

Företagande och kommunikationer i Karlshamn 1664-1997

1642

År 1642 arrenderade Arnold de Rees, vars far hade invandrat från Holland, Huseby Bruk och tillhandlade sig samtidigt Ålshults järnbruk. Året efter erhöll han tillstånd att ensam bedriva bruksrörelse i Småland. Utöver produkter från järnbruken utförde han från Bodekull pottaska och ved ibland på egen skuta. Av detta gick en mycket stor del till Amsterdam. Bland de Rees kunder fanns också danska kronan som köpte kanoner och ammunition av honom. Man vet att Bodekull långt före Roskilde fred var en betydande hamn för exporten från Sverige och även av vikt för importen dit.

1659

Den 17 april beslöt kungen att anlägga ett skeppsvarv på Boön. Ebbe Simonsson utsågs till inspektör för varvet. Enligt order skulle denne på Boön uppföra nödiga hus för skeppsbyggandet som verkstäder och bodar samt bygga bygga ” på fasta landet tvärt öfver hamnen” bostadshus för hantverkare, timmermän, smeder och annat arbetsfolk.

1664

Bodekull fick stadsrättigheter som innebar frihet från mång skatter och inkomster.

1666

Den 28 februari erhöll staden till byggnaders uppförande och till mulbete hemmanen Bodekull och Bodestorp. Dessa jämte andra hemman i Asarum och närliggande socknar hade kronan närmast för skeppsbyggeriets behov förvärvat.

1668

När borgmästaren Mickelsson återvände från riksdagen hade han glädjen att hemföra stadens stora privilegiebrev, daterat den 20 oktober 1668, som närmare organiserade dess förvaltning och jurisdiktion. Den äldsta staden var belägen mellan Ronnebygatan och Fogdelyckegatan och från tiden närmast efter 1670 möter man i handlingarna namnen Drottninggatan, Ronnebygatan och Kungsgatan.

1660-1670

Det som gav Karlshamn en gynnsam ställning som handelsstad var det pågående arbetet för förbättring av kommunikationer mellan det gamla Sverige och de nyförvärvade kustlandskapen. Framför allt strävade landshövding Dureel att åstadkomma goda landsvägsförbindelser mellan Karlshamn och Kronobergs län. Karlshamn blev så småningom en nederlagsplats för hela Småland och men god del av Öster- och Västergötland. Från Karlshamn hämtade man de främmande varorna.

1668-1675

13 fartyg byggdes på varvet för kronans räkning. Vid krigsutbrottet 1675 upphörde verksamheten.

1679

Det första skepp som i Karlshamn är byggt efter det danska kriget under Karl XI hade namnet Gröna Jägaren, byggd utom norra stadsporten.

1699

Bland industriella företag förtjänar tobaksspinnerierna att nämnas. Vid en undersökning 1699 framgick det att det fanns tre spinnerier. Råmaterial för tillverkning kom huvudsakligen från Holland.

Cirka 1700

Bland större grosshandlare och exportörer från början av 1700-talet kan nämnas Henrik Klinthorp, Håkan Persson, Henrik Fries, Peter Mesterton, Lars Burmeister, Christian Welshuysen, Truls Giursson, Joachim Wulff, Jöran Hegardt och Peter Schaeby.

1708

I förteckningen över stadens invånare upptas 13 skeppsredare och grosshandlare, åtta krämare, tre kryddkrämare, sex ringare krämare och elva hökar varjämte 15 betecknas som handlande eller köpmän, 15 skeppsbyggare och timmermän. Stadens förnämsta gata var Drottninggatan. Här bodde de förmögna och ledande i samhället så gott som all de högst beskattade bland köpmännen. Vid Regeringsgatan och Hantverkaregatan som då ännu var till största delen obebyggd, bodde anspråkslösa hantverkare, skeppare, fiskare och arbetskarlar. Vid tvärgatorna Södergatan, Norregatan och Kyrkogatan bodde mest enkelt folk. Söder om Ronnebygatan var staden ej byggd.

Cirka 1708

Utom östra porten på varvet vid Näsviden byggdes flera stora fartyg.

1716

handelsmannen Lars Burmeister slöt kontrakt med kronan om skeppsbyggnad för kronans räkning. De närmast följande åren byggdes också under uppsikt av skeppsbyggmästaren William Smitt åtskilliga fartyg.

1718

Trots nordiska kriget kan anföras att Peter Mesterton på sitt hemman Beckegården anlade ett oljeslageri och garveri.

Vi denna tid fanns totalt 60 hanverkare i staden, att jämföras med Karlskrona som hade 157 hantverkare och Kristianstad 71.

1715-1740

Till de i Karlshamn ledande hörde under tiden från nordiska krigets början till omkring 1740 framför allt medlemmar av släkterna Alm, Mesterton, Schaez och Welshuysen. Borgmästare Johan Alm är under denna tid initiativtagaren till många allmännyttiga företag till stadens och dess invånares bästa: tillkomsten av skeppsvarvet i dess nya gestalt, becksjuderiet och verkhuset (yllefabriken).

Nils Grandell, död 1753, var en driftig företagare, verksam för tillkomsten av tegelbruket på Hunnemara, för stadens såpebruk och som tobaksfabrikör, ägare av Granefors kopparhammare som på hans tid gav god vinst.

Olof Gummesson Berg⁸, död 1765, drev en betydande tobaksfabrikation på egendomen Långajönäs, ett såpebruk. Dessutom var han stadens största redare.

Handelsmannen Sven Lundberg, död 1777, var delägare i alla stadens bolag. Han drev en stor tobaksfabrikation, ägde flera fartyg och hade del i andra. Lundberg hade även lantegendomar bland annat i Asarum.

Borgmästare Frans Cervin, död 1789, när det gällde att med statsförmåner befördra Karlshamns industri eller näringsliv var Cervin outtröttlig.

Peter Fredrik Duwell, död 1825, bedrev köpenskap och rederirörelse även på avlägsna hamnar med synnerlig framgång, utvecklade den blekingska läderindustrin och var under den gustavianska tiden stadens mest representativa man.

Brukspatron Olof Ohlsson, död 1804, ägare av Olofströms bruk och delägare i flera industriföretag.

Brukspatron N.B Santesson, död 1816, var verksam som skeppsredare och handlande, ägare av Granefors kopparbruk och arrendator av Mörrums laxfiske.

Cirka 1730

Från mitten av 1730-talet märks åtskilliga nya fabriker i Karlshamn bland annat på textilindustrins område. Det var ju en tid då statsmakterna och enskilda med all kraft strävade att göra Sverige till ett industriland. Den 19 december 1734 hade borgmästaren Alm under namn av tukt- och verkhusinrättning erhållit privilegier på fabrikation av ull, lin och hampa. Till lokal för denna klädesfabrikation inköptes

rådman Herman Schyters gård vid Skeppshamnen. Affärerna gick dåligt. Företaget rekonstruerades 1747. Det gick fortsatt dåligt och driften upphörde 1785.

1730

Johan Wagener hade på sin egendom Elleholm anlagt stärkelsebruk som på 1740-talet ännu var i full drift men upphörde 1751.

1734

Borgmästare Johan Alm och medintressenter fick privilegier att inrätta ett tvål- och såpebruk i Karlshamn 1734.

1734

Statsmakterna främjade städernas strävan att monopolisera handel och hantverk för borgerskapets räkning och på så sätt ekonomiskt binda landsbygden vid staden. Städerna skulle ensamma ha rätt till köphandel som får uttryck i 1734 års lag. All verklig handel skulle lokalt begränsas till städerna och där drivas företrädesvis på marknaderna samt veckotorgdagarna. Vad lagen åsyftade var att producent och konsument borde mötas direkt utan mellanhänder. Många försök gjordes att upprätta denna lag, bland annat hade staden en så kallad utridare, en sorts upplysningsman.

Om statsmakterna strävat efter att koncentrera handelsrörelserna till själva städerna så nödgade omständigheterna till rätt stora avsteg från denna princip. Det befanns nödvändigt att ge tillstånd att hålla lantmarknader för att tillgodose den mera avlägset boende allmogens behov. Karlshamn hade två marknader, åtta dagar före midsommar och i oktober. Vardera marknad pågick i tre dagar.

1735

Redan 1712 anlades utanför Norra stadsporten av stadens handlande ett beckskärereri och tjärükokeri, där beck och tjära som infördes från staden omkokades. I augusti bildas en sammanslutning av flertalet handlande och några ståndspersoner för att utvidga varvet. Initiativet togs av borgmästare Johan Alm. Ett stort område vid hamnen arrenderades som varvsplats samt upplagsplats för timmer på en del av Fisketorget. Vid mitten av 1700-talet sysselsatte skeppsvarvet cirka 60 timmermän samt över 20 handlangare, flertalet borgare i staden, en bokhållare jämte skeppsbyggmästare. Ekonomiskt bar sig varvet bra under resten av århundradet. En svårighet för varvsindustrin var den bristande tillgången på lämpligt ekvirke.

1737

Handelsmannen Nils Grandell erhöll privilegium på en manufakturhammarbyggnad för järn- och kopparslagars utsmidande jämte ståldrageri vid Granefors kvarn i Froarp.

Från 1790-talets början tillhörde det brukspatronen Nils B Santesson som i närheten av bruket ägde två mjölkvarnar och en sågkvarn.

1740

På 1740-talet drevs ett tegelbruk för borgerskapets räkning på Hunnemara. 1753 var där 44 anställda.

1744

Handelsmannen Nils Grandell uppför en fabriksbyggnad (såpbruk) utanför Norra tullporten vid ån på Tubbaryds ägor. År 1800 anläggs ett nytt såpsjuderi i Marieberg, Asarums socken. Det hade dock ringa omfattning.

1747

Strömman pappersbruk fick sina privilegier. Det tillhörde staden och hade utarrenderats av magistraten. Under de första åren på 1800-talet sysselsattes runt 70 arbetare.

1750

Handelsmannen Henrik Klinthorp Henricsson fick tillstånd att anlägga och driva ett stärkelsebruk som också år 1750 kom till stånd inne i staden vid ån. Tillverkningen upphörde 1796.

1750

Försöken att uppmuntra tobaksodling hade stor framgång. Karlshamn syns ha varit bland de platser i riket där man tidigt började odla tobak. Enligt en gammal anteckning ska man ha börjat redan 1724. Tobaksplantagen inkräktade ännu 1756 på åkerjorden. När tobaksodlingen stod i flor på 1750- och 1760-talen planerade nästan alla stadens invånare tobak. Under perioden fram till 1800 hade tobaksodlingen gett stadsinvånarna en icke föraktlig biinkomst. Plantagen sköttes nämligen av borgarna själva med hjälp av deras tjänstehjon. Även fabriker hade tidvis sina egna plantage. Som förutsättning för den starka tobaksodlingen uppstod i Karlshamn flera tobaksfabriker under 1700-talet. Tobaksfabrikationen gav arbete åt många särskilt kvinnor och barn. Ännu 1780 intog Karlshamn en betydande ställning bland rikets tobaksproducerande orter. Under 1790-talet hade produktionen gått tillbaka men från 1800-talets början ett uppsving. För Karlshamn liksom för andra städer var det angeläget att skapa säkra avsättningsområden för sin handel och sitt hantverk och trygga en jämn tillförsel av de förnödenheter man behövde och med andra ord att bringa i ekonomiskt beroende ett för staden avpassat uppland. Detta skedde bland annat genom köp av egendomar på landsbygden. Så hade Nils Grandell också flera hemmansdelar i Asarum. Sven Lundberg den äldre, hade köpt flera lantgårdar i Asarum, Mörrum, Gammalstorp, Jämshög samt även Härlunda socken i Kronobergs län. Vanligen hade boden levererat sina produkter till en viss bestämd köpman som i sin tur försåg honom med andra

förnödenheter. I syfte att teglera priserna på varorna kom en sammanslutning till stånd bland stadens köpmän. I augusti 1745 bildades Fannaveds- eller Brännevedssocietet i syfte att kunna behärska vedmarknaden. Bolaget upphörde 1752.

Utbildningen för handelsyrket var omfattande. Det var rätt vanligt bland de högre köpmännen att man förberedde sig för egen handelsverksamhet genom en längre tids arbete på större affärskontor inom landet och även utomlands.

1753

Karlshamn var den första stad som utrustade ett fartyg till Nordsjöfiske. Detta upphörde 1758 på grund av dålig lönsamhet.

1756

Den 3 augusti erhöll handelsmannen Olof Ohlsson tillstånd att i sitt hemman anlägga och driva ett garveri. Fabriken intog 1760 en betydande ställning bland rikets skinn- och lädermanufaktur.

Cirka 1770

Den ekonomiska kris gjorde sig med sina sviter skönjbar långt ut på 1770-talet. De sista årtiondena av 1700-talet och de första åren av det nittonde seklet var i det hela en tid av inbördes harmoni mellan stadens olika element. Ett sakta med säkert uppsving av näringslivet ägde rum. Läderindustrin och textilindustrin blomstrade liksom sjöfart, skeppsbyggeri samt handel. Sveriges exportvaror blev alltmer eftersökta.

Cirka 1800

Relativt intar Karlshamn redan under 1700-talet ifråga om handelsomsättning en framstående plats bland de sydsvenska städerna. Jämte Karlskrona står Karlshamn främst i detta avseende. Framför allt gäller detta värdet av importen. Med 1800-talets ingång blir Karlshamns betydelse i detta avseende ännu tydligare. Tullinkomsterna var mycket betydande och för varje år i stigande grad vilket gjorde att Sjötullkammaren i december 1802 föreslog att Karlshamn skulle få nederlagsfrihet. Av alla städer längs sydkusten ägde Karlshamn den bästa tillgång på exportvaror liksom den förhållandevis största handelsflotta och en rätt förmögen köpmanskår, ett förhållande som styrktes av kommerskollegium.

1810

Sverige tvingades av Napoleon till en krigsförklaring mot England men det blev ett krig enbart på papperet och handeln fortgick som vanligt enligt en hemlig överenskommelse. En mängd köpmän lockades nu till Karlshamn för att förmedla den vinstgivande varustransporten till kontinenten, till exempel släkterna Meyer och Schmidt. Sådana släkter ägde också i regel förmögenheter på båda sidor om Östersjön. En mängd köpmän med sina medhjälpare av olika slag kom hit från skilda orter i

landet. En del slog sig ned i staden för framtiden och gjorde betydande insatser i dess utveckling. Man höll sig inte alltid inom de legala formerna och smuglingen blomstrade.

Engelsmännen hade på sätt och vis lagt beslag på Hanö. De hade där en ordentlig station för sin krigsflotta. Dagligen kom de i land och köpte proviant och beställde körslor i stor omfattning och framkallade en kraftig prishöjning. Vid början av 1800-talet intog Karlshamn en betydande ställning inom vårt lands utrikessjöfart.

1843

En rapport visar företagen, en segelduksfabrik, två färgerier, en kortfabrik, en pennfabrik, fem tobaksfabriker, Strömma Bomullsspinneri och ett skeppsvarv. En jämförelse med de övriga blekingestäderna visar att Karlshamn under 1830-talet blivit den utan all jämförelse betydelsefullaste industristaden. Det är Strömma Bomullsspinneri som är den helt avgörande skillnaden.

1846

Stadens relation till sin omgivning var beroende av de bestämmelser för lanthandel och stadshandel som fanns. Nu började de ändras. Vid mitten av 1800-talet upphörde städernas privilegierade ställning inom handeln. Riksdagen bestämde 1846 att handelsbodas fick anläggas på platser som låg minst tre mil från närmaste stad. Liksom för handeln medförde mitten av 1800-talet betydande organisatoriska förändringar även för hantverket. Med fabriks- och hantverksordningen ullöstes ett gamla skråväsendet. Men fortfarande fordrades det av en person som ville utöva ett hantverksyrke, att han skulle utföra ett mästarprov som granskats av sakkunniga personer. Skrån och ämbeten övergick i hantverks- och handelsföreningar som i en mycket begränsad omfattning fick överta de forna skånas rättigheter.

1848

Strömma sysselsatte 274 arbetare och man expanderade oavbrutet till 1860-talet då det amerikanska inbördeskrigets utbrott medförde bomullsbrist.

1856

Det avgörande inflytandet på hantverkets ställning utövades av sjöfarten som var stadens viktigaste näring och bestämde utvecklingstendenserna i staden. Statistik belyser hantverkets så småningom förändrade ställning under inverkan av vårt lands industrialisering. Så till exempel har en knappmakare lagt ner sin verksamhet utan att få någon efterträdare.

Liksom för köpmännen kan man beträffande hantverkarna iaktta en koncentrationstendens. Man får färre mästare med flera gesäller och särskilt fler lärgossar. Medan antalet hantverkare minskar ökar istället gesällernas och lärgossarnas antal.

Cirka 1860

Brännvinstillverkning startar och bearbetning av Blekingegraniten tar sin början.

1863

I Karlshamn fanns 57 handlande varjämte 27 kvinnor bedrev mångleri, klädmäkleri och nipperhandel. Kunderna utgjordes till stor del av landsbygdens befolkning. Därför måste affärerna föra en mängd olika varor. Hos handlare C S Nordström såldes tyger, dukar och cigarrer, hos A W Ekelund tvål och parfymer, hos A J Skottsberg speglar och slipstenar. Tobaksfabrikören Herman Schmidt tecknade försäkringar men sålde även delikatessvaror. Övriga större handlande var S P A Björkman, Carl Esperson, A P Lindahl, Sven A Hellerström och J P F von Bergen.

Förutom marknadsplatsen två gånger om året var torget, fisktorget och södra delen av hamnplatsen upplåtna som allmänna försäljningsplatser. Torghandeln spelade länge en stor roll för stadens och den omgivande landsbygdens invånare. Det område inom Karlshamns näringsliv som genomgått den största utvecklingen efter 1863 är industrin. Tillverkning har övergått från hantverksmässigt till industriellt bedriva produktionsformer. Det var utmärkande för näringslivet i Karlshamn vid mitten av förra århundradet att staden vid industriutställningen i Stockholm 1866 var representerat av firmor som ställde ut tobak, brännvin och punsch. Den sistnämnda drycken har gjort Karlshamns namn känt över hela världen. Karlshamnpunschens historia är främst förknippad med två namn, C G Berg och von Bergen.

Efter tillkomsten av järnvägar, först Karlshamn-Vislanda, sedan västra och mellersta Blekinge järnvägar, förlorade gästgiveriskjutsandet sin betydelse. I Kalmar stadsfullmäktige väcktes 1863 frågan om byggandet av en järnväg som skulle förbinda landsdelen med södra stambanan. Man hade tänkts sig ändpunkter för järnvägssystemet i Kalmar, Karlskrona och Karlshamn. Av den anledningen gick en förfrågan till Karlshamn att sända ombud till ett möte i Kalmar. Stadsfullmäktige i Karlshamn tog den 10 september ställning till saken och därvid utspann sig den första järnvägsdebatten.

Den av stadens banker vars historia är mest sammantvinnad med samhällets är Karlshamns Sparbank. Grundplåten till sparbankens verksamhet skapades 1829 då 78 av stadens främsta medborgare slog ihop 1 263 riksdaler.

1865

För den snabbare förbindelsen med yttrevärlden svarade en telegrafstation sedan 1856. Stationen flyttade 1865 till nya lokaler i Vinbergiska fastigheten vid Drottninggatan. 1912 uppfördes en modern byggnad för telegraf- och postverkets behov. Stadsfullmäktige beslöt den 26 juni att teckna aktier i ett bolag för en planerad järnväg Karlshamn-Vislanda och ett bolag konstituerades. Men något praktiskt resultat blev det inte.

1869

Fullmäktige beslöt att ansöka om ett statsbidrag på 25 procent av kostnaderna för anläggandet av en normalspårig järnväg mellan Karlshamn och Vislanda. Karlshamn fick inget statsbidrag och frågan sköts på framtiden.

1870

Den 15 juli beslöt stadsfullmäktige att bygga en smalspårig järnväg mellan Karlshamn och Vislanda och ett järnvägsaktiebolag bildades samma år.

1874

Skenläggningen avslutades den 14 februari. Sammanknytningen ägde rum vid Ålshults station. Det första passagerartåget från Karlshamn avgick den 1 mars. Den 29 juni förrättade Kung Oskar II den högtidliga invigningen.

1876

En ny epok började i brännvinstillverkningens historia i Karlshamn. Då sålde både Hellström och Berg sina brännvinsanläggningar till L O Smith, den svenske brännvinskungen. Denne blev därefter för cirka 15 år framåt den dominerande gestalten inom Karlshamns näringsliv.

1877

Ekonomiska bekymmer för järnvägen. Stadsfullmäktige gick med på att överta aktier till ett värde av en halv miljoner kronor.

1878

Ny järnvägslinje in vigs mellan Vislanda-Bolmen vilket innebär ett uppsving för skogsbruket i trakterna. Bland annat involverades även karlshamnsfirman Winberg och Meyer. Bolaget gick i likvidation 1899 beroende på övermäktig konkurrens från järnvägen Halmstad och Bolmen.

1880-talet

L O Smith exporterade sprit till Spanien. Råvaran fick han från Ryssland. Karlshamn blev medelpunkten för L O Smiths affärsverksamhet på 1880-talet. Stadens läge var lämplig för en fabrik som skulle förädla rysk råvara för vidare transport till Spanien, en isfri hamn var en nödvändig förutsättning för realiserande av den stora planen. L O Smiths verksamhet satte sin prägel på staden. Stadens tidningar innehöll nästan dagligen långa artiklar om den jättelika nybyggda spritförädlingsfabriken.

1883

Karlshamns telefontät tillkom på privat initiativ. I samband med att L O Smith i början av 1880-talet förlade sin affärsverksamhet till Karlshamn bildades 1883 Karlshamn telefonförening.

1884

Smalspårig järnväg Karlshamn-Sölvesborg. Västra Blekinge järnvägar tillkom till stor del på grund av att L O Smith vid invigningsfesten för Spritförädlingsfabriken talat varmt för en sådan förbindelse. 1888 såldes järnvägen på exekutiv auktion till Karlshamns stad.

1887

Smalspårig järnväg Karlshamn-Ronneby och Karlskrona. Mellersta Blekinge järnväg. Bolag konstitueras. Svängsta Facit Halda: Henning Hammarlund kom till Svängsta 1887 där han köpte en del av Facit Haldas produktion och där uppförde han en verkstad och började tillverka fickur. Anläggningen fick namnet Halda Fickursfabrik AB. Till fickuren lades efterhand tillverkningen av teleur och taxametrar. Redan på 1890-talet började Hammarlund arbeta på konstruktionen av en skrivmaskin och lyckades under det första världskriget att få fram en konkurrensduglig modell, den första Haldamaskinen. Den ursprungliga verkstadsbyggnaden måste efterhand utökas. Företaget blev dock dör kapitalkrävande och han måste överlåta sina aktier till ett nybildat bolag, AB Halda fabriker. 1939 övertogs anläggningen av Åtvidabergskoncernen, Namnet Halda på företagets produkter ändrades till Facit 1957. 1964 ändrades bolagets namn till Facit-Halda AB. Anläggningen togs 1972 över av Elektrolux.

1889

Järnvägen kan öppnas för allmän trafik den 8 juni 1889. Förläggning av stationer och sammanbindningsbana vållar konflikter.

1892

De Smithska öretagen upphörde med sin verksamhet 1892.

1893

L O Smiths spritfabrik gick omstyr på grund av en mängd felspekulationer. Spritfabriken byggs nu om till ett råsockerbruk.

1895

Sockerfabriken startar drift. Styrelseordförande är Ernst Meyer och vd Axel Tengvall.

1890-talet

Två företag grundades som under 1900-talet skulle dominera stenindustrin i Blekinge, Aktiebolaget Karlshalls granitindustri och A K Fernströms granitindustrier. Karlshallsföretaget tillkom under L O Smiths verksamhet i Karlshamn. Han inropade på en konkursauktion egendomen Sternö med därtill hörande stenhuggeri. Han överlät ledningen till sin äldste son Carl Gustaf Smith. På 1930-talet avvecklades stenhuggerierna i Blekinge. A K Fernström blev 1893 genom egendomsköp ägare till Sternö berömda blåberg, vars blågrå syenit blev eftersökt över hela världen. Han bröt även gatsten. Stenbrott i Mörrum, Svängsta och Vekerum arrenderades. År 1901 byggde företaget hamnen på Hanö. Egna båtar ombesörjde skeppningen. I Karlshamn redovisades 1890 endast 18 industriföretag med 372 arbetare.

1900

År 1900 redovisades 25 företag med 649 arbetare, en sockerfabrik, sex tobaksfabriker, två sprit- och punschfabriker, fyra bryggerier, en ättikfabrik, två färgerier, en trikåfabrik, ett garveri, två träindustrier, en kakelfabrik, en mekanisk verkstad, två boktryckerier, ett elektricitetsverk.

1911

Den viktigaste förändringen för Karlshamn är stadens anknäytning till landets järnvägsnät. Efter sekelskiftet framträdde ett nytt kommunikationsmedel. Det var bilen som inledde sitt segertåg.

1913

L O Smith avled som en nästan utfattig man i Karlskrona den 10 december 1913. In i det sista stod det strid om hans person och då han dog, stod han mitt uppe i en process. Hans spritförädlingsfabrik hade inte tillfört Karlshamn några rikedomar. Men spritförädlingsfabriken omändrades till ett råsockerbruk som inte varit utan betydelse för stadens näringsliv. Ett annat av L O Smiths företag i Karlshamn, Senska spritförädlingsfabriken, kom efterhand till Reymersholms gamla spritförädlingsaktiebolag. Detta la visserligen ned sprittillverkningen i Karlshamn med uppförde istället sojafabriken, stadens utan jämförelse största industriföretag. Även påskyndades utvecklingen av traktens viktiga stenindustri, genom skapandet av Karlshalls stenindustriaktiebolag.

1917

Hantverkföreningen utvecklades kraftigt under 1900-talet. Gesällproven från de gamla skränas tidevarv har återinförts och utnämning av gesäller och mästare äger rum under ritualmässiga former. Stadsfullmäktige beslöt den 17 april 1917 att ingen annan än den som styrkt sig äga erforderlig skicklighet i byggnadsyrket och som av

byggnadsnämnden erhållit tillstånd att inom staden uppföra byggnader fick bygga hus med mer än en vånings höjd eller försett med källare. Reymershols gamla spritförädlingsfabrik överlade om att få tillstånd i Karlshamn en anläggning för tillverkning av sojafoderkakor. Dessa planer utvidgades till att omfatta en stor fabrik för utvinning av vegetabilisk olja ur importerade råvaror, främst sojaböner.

1919

Efter en mängd svårigheter kunde den stora anläggningen tas i bruk. Bakom tillkomsten av detta företag stod främst Reymersholmsbolagets verkställande direktör N P Mathiasson. Han hade lyckats med det som L O Smith hade misslyckats med. Vid sekelskiftet hade han börjat sin kamp för att lägga under sig den svenska sprithanteringen. Då fanns tre stora grupper varav en var det av L O Smith grundade av sonen Otto Smith ledda Svenska spritförädlingsaktiebolaget med huvudkontor i Karlshamn. Runt 1910 sammanslogs alla spritfabriker till ett enda företag med namnet Reymersholms gamla spritförädlingsaktiebolag. Den av Mathiasson skapade sprittrusten medförde en betydande rationalisering av tillverkning. I åtta av de tretton fabriker lades driften ner. Bland de företag som drabbades befann sig de båda karlshamnsfabriker. Oljefabriken motsvarade under de första verksamhetsåren de förväntningar man ställt på den. Oceangående båtar förde sojaböner till de nyuppförda kajerna varifrån de vidarebefordrades till behandling av maskiner och förvandlades till vegetabilisk olja, sojamjöl och foderkakor.

ABU Svängsta: Då Haldabolaget 1920 gick i likvidation inköpte verkmästaren vid företaget Carl August Borgström de maskiner som använts för urtillverkningen. Följande år startade han tillverkningen av fickur, telefonkontrollur och taxametrar för hästdroskor i en liten träbyggnad som använts som bönhus. Den nystartade firman fick namnet Aktiebolaget urfabriken ABU. 1926 erhöll firman patent på en taxameter för droskbilar, Record. Vid krigsutbrottet 1940 gick det inte att sälja taxametrar, varför man började tillverka sportfiskeredskap. Ny fabriksbyggnad uppförs närmare Mörrumsån. Den självroterande spinnrullen Ambassadeur konstruerades och blev snart en världssuccé – 1952. Detta gällde även den inbyggda haspeln ABUMatic. Anledningen till ABU-produkternas framgångar var att dess ägare Göte Borgström behärskade tekniken och produkternas användning. En ny fabriksbyggnad uppfördes i mitten på 1970-talet. Företaget såldes. Inom koncernen fanns då 100 anställda med en omsättning på 105 miljoner kronor. Anläggningar fanns även i Örkelljunga, Halmstad och Malung.

1925

Fabriken fick god avsättning för sina artiklar. Fabrikationerna utökades 1925, då tillverkning av matolja upptogs på programmet.

1931

Sedan driften varit vacklande under 1930 och början av 1931 lades tillverkningen ner. Nedläggningen av driften vid oljefabriken fick svåra följder för Karlshamn. Även stenindustrin hade drabbats svårt av den ekonomiska krisen och sockerfabrikens existens var hotad. Trafiken på stadens järnvägar hade även fått kännning av krisen för oljefabriken.

1933

Kooperativa förbundet övertar anläggningarna. Staden förband sig att utföra ytterligare förbättringar av kajerna vid fabriksanläggningen. I samband med försäljningen bildade Reymersholmsbolaget ett särskilt bolag, som skulle fortsätta tillverkningen av kronolja majonnäs.

1949-1950

Med år 1949 avslutades en epok för Karlshamn. Med utgången av året indrogs nämligen stadens magistrat och rådhusrätt. Då hade dock magistraten för länge sedan förlorat sin ställning som stadsförvaltningens dominerande organ. Karlshamn omfattade den 1 januari 1950 1 568 hektar varav 259 hektar åkerjord. Bebyggelsen var koncentrerad till stadsdelarna Europa, Asien, Afrika, Amerika och Nya staden. Efter inkorporeringen 1937 ingick småhusbebyggelsen på Sternö, i Högdal och Elfsberg i stadens administration. I staden bodde 10 633 invånare. Under 1950-talet var följande projekt aktuella för staden: vatten- och avloppsledningar på Sternö, norra stadsdelen, Tubbaryd, utbyggnad av vattenverk, nya gator, utbyggnad av elverk och telenät, renhållningsbyggnad, brandstation, utbyggnad av fiskehamn, kaj vid tullkammaren, nya hamnkranar, bogserbåt, nya skolanläggningar på Sternö, Munkahus, Högdal, Karlsborg, läroverkets ombyggnad, nya vårdplatser i ålderdomshemmet, Smithska husets ombyggnad till museum.

Verkstadsindustrin hade inte fått sin genombrott i Karlshamn. De få företag som fanns kan närmast karaktäriseras som hantverkare. Mellan Karlshamns stad och grannkommunerna hade det sedan lång tid rått nära förbindelser inom näringslivet. Några av de större företagen i grannskapet hade grundats av karlshamnsbor, till exempel Strömma bomullsspinneri Granefors bruk i Asarum och Karlshamns yllefabrik i Åkeholm.

1962-1965

Margarinfabrik började byggas 1962 och den ersatte margarinfabriken i Norrköping. Huvudkontoret hade några år dessförinnan i samband med chefsbyte flyttats till Karlshamn. Snart fattades beslut om att även ta upp produktionen av glass i fabriken. Den 25 mars 1965 ägde den första leveransen av glass från fabriken rum. Samma år startade provtillverkningen av margarin. Tillkomsten av margarinfabriken innebar ett nytt skede i AKO:s historia. Dittills hade anläggningen endast framställt råvaror som

vidare förädlades av andra företag. År 1965 invigdes även ett nytt forskningslaboratorium.

1968

Utbyggnad av glasstillverkningen.

1970

Tillbyggnad som innebar fördubbling av margarinfabrikens kapacitet. Hinsetunneln invigs den 21 december 1970, 55 meter lång, 20 meter bred, 9 meter hög.

Sammanfattning av den industriella utvecklingen 1950-1970

Metallindustrin, främst den i Svängsta, livsmedelsindustrin (AKO) och pappersmasseindustrin (Mörrums Bruk) är de ledande industrigrenarna i Karlshamnsregionen. Produktionen av varor bedrevs fram vårt eget århundrade främst i hantverksmässiga former, reglerad av detaljerad lagstiftning. Ännu 1950 var tolv skraddare och elva bagare verksamma i Karlshamn, till och med en kakelugnsmakare. 1973 års matrikel över hantverkare upptar endast en skraddarmästare. Han var 77 år gammal. Nya hantverksmässiga yrken har tillkommit, som rörlednings- och oljeinstallatörer, radio- och teve- och kyltekniker. Av de gamla hantverksyrkena har de stått sig bäst som har haft anknytning till byggbranschen. Det gamla skråväsendets traditioner omhulldades av Karlshamns Fabriks- och Hantverksförening. Denna bildades sedan de sista lagliga resterna av skråväsendet avskaffades.

Ända fram till slutet av 1800-talet var staden i huvudsak självförsörjande med avseende på mjölk. Tillträde till mulbetena, det vill säga rätten att hålla kor på stadens betesmarker, var för många borgare en eftertraktad förmån. Inkomsten därav spelade länge en viktig roll för stadens ekonomi. För den mindre bemedlade delen av befolkningen betydde hushållsgrisarna ett viktigt tillskott till den dagliga födan. I kranskommunerna var läget annorlunda. De var långt in på 1900-talet utpräglade jordbruksbygder. Under innevarande århundrade har jordbrukets betydelse för sysselsättningen i Karlshamnsregionen radikalt förändrats. Med varje decennium som gått har antalet sysselsatta inom moderneringen minskat.

Karlshamn har under sin tillvaro förmedlat varor och tjänster med upplandet i Mieåns och Mörrumsåns dalgångar. Efter järnvägarnas tillkomst reducerades Karlshamns handelsområde något och begränsades av Pukavik och Olofström i väster, Ryd-Urshult i norr och Bräkne-Hoby i öster. Ställningen som handelsmetropol i västra Blekinge har även påverkats av närbelägna tätorters utveckling och kommunikationsväsendets omvandling. Karlshamns stad har dock hela tiden behållit sin ställning som merkantilt centrum i regionen och svarar för omkring tre fjärdedelar av den kommersiella servicen inom denna.

1937 uppförs det första kooperativa varuhuset. År 1950 drev Konsumtionsföreningen Karlshamn butiker i Karlshamn, Högalad, Asarum, Hemsjö, Fridafors, Siggarp, Härlunda, Ryd och Urshult. De många små butikerna blev med de stigande personalkostnaderna en belastning för föreningen och började avvecklas på 1950-talet.

1958 skedde en utbyggnad av varuhuset vid Drottninggatan. Efter amerikanskt mönster hade man försökt skapa en stormarknad den första i sitt slag inom svensk Kooperation.

1971 öppnade ett Epa-varuhus vid Drottninggatan mitt emot Rådhuset. Istället för ett planerat shoppingcentrum uppfördes Flaggen, ett köpcentrum med Ica-hall och andra affärer. Intresseorganisationen för handeln i Karlshamn är Karlshamns Köpmannaförening.

Av de stora affärsbankerna fanns 1950 tre, Svenska Handelsbanken, Skandinaviska kreditaktiebolaget och Jordbrukarbanken, avdelningskontor i Karlshamn. Dessutom byggdes egen bank, Sparbanken.

Förmedling av varor och kapital är den utan jämförelse viktigaste formen av service i ett modernt samhälle. Men detta kräver för att kunna fungera åtskilliga andra tjänster. I centralorten i Karlshamns kommun har också utvecklats en omfattande service bredvid varuförmedlingen. Antalet serviceslag av kommersiell natur var 1975 34 stycken. Alla dessa var representerade i centralorten. I sitt yttrande över länsplan 70 ansåg Karlshamns myndigheter att Karlshamns centralort gjorde anspråk på att kunna betecknas som ett regionalt tillväxtcentrum av länsregional eller i varje fall länsdelsregional betydelse.