøjemed. Under indtryk af handelskrisen i 1857-58 og med de muligheder byen kunne byde på i fremtiden, flyttede mange dog fra byen. De fremmede var de første til at bryde op. Men mange af skibsprovianteringsfirmaerne fortsatte imidlertid fortrøstningsfuldt⁵. Og det var der også rimelig god grund til endnu. Den internationale skibsfart var netop i disse år inde i en vældig udvikling, mens der i Sundtoldens sidste år sejlede omkring 20.000 skibe gennem Øresund, var antallet i 1860 nået op på omkring 28.000 og i 1870 på lidt over 32.000 skibe⁶. Det, som i denne forbindelse havde den store interesse for byen, var antallet af skibe, der ankrede op på reden eller gik ind i havnen for at proviantere og gøre forretninger. Men også på dette punkt var udviklingen god og jævn i en del år⁷. Antallet af skippere, der gik i land i byen, voksede fra 5728 i 1858 til 6535 i 1864, hvorefter antallet var jævnt faldende resten af århundredet, men endnu i år 1900 var antallet godt og vel 1200⁸.

Antallet af skippere og skibe, der frekventerede havnen, kan selvfølgelig kun indicere udviklingen. Det afgørende var selvsagt, i hvor høj



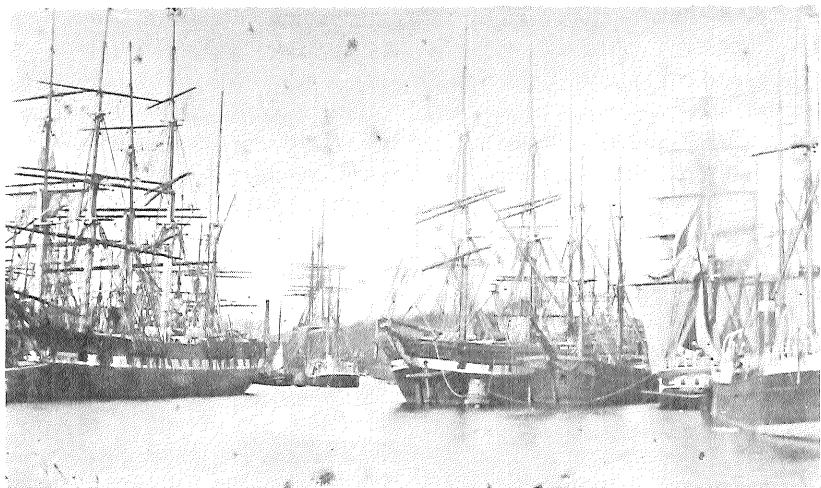
Barkskibet »I.S. Pontoppidan« ved kaj i Helsingør havn i 1880'erne. Skibet var opkaldt efter landets største sejlskibsreder, hjemmehørende i Helsingør. Handels- og Søfartsmuseet.

The barque »I.S. Pontoppidan« alongside in Helsingør harbour in the eighteen eighties. Economic development of the town after the abolition of the Sound Dues in 1857 seems mainly to have been concentrated in building up its mercantile shipping. The largest sailing ship company in Denmark. I.S. Pontoppidan, for example, was situated in the town about 1870. In increasing competition for the freight market sailing ships found it more and more difficult to hold their own against steam. Therefore the merchant fleet of Helsingør which consisted almost exclusively of sailing vessels became gradually less profitable.

grad der også provianteredes. Flere skibe kom til havnen i ordrejmed, som »vinddrivere«, altså benyttede den som nød- og vinterhavn eller for at blive repareret ved værfterne⁹. Deres betydning for handelsomsætningen var selvfølgelig begrænset. Konkrete tal for provianteringshandelen har man ikke¹⁰. Men en fornemmelse af udviklingen inden for dette felt kan man dog få gennem toldinspektørernes årsberetninger, dels gennem det statistiske materiale dels gennem de tilknyttede kommentarer. Omsætningen synes generelt at have været forholdsvis god og jævn frem til 1870'erne¹¹. Dette afspejler sig også i de omsætningstal, som flere af de tilbageblevne skibsprovanteringsfirmaer kunne fremvise. For N.P. Kirck var omsætningen i 1859 endog større end i de

sidste sundtoldsår, nemlig 200.000 rdl. mod 164.000 rdl. i 1856. I 1860 var omsætningen steget til 280.000 rdl. men fandt dog i de følgende år et mere stabilt leje på omkring 200.000 rdl. En tilsvarende tendens synes at kunne genfindes hos firmaet K.F. Marstrand. Dette hænger naturligvis til dels sammen med, at der var færre til at dele forretning og fortjeneste. Men det er også karakteristisk, at indehaverne af skibsprovianteringsfirmaer fortsat hører til de højst skatteansatte i byen, om end der her kan spores en vigende tendens fra slutningen af 1860'erne, og som bliver mere markant i løbet af 70'erne og 80'erne. Endnu i slutningen af 1860'erne eksisterede der 22 handelshuse. Det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at der netop i årene umiddelbart efter Sundtoldens ophævelse blev oprettet et helt nyt provianteringsfirma, nemlig I.TH. Lund's¹². Dette var dog atypisk, og provianteringsvirksomhedens dage var som sådan talte. Det, der mere end noget andet bevirkede tilbagegangen inden for dette erhverv, var skibsfartens gradvise overgang fra sejlskibe til dampskibe. Det var sejlskibene, der provianterede. Det er karakteristisk, at bestuvningen i dampskibene for udgående er beskeden i forhold til den indgående, og den man finder i de udgående sejlskibe. Dampskibene var større og kunne bl.a. medføre langt mere proviant, ligesom de var uafhængige af vindforholdene. Hertil kom de vanskelige besejlingsforhold, som byens havn frembød, ikke mindst for større dampskibe. Det var således kun et tvingende ærinde, eksempelvis for at blive forsynet med kul eller med reparation for øje, der kunne tilskynde kaptajnen på et dampskib til at søge til byen, med mindre det var destinationen. Det er kendetegnende, at antallet af skibsekspeditioner ligger en del over det, som byer som Ålborg og Århus kan fremvise, men den omsatte godsmængde ligger derimod betydeligt under disse¹³.

Mange af de gamle provianteringsfirmaer forsøgte derfor, i kampen for at overleve, at udvide varesortimentet til også at omfatte kul, men uden synderligt held. »Kulfyldernes« søgning til havnen blev aldrig særlig stor. Året 1890, som var et godt år, talte således kun 198 skibe, som tilsammen lastede 36.000 tønder kul. Til sammenligning kan det nævnes, at 29 dampskibe søgte havnen i 1920 med forsyning af kul for øje¹⁴. Skibsfarten på havnen var generelt aftagende, hvad angår såvel skibsekspeditioner som godsmængde, eller som det siges i en bemærkning til byens skibsfartsforhold i 1890, det »sædvanlige præg af en ringe og stagnerende virksomhed«. Med hensyn til dampskibsfarten på havnen, så bestod den næsten udelukkende af såkaldt »sundfart«, hvilket vil sige rutefart mellem byen, København og Helsingborg. Når bestuvningen er stigende for de indgående skibe i udenrigsfart, skyldes det først og fremmest materialeleverancer til værfterne og de forskellige havneudvi-



Sejlskibe i Helsingør havn omkring 1880. Byens to træskibsværfter skimtes i baggrunden.
Fot. Chr. Wismer. Handels- og Søfartsmuseet.

Helsingør harbour about 1880. The sailing ships are in harbour either to take on or unload cargo or perhaps for repairs at one of the two wooden ship yards which can just be seen in the background. The factor which contributed more than anything else to the decline in ship-chandlery was the gradual ousting of sail by steam.

delser. En ikke ringe del af skibsfarten omfattede endvidere havnesøgende småfartøjer samt »ledig Retour - Haveri - og Dampskibs - Tonnage, der har repareret her, imedens Udskibningen af Varer, naar der ses bort fra anløbne Dampskibes Forsyning med Kul, er uden al Betydning«, se tabel C, D og E.

Byen har uden tvivl i stigende grad set skibene gå til andre havne og vel især Helsingborg, hvor der netop i disse år iværksattes nogle omfattende havnearbejder. I Helsingør var man da også på det rene med, at den havneudvidelse, man havde påbegyndt i 1878, ikke ville ændre radikalt ved situationen for skibsfarten, og at der måtte skabes andre aktiver. Resultatet blev anlæggelsen af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Det var med andre ord ophævelsen af Øresundstolden, der i første omgang ødelagde grundlaget for Helsingørs hovederhverv, skibsprovi- anteringen.

Det centrale i Helsingørs økonomiske udvikling i tiden efter Sundtol- dens ophævelse og frem til begyndelsen af 1880'erne lå i opbygningen af en handelsflåde. I 1865 omfattede denne 100 sejlførende både og skibe

på mere end 2 læsters drægtighed og på tilsammen 3388 kommercelæster. Antallet af fartøjer var i 1870 faldet til 94, og drægtigheden var tilsvarende faldet, så den målte lasteevne for disse fartøjer udgjorde 2786 kommercelæster. Medtages fartøjer på under 2 læsters drægtighed tegner der sig et ganske andet billede, idet antallet af fartøjer stiger fra 126 til 182. Da der er tale om ganske små kystfartøjer, har den antalsmæssige forøgelse praktisk talt ingen betydning ved opgørelsen af den samlede lasteevne, der er på 2919 læster, og således fortsat er mindre end i 1865. Dette forhold ændredes imidlertid væsentligt de følgende år, hvor netop skibenes gennemsnitlige lasteevne forøgedes betragteligt, mest på grund af tilgangen af flere store skibe. Ved udgangen af 1875 omfattede handelsflåden således 178 skibe med en samlet drægtighed på ialt 11554 tons (1 læster = 2 tons). Den gennemsnitlige lasteevne for fartøjer over 2 læster var således steget fra 34,6 til 54,9 læster eller med omkring 60% på fem år, eller hvis de helt små fartøjer tages med, en fordobling af tonnagen¹⁵. Denne udvikling skal naturligvis ses i sammenhæng med de overordentlig gunstige forhold, der rådede for skibsfarten som helhed i disse år. Dette kom bl.a. også til udtryk i en gevaldig spekulation i oprettelsen af skibsaktieselskaber. Da dette kulminerede omkring 1874, eksisterede der således otte sådanne selskaber i den helsingørske handelsflåde¹⁶. Begejstringen havde imidlertid ikke været udelte over denne vældige interesse og deltagelse i opbygningen af den helsingørske handelsflåde, nogle så med stor betænkelighed på dette forhold og kritiserede åbent i byens aviser den måde, hvorpå borgerne investerede deres penge. Det hedder »Der er i de sidste Aar oprettet talrige Aktieselskaber, som i meget uegentlig Forstand komme Byen til Gode, men som vidne om, at her ingenlunde mangler Kapital, der endog voves til Foretagender hvis Rentabilitet er temmelig tvivlsom, medens et Foretagende, der ganske anderledes vilde tilføre Byen direkte Fordele, nemlig et Jernskibsbyggeri endnu kun er et Taagebillede«.

Den altdominerende rederivirksomhed var dog samlet hos I.S. Pontoppidan, der som korresponderende reder styrede landets største sejl-skibsflåde. Denne omfattede typisk mellemstore og store skibe, men ingen dampskibe. Netop på dette punkt tog man galt bestik af situationen, idet man i for høj grad blev stående ved sejl-skibene i stedet for at satse kraftigere på dampskibe, som man på ingen måde var ubekendt med. Allerede i 1840'erne var Det helsingørske Dampskibsinteressentskab dannet, og de første dampskibe sat i fast passagerutefart i Øresund. Først henimod 1870 blev der investeret i egentlige fragtdampskibe¹⁷. I 1875 omfattede den helsingørske handelsflåde 5 dampskibe på tilsammen 1380 tons drægtighed eller godt og vel 12,3% af den samlede ton-



Helsingør havn omkring 1889, før jernbanestationen blev bygget. Havnen blev i årene 1860-62 og omkring 1878 udvidet betydeligt. Men håbet om en gevinst ved den stigende dampskibstrafik slog fejl, og havnen lå ofte stille hen. Fot. Rudolph Simonsen. Handels- og Søfartsmuseet.

Helsingør harbour about 1880. Between 1860 and 1862 and about the year 1878 the harbour was considerably enlarged. It was hoped thereby to attract more of the greatly increasing traffic through the Sound, particularly steamships. This, however, turned out to be not the case and the port was frequently quiet and almost deserted. As both mercantile shipping and chandlery were in rapid decline in Helsingør there was not sufficient capital or enterprise in the town to halt this state of affairs.

nage, hvilket er noget under gennemsnittet for den danske handelsflåde som helhed, hvor dampskibstonnagen udgjorde 15,3%.

Der investeredes generelt ikke så kraftigt i den helsingørske dampskibsflåde. Antalsmæssigt øges den ganske vist fra 5 til 11 skibe i løbet af 80'erne, men den samlede tonnage forbliver stort set uændret. Derimod bliver sejskibsflåden udvidet en del i løbet af 70'ernes anden halvdel, en udvikling der gik stik imod den tendens, som kendes for landet som helhed¹⁸.

Netop i 70'erne og 80'erne var den danske handelsflåde inde i en vældig udvikling. Skibsfartomsætningen i perioden fra omkring 1875 til 1890 steg ret markant, fortrinsvis i årene 1879-84 og 1887-90. Forøgelsen i skibsfarten faldt næsten udelukkende på dampskibene, mens sejskibsfarten var stagnerende eller ligefrem i tilbagegang¹⁹. På grund af den skærpede konkurrence, der fulgte i kølvandet på det konjunkturomslag,

der satte ind omkring midten af 1870'erne, fik sejlskibene stadig vanskeligere ved at klare sig i konkurrencen med dampskibene. Den helsingørske handelsflåde, der således fortrinsvis omfattede sejlskibe, endda overvejende i den mindre kategori, blev gradvis mindre rentabel²⁰. Da skibsprovianteringshandelen samtidig var i hastig tilbagegang, besad byen som sådan ikke den kapital og fremdrift, der var nødvendig for at ændre tingenes gang. Fornylelsen kom til byen udefra gennem anlæggelsen af jernskibsværftet, der reelt markerer det industrielle gennembrud i byen, og som helt op mod vor tid har domineret såvel den økonomiske som erhvervmæssige udvikling. Det er således betegnende, at handelsflåden gradvis svinder ind. I tiden fra 1875 til 1900 faldt antallet af skibe fra 178 til 172, men mere afgørende var dog nedgangen i tonnage nemlig fra 11554 til 4601 tons. Søhandelen træder med andre ord fuldstændig i baggrunden. Årene umiddelbart efter 1857 markerer den helsingørske søhandels storhed og endeligt²¹.

Tabel A. Den Helsingørske Handelsflåde.(*1) efter toldinspektørenes årsberetninger på Rigsarkivet.

ÅR	ANTAL	DRÆGTIGHED
1852*3	96*2(25)	879 3/4 (670 3/4)
1853*3	(25)	(730½)
1854*3	106 (32)	1486½ (1231)
1855*3	110 (37)	1679 3/4(1472)
1856*3	114 (41)	1902 (1702 1/4)
1857*3	121 (42)	1987 (1725½)
1858	124 (43)	2258 3/4(1982 1/4)
1859	119 (40)	2147½ (1909 3/4)
1860	109	2147 3/4
1861	109	2147 3/4
1862	114	2120
1863	115	3121
1864	117 129	3091 (3111)
1865	126	3435

*1. Opgørelsen omfatter såvel Helsingør som resten af tolddistriktet. *2. Talene i parentes er excl. "både". *3. Hertil kommer et mindre antal umålte fartøjer samt 2 dampskibe på tilsammen 62½ læsters drægtighed.

Tabel B. Frekventeringen af Helsingør Havn efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
INDGAENDE	1363(37)	1434(67)	1916(867)	1610(547)	2379(1354)	2209(1196)	1336(506)
UDGAENDE	1131(5)	1034(46)	1840(848)	1468(595)	2415(1418)	2195(1181)	1323(506)

Tallene i parentes angiver de tilfælde hvor skibene ikke anløb selve havnen.

Tabel C. Udenrigs- og Indenrigsfart på Helsingør Havn efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

	1855	1860	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
INDENRIGSFART									
SKIBSEKSPEDITIONER	1257	854	1658	1463	2153	1773	2916	3063	1429
BESTUVNING	6521	6001	6621	6017	7017	6845	5317	5860	3433

UDENRIGSFART

SKIBSEKSPEDITIONER	563	367	837	1105	1606	1305	1878	1341	1230
BESTUVNING	6941	5437	10071	12121	36654	34861	41026	111934*	149152*

* Bestuvningen på jernbanefærgerne på ruten Helsingør og Helsingborg er medregnet, mens antal færgeafgange- og ankomster ikke er medtaget.
Bestuvning angives i tons fra 1875.

Tabel D. Indenrigs og udenrigs sejlskibsfart på Helsingør Havn efter Toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

INDENRIGSFART

INDGAENDE	1855	1860	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	684	433	625	532	366	377	351	315	179
DRÆGTIGHED	6357	4149	5469	4885	8323*	6055	4986	4588	3416
BESTUVNING	2395	2801	1636	1192	2180	2383	1954	2128	1704

UDGAENDE

ANTAL SKIBE	573	421	746	551	372	375	313	282	179
DRÆGTIGHED	5922	4886	6855	4451	5460*	4856	4174	4809	3844
BESTUVNING	4126	3200	4329	3824	3178	2425	2015	1068	1378

UDENRIGSFART

INDGAENDE	1855	1860	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	289	204	200	328	300	260	269	156	381
DRÆGTIGHED	6982	5389	7663	8178	20600	17243	12275	8345	15675
BESTUVNING	6362	5223	6963	7534	17907	12385	12277	7111	13758

UDGAENDE

ANTAL SKIBE	274	163	168	206	281	260	272	182	372
DRÆGTIGHED	6767	5312	7714	4165	2327½	16602	14505	11693	24922
BESTUVNING	579	214	542	434	478	1117	511	729	1294

* Drægtigheden angives i tons fra 1875.

Tabel E. Indenrigs og udenrigs dampskibsfart på Helsingør Havn efter Toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

Indenrigs.

INDGAENDE	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	237	278	16	57	263	429	177
DRÆGTIGHED			1564	19138	47971	74921	39464
BESTUVNING	580	656	232	44	662	2480	138
<u>UDGAENDE</u>							
ANTAL SKIBE	35	54	15	35	251	431	164
DRÆGTIGHED			1146	4302	33045	66094	26164
BESTUVNING	60	118	52	4	251	88	208

Udenrigs.

INDGAENDE	1865	1870	1875	1885	1890	1895	1900
ANTAL SKIBE	198	286	304	339	108	88	61
DRÆGTIGHED			27163	39666	23963	34994	33031
BESTUVNING	1284	3057	10928	16904	18532	23281	16554
<u>UDGAENDE</u>							
ANTAL SKIBE	120	140	269	175	134	111	73
DRÆGTIGHED			23670	37961	43673	58209	45303
BESTUVNING	447	621	1872	721	1146	934	164

* Drægtigheden angives i tons fra 1875.

Tabel F. Den Helsingørske Handelsflåde efter toldinspektørernes årsberetninger på Rigsarkivet.

læster	1865*1		1870*2		1875*3		
	far-tøjer	læster	far-tøjer	læster	tons	far-tøjer	tons
umålte	12	20					
0- 2	14	27 1/4	88	113 3/4	0- 4	71	163
2- 15	81	384 3/4	79	333 3/4	4- 30	86	712
15- 30	1	16 ½	2	33 ½	30- 60	1	33
30- 50	4	160 ½	3	111	60-100	0	0
50-100	3	191	1	68 ½	100-200	1	115
100-200	4	665	3	488 ½	200-400	8	2494
200-	7	1970	6	1770	400-	11	8037
	126	3435	182	2919		178	11554

tons	1885*4		1890*5		1895*6		1900*7	
	far-tøjer	tons	far-tøjer	tons	far-tøjer	tons	far-tøjer	tons
0- 4	87	210	69	176	44	144	44	143
4- 30	94	745½	106	914	118	876	118	929
30- 60	0	0	1	33	1	34	1	32
60-100	0	0	1	95	1	87	1	70
100-200	2	325½	2	325	6	1006	5	809
200-400	7	2246	4	1172	2	588	0	0
400-	7	5182	5	3490	4	3168	3	2618
	197	8709	188	6205	176	5903	172	4601

*1. Heri indbefattet 3 dampskibe på 43, 35, 32½ kommercelæster. *2. Heri indbefattet 3 dampskibe "Horatio", "Hamlet" og "Ophelia" på tilsammen 69 3/4 læst, 167 h.k. *3. Heri indbefattet 5 dampskibe på tilsammen 1378½ tons (280 h.k.). *4. Heri indbefattet 11 dampskibe på tilsammen 3287 tons (662 h.k.). *5. Heri indbefattet 10 dampskibe på tilsammen 3501½ tons (702 h.k.). *6. Heri indbefattet 11 dampskibe på tilsammen 3588 tons (985 h.k.). *7. Heri indbefattet 11 dampskibe på tilsammen 3528 tons (1050 h.k.).

NOTER

- ¹ M. Galschiøt: Helsingør omkring midten af forrige Aarhundrede, 1960 p. 31 ff.
- ² W. Scharling og V. Falbe Hansen: Danmarks Statistik, bd. III p. 402 ff. Knud Klem: Træskibsbyggeriet i Helsingør, artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1972, p. 126-127. Ifølge toldinspektørernes årsberetninger (Departementet for told- og forbrugsafgifter tidl. generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager i Rigsarkivet), gik mellem 15 og 17 af de helsingørske skibe i fragtfart på udlandet i tiden omkring 1857. Se endvidere tabel F.
- ³ M. Galschiøt: op. cit. p. 31 ff.
- ⁴ Dette fremgår tydeligt af toldinspektørernes årsberetninger (R.A.) eksempelvis 1885. Se endvidere tabel B.
- ⁵ Henning Henningsen: Skippere, klarerere og toldere, 1970, p. 131-32. Uddrag af Helsingørs Communalbestyrelses Forhandlinger 1857 p. 5 ff. J.P. Trap: Statistisk - Topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark, bd. 1. 1. udg. Kbh. 1858 p. 69.
- ⁶ W. Scharling og V. Falbe Hansen: op.cit. p. 495. J.P. Trap: op.cit. 2. bd. 3. udg. Kbh. 1898 p. 6. J.P. Trap: op. cit. 2. bd. 4. udg. p. 203.
- ⁷ Se tabel C. Når bestuvningen for indgående skibe i udenrigsfart stiger markant skyldes det først og fremmest materialeleverancer til bl.a. værfterne samt forskellige havnearbejder.
- ⁸ I 1866 var 6386 skibsførere i land, i 1870 6827, i 1875 4158, i 1879 4064, i 1885 2289, i 1890 1954, i 1895 1705 ifølge toldinspektørernes årsberetninger (R.A.).
- ⁹ Antallet af skibe, der indkom til havnen p.g.a. havari, svingede mellem 30 og 60 ifølge toldinspektørernes opgørelser (R.A.).
- ¹⁰ En samlet opgørelse over provianteringshandelen eksisterer ikke, bl.a. fordi varer som hårdt skibsbrød, saltet kød og flæsk, smør og gryn m.m. var fritaget for told. Opgørelserne over udførslen af disse varer bygger derfor på et kvalificeret skøn af de enkelte toldinspektører.
- ¹¹ Denne vurdering bygger fortrinsvis på toldinspektørernes årsberetninger, specielt hvad angår udførslen af hårdt skibsbrød, saltet kød og flæsk, smør og gryn, som var de væsentligste provianteringsvarer, se i denne forbindelse note¹⁰.
- ¹² Se tabel C. Ligningsprotokoller 1855-72 i Helsingør Rådstuearkiv på Landsarkivet for Sjælland. Trykte ligningslister i Helsingør Avis 1872-80. H.C. Kirck: Et helsingørsk handelshus i årbog 1925 for Frederiksborg Amt historiske Samfund, p. 53-60. K.F. Marstrands arkiv i Helsingør Bymuseum.
- ¹³ Se tabel D og E. Uddrag af Helsingør Byråds Forhandlinger 1870 p. 16 ff. 1878 p. 65 ff. M. Galschiøt: op. cit. p. 39 ff, 107. W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. (supplement til bd. III p. 225-227, 420).
- ¹⁴ Toldinspektørens årsberetning 1890. I 1885 var antallet ifølge samme 139 skibe, som fik påfyldt 38.550 tdr. kul, i 1895 194 skibe og 41.710 tdr. og i 1900 104 skibe og 21.579 tdr. kul. Se endvidere note¹¹.
- ¹⁵ Se tabel F. Se endvidere W. Scharling og V. Falbe Hansen: op.cit. p. 400 ff.
- ¹⁶ Helsingør Avis 1870-75. Læserbrev i Helsingør Dagblad 15/10 1874. Folketingsmand Chr Rasmussens erindringer, ca.1871-95, kopi af manuskript i Helsingør Bymuseum. Henning Henningsen: Part i skib, artikel i Handel- og Søfartsmuseets årbog 1972 p. 101-123. W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. p. 543 ff.
- ¹⁷ M. Galschiøt: op cit. p. 138 ff. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1949 p. 150-51. Helsingør Avis 1870-75 vedr. rederier og aktieselskaber jfr. registrant i Helsingør Bymuseum.

- ¹⁸ Se tabel F.W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. p. 28, p. 543 ff.
¹⁹ W. Scharling og V. Falbe Hansen: op. cit. 417-21 (supplement til bind III).
²⁰ Se tabel F. 79% af den helsingørske sejlskibsflåde bestod således af fartøjer mellem 4 og 30 tons.
²¹ Kenno Pedersen: Industrialiseringen i Helsingør, artikel i Helsingør Bymuseums årbog 1977 p. 5-33.

HELSINGØR'S MARITIME TRADE - FROM PEAK TO DECLINE

Summary

For more than four hundred years trade with shipping anchored in its roads in order to pay Sound Dues was the life blood of Helsingør. In spite of its favourable position, however, and the great wealth which accrued to the town from this extensive business its citizens never really invested in a merchant fleet of their own. They could make more than enough money by clearing ships and all the trade connected with it. With the abolition of the Sound Dues in 1857 clearance of shipping ceased overnight but this did not mean that all the trade connected with it came to a halt. On the contrary. In the years after 1857 many ships continued to visit the town to take on provisions and for a long time Helsingør continued to be a port of call for freight to and from the Baltic. However the respite was only a short one. As sail gradually gave way to steam the days of Helsingør as a victualling port were virtually numbered. Up until the 1880's the economic development of the town centred upon the building up of a merchant fleet and in the sixties and seventies Helsingør had the largest sailingship company in Denmark. Unfortunately it made the mistake of investing chiefly in sailing ships - and stuck to that. As the victualling trade was in severe depression and sailing vessels became less and less profitable the town possessed neither the capital nor the enterprise to alter this state of affairs. A new lease of life was given to the town from outside, by the establishment of a yard building iron vessels which came to dominate completely both the economic and commercial development of Helsingør. Not surprisingly the merchant fleet and harbour trade gradually dwindled.