



Høgskulen
på Vestlandet

BACHELOROPPGAVE

Grunnleggelsen og avskaffelsen av *Nedstrand tollstasjon* på 1600-tallet

The establishment and abolition of *Nedstrand customs station* in the 17th century

Vilde Sæterskar Magnussen

Historie, bachelorstudium HVL, Vestlandet
Veileder: Susann Elisabeth Holmberg

15.05.2023

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. *Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.*

Sammendrag

Denne bacheloroppgaven for seg plassering av Tollstasjonen på Nedstrand, og hvorfor den kun var der i 56 år. Oppgaven går gjennom historien bak tollstasjonen og grunnen til plassering.

I dansketiden på 1600-tallet var de fleste nordmenn bønder. I løpet av denne perioden vokste det frem nye næringsveier, med økt handel til utlandet. En av dem var trelasthandel, her spilte bøndene en viktig rolle. I 1630 ble det etablert en tollstasjon på Nedstrand, med navnet *Ryfylkes tollstasjon*. Tollstasjonen tok for seg fortolling av tømmer, til stor fortjeneste til kongen og staten. Tollstasjonen lå lett tilgjengelig for utenlandske kjøpmenn fra Nord-Vest-Europa, og deres store etterspørsel for tømmer, fører dem til Nedstrand. Ryfylke hadde store skoger og oppgangssag, dermed kunne man tilby både plank og bjelker. Tollstasjonens plassering fikk stor protest fra Stavangers byborgere. Men med ingen nytte, da skipperne ikke ville seile omveien om Stavanger. Dette førte til en rekke fratatte privilegier, nye lover og forbud, fra kongen og byborgerne.

På 1600-tallet ble tollstasjoner et normalt fenomen på grunn av merkantilismen, samt hadde kongen og staten hadde et behov for penger etter deltakelse i krig. Kong Cristian IV var interessert i tollinntekter fra trelasthandelen, og sikret seg førstekjøpsrett, som gjorde at kongen kunne kjøpe billig tømmer før de andre. Handelen brakte med seg håndverkere, gjestgivere og stor aktivitet på Nedstrand. Handelsmennene tok med seg eksotiske varer, edle metaller og ble en interesse for både for kongen og de skotske sjørøverne.

På 1600-tallet kommer byborgerne på banen. De gir kapital til sagbruksdriften, samt arbeidet for å lovfeste handel og eksport til sin rett. Gjennom byprivilegiene i 1662 ble handelen samlet i byene. Da mister bøndene sin rolle i trelasthandelen, da de ikke lenger kan selge tømmer til utenlandske kjøpmenn. Nå måtte de selge tømmeret til byborgerene, og handelen får en nedgang. På 1680-tallet mister Nedstrand tollstasjonen, og det går fra *Ryfylkes tollstasjon* til *Ryfylkes fogderi*.

Summary

This bachelor's thesis will address the placement of the Customs Station at Nedstrand and why it was only there for 56 years. The thesis will delve into the history behind the customs station and the reasons for its placement.

During the Danish period in the 17th century, most Norwegians were farmers. However, new industries emerged during this period, including increased trade with foreign countries. One of these industries was the timber trade, in which farmers played an important role. In 1630 *Ryfylkes tollstasjon* was established at Nedstrand, to deal with the customs clearance of timber and had contact with Northwest Europe through trade, which was highly profitable for the king and the state. The customs station was easily accessible to foreign merchants from Northwest Europe, and their high demand for timber brought them to Nedstrand. Ryfylke had large forests and sawmills, so it was possible to offer both planks and beams. The placement of the customs station was met with strong protest from the citizens of Stavanger. However, this was of no use, as the skippers refused to sail the longer route via Stavanger. This led to a series of revoked privileges, new laws, and prohibitions from both the king and the citizens of Stavanger.

In the 17th century, customs stations became a normal phenomenon due to mercantilism, and the king and the state needed money after participating in wars. King Christian IV was interested in the customs revenue from the timber trade and secured the right of first purchase, which allowed the king to purchase cheap timber before others. The trade brought craftsmen, innkeepers, and significant activity at Nedstrand. The merchants brought exotic goods and precious metals and became of interest to both the king and the Scottish pirates.

In the 1600s, the citizens of the towns began to play a significant role by providing capital for sawmill operations, as well as working to legally establish trade and exports. Through city privileges in 1662, the trade was consolidated in the cities, and the farmers lost their role in the timber trade as they could no longer sell their timber to foreign merchants. They had to sell to the citizens of the towns, and the trade declined. In the 1680s, the Nedstrand Customs station came to an end and goes from Ryfylke's custom station to Ryfylke's Bailiwick.

Forord

I 2015 åpnet *Nedstrand Bygdemuseum*. I museet var den bevarte og restaurerte tollboden fra 1600-tallet. Dette åpnet øynene mine for Nedstrands historie. Grunnen til at jeg valgte Nedstrand, er fordi jeg har en hytte noen minutter fra Nedstrand. Jeg har alltid hatt en interesse for Nedstrand, da det er en plass med mye historie. Det har derfor vært utrolig interessant å se på tollstasjonen sin historie på 1600-tallet.

I løpet av de siste månedene har jeg lært svært mye om Nedstrand og trelastindustrien, i tillegg har jeg fått verdifull erfaring knyttet til akademisk skriving og historieforskning. Arbeidet med oppgaven har vært veldig lærerikt, og har gitt meg et helt nytt innblikk i Nedstrands forhistorie.

Jeg vil takke min veileder Susann Elisabeth Holmberg for en fantastisk jobb med nyttig og lærerik veiledning, samt gode råd og tilbakemeldinger. Jeg vil også gi en takk til min medstudent Karen Hilda Kloster for nyttige tips og motivasjon. Til slutt vil jeg takke familie og venner for tips, motivasjon, og verdifull støtte.

Innholdsfortegnelse

Hvorfor fikk Nedstrand en tollstasjon i 1630, og hvorfor var den der i kun 56 år?.....	- 6 -
<i>1.0 Innledning</i>	<i>- 6 -</i>
1.1 Problemstilling og avgrensning	- 6 -
1.2 Historisk kontekstualisering	- 7 -
1.3 Oppgavens deler	- 7 -
<i>2.0 Litteratur og tidligere forskning</i>	<i>- 8 -</i>
<i>3.0 Tollstasjoner i Norge – et uvanlig fenomen?.....</i>	<i>- 9 -</i>
<i>4.0 Hvorfor fikk Nedstrand en tollstasjon?</i>	<i>- 11 -</i>
4.1 Nedstrand sin plassering	- 11 -
4.2 Tilgang til tømmer og sagbruk i Ryfylke- et organisert fellesskap.....	- 12 -
4.3 Kongen og statens behov for penger	- 15 -
4.4 Behovet for å regulere byttehandelen.....	- 16 -
4.5 Utenlandsk etterspørsel	- 17 -
4.6 Internasjonale handelsforbindelser	- 18 -
<i>5.0 Hvorfor var tollstasjonen der i kun 56 år?.....</i>	<i>- 19 -</i>
5.1 Avskoging - Eilif Baustad.....	- 19 -
5.2 Byprivilegiene i 1662 - Cirkumferens	- 20 -
5.3 Slutten for tollstasjonen	- 21 -
5.4 Fra Ryfylkes tollstasjon til Ryfylkes fogderi	- 22 -
<i>6.0 Nedstrands tollstasjon i det store bilde.....</i>	<i>- 23 -</i>
<i>7.0 Konklusjon.....</i>	<i>- 24 -</i>
<i>8.0 Kilde- og litteraturliste:</i>	<i>- 26 -</i>

Hvorfor fikk Nedstrand en tollstasjon i 1630, og hvorfor var den der i kun 56 år?

1.0 Innledning

Nedstrand er et lite tettsted i Tysvær kommune, lokalisert i Ryfylke. I 1630 ble det etablert «Ryfylke toldsted» av kong Christian IV på Nedstrand. Tollstasjonen sin oppgave var hovedsakelig å fortolle trelasthandel. Tømmeret ble hentet rundt om i Ryfylke og fortollet på Nedstrand, før skipene seilte videre ned til Europa. Handelen brakte med seg mange nye eksotiske varer, og Nedstrand utviklet seg til et handelssenter.

I denne oppgaven skal vi se nærmere på hvorfor nedstrand fikk en tollstasjon, og grunnene til avskaffelsen etter kun 56 år. Trelasthandelen var viktig for Norge på 1600-tallet, og førte til handel med andre europeiske land. For å ha kontroll på handelen og fortjenesten, ble det satt opp tollstasjoner rundt om i Norge. En av de var Nedstrand tollstasjon. Tollstasjonen var der bare i 56 år, før Stavanger tok over.

1.1 Problemstilling og avgrensning

En tydelig avgrensning er viktig for å spisse problemstillingen, og gjøre den konkret. Det har jeg gjort ved å geografisk avgrense det til Ryfylke, dog hovedsakelig Nedstrand. Samtidig en avgrensning i tid, til 1600-tallet, presist 1630-1686. Tidsdimensjonen er viktig for å plassere hendelser i tid og rom.¹ En av de viktigste avgrensningene er en god problemstilling. Derfor har jeg valgt problemstillingen «Hvorfor fikk Nedstrand en tollstasjon på 1600-tallet, og hvorfor var den der i kun 56 år?». Tidligere forskning om Nedstrand gir ikke direkte svar på hvorfor de fikk tollstasjonen, og hvorfor den var der så kort. Derfor har jeg valgt denne avgrensningen, og vil gi et svar på det i denne bacheloroppgaven.

For å kaste lys over problemstillingen, stiller jeg spørsmål om hva som lå til grunn for plasseringen av tollstasjonen. Ut ifra det vil jeg forstå hvilken rolle det har hatt for Nedstrand.

¹ Melve & Ryymin, 2020: 50

Ved å analysere trelasthandelen og trelastindustrien i denne perioden, vil man få et dypere innblikk i problemstillingen og gi et grundig svar. Samt et historisk overblikk over 1600-tallet, spesielt for tollstasjoner og trelasthandelen. Ved å se på byborgernes og kongens rolle, de nye lovene, og avskogingen, vil man få en dypere forståelse i hvorfor tollstasjonen var der i kun 56 år.

1.2 Historisk kontekstualisering

I denne bacheloroppgaven har det vært viktig å sette det i en historisk kontekstualisering. For å sette teksten i et større perspektiv, for å forstå sammenhenger og betydninger for tollstasjonen. Oppgaven trekker linjer med den norske tollstasjon-, trelast-, handels- og økonomihistorie på 1600-tallet. Det vil gi en innsikt i Norge i en tidlig moderne tid, og forstå oppgaven i et større bilde. En historisk kontekstualisering har gitt meg et grundig svar på oppgaven, med en bredere forståelse. Kontekstualiseringen viser at grunnen for plassering av tollstasjonene, hadde mange nasjonale faktorer, som var påvirket av 1600-tallets politikk og økonomi.

1.3 Oppgavens deler

I første del av oppgaven vil jeg gi en generell forklaring av tollstasjoner i sammenheng med merkantilismen. Videre ser jeg på Nedstrand sin plassering og trelasthandelen. Jeg skal også se på tømmer og sagbruk i forhold til bøndene, for å forstå hvilken rolle de har hatt. Deretter skal jeg se på kongen og staten sin rolle og behov for penger. Til slutt skal jeg se på de internasjonale handelsforbindelsene og utenlandske etterspørsel, for å få en bedre forståelse til hvorfor Nedstrand fikk en tollstasjon.

Den andre delen av oppgavene baserer seg på avskaffelsen av tollstasjonen. Her vil jeg se hva som lå til grunn for avskaffelsen, og med dette kunne gi et svar på hvorfor den var der i kun 56 år. Her drøfter jeg slutten av tollstasjonen, Stavanger sin rolle, opprettelsen av fogderi og tollstasjonens betydning i et større bilde. Til slutt konkluderer og oppsummerer jeg mine sentrale tanker og funn.

2.0 Litteratur og tidligere forskning

Metodisk benytter jeg meg av sekundærlitteratur, med utgangspunkt i nyere forskning fra og med midten av 1900-tallet. Denne oppgaven er bygget opp på eksisterende arbeid. Jeg benytter meg av sekundærlitteratur primært i denne oppgaven, fordi tilgangen til primærkilder fra arkiver, samt lese og forstå kildene, ville vært langt utenfor oppgavens rammer, i forhold til tid og ressurser. Mye av arbeidet mitt består av å analysere litteratur, og sette det i en kontekst med Nedstrands historie. Den mest omfattende og grundigste litteraturen om Nedstrand sin tollstasjon, er gjort av Svein Ivar Langhelle. Jeg kommer derfor til å ta utgangspunkt i Langhelle sine tekster, for å svare på problemstillingen i oppgaven.

Svein Ivar Langhelle er en utdannet historiker og førsteamanuensis ved Universitet i Stavanger. Langhelle har gjort et omfattende arbeid, som går i dybden på trelasthandel i Ryfylke med primærkilder fra 1600-tallet. Slik som tollbøker, tingbøker, Norske RigsRegistranter, Lensrekneskap og Norske Herredagsdombøker. Dette gjør verkene hans til troverdige kilder.

Jeg benytter meg av tre av Langhelle sine tekster: *Trelastutførsla frå Tysvær i første del av 1600-talet*, *The timber Export from the Tysvær-Area in the 16th and 17th Century* (bruker også delen til Arnvid Lillehammer i denne boken) og *Tysvær. 8-10 8: Slik levde dei fram til 1820*. Disse verkene gir meg en god innsikt i trelasthandel på 1600-tallet i Ryfylke. I tillegg en god generell forståelse om sagbruk, handel, og tømmer på Nedstrand. Arbeidet hans har vært til stor hjelp for denne oppgaven, og gjort det enklere for meg å finne svar og gå i dybden på problemstillingen min.

Igjennom Ståle Dyrvik sine to tekster *Norsk historie 1536-1814 – Vegar til sjølvstende* og *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, har jeg fått et godt innblikk i trelastindustrien i sammenheng med Norges økonomi- og generelle historie. Noen av kapitlene tar for seg sagbruk, tømmer og trelast generelt i Norge, som gir meg et godt overblikk over trelastindustrien i Norge på 1600-tallet. Dette vil gi meg en god oversikt, og gjøre det enklere for meg å forstå Nedstrand i sammenheng med resten av Norge på 1600-tallet. Hvilket vil være med på å avgjøre om dette var unikt for sin tid, og kunne sammenligne med andre deler av landet.

Jeg bruker også boken *Det norske tollvesens historie* til Hans-Jørgen Jørgensen. For å få en god oversikt over tollstasjoner i Norge på 1600-tallet. Dette har hjulpet meg med å forstå om Tollstasjonen på Nedstrand var et utbredt fenomen, eller om det var spesielt for sin tid.

Formålet med disse tekstene er å kunne sette Nedstrand i en større kontekst i sammenheng med utviklingstrekk i Norge. Slik som økonomi, toll og trelast på 1600-tallet. Dette gir meg et konkret og omfattende svar på oppgaven. Litteraturen til Langhelle, Jørgensen og Dyrvik, er av særlig interesse, og legger grunnlag for denne oppgaven.

3.0 Tollstasjoner i Norge – et uvanlig fenomen?

Den 24 mars 1630 fikk Hans Knutsen et brev fra Kongen i København, hvor han ble utnevnt til toller på Nedstrand. I 1637 bygget Kong Cristian IV en egen tollbod på Nedstrand. I ett brev til lensherren Henrik Thott i Stavanger, uttrykker kongen glede ovenfor tollvesenet trygge plassering i Nedstrand.² Dette ble starten for tollstasjonen på Nedstrand, men var dette egentlig et uvanlig fenomen?

1600-tallet var en periode preget av merkantilisme, og spiller en viktig rolle i denne oppgaven. Tollstasjoner ble et utbredt fenomen på 1600-tallet, på grunn av merkantilismen. Under merkantilismen, ønsket man en sterk stat som var så rik så mulig. Jo mer edelmetaller landet hadde, desto rikere var landet. Kongen fikk en sterk rolle, og det ble lettere å innkreve skatter. Dermed fokuserte merkantilismen på utenlandshandel, og muligheten til å skaffe edle metaller. Teorien mente at innlandshandel, ikke ville føre til rikdom (for da ville bare edle metaller bytte eier), dermed ble utenlandshandel viktigere. Man velger dermed å satse på eksport (mens importen var lav). En lav lønn, førte til at befolkning ikke kunne kjøpe varer, og de måtte satse på salg. Folket skulle være fattig, ha lav import og statlig monopol.³

En måte å tjene enda mer penger fra utlandshandelen var å satse på tollstasjoner, og ble spesielt viktig for den dansk-norske staten. Merkantilismens drivkraft for penger og ambisjoner om rikdom fra utenlandshandel, ble grunnen til grunnleggelsen av tollstasjoner. En av disse tollstasjonene var Nedstrand tollstasjon.

² Langhelle 1997: 223

³ Thomassen 2021

Samtidig fikk staten et stort behov for penger på 1600-tallet på grunn av deltakelse i krig. 1600-tallet var en periode med mye utenrikshandel, og staten ønsket å få kontroll på det. Kongen fikk øynene opp for trelasthandelen, på grunn av en oppgang innen trelasteksport. Produktet som ble eksportert, varierte med tid og sted. Det ble opprettet flere tollstasjoner over hele landet. For å fortolle og gradere varer, til stor fortjeneste til staten og kongen. Midlertidig vokser det moderne tollvesenet frem på 1600-tallet.⁴ Som et utfall av krig og merkantilisme.

Fra begynnelsen av 1600-tallet hadde bøndene direkte handel med de fremmede europeere som dominerte markedet. Dette hadde en stor påvirkning på borgerskapets monopolisering av trelasthandelen og sagbruket. Det ble derfor behov for en tolloppkrever i småhavner, dette ble ofte en bondelensmann, også kalt bondetollere. I Ryfylke der skipsreder dannet tolldistriktet, sto bondelensmannen for tolloppkrevingene i hver sin skipsreder.⁵

Antall tollstasjoner i denne perioden er vanskelig å finne svar på. Ut ifra *Norsk økonomisk historie 1500-1970: Band 1 1500-1850*. av Dyrvik et al, kan man på side. 67 i tabell 14 se flere eksempler på tollstasjoner i landet.⁶ I tillegg til tollbøker og bevarte tollstasjoner, tyder det på at det var flere tollstasjoner i hele Norge, både ved kysten og i innlandet, i byer og tettsteder.

Gjennom den informasjonen jeg akkurat har gjennomgått, vet vi at det ble normalt å innkreve avgifter fra handel i denne perioden. Man kan derfor si at tollstasjonen på Nedstrand ble etablert etter statens behov for tollinntekter, som et utfall av merkantilismen og et normalt fenomen for dens tid.

⁴ Jørgensens 1969

⁵ Jørgensens 1969: 35

⁶ Her er det nevnt 20 eksempler på tollinntekter fra ulike tollsteder i landet på 1600-tallet

4.0 Hvorfor fikk Nedstrand en tollstasjon?

4.1 Nedstrand sin plassering

Nedstrand er et lite tettsted i Tysvær kommune i Ryfylke på Vestlandet. Det er plassert mellom Nedstrandsfjorden og Vindafjorden, med kort vei til det åpne hav. Nedstrand ble et attraktivt område for landene i Nordvest-Europa. Plassen lå lett tilgjengelig for sjøhandel, med kort vei til det åpne hav. Ryfylke hadde en ideell infrastruktur for trelasthandel, med lett tilgjengelig tømmerkog, og kort vei til eksporthavnene Kalsheimholmen (og Straumen). Her møttes de viktigste fjordene i trelasthandelen: Sandsfjorden og Krossfjorden.⁷ Nedstrand ble derfor et naturlig senter for den hektiske handelsaktiviteten i Ryfylke.

Kalsheimholmen hadde en god havn, som var helt sentralt å ha i en sjøhandel. Det måtte være plass til store skip, gjerne flere. På Kalsheimholmen kunne skipene ligge i flere uker. Her var det god plass, og lå sentralt for fortollingen og handelen. Samt var det gode utskipshavner i Hindervågen, Straumen, Tendelandsvågen og Kvamskroken (alle plasser i Ryfylke), men Kalsheimholmen og Straumen ble de mest sentrale skipshavnene for trelasthandelen.⁸ Til sammen hadde de to havnene 2/3 av alle skipsanløp.⁹ Over 40% av skipene la ved Straumen imellom 1610-1647.¹⁰

Nedstrand lå også betydelig godt lokalisert i Ryfylke. Øyene og plassen rundt Nedstrand hadde mye skog. Dette gjorde Nedstrand til en havn for områdene rundt. Trelasten kom ikke bare fra Nedstrand, men også fra nærområdene. Slik som i skogrike områdene i Vikedal, Borgøy, Vassvåg, Sauda, Amdal, Jelsa og Hjelmeland. Nedstrand ble knutepunktet, og en havn for fortolling.

Nedstrand hadde en bra plassering for skip og handel, men var også et sted med flere tresorter. Trærne var høye og store, og det var stor etterspørsel på markedet etter slike dimensjoner. For kongen ble Nedstrand et naturlig knutepunkt for tollstasjonen, da det lå sentralt til Nordsjøen og Europa. Det var mye tømmer, dermed kunne man fremme

⁷ Langhelle 1997: 223-225

⁸ Langhelle 1997: 484

⁹ Langhelle 1997: 106

¹⁰ Langhelle 1997:105

tømmerdrift og sagbruk. Kongen fikk like mye tollinntekter fra Nedstrand, som fra byen (Stavanger).¹¹

4.2 Tilgang til tømmer og sagbruk i Ryfylke- et organisert fellesskap

En av hovedgrunnene til tollstasjons plassering var tilgangen til tømmer. Som jeg tidligere nevnte hadde Ryfylke mye tømmer, som et resultat av dette fikk tollstasjonen navnet *Ryfylkes tollstasjon*. I Ryfylke fantes det store skoger, bønder og oppgangssager. I Vikedal og Sauda var det store skoger, med tømmer i lange lengder. Derfor er det viktig å snakke om handelen og tollstasjonen på Nedstrand i et perspektiv, som tar i betraktning at det var mer komplekst enn ett tettsted med handel. Det var et stort organisert fellesskap, med kontakter både fra fjernt og nært. Det var handel både innenlands og utenlands. Tømmeret måtte fraktes først lokalt før det kunne bli solgt videre globalt. Nedstrand ble plassen for fortollingen.

Ryfylke hadde et godt grunnlagt organisert fellesskap mellom kjøpmenn, skogeiere og sagbrukseiere. Skogeierne hogde ned trærne, solgte det til sagbrukene som sagde de til bjelker. Deretter solgte det videre til kjøpmennene, som fraktet det til eksportmarkedene. Tømmeret ble hentet fra skogeiere rundt om i Ryfylke. Trelasten ble fraktet til Nedstrand med skip, der den ble lastet over til større skip, fortollet og fraktet videre til eksportmarkedet. Nedstrand sine tollstasjon sikret inntekter til staten, samt hindret smugling, og regulerte handelen. Uten et slikt organisert fellesskap hadde det ikke vært mulig å gjennomføre eller opprettholde en slik handel. Et slikt organisert fellesskap var allerede etablert før tollstasjons etablering, men ble videreutviklet og enda større etter 1630.

På 1600-tallet kommer Stavanger sine byborgerne på banen. Fordi de vil ha en rolle i spillet og eie mest mulig, slik at de kunne styre det slik de ønsket. Byborgerne ga kapital til sagbruksdriften, samt arbeidet for å lovfeste handel og eksport til sin rett.

Ved oppfinnelsen av oppgangssagen ble tømmeret utnyttet i større grad. Dette førte til en økning i trelasthandel og en videreutvikling og forbedring i skip. Tømmeret ble en kilde til rikdom og overlevelse. Samt førte handelen til ny kunnskap, konflikter, ny mat og utvikling.¹²

¹¹ Elgvin 1956: 183

¹² Lillehammer et al. 1999: 34

En viktig rolle i trelasthandelen var sager. Det befant seg flere oppgangssager i Ryfylke, spesielt i Vikedal og Sauda. I 1631-1644 var det mellom 50 og 60 sagbruk i bruk i Ryfylke årlig.¹³ Sammenlignet med andre distrikt i landet, var dette et normalt antall.¹⁴ Oppgangssagskostandene var små, da de kunne konstrueres av bøndene ved hjelp av smed.¹⁵ Sagbladet kunne bonden kjøpe ved å selge tømmerstokker. Dette førte til en stor oppgang for sagen. Oppgangssagen kunne fremstille plank og bord av tømmer, mye fortere og enklere. Det førte til at man kunne selge enda mer, hurtigere og utnytte mer av tømmeret. Oppgangssagen gjorde det både enklere for bonden og de utenlandske kjøpmennene. Spesielt viktig for skottene, som hadde etterspørsler for ulike typer produkter.

Det var en turbulent tid for sagbruk på 1600-tallet. Sagbruksvirksomhetene fulgte den svingende epoken til trelasthandel, med oppgang og nedgang. Det var påvirket av en streng regulering av virksomheten, som jeg skal dypere inn på i andre del av oppgaven. Samt var koblet til avskogingen av skogene i Ryfylke.

Tømmer og sagbruk ble en ressurs mulighet, og en grunn for grunnleggelsen av tollstasjonen. Tilgjengeligheten til sagene i Ryfylke var en av faktorene til at Ryfylke ble et attraktivt område. Folket i Ryfylke hadde opparbeidet kompetanse til å produsere og bruke sagene. Dette betydde også at hogsten gikk enda raskere, som igjen førte til mer handel og eksport. Dette var positivt både for kongen og kjøpmennene. Det var attraktivt å kunne tilby bjelker, bord eller plank i motsetning til bare rundtømmer. Tilhogging av tømmeret og sagbruksdriften ble også styrt og gjennomført av bøndene.¹⁶ Bøndene hadde en sterk stilling innen trelastnæringen. Dette førte at jordbruksproduksjonen gikk ned på 1600-tallet, mens skogbruksproduksjonen gikk opp.

Bøndene utgjorde en viktig rolle i trelastindustrien i Ryfylke, de hadde en rolle både som skogeier, sag-produsent, hogst mann, tollar og selger. Uten bøndene hadde det ikke vært mulig å ha trelasthandel. De holdt næringen i gang og i sammen. Bøndene var en billig drivkraft for staten. Hvis de ikke hadde egen skog, ble de betalt for å hjelpe andre skogeiere. De var et flertall i samfunnet, og ble et bindeledd mellom staten og utlandet. Hadde det vært

¹³ Lillehammer et al. 1999: 14

¹⁴ Forfang 2021

¹⁵ Sagbruksmuseet 2020

¹⁶ Dyrvik et al. 1979: 43

et flertall av eliten og meritokrater bosatt i Ryfylke, ville det ikke vært mulig å drive en slik trelastindustri. Fordi det hadde vært for dyrt for staten, og mangel på kompetanse. Det ville dermed ikke vært et grunnlag for å plassere tollstasjonen på Nedstrand. Trelastindustrien i Ryfylke ble bøndene sitt fagfelt. Det store flertallet av skogeiende bønder i Ryfylke, var grunnleggende for valget av plasseringen av tollstasjonen.

Bøndene sto klar om vinteren til å felle tømmer, saget det til i vårflommen, og solgte det til utenlandske skippere om sommeren. Skoghogsten og trelasthandelen ble en viktig overlevelse- og inntektskilde for bøndene langs kysten.¹⁷ De fleste nordmenn i denne perioden var bønder, og Ryfylke hadde gode forutsetninger til å drive trelasthandel. Det var ikke alle bønder som var skogeiere, for mange bønder var skogen en binæring, ved siden av jordbruk og fiske. Dette var fordi skogen kunne ta mange tiår å vokse opp igjen når den først var nedhugget. Da ville det være flere tiår uten inntekter. For de som ikke var skogeiere, eller ikke hadde rett til å drive med hogst, måtte de nøye seg med arbeid hos skogeieren. Dette var krevende arbeid, som tok mye tid og krefter.

Bøndene var også tolloppkrever på havnen. De fikk navnet bondelensmann og bondetoller. I Ryfylke sto bondelensmannen for tolloppkrevningene i hver sin skipsreder.¹⁸ Nedstrand tollstasjon var dermed helt avhengig av bøndene, og var helt grunnleggende i grunnleggelsen. De gjorde nesten alt av arbeidet, og fikk trelastindustrien og økonomien til å gå rundt. Bøndene var til stor hjelp for statsøkonomien.

For de fleste bønder var skogsdriften kun nok til å overleve, de færreste til å bli rik av. For bøndene i Ryfylke ble skogsdriften en oppgangstid. De var det viktigste leddet i den organiserte fellesskapet innen trelasthandel og sagbruksindustrien. De var dermed grunnen til at trelastindustrien gikk rundt, og en av grunnene til at Nedstrand fikk en tollstasjon.

En annen viktig faktor er klima- og jordbruksendringer. Etter svartedauden på 1300-tallet var det en markant nedgang i befolkningen, dette førte til flere forlatte gårder. Dette medførte at 70% av gårdene i prestegjeld i Ryfylke ble forlatt på starten av 1500-tallet.¹⁹ Områdene der pesten hadde tatt over, ble enger og åker gjengrodd til tett skog. Fra den demografiske

¹⁷ Dyrvik 2011: 118-119

¹⁸ Jørgensens 1969: 35

¹⁹ Lillehammer 1999: 11

utviklingen på 1500-tallet, begynner samfunnet å vokse til i tettstedene, og bøndene kunne nå drive med skogbruk. Samtidig var Ryfylke et område med mye nedbør, og kunne ha opp mot 2000 mm i året.²⁰ Dette la grunnlaget for god skog, samt elver for sagbruk.

4.3 Kongen og statens behov for penger

Som jeg nevnte innledningsvis var 1600-tallet sterkt preget av merkantilismen, og dette satt fØringen for periodens økonomi og kongens makt. Samtidig var det en finansiell nedgang for Christian IVs regjeringstid i 1620-årene. Dette skyldes kongens deltakelse i Tredveårskrigen og Karl Gustav-Krigen. Krigføringen førte til høye skatter og avgifter, spesielt for bøndene og borgerne i Norge.²¹ Kongen valgte å satse på utenrikshandel, og fokuserer på tollinntekter på trelasthandelen.²² Det ble innført en rekke tollstasjoner langs kysten, for å beskytte den dansk-norske økonomien, kontrollere handelen, og tjene penger.

På begynnelsen av 1600-tallet satset kongen på innkreving av avgifter fra tre- og sagbruksvirksomheten. Sag produksjon og trelasthandel var en god inntekt for kongen, med høy fortjeneste. Kongen var en av de største skogeierne, og hadde et stort behov for eiketømmer til de dansk-norske flåtene, som ble brukt i krig med Sverige og andre europeisk land.²³ Eik og mastetre (tre som egner seg til å lage mast av) fikk eksportforbud fra 1602, mens kongen hadde førstekjøpsrett.²⁴ I 1630-årene sto eksportollen som en av de største offentlige inntektspostene i landet.²⁵ På tollstasjonen i Nedstrand hadde kongen en egen tollstasjon og tollkiste der inntektene ble samlet. I tillegg sikret kongen seg førstekjøpsrett, som gjorde at kongen kunne kjøpe billig tømmer før de andre fra Ryfylke.

På grunn av ulovlig trelast og handel på starten av 1600-tallet, ble det enda viktigere å få en tollstasjon på Nedstrand. Det ble forbud mot hogst av eikeskog i mange områder i Ryfylke. I 1619 sendte Helge Svinali Klagebrev til kongen, på vegne av bøndene i Ryfylke, der de klaget over at de ikke fikk betalt for alt eiketømmer de levert.²⁶ Dette gjorde kongen klar over hvilke

²⁰ Lillehammer 1999:12

²¹ Dyrvik et al. 1979: 83

²² Jørgensen 1969: 42-43

²³ Dyrvik et al. 1979: 44

²⁴ Dyrvik et al. 1979: 45

²⁵ Dyrvik 2011: 119

²⁶ Langhelle 1994: 195

skoger som befant seg i Ryfylke, hvilke goder dette kunne medførte. 11 år senere ble dette regulert og innført tollstasjon.

Trelastindustrien var en av de viktigste næringene i landet på 1600-tallet. Trelastindustrien var drevet av både store og små aktører. Kongen som en av de største, og bøndene som en av de minste. Trelastindustrien bidro til å finansiere den dansk-norske stat, og handelen med andre land.²⁷ Dermed ble trelasteksporten en viktig del av den dansk-norske økonomien. Utover 1600-tallet setter staten og kongen inn tiltak for å beskytte og regulere næringen, til fordel for staten.

For den dansk-norske staten ble det nødvendig å satse på tollstasjoner på 1600-tallet. Det var fordi krigen og merkantilismen. Fremdeles merkantilismen ga kongen en sterk stilling, samt sats på handel, var den dansk-norske kongen et unntak. Ettersom Christian IVs regjeringstid får en finansiell nedgang i starten av århundre. Men det ble en oppgang ut over århundre, da staten satset på tollstasjoner, og så verdien i skogen. Dermed ble kongen og statenes behov for penger fra skogen, helt essensielt i grunnleggelsen av Nedstrand tollstasjon.

4.4 Behovet for å regulere byttehandelen

Før tollstasjonen ble etablert, var det mye ulovlig handel som foregikk i Ryfylke. Som tidligere nevnt hadde kongen fått brev i 1619 av Helge Svinali, der bøndene klaget over ulovlig handel uten betaling. I tillegg, og til kongens store fortvilelse foregikk mye av betaling gjennom utveksling av varer. I 1547, sendte kongen brev til lensmennene om passe på at skottene som lå ved kysten ikke byttet eller delte sjørovergods.²⁸ Kongen var klar over at utførelsen av trelast var ulovlig, og at det ble betalt med vare bytte. Det ble dermed enda en grunn for å regulere og kontrollere handel på Ryfylke, og en tollstasjon ble en løsning.

Byttehandelen hadde en stor påvirkning på kostholdet til befolkning på Nedstrand. De Europeiske kjøpmennene brakte med seg hvete, rug, kornbrød, erter, konjakk, frø og mais, havre. Samt klær og sko, eller materiale til å lage klær.²⁹ I tillegg materiale til å utvikle skaff

²⁷ Dyrvik 2011: 119

²⁸ Langhelle 1997: 109

²⁹ Langhelle 1994: 192

til øks og hammer i bjørk, tønnestav av furu, tre- og skipsnagler og bjørkehandspik.³⁰ Dette førte til en forbedring i dagliglivet, og en mer effektiv arbeidsdag.

Bytte-handelen fikk negativ betydning både for staten og kongen. Kongen tapte tollinntekter, på grunn av ulovlig handel og byttehandelen.³¹ Men det førte til en rekke goder for befolkning på Nedstrand. Den store handelsaktiviteten bragte med seg ny lærdom, inntrykk og konflikter.³² Kongen regulerte byttehandelen ved å innføre tollstasjoner. Byttehandelen var enda en av grunnene til at Nedstrand fikk en tollstasjon.

4.5 Utenlandsk etterspørsel

Det kom handelsmenn fra hele Europa til Ryfylke. Spesielt fra de nord-vestlige landene, som Nederland, Tyskland og Skottland. De hadde stort behov for trevirke. På grunn av befolkningsvekst ble det behov for å bygge flere hus og skip, og var derfor behov for ulike tresorter og dimensjoner.³³ Nederland og England hadde hugget ned store deler av egen skog, og hadde behov for tømmer fra andre land. Ryfylke ble et naturlig valg, da det var nært og lå lett tilgjengelig. Staten og kongen merket den utenlandske etterspørsel, og så på dette som et stort potensial for fortjeneste. Da tollstasjonene ble et utbredt fenomen på 1600-tallet, ble det en selvfølge å sette opp tollstasjoner for tømmer på de største handelsplassene. Ryfylke kunne tilby etterspurte varer til utenlandske kjøpmenn, og staten kunne få sin fortjeneste gjennom tollstasjonen. Dermed ble det essensielt for kongen å plassere en tollstasjon på Nedstrand. Den utenlandske etterspørsel ble en pådrivende kraft for etablering av tollstasjonen.

På begynnelsen av 1600-tallet opplevde Ryfylke en periode med stor utenrikshandel. Dette var på grunn av behovet for eik, i utviklingen av den kontinentale skipsbyggingen. Skogene i Ryfylke var rike på eik. Bruken av eikeskogen i Ryfylke hadde ført til en utvikling og forbedring av skipsbygging. Skipene ble brukt i krig, samt til å frakte varer og mennesker. I Ryfylke var det også store mengder furu og gran. Hvilket hadde stor etterspørsel i utlandet, for skips- og husbygging. De viktigste eksportproduktene var planker, bjelker, og tømmer. Skipene hadde behov for store dimensjoner, og da skogene i hjemlandet ikke lenger strakk til,

³⁰ Langhelle 1994: 194

³¹ Langhelle 1994: 207

³² Langhelle 1994: 211

³³ Dyrvik et al. 1979: 41

dro flere til Ryfylke. Her vokste skogen ved strandkanten, og transporten kunne gå med skip i kort avstand over Nordsjøen.³⁴

4.6 Internasjonale handelsforbindelser

Tidligere har jeg snakket om det organiserte fellesskapet som foregikk i Ryfylke, hovedsakelig innenlands forbindelser. Men for at en slik treindustri skulle være mulig å gjennomføre og opprettholde i forhold til merkantilismens ønsker (om kun utenlandsandel), var det også behov for internasjonale forbindelser. Slik internasjonale handelsforbindelser var også et stort organisert fellesskap. Internasjonale forbindelser, betydde på den tiden sterke bånd med lojalitet.

Oppgangssagene kom til Ryfylke i 1550-årene, og trelasteksporten tok til for alvor. Ifølge Langhelle går handelen mellom Ryfylke og Skottland tilbake til den tiden.³⁵ I 1568 er det 38 utenlandske fartøy i Ryfylke-fjordene.³⁶ Man kan se fra tidligere nevnte eksempler i oppgaven, med byttehandel, og skipsaktiviteten på Kalsheimholmen og Straumen før 1630. At Ryfylke hadde gode internasjonale handelsforbindelser, før tollstasjonen ble etablert. Det var et område med stor utenlandsk aktivitet, spesielt fra Skottland. Dette la et godt grunnlag for handelen videre ut på 1600-tallet, og en god grunnmur for tollstasjonen.

Samt kan avskogingen som jeg skal snakke om i neste del av oppgaven, vise at det var stor pågang i trelasthandel i Ryfylke før tollstasjonen ble etablert.³⁷ Langhelle kilder også til utenlandske skip til Nedstrand i 1610.³⁸ Dette viser igjen til at de utenlandske handelsforbindelsene kom før tollstasjonen, og la et godt grunnlag for handel på 1600-tallet.

Det var et godt bekjentskap mellom utlendingene og lokalbefolkningen. Slik som Gjert Didrichsen fra Holland, kom syv ganger til Nedstrand i løpet av 1610-1612 og til sammen handlet han 28 ganger på Nedstrand, fra forskjellige bønder.³⁹ Eller slik som Thorbjørn Tysk fra Tyskland og Thomas Hollendar fra Nederland bosatte seg på Nedstrand på midten av

³⁴ Dyrvik 2011: 118

³⁵ Langhelle 1997: 108

³⁶ Langhelle 1997: 110

³⁷ Etter som i 1624 var kun 0,4% av furubjelke under 9 alner (5,58 Meter). Mens allerede etter 1632 var 69% av bjelkene under 9 alner

³⁸ Langhelle 1994: 194 Her forteller han om det 19ende skipet som kom inn til distriktet i 1610

³⁹ Lillehammer 1999: 31

1600-tallet.⁴⁰ Et annet eksempel som Langhelle nevner, er handelsmannen Scot Jacob Hunter som skyldte Tolleren Erik Jørgensen 55 daler (samme som 220 kroner eller 5280 skilling) i 1673 for tømmer.⁴¹ Slike summer betydde at det var vennskap og lojalitet mellom handelsmenn og Nedstrands befolkning.

Flere av de handlende kom tilbake hvert år, og kunne bli liggende med skutene sine i flere uker. Dette viser en gjentakende handel mellom handelsmennene, og et godt bekjentskap mellom bøndene. Som etter hvert slo seg ned på Nedstrand. Hvilket betydde en lojalitet mellom lokale og handelsmennene. Et slik bekjentskap brukte flere år på å bygges opp. En slik utenlandsk forbindelse var helt nødvendig for å drive en slik organisert trelasthandel. Tilbakekomsten av folk gjorde at handelen ble opprettholdt, og lokalbefolkningen utviklet og utvidet seg. Det viser også en internasjonal forbindelse før tollstasjonen kom i 1630, og det la godt grunnlag for videre utenlandshandel. Uten tidligere utenlandske forbindelser, hadde det ikke vært grunnlag for en tollstasjon på Nedstrand.

5.0 Hvorfor var tollstasjonen der i kun 56 år?

5.1 Avskoging- Eilif Baustad

1600-tallet var det eneste århundre med borgermiljø på Nedstrand. Dette var noe byborgere i Stavanger mislikte. De ville ha handelsdrivende borgere inn til Stavanger, fordi de ville være store skattytere til Stavanger. Flere meritokrater bosatte seg på Nedstrand på 1600-tallet. De mest sentrale var Ole Sandersen, tolleren og borgeren Erik Jørgensen, Søren Gundbjørnsen og Eilif Baustad. De spilte en avgjørende og sentral rolle i Nedstrand sin handel og sjøfart i Ryfylke.⁴² De finansierte og deltok i trelasthandelen. Eilif Baustad var en av de største eksportørene på Nedstrand, og hadde en ekstrem hogst på 1600-tallet.⁴³ Baustad førte ut trelast for over 100 daler i året (samme som 55 kyr). Med dette var det ca. 600 bord, 250 furubjelker, 5700 bandstakar og 25 favn ved. Det utgjør flere hundre kubikkmeter hogst i året,

⁴⁰ Lillehammer 1999: 30

⁴¹ Lillehammer 1999:30

⁴² Langhelle 1997: 225-226

⁴³ Langhelle 1994:138 & 209

i Ryfylke.⁴⁴ Det ble et prisfall i tømmer på midten av 1600-tallet. Hvilket førte til enda mer avskoging, for å opprettholde inntektene.⁴⁵

I 1660-årene ble det gjort en vurdering av skogene i Ryfylke. Fremdeles borgerne hadde de største skogene, fikk bøndene skylden for å ha skadet skogen.⁴⁶ Det kan forklares med at det var bøndene som gjennomførte arbeidet. Det var dermed lettere å gi dem skylden, i motsetning til de innflytelsesrike borgerne.

Nedbrytningen av skogen kan man tyde gjennom bjelkene sin lengde. For trebjelkene ble kortere utover 1600-tallet. I 1624 var kun 0,4% av furubjelke under 9 alner (5,58 Meter). Mens allerede etter 1632 var 69% av bjelkene under 9 alner. I første halvdel av 1600-tallet var 86% bjelkene på 9 alner, i motsetning til siste halvdel av 1600-tallet, lå det på 8%.⁴⁷ Avskogingen fortsatt utover 1600-tallet, og sagbruksproduksjonen ble lavere, hvilket førte til mindre handel. Det var dermed ikke lenger mulig å tilby det store spekteret av tre produkter.

Avskoging førte til at Ryfylke ikke lenger kunne tilby de etterlengtede lengdene på tømmer og plank. Da skogen ble omgjort til beite, måtte europeiske handelsmenn finne andre plasser å hente tømmer. Nedstrand mistet etter hvert kontakten med Europa, og dette førte til en nedgang for bøndene. Trelastindustrien i Ryfylke var ikke lenger et sted å hente penger, dette gjaldt både for befolkningen og staten.

5.2 Byprivilegiene i 1662- Cirkumferens

Trelast og sagbruk ble stor og kapitalkrevende. Det var nye krav til organisering og investering, og ble dermed innført en rekke forbud. Det ble vanskelig for flere bønder å fortsette, hvilket fører til at borgerskapet og byborgerne tar over.⁴⁸ Styresmaktene foretrakk borgerne over bøndene, og kongen forpaktet rettighetene sine til borgere, fremfor bønder. Kongen og borgere hadde mål om å opprettholde de høye prisnivåene. Dette ville føre til at rettighetene og pengene ble en del av byborgernes monopol. Med byprivilegiet i 1662, fikk borgerne en enda sterk stilling innen virksomheten, som ga trygghet for statens og borgernes

⁴⁴ Langhelle 1997: 123

⁴⁵ Lillehammer et al. 1999: 33

⁴⁶ Langhelle 1997: 133

⁴⁷ Langhelle 1994: 194

⁴⁸ Dyrvik et al. 1979: 46

langsiktige interesser. ⁴⁹ Stavanger cirkumferensprivilegium betydde at byen fikk monopol og enerett over Ryfylkes skoger og handel.

Byprivilegiene i 1662 betydde at all handel ble samlet i byene, dette gjaldt også trelasthandelen. Dette betydde at bøndene mistet sin rolle som forhandler til utenlandske kjøpere, og kunne kun selge tømmer til byborgerne.⁵⁰ Da de ikke lenger kunne selge til dem de ønsket, ble ikke trelastindustrien en brukbar virksomhet. Dette fikk en betydning for Ryfylke, da de fleste som bodde der var bønder, og handelen ble grunnlaget for overlevelse for de fleste. Bøndene gikk tilbake til fiske og jordbruk.

5.3 Slutten for tollstasjonen

Stavanger hadde forsøkt å hindre at Ryfylke fikk egne tollsted. ⁵¹ Fra starten av Nedstrands tollstasjon, hadde folket fra Stavanger vært uenig i plasseringen. Det var derimot ikke kongen, han så Ryfylke sine store skoger og så hvilken goder dette ville medføre. Det stoppet ikke Stavangerborgerne og i løpet av de neste 50 årene var det mye strid mellom Nedstrand og byborgeren i Stavanger. Det ble fratatt rettigheter og innførte nye regler, som gjorde tollstasjonen på Nedstrand svakere og svakere.

Tollstasjonen var attraktiv både for byborgene av Stavanger, men også skotske sjørøvere. Thomas Bennet, en skotsk sjørøver, var også interessert i godene en tollstasjon medbrakte. Den 14. september 1666 satte han fyr på Nedstrand Tollhus, som et forsøk i å stjele mynter og sabotere for Nedstrands tollstasjon.⁵² Det endte med at 7000 gode tilbud fra utenlandske kjøpmenn ble ødelagt, samt råvarer og bukkeskinn. Bennet og resten av mannskapet fikk med seg tollkista med mye av pengene til kongen.⁵³ Dette ble en viktig faktor i tollstasjons slutt.

Kollegiet i Stavanger mente at trelast kunne lastes på Nedstrand, men fortolles i Stavanger. Borgere skulle selv hente lasten og betale det samme som utlendingene.⁵⁴ Det endte med borgerlig overtakelse av trelastnæringen, av de kapitaliserte byborgerne. Et omfattende

⁴⁹ Dyrvik et al. 1979: 47

⁵⁰ Johannessen 2020

⁵¹ Elgvin 1956: 183

⁵² Langhelle 1994: 195-196

⁵³ Langhelle 1999: 196

⁵⁴ Elgvin 1956: 184

privilegium fra styresmaktene.⁵⁵ Fra 1662 gikk borgerskapet mellom bonden og europeerne, fra da skulle borgene ha fast monopol på omsetningen av trelast. Bøndene ble utestengt fra sagdriften og trelasthandelen, og borgerskapet tok over, til deres goder. Fra 12.februar 1672, skulle all trelast eksporteres fra Ryfylke (og alle andre varer) via Stavanger. Men i 1674 viste det seg at Stavanger manglet kapital, og en kongelig avgjørelse lot tollstedet stå på Nedstrand.⁵⁶ Fra 1683 kom det en rekke eksport- og importforbud, samt tolloven i 1686. I 1683 ble Nedstrand utelatt i de nye tollrutene, og fra 1686 ble det slutt på fortollingen.⁵⁷ Fra og med da anses ikke Nedstrand som tollsted, men som midlertidig lasteplass.⁵⁸

Stavanger spilte en stor rolle i Nedstrands tollstasjon. De hadde kontroll over store deler av handelen og rettighetene til stasjonen. Etter en 56 år lang kamp vant Stavanger. Stavanger var ikke interessert i selve tollstasjonen, men tollverdien, handelen, og det som det medbrakte fra resten av Europa. Tollen fra trelasten ville være til stor hjelp for byborgerne, og gjøre eliten enda rikere.

5.4 Fra Ryfylkes tollstasjon til Ryfylkes fogderi

Selv om det ble slutt for Nedstrands tollstasjon i 1686, var det et fogderi på Nedstrand. Det ble etablert i 1673, og ble et sted for fogder i over 200 år. Fogderiet var et administrativt system som var ansvarlig for å samle inn skatter og avgifter på vegne av staten. I tillegg håndhevet de kongens lover og regler, og representerte kongen for sitt område. Dette fikk navnet *Ryfylkes fogderi*.⁵⁹ Det var plassert på Sandgård på Nedstrand, noen hundre meter fra Tollstasjonen. Fogderi inndelingen ble et normalt fenomen på midten av 1600-tallet, slik som tollstasjoner for trelasthandel ble et normalt fenomen på 1600-tallet. Slik ble kongen sin interesse og aktivitet gjenværende på Nedstrand, fra etablering til tollstasjon til et fogderi. Nedstrand hadde ikke lenger en verdi i skogene, men i folket. Verdiane forble i skatteinntektene, men gikk fra utenlandske kjøpmenn til befolkningen.

⁵⁵ Dyrvik 2011: 120

⁵⁶ Elgvin 1956: 185

⁵⁷ Langhelle 1997: 226

⁵⁸ Elgvin 1956: 188

⁵⁹ Tysvær kommune 12-48

6.0 Nedstrands tollstasjon i det store bilde

Når man tenker på store skoger og tømmer, er det ikke Ryfylke som kommer til mine tanker først. Det er heller ikke det som ble nevnt først, når man snakker om trelastindustrien på 1600-tallet. De fleste omtaler Telemark, Agder, Østlandet, spesielt Oslo og Tønsberg. Her var det mye skog med rike familie, med god kontakt til kongen. For uansett om Nedstrand hadde en tollstasjon, fikk det ikke en bystatus eller kjøpstadsprivilegier.

Det kan være underlig at Nedstrand ikke fikk kjøpstadsprivilegier. Privilegiet ble gitt til tettsteder og byer som var sentrale for handel, akkurat som Nedstrand. Det var et symbol på status. Det ga politisk og økonomisk goder. Det var attraktivt å være en kjøpstad, og trakk til seg enda flere handelsmenn. Men uansett om Nedstrand hadde en stor og aktiv handel, og en økonomisk betydning, så manglet de politisk innflytelse. En politisk og økonomisk betydning var helt nødvendig for å få kjøpstadsprivilegiet. Fremdeles Nedstrand tjente mye, var det ikke i nærheten av det samme som storbyene i landet. Selv om Nedstrand var viktig, oppfylte de ikke kravene for å få tildelt kjøpstadsprivilegier. Kjøpstadsprivilegiene hadde gitt Nedstrand mer handel, innflytelsesrik politikk og politisk autonomi. Det kunne til og med hatt en betydning i den store kampen med Stavanger. Kanskje hadde Nedstrand hatt en tollstasjon lenger enn 56 år eller fått en bystatus. Men kjøpstadsprivilegiet slo fast borgerlig monopol på omsetningen av trelast, og statlig regulering.⁶⁰ Det er derfor vanskelig å vite om det kunne hatt noe betydning, ettersom flertallet av befolkningen på Nedstrand var bønder

Fremdeles spilte Ryfylke en viktig rolle. Nedstrand ble en liten «handelsby» i Ryfylke. Det er viktig å ta i betraktning at de små tollstasjonene spilte en viktig rolle i spillet. De små tollstasjonene langs kysten, hadde en viktig rolle i å kontrollere og beskatte varer i tettsteder. Mens de store tollstasjonene fortollet og handlet et større kvantum av varer. Kongen fikk stoppet og kontrollert mye ulovlig hogst, handel og bytte, ved å etablere tollstasjoner i tettsteder.

Det som er et interessant faktum er at Stavanger hadde en tollstasjon, og hadde hatt det siden 1200-tallet. I tillegg hadde Stavanger kjøpstadsrettigheter.⁶¹ Derfor så de på Nedstrand tollstasjon som en stor konkurrent. For da ville Nedstrand få inntektene fra trelast, ikke

⁶⁰ Dyrvik 2011: 119

⁶¹ Thorsnæs 2021

Stavanger. De var redd for at Nedstrand skulle få privilegier, og ville vært en stor trussel for Stavanger. Byborgerne så på tollstasjonen som en massiv inntektskilde, da de var klar over hvilke skogområder som befant seg i Ryfylke. De forandret derfor strategi fra å fjerne tollstasjonen, til å frata rettigheter og gi byborgeren fortjenesten. Etter kun 40 år, var det første store privilegiet innført.

I det store bilde, spilte Nedstrands tollstasjon alene en liten rolle. Men i sammen med de andre små tollstasjonene rundt om i landet, og langs kysten spilte de en viktig rolle. Tollstasjonene førte til en utvikling av tettsteder, og ga lokale en mulighet til å overleve. Tollstasjonene langs kysten ble som kystvakter for staten, og sikret staten mye penger. Det var en grunn for at kongen valgt å plassere så mange tollstasjoner i landet, både i byer og tettsteder. Staten så hvilke goder dette medførte. Det viste seg at eksporttollen på trelast og generell toll, ble den største inntektskilden for Norge på 1600-tallet.⁶² Blanding av både store og små tollstasjoner førte til et godt regulert marked, med en god kontroll på utenlandsk handel. Det la grunnlaget for det moderne tollvesenet. Dette gir oss en god innsikt i Norges økonomi i tidlig moderne tid. Staten fikk sine edelmetaller gjennom tollstasjonen, og merkantilismen spilte en viktig rolle i tollstasjonens historie i Norge.

7.0 Konklusjon

Denne bacheloroppgavens ambisjoner har vært å belyse ulike aspekter rundt Nedstrand tollstasjon på 1600-tallet. Tollstasjonen hadde en turbulent tid, med fratatt privilegier og nye lover fra byborgerne i Stavanger. Mens dens plassering i et tømmerrikt område, gjorde den drivende i 56 år.

Som denne gjennomgangen har vist, var det en rekke grunner til at Nedstrand fikk en tollstasjon i 1630. 1600-tallet var en tid preget av merkantilismen, og la grunnlaget i økonomien og politikk. Samtidig var det en nedgangstid og et stort behov for penger. Behovet for penger og edelmetaller ble grunnen til at tollstasjoner ble et utbredt fenomen på 1600-tallet. Tilgangen til tømmer, plasseringen ved kysten, utenlandske forbindelser og den store etterspørselen fra Europa, var hovedgrunnene til at en tollstasjon ble plassert på Nedstrand. Nedstrand hadde en bra havn, og lå midt i smørøyet for tømmer. Det ble naturlig for

⁶² Dyrvik 2011: 119

handelsmennene og fortolte det på Nedstrand. Da det lå sentralt mellom de viktigste fjordene i trelasthandelen: Sandsfjorden og Krossfjorden..

Mine hovedgrunner er at Nedstrand og områdene rundt var omringet av skog. Det var skogeiende bønder, som jobbet som tømmer og hadde utenlandske forbindelser. De utenlandske forbindelse var etablert før tollstasjonen var etablert, og la et godt grunnlag for den videre handelen og fortolling utover 1600-tallet. Bøndene hadde et veletablert organisert felleskap, og gjorde handelen effektiv og gjennomførbar. Tilgangen til sagbruk gjorde det enklere og tilbudet større. Kongen hadde kjennskap til plassen, og gjorde det enklere for han og avgjør hvor han skulle plassere tollstasjonen. En god forbindelse med kongen, merkantilismen, et stort behov for tømmer og tollinntekter, ble hovedgrunnen for plasseringen.

Grunnen til at Nedstrand tollstasjon var der i kun 56 år, var fordi handelen av tømmer førte til avskoging av området. I tillegg spilte Stavanger og byborgere en stor rolle. I 1662 stadfestet Stavanger enerett på all handel, og varene måtte til byen for å omsettes. Flere av deres privilegier, lover og regler gjorde det vanskelig for Nedstrand tollstasjon å fortsette. Restriksjonene av hogst, saging og utførelse førte til en avslutning. I 1686 tok tollstasjonen slutt, og Stavanger tok over. Disse faktorene spilte en viktig rolle i det store bildet. Eliten i samfunnet spilte både en rolle i finansiering av tømmer og sagbruk, samt dereguleringen av tollstasjonen. Nedstrand mistet sin rolle, og var ikke lenger en viktig brikke i spillet. Nedstrand gikk fra *Ryfylkes tollsted* til *Ryfylkes fogderi*.

8.0 Kilde- og litteraturliste:

Dyrvik, S. (2011). *Norsk historie 1536-1814 – Vegar til sjølvstende*. Det norske samlaget.

Dyrvik, S., Fossen, A. B., Grønlie, T., Hovland, E., Nordvik, H. & Tveite, S. (1979). *Norsk økonomisk historie 1500-1970: Band 1 1500-1850*. Universitetsforlaget.

<https://www.nb.no/items/d25b92a267953248d4f993c80e0bea52>

Elgvin, J. (1956). *By i kamp: Stavanger bys historie 1536-1814*. Stabenfeldt forlag. Utgitt av Stavanger kommune. <https://www.nb.no/items/805e1de5ec6d52c2c86d91a9bd7f7952>

Forfang, F. (2021). Sagbruksproduksjon i Noreg 1610–63. *Heimen*, 58 (4), 315–342. <https://doi.org/10.18261/issn.1894-3195-2021-04-03>

Johannessen, F. E. (2020). Nye næringer: trelast og bergverk. *Norgeshistorie*.

<https://www.norgeshistorie.no/kirkestat/1105-nye-naringer-trelast-og-bergverk.html>

Jørgensen, H. J. (1969). *Det norske tollvesens historie: Fra middelalderen til 1814*. Utgitt av tolldirektoratet. <https://www.nb.no/items/33efdba7a2b9f204bef6aeaea7eb793e>

Langhelle, S. I. (1994). *Årbok for karmsund 1993-1994: Trelastutførsla frå Tysvær i første del av 1600-talet*. Karmsund Folkemuseum. <http://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/Trelastutforsla-frå-Tysvaer-i-forste-del-av-1600-talet-av-Svein-Ivar-Langhelle.pdf>

Langhelle, S. I. (1997). *Tysvær. 8-10 8: Slik levde dei fram til 1820*. Tysvær Kommune. <https://www.nb.no/items/a17f2459e0f50f59a032a56ad5a3770f?page=0&searchText=Tysvær>.

Lillehammer, A., Langhelle S. I., Smout, C. & Bruijn, J. R. (1999). *Timber and trade: Articles on the timber export from the ryfylke-area to Scotland and Holland in the 16th and 17th century*. Lokalhistorisk stiftelse.

<https://www.nb.no/items/10c6d104f3bae806786097ab553ee46c>

Melve, L. & Ryymän, T. (2020). *Historikerens arbeidsmåter* (2.utg). Universitetsforlaget.

Norsk sagbruksmuseum. (2020, 26. mai). *Oppgangssagas tidsalder*.

<https://sagbruksmuseet.no/2020/05/oppgangssagas-tidsalder/>

Thorsnæs, G. (2021, 9. april). Stavanger (historie). *I Store norske leksikon*.

https://snl.no/Stavanger_-_historie

Thomassen, E. (2021, 11. mars). Merkantilismen. *I Store norske leksikon*.

<https://snl.no/merkantilismen>

Tysvær kommune. (2015). *Kommunedelplan for kulturminne og kulturmiljø*.

https://www.tysver.kommune.no/_f/p1/i88b652f4-dca6-404c-adc-2fcdbaa76edf/kulturminneplan-2015-2025.pdf



Høgskulen på Vestlandet

Bacheloroppgave i historie

SA523-O-1-2023-VÅR-FLOWassign

Predefinert informasjon

Startdato:	01-05-2023 12:00 CEST	Termin:	2023 VÅR
Sluttdato:	15-05-2023 14:00 CEST	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F)
Eksamensform:	Bacheloroppgave		
Flowkode:	203 SA523 3 O-1 2023 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Naun:	Vilde Sæterskar Magnussen
Kandidatnr.:	245
HVL-id:	601219@hvl.no

Informasjon fra deltaker

Antall ord *:	6763	Egenerklæring *:	Ja	Jeg bekrefter at jeg har Ja
				registrert
				oppgavetittelen på
				norsk og engelsk i
				StudentWeb og vet at
				denne vil stå på
				vitnemålet mitt *:

Jeg godkjenner autalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Nei

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Nei