

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Nr 21

Samfundets adress är: Fack 24, Stockholm 80. Postgiro: 15 65 19.

Samfundets medlemmar kunna under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, rekvirera följande skrifter: »Forum navale» nr 1 t. o. m. 16 (3:— per st.), 17 och 18 (6:— per st.), dubbelnr. 19–20 (10:—), »Svensksund 1790–1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning» (4:—), »Slaget vid Femern 1644 ^{13/10} 1944» (minnesskrift utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning och utgiven av Sjöhistoriska samfundet, 12:—), »Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar» av Harald Åkerlund (32:—), »Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet» av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:—) samt »Svensk sjöhistorisk litteratur 1800–1943» av Uno Willers (32:—).

Manuskript till Forum navale kunna sändas under adress: arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Fack 24, Stockholm 80. Författare är ensam ansvarig för innehållet i sin artikel.

Forum navale



*Skríftir utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 21

Innehåll

<i>Magnus Hammar</i> , Anförande vid Sjöhistoriska Samfundets 25-årsjubileum den 27 april 1964	3
<i>Gunnar Jedeur-Palmgren</i> , Fjärbaggar, skeppsläster och bondesegel. Föredrag vid Sjöhistoriska Samfundets 25-årsjubileum den 27 april 1964	6
<i>Henrik Abnlund</i> , Marinarkcologi i stenstaden	39
<i>Lars O. Berg</i> , Svenska flottans fartyg 1850–1900. En tabellarisk framställning . .	53
Stadgar för Sjöhistoriska Samfundet	92
Förteckning över uppsatser i Forum navale. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet nr 1–20	96
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet 1 oktober 1964	99

*Utg. med stöd av Delegationen för militärhistorisk forskning och
Statens humanistiska forskningsråd.*

UPPSALA 1965

ALMQVIST & WIKSELLS BOKTRYCKERI AB

Anförande vid Sjöhistoriska Samfundets 25-årsjubileum den 27 april 1964

Av Samfundets ordförande, kommandör Magnus Hammar

Sjöhistoriska Samfundet celebrerar i dag sin 25-åriga tillvaro. Den 3 maj 1939 hölls under ordförandeskap av amiralen Otto Lybeck ett konstituerande sammanträde i närvaro av ett 50-tal personer, varvid de ännu gällande stadgarna godkändes. Den första paragrafen däri anger att »Sjöhistoriska Samfundet har till uppgift att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former». Det låter måhända i dag något ambitiöst, men täcker väl Samfundets verksamhet under den gångna tiden.

Tanken på att bilda en ideell sammanslutning med detta syfte uppstod i samband med att Marinstabens sjökrigshistoriska avdelning upplöstes och inlemmades i Försvarsstabens för försvaret gemensamma krigshistoriska avdelning. Tiden från det tanken uppstod till dess Samfundet framfötts blev emellertid fylld av många svårigheter, tveksamheter och motsättningar. Meningarna bröto sig starkt i frågan om det överhuvud var lämpligt med ett samfund, om sammanslutningen borde syssla enbart med sjökrigshistoriska frågor och om inte en nära anslutning till Statens sjöhistoriska museum vore den lämpligaste lösningen.

Initiativtagarna, kaptenen Börjesson, kommandörkaptenen Hafström, fil. doktor Wendt och dåvarande kaptenen Hammargren kämpade emellertid hängivet för sin tanke, stödda av bl. a. amiralen Lybeck, generallotsdirektören Hägg och kommandören Öberg samt ett antal andra övertygade vänner till den sjöhistoriska forskningen. I den kommitté, som bildades i november 1938 för att närmare utreda förutsättningarna för en sammanslutnings bildande, förelåg ett klart positivt ställningstagande från kaptenen Börjesson och dåvarande fil. kandidaten Stille samt arkivarien fil. doktor Wendt och arkivarien Wærn, medan professor Högbom och fil. doktor Eneborg voro något tveksamma och ordföranden dåvarande kommandören Ekman när-

mast var motståndare till ett fristående samfunds bildande. Kommittén kom emellertid till slut till ett positivt resultat och i det Memorial som kom att ligga till grund för det konstituerande sammanträdet heter det bl. a.:

»Arkivalierna inom det sjöhistoriska området äro emellertid alltjämt för litet kända såväl beträffande deras betydande omfattning som de skatter av vetande de inom sig gömma. Vår sjöhistoriska vetenskapliga litteratur måste sålunda ännu betecknas såsom synnerligen fattig. Det är därför nödvändigt att åtgärder vidtagas, varigenom i vidare kretsar intresset för sjöhistorisk forskning väckes.»

Denna uppgift är för Samfundet lika aktuell i dag som då.

Ett särskilt problem vid Samfundets bildande erbjöd emellertid ordförandepostens besättande, då varken amiralen Lybeck, kommendören Unger eller vissa andra påtänkta kandidater ville åtaga sig den. En för Samfundets bildande och fortsatta verksamhet synnerligen lyckosam lösning erbjöd sig emellertid då dåvarande arkivrådet fil. doktor Arne Forssell på förslag av Stille erbjöds och accepterade ordförandeposten. När sedan Stille åtog sig sekreterarsysslan och vice-ordförandeposten kunde besättas med kommendören Öberg, hade Samfundet fått en vederhäftig, representativ och arbetsduglig kärna till styrelse.

I dag har Samfundet anledning att med särskild tacksamhet och respekt påminna sig de pionjärer och vägtöjare som genom sin tro och entusiasm grundade det: Börjesson, Hafström, Hammargren, faddrarna Lybeck och Hägg, Wendt och Wærn samt i särskilt hög grad Forssell, Öberg och Stille. Av dem som ingingo i den första styrelsen äro ännu kvar Forssell, Hafström, Stille och professor Martin Olsson.

Samfundets fortsatta verksamhet präglades sedan av dess ordförande, doktor Forssell. Man kan nog säga att Samfundet varit personifierat i doktor Forssell. Genom sitt stora kunnande, sina många kontakter i akademiska och kulturella organ och sin outtröttliga omsorg har han kunnat locka fram inte blott det oundgängliga ekonomiska underlaget utan även de högtstående bidrag, som undan för undan influtit i Forum navale. Den uppgiften har inte alltid varit så lätt. Besvärliga ekonomiska problem och andra kriser ha förekommit, men Forssell har skickligt och hängivet lotsat sin farkost fram till en aktad och erkänd ställning.

Förvisso har ordföranden icke varit utan stöd i Samfundet. Angelägna och betydelsefulla insatser ha gjorts t. ex. av kommendören Öberg och majoren Herbert Jacobsson i ett ekonomiskt beträngt läge 1943–1944.

Ett arbete värt all uppskattning och tacksamhet har också nedlagts av

Samfundets sekreterare, skattmästare och medlemmar i Rådet — ingen nämnd och ingen glömd.

Samfundet skulle icke ha kunnat fortleva och bedriva sin verksamhet utan ekonomiskt stöd. Av särskilt värde har det bidrag på 3000: — kr varit, som alltsedan år 1945 årligen erhållits från Sjöfartsmuseet i Göteborg och som från början åstadkommits genom starkt stöd från museichefen kapten Traung. För detta vill Samfundet i dag framföra sitt varma tack. Tyvärr har nu detta betydelsefulla stöd måst upphöra från och med i år och Samfundet tvingas söka lösa sin ekonomi på annat sätt.

Samfundet har emellertid under den gångna tiden uppburit understöd även från vissa fonder, nämligen för utgivning av Sjöhistorisk bibliografi från Humanistiska fonden, Helge Ax:son Johnsons stiftelse, Magnus Bergvalls stiftelse, Längmanska kulturfonden, Stiftelsen Lars Hiertas minnesfond och Henrik Granholms stiftelse, tillsammans 17 000 kr. Särskilt värdefullt för den årliga publiceringsverksamheten var en donation på 10 000 kr från en anonym givare, som i dag givetvis är föremål för våra tacksamma tankar.

De 20 nummer av Forum navale jämte de särskilda skrifter, som under Arne Forssells egid publicerats av Sjöhistoriska Samfundet, utgöra en ganska imponerande prestation, som gör att han — och därmed Samfundet — kan se tillbaka med en viss tillfredsställelse och stolthet förenad med tacksamhet mot alia dem, som på olika sätt bidragit till att möjliggöra detta resultat.

Men vid en milstolpe som denna måste man också se framåt. Även om ekonomin sedd på längre sikt kan te sig något bekymmersam, finns det ljuspunkter. Samfundet lever, tillskottet av nya medlemmar är uppmuntande och tillgången på värdefulla och intressanta manuskript att publicera överstiger åtskilligt dagens ekonomiska resurser.

Slutligen ha vi fått samlas här i dag i Sjöhistoriska museet, för vilket Samfundet vill framföra sitt hjärtliga tack. Museet och Samfundet verka båda ur sina olika aspekter och på sina olika villkor för den sjöhistoriska vetenskapen, vilket innebär intressegemenskap och möjligheter till givande samarbete.

Under sådana förutsättningar vill jag gärna se med viss optimism på 25-åringens framtid.

Fjärbaggar, skeppsläster och bondesegel

Föredrag vid Sjöhistoriska Samfundets 25-årsjubileum den 27 april 1964

Av viceamiral Gunnar Jedeur-Palmgren

Fjärbaggar

Den djupt i Fjäre härad inskjutande Kungsbackafjorden hette på danska tiden Strömfjorden.

Längst in i fjordbotten låg, på samma plats som idag, häradets huvudort, Kungsbacka (bild 1).

Staden omslöt av flottningssocknarna Hanhals och Tölö, och väster därom låg, på den stora halvön, sjömanssocknarna Onsala, Vallda och Släp. I öster och norr utbredde sig häradets strand- och skogssocknar.

Redan Kung Valdemars jordebok skvallrar om att Strömfjorden var ett betydelsefullt centrum för forna tiders sjöhandel.

Den berömde historieskrivaren Arent Berntsen skrev 1656 att icke endast borgerskapet i Kungsbacka, utan isynnerhet omkringboende bönder, ha sin ut- och insegling på fjorden, varifrån de till främmande orter utföra timmer, lärft, vadmal och andra varor.¹

Sjöfarartraditionerna har Fjäreborna upprätthållit till början av detta sekel. En stor del av den manliga befolkningen for alltid en längre eller kortare tid till sjöss. På 1600-talet var de yngre karlarna »för landets ringhets skull vane att söka sin näring till sjöss» och »deras förnämste och meste näringsmedel» bestod »enkannerligen på seglats».² Likadant var det 150 år senare, då hallandsherden Bexell skrev att jordbruket betänkligt försummas, när åborna ägna sig åt sjöfart och överlämna jordens skötsel åt kvinnfolk och hemmavarande drängar. Han skrev också att allmogen »tillbringat en stor del av sin gladare ålder i främmande luftstreck, samt därifrån hemfört något av deras seder, något av deras oseder».³

Enligt ett gammalt talesätt indelades Hallands bönder i tre klasser: den slaviska eller osjälvständiga, den självständiga och den självsvåldiga klassen. Med den senare menades de sjöfarande bönderna i norra Halland.⁴

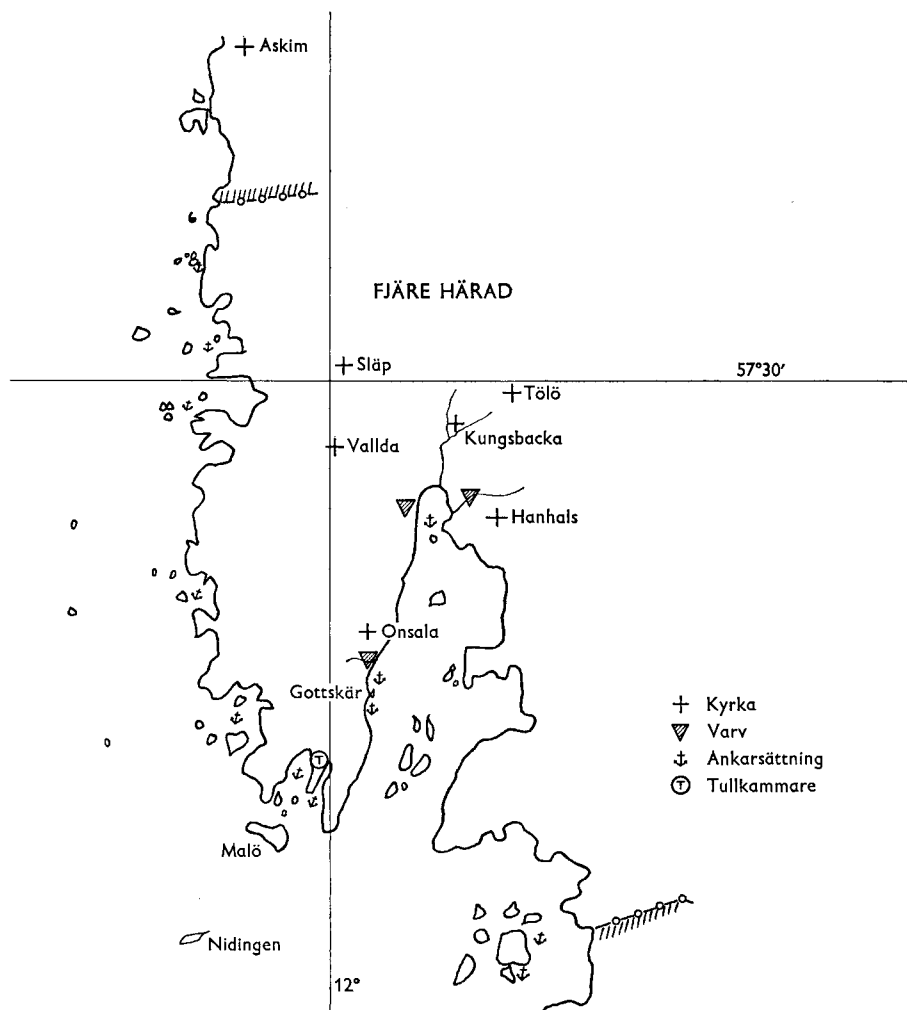


Bild 1. Kartskiss över Fjäre härad.

Under 17- och 1800-talen for Fjäreborna som kofferdiskeppare, styrmän och båtsmän för nästan alla Sveriges skeppsägande städer, men idkade också egen sjöfart.⁴

Som sjömän var de oöverträffade men hallandsblodet var känt för sin lätthet att koka över. De var därför inte alltid så väl sedda. På 1600-talet gick de under öknamnet Fjärbaggar⁵ och på 1750-talet föreslog man

i Kalmar sjömanshus att »inga Onsalabor eller andra främmande sjömän här måtte få idka sjöfart, innan de i staden boende fått hyra».⁶

I stor utsträckning byggde Fjärebroarna själva sina fartyg. De viktigaste förutsättningarna var för handen.

Bland den sedan århundraden sjöfarande befolkningen fanns yrkeskunnig arbetskraft i tillräcklig mängd. Skeppsvirke, ek och fur, fanns att tillgå i stora kvantiteter i de närbelägna skogarna i Fjäre och Marks härader, som förresten tidvis även lämnade virke till örlogsflottan. På kartan anges två byggplatser på Onsalahalvön. Längst in låg »Onsala byggningsvarv» och halvvägs ut i fjorden, strax norr om fiskeläget Gottskär, låg ett annat skeppsvarv.⁷ Dessutom slog man upp fartyg både vid Rolfsån i fjordens inre nordöstra del samt i Vallda och Släp socknar. Vid fjorden fanns i början av 1700-talet både repslagarbana och segelmakeri. Varven och segelmakeriet är helt försvunna. Av reparebanan återstår blott grunden, och den tjänstgör numera som promenadväg längs stranden. Benämningen lever kvar i det strax utanför i Kobbaviken liggande »Banagrundet».

Seglationen i Nordhalland gynnades också av goda hamnar, ankarsättningar och vinterlägen. Skärgården på Onsalahalvöns södra del var så lockande att Amiralitetskollegium på 1700-talet föreslog att västkusteskadern skulle förläggas till Malöhamn, »vars like» — skrev (3.2.1774) dåvarande chefen för Göteborgseskadern — »icke lärer finnas på jordklotet».

Hur terrängen avsågs utnyttjas, framgår av bild 2. Befästningar på Malön i söder och vallgravar i norr. Vid stranden docka, slipar och dykdalber. På den västra stora udden, som idag är styckad till sommarstugedomter, skulle flottstationen ligga med sina kaserner, förråd, gator etc.⁸

Som så många andra flottstationsförslag stannade också detta på papperet, och Göteborgseskadern kvarblev i Göteborg.

Lockad av mitt intresse för släkt- och hembygdsforskning i dessa trakter, har jag sökt följa en del skepparsläkter från 1600-talet. I kyrko- och domböcker, i tolagsjournaler och fribrev kan man följa deras förehavanden till lands och till sjöss. Namnen på deras fartyg, fartygens typ, intagna laster, avgångs- och destinationsorter m. m. är lätt åtkomliga. Men när det gäller fartygens lastförmåga, som på denna tid angavs i läster, möter ett virrvarr av uppgifter. Här några exempel.

1. *Klinkskutan Fortuna*, byggd 1672, skeppare Nils Persson i Heberg i Vallda socken, mätte 1681 och 1685 14 läster, 1682 18 läster och 1695 34 läster. Fribrevet 1693 uppgav 24 läster och största intagna mängden kalk var 74 läster.

2. *Halvfria skeppet Vindruvan*, byggt 1695, skeppare Måns Månsson i Hagen i Onsala socken, mätte då halvfriheten beviljades 40 läster och fem år senare 64 stora läster. Hon rymde 115 läster kalk.

3. *Halvfria skeppet Maria*, byggt 1696, skeppare Anders Andersson i Hålabäck i Hanhals socken, angavs i fribevet till 50 läster. Senare nämnes både 60 och 73 läster och 163 läster kalk.

4. *Helfria pinasskeppet Justitia*, byggt 1688, fördes efter varandra av tre bröder Börjesson från Onsala, farbröder till Lars Gathenhielm. Storleken angavs 1691 till 68, 1695 till 80 och 1689 till 95 läster samt 1700 till 120 stora läster. Även värdet 150 läster förekommer.

5. *Helfria pinasskeppet Patientia*, fördes på 1690-talet av skepparen Börje Andersson på Lyngås i Onsala socken. Följande lästetal har uppgivits: 90, 120, 140, 150 och 217.

I de anförda exemplen har givetvis blott säkert belagda uppgifter medtagits. Antalet exempel må vara nog för att visa hur vanskligt det är att utan närmare analys använda i olika källor från 1600-talet uppgivna värden på ett fartygs lastkapacitet.

Jag tror därför att det kan vara av intresse för den fortsatta sjöfartsforskningen i allmänhet om ansatser kan göras till ett klarläggande av det virrvarr som rådde. Om de olika lästetalen härrör från olika, fastlagda system eller regler bör de stå i visst bestämt förhållande till varandra. Jag anser att de undersökningar jag utfört visar att detta är fallet. Materialet är främst hämtat från Nordhalland och västkusten i övrigt och undersökningen avser närmast tiden från Hallands förpantning till Sverige fram till 1725, det år den svenska svåra skeppslästen blev slutligt fastställd.

Skeppsläster

Här skall inte diskuteras lästens ursprung. Låt oss blott konstatera, att lästen från 1300-talet under åtskilliga århundraden var ett i norra Europa använt måttbegrepp.⁹

Lästen var antingen ett rymdmått eller ett viktmått; i båda fallen avsedd att angiva en större mängd av en viss vara.

Ett fartygs dräktighet eller lastförmåga kunde uttryckas på två olika sätt: antingen i mindre varumått såsom tunnor (Tr) spannmål, skeppund (Skp) järn, tolfter bräder etc. eller i större mått, varuläster, såsom kalkläster, rågläster, saltläster, järnläster osv.

Härför särskilt lämpade varuläster övergick så småningom till att bli skeppsläster. Det rörde sig härvid oftast om råg, salt eller järn. Ett gammalt spannmålsmått var pundelästen, som normalt utgjorde 12 pund eller 48 tunnor. I Danmark, liksom i sydvästra Sverige, levde pundelästen kvar långt in på 1600-talet.¹⁰ Den har i vissa fall utgjort grunden för där och på Gotland förekommande skeppsläster. Rymdlästernas storlek bestämdes av det i lästen ingående antalet tunnor, viktlästernas av antalet skeppund.

Tunnor och rymdläster

Tunnan torde vid sitt första framträdande i Norden främst ha använts som förvarings- och transportkärl. Från 14- och 1500-talen kom den i allmänt bruk jämväl som rymdmått — först för våta och feta varor, senare också för spannmål,¹¹ salt och kalk.

Inom sjöfarten använde man både packtunnor och måltunnor.

Packtunnor, eller s. k. spilträn, var detsamma som transporttunnor. Måltunnor nyttjades vid lastning och lossning för uppmätning av varor som togs löst i rummet.

På grund av de döda utrymmena för tunnorna själva och för mellanrummen krävde en viss varumängd om den fraktades i tunnor ungefär dubbelt så stort utrymme som om den togs löst i rummet. Ursprungligen fraktades både våta och torra varor i tunnor. Ju stabilare och tätare fartygen byggdes, dess vanligare blev det att man tog torra laster i säckar eller direkt i lastrummet.¹² Särskilt blev detta fallet efter övergången från klink- till kravellbygge. När kommerskollegium 1681 rekommenderade den nya byggmetoden anfördes som motiv bl. a. att kravellfarkosterna skulle »till dubbel lasts dragande tjena emot dem av lika storlek på klink byggda».¹³

På bild 3 är de kända svenska och danska tunnorna angivna till namn och volym. De på olika tunnetal grundade rymdlästerna är uträknade i m³ och angivna i storleksordning. De viktigaste och bäst kända lästerna är markerade med särskild stil. Jag skall här ägna några ord åt dem.

Lästen om 2,83 m³ är den s. k. *Revalslästen*. Den motsvarade 19¹/₄–19¹/₂ svensk måltunna¹⁴ och var ännu på 1770-talet i bruk i Reval.¹⁵ Den fick under det stora nordiska kriget betydelse vid krigstransporterna österut emedan ett stort antal av de Östersjöfartyg, som Kronan befraktade, var avmätta efter denna läst. I certepartier och mätattester från denna tid talar man om den »lätta lästen» som synonym för Revalslästen¹⁶ och på Gotland

Tunnans		Rymdlästen i m³					
Benämning	Volym lit.	Vid tunnetal					
		12	16	18	24	36	48
Svenska mått							
Slottstunnan	118	1,41	1,88	2,12	2,83	4,24	5,65
Stapelstadstunnan	122	1,47	1,95	2,20	2,93	4,40	5,86
1665 års packtunna	125	1,51	2,01	2,26	3,01	4,52	6,03
1665 års måltunna	147	1,76	2,34	2,64	3,52	5,27	7,03
Gotlandstunnan	157	1,88	2,51	2,83	3,76	5,65	7,52
Danska mått							
Byskäppan	104	1,25	1,67	1,88	2,50	3,75	5,00
Packtunnan	116	1,39	1,85	2,08	2,78	4,17	5,56
Måltunnan	139	1,67	2,23	2,50	3,34	5,00	6,67
Salttunnan	170	2,04	2,72	3,06	4,08	6,12	8,16
Ribetunnan	174	2,08	2,78	3,12	4,17	6,24	8,34
Rendsburgtunnan	185	2,23	2,96	3,34	4,45	6,67	8,90

Bild 3. Tabell över tunnor och rymdläster.

kallades samma rymdläst ännu 1703 för den »ordinarie svenska spannmåls-lästen».¹⁷ Den omfattade 24 slottstunnor.

Pundlästen om 5,65 m³, bestående av 48 slottstunnor, gick på Gotland ännu 1692 under benämningen »stor skeppsläst».¹⁸ Som synes var denna läst dubbelt så stor som Revalslästen. Vid befraktningar av gotländska fartyg för Kronan 1700–01 skedde omräkning till revalska läster därför helt enkelt genom att man dubblerade det gotländska lästetalet.¹⁹

Lästen om 1,88 m³ var den på Gotland använda *kalklästen*.²⁰ Den motsvarade på drottning Kristinas tid $\frac{2}{3}$ av den Revalska och $\frac{1}{3}$ av den stora gotländska skeppslästen.¹⁸ Mot slutet av århundradet hade den vuxit till ca 2 m³. Ett stort antal Fjärbaggar — över 60 stycken — fraktade under åren 1688–1709 släckt kalk från Gotland till svenska västkusten, där den skulle användas vid pågående befästningsarbeten.⁵ Mängden av den löst i rummet lastade kalken står för varje fartyg angiven i den ännu bevarade journalen för Visby stora sjötull. Då många av fartygen gång efter gång intog lika stora kalklaster, får man här ett utmärkt likaremmått för bestämning av rymdlästen hos ett stort antal hallandsfartyg. På grund av kalkens relativt låga volymvikt, kunde nämligen lastrummet fyllas helt.

Rymdlästen om 2,93 m³ var den läst som under större delen av 1600-talet gick under benämningen *liten eller gemen läst*²¹. Ursprungligen torde den väl ha haft slottstunnan som bas och då överensstämt med Revalslästen. I praktiken förekom den oftast som packtunneläst, t. ex. en läst beck = 12 tunnor.

Det markerade talet 3,52 m³ representerar den *stora svenska spannmåls-lästen* efter 1665. Som skeppsläst är den belagd i samband med befraktningar för Kronan 1683 och 1694²² samt i anvisningar till tullen sistnämnda år.²³ Då den ofta kallades blott stor läst har den ibland förväxlats med den något större viktlästen med samma namn.

De markerade danska lästerna hade packtunnan som bas. Lästen om 4,17 m³ representeras av *Aabo rågläst* och lästen 5,56 m³ av den *Själländska råglästen*. Talet 2,78 m³ motsvarar *Ösellästen*.²⁴

Skeppund och viktläster

I tabellen (bild 4) har jag tagit med tre äldre svenska vikter, nämligen stapelstadsvikten, besmansvikten och den senares efterträdare viktualievikten. Även i Danmark rörde man sig i äldre tider med olika viktsorter bl. a. letpundvikten och köpenhamnsvikten.

De mot de olika skeppundtalen svarande viktlästerna är angivna i kg och storleksordning. De markerade lästmåtten skall jag här med några ord beröra.

Den stora viktlästen om 2 430 kg angavs 1708 vara den skeppsläst, som sedan långliga tider tillämpats av stora sjötullen och som gick under benämningen »rätt skeppsläst» eller »*ordinarie svår skeppsläst*».²⁵ Den har också kallats stor läst och *stor saltläst*. Den definierades som »18 Tr eller skeppund per läst», och har som sådan använts vid tidsbefraktningar för Kronan under Karl X Gustavs båda danska krig, under skånska kriget och under det stora nordiska kriget. Frakten bestämdes i samtliga dessa fall till 1 riksdaler smt för var stor läst om 18 Tr salt och månad.²⁶ Det tidigaste belägget jag hittat på sammankopplandet av 18 Tr salt med 18 skeppund är från 1663, men sambandet har sannolikt använts långt tidigare.²⁷

Den mindre lästen om 1 620 kg kallades *lilla saltlästen* och betecknades »12 Tr eller skeppund per läst». Den har i en del fall använts vid befraktningar för Kronan under 1600-talet. De under de danska krigen på 1650-talet från Lilla skeppskompaniet i Stockholm förhyrda fartygen mättes sålunda i små saltläster²⁸ och under skånska kriget hade Västerviks skepps-

Skeppundets		Viktlästen i kg			
Benämning	Vikt kg	Vid skeppundtal			
		12	12 1/2	18	24
Svenska mått					
Stapelstadsvikt	135	1 620	—	2 430	3 240
Allmän besmanvikt	166	1 990	—	2 990	3 980
Viktualievikt	169	2 030	—	3 040	4 050
Danska mått					
Letpundvikt	127 1/2	1 530	—	2 300	3 060
Köpenhamnsvikt	159 1/2	1 915	1975*	2 870	3 830

* Lika med 4 000 holländska pund.

Bild 4. Tabell över skeppund och viktläster.

kompani överenskommet med Amiralitetet att angiva sina skepp efter 12 Tr lästen. När frakten i dessa fall skulle uträknas måste därför lästetalet reduceras till 18 Tr.²⁶

Viktlästen om 2 030 kg eller 12 skeppund viktualievikt, den *lilla skeppslästen*, motsvarar i stort sett den holländska skeppslästen om 4 000 pund. Den fick därför stor användning vid uppgörande av fraktavtal för resor i norra Europa. Lästen är bl. a. belagd i svenska certepartier från 1670-talet, och i mätningssattester i Stockholm från de första åren av 1700-talet²⁹. Även om lästen betecknades »12 skeppund järn per läst» är det fråga om viktualievikt. Vägdes varorna med stapelstadsvikt (= järnvikt) gick det 15 skeppund på denna läst.³⁰

Den *holländska (amsterdamska) skeppslästen* om 4 000 holländska pund, vägde enl. Vogel 1 976 kg.³¹ Samma vikt hade den *danska kommercelästen* om 12 1/2 köpenhamnska skeppund.³² Det var denna viktläst som låg till grund för mättningsbestämmelserna i 1600-talets traktater mellan Danmark-Norge och Nederländerna.³³ Lästetalet, som enligt lag skulle inbrännas på för- och akterstaven, kontrollerades då fartyget var fullastat med salt. Därvid skulle 18 smala Tr St Ybes-salt svara mot den angivna lästvikten.³⁴ Om saltets volymvikt sattes till 0,95 hade tydligen den »smala tunnan» en

volym av $\frac{1\,976}{18 \times 0,95} = 116$ lit. dvs. det samma som packtunnan.

Proportionerade skeppsläster

I överskådlighetens intresse har jag hittills behandlat rymdläster för sig och viktläster för sig. Även i praktiken förekom givetvis att man tillämpade antingen den ena eller den andra typen. Så skedde t. ex. i »linjefarten». För skutorna som seglade ut från norra Halland med trävaror och hem från Öresund med spannmål, var rymdlästen det naturliga måttet. Lika naturligt var det att Spanienfararna, som for ut med järn och hem med salt, mättes i viktläster. Men i »trampfarten» och för befraktarna och framförallt för de taxerande myndigheterna var det önskvärt med blott ett enda mått på lastförmågan.

Det rådande systemet med flera gångbara lästmått inbjöd faktiskt till bedrägeriförsök. Det är inte förvånande att en skeppare då det gällde t. ex. tidsbefraktning, sökte använda ett lästmått som gav ett högt lästetal³⁵ och att han gjorde tvärtom i tullen.³⁶ Tidigt sökte man därför kombinera de båda huvudtyperna eller finna en enkel formel för övergång dem emellan. Vanligen gick man tillväga så att man proportionerade ett visst antal skeppund mot ett visst antal packtunnor eller måltunnor (bild 5).

Den *dansk-bolländska kommercelästen* om 12 $\frac{1}{2}$ danska skeppund motsvarades redan 1632 av 13 packtunnor eller 22 måltunnor. I Danmark gjordes detta år försök att ställa upp regler för dräktighetens beräkning ur fartygets tre huvuddimensioner. Man angav sju olika certer. Den första beskrevs sålunda: »1. Et skip langt ofver stafn hundert foed, dypt tretten foed, bred tre oc tyfve foed, kand føre hundert rug læster, beregnit paa hver læst to oc tyfve tønder, oc af sild, smør, øl eller saadan vare, som i tønder packet ere, hundert læster, beregnit paa læsten tretten tønder.»³⁷ Denna läst förekom inte i Nordhalland, men har medtagits här, därför att den med sin kompletta definition klart belyser det mönster man den tiden följde.

Den närmaste svenska motsvarigheten, *den lilla skeppslästen* om 12 Skp eller 12 Tr, är belagd i fraktavtal från 1670-talet. Den proportionerades senare mot 20 måltunnor spannmål³⁸ eller 13 Tr gryn, och kom då att överensstämma med råglästerna i Köpenhamn, Königsberg och Danzig³⁸. Som fraktläst levde den kvar till långt in på 1800-talet och gick då under beteckningen kommerceläst.³⁹

Beträffande *Revalslästen* intygade två skeppare 1707 att man vid avmätning av farkosterna hos köpmännen alltid räknat med 12 Skp mot 19 $\frac{1}{4}$ Tr råg.⁴⁰ En nära släkting var *Ösellästen*.²⁴

Litt.	Lästens		Lästens			
	Namn	Beteckning	Vikt kg	Rymd		
				Pack Tr	Mål Tr	m ³
Svenska						
A	Lilla saltlästen	12 Tr el. Skp	1 620	—	16	2,34
C	Revalslästen	12 Skp el. 24 Tr	1 990	12	19 1/4	2,83
D	Lilla skeppslästen	12 Skp el. Tr	2 030	12-13	20	2,93
Q-R	Stora saltlästen	18 Tr el. Skp	2 430	—	24	3,52
Danska						
B	Ösellästen	12 Skp el. 24 Tr	?	12	24	2,78
E	Kommerce lästen	12 1/2 Skp	1 975	13	22	3,06

Bild 5. Tabell över proportionerade skeppsläster.

Den stora saltlästen slutligen, om 18 Tr eller Skp, likställdes 1694 — och flera gånger senare — med 24 Tr spannmål.⁴¹

De i tabellen angivna värdena får inte tas för exakta, ty ändringar och variationer i måttssystem, volymvikt och mätförfarande var inte ovanliga. Jag behöver väl blott påminna om det kaotiska tillstånd, som härrörde av rågan. Lastmått är trots detta, angivna med två decimaler — detta för att underlätta identifieringen. Alla rymder i struket mål.

Lästelsserier

Jag återvänder nu till de lästelsserier, som jag gav exempel på i början av föredraget. I syfte att enkelt åskådliggöra innebörden av de i serierna ingående värdena, har jag gjort upp ett stråldiagram (bild 6).

De från origo utgående strålarna representerar olika lästslag. Den översta streckade strålen är kalklästen. De fyra därpå följande strålarna A, D, Q och R markerar kända läster, som jag tidigare har presenterat. De båda undre strålgrupperna T-U-V och X-Y-Z innehåller läster, vilka framkommit vid undersökningarna.

På en linjal, graderad på samma sätt som Y-axeln avprickas de för ett visst fartyg uppgivna dräktighetsvärdena. Linjalen lägges på diagrammet parallellt med Y-axeln och med noll-strecket på X-axeln. Den förskjutes sedan parallellt med sig själv till dess skärningspunkterna mellan strålarna

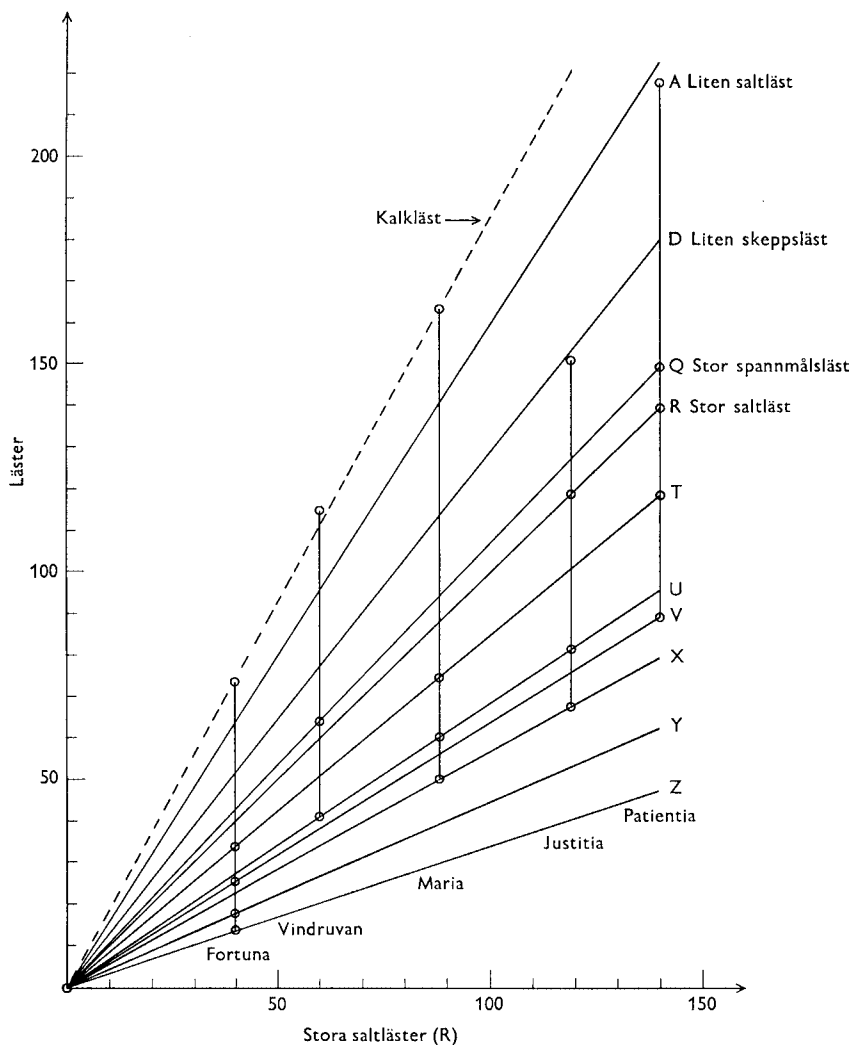


Bild 6. Stråldiagram med exempel på lastetalsserier.

och linjalen sammanfaller med avprickningarna på linjalen. Om något av i serien ingående tal är benämnt t. ex. »läster kalk», »18 Tr salt» etc. underlättas givetvis inpassningen. Saknas benämning helt kan man utgå ifrån i fartyget intagen full last av t. ex. järn, salt eller bräder, och omvandla denna till någon känd läst. Härvid bör observeras att större fartyg kunde tillåtas

bära en last som, beroende på farvatten, årstid m. m., mer eller mindre översteg det fastställda lästetalet.⁴² Om huvuddimensionerna för det undersökta fartyget är givna är det en god hållpunkt att jämföra fartyget med ett liknande fartyg från samma ort och tidpunkt, vars lästetal är säkert känt. Slutligen kan viss ledning erhållas av uppgifter om besättningens storlek, fartygets värde, antalet kanoner etc.

På detta sätt har de tidigare omtalade exemplen passats in i diagrammet i form av fem vertikala linjaler. De sökta värdena, dvs. de lästmått, till vilka de avprickade värdena hör, kan nu lätt avläsas på vederbörande stråle. På samma sätt har jag gjort över 150 avprickningar representerande fartyg från främst norra Halland. Som första resultat härav har konstaterats att de avsatta värdena har fallit på eller i omedelbar närhet av någon av de utlagda strålarna. Jag tar detta som en bekräftelse på att de lästmått som representeras av strålarna har varit i bruk under den tidsperiod som undersökningarna omfattat. De avprickade lästetalen på en och samma stråle har vidare analyserats med hänsyn till den tid, den plats och det ändamål de utnyttjats för. Det har härvid visat sig lämpligt att dela upp perioden i tre avsnitt.

Tiden före 1687

Jag börjar med tiden före 1687. Under denna tillämpades i Fjäre härad fortfarande mål och vikt enligt danskt system.⁴³ Man finner därför förekommande uppgifter om fartygs lastförmåga angivna i danska läster. Den inom danska tullen officiellt gällande, sedan 1632 standardiserade kommercelästen hann dock aldrig tränga fram till Nordhalland. Här användes fortfarande äldre, lokala mått.

De läster som påträffats har följande ungefärliga volyminnehåll: X-lästen 6,6, Y-lästen 8,34 och Z-lästen 11,12 m³. Om de två senare halveras erhålles tal som representerar de tidigare omnämnda danska råglästerna i Aabo resp. på Själland. Det förefaller alltså som om man i Nordhalland tillämpade dessa lästers packtunnevarianter, vilket verkar naturligt eftersom fartygsbeståndet till största delen utgjordes av klinkskutor, som inte var lämpade för bulklast. Lästerna förekommer i flera samtida fartygslistor från denna period⁴⁴ samt i tull- och tolagsjournaler på västkusten både före och i en del fall även efter 1687.

Tiden efter 1687

Under de sista åren på 1680-talet utfärdades nya bestämmelser för den s. k. hel- och halvfriheten. Konsekvenserna härav och av den påbjudna övergången till svenska mål och vikter kan avläsas dels i det stora antal halvfrihetsbrev, som under den följande tiden utfärdades, dels i tolagsjournalerna och dels slutligen i de nya skeppslistor, som upprättades på de olika tullkamrarna.⁴⁵ Här möter nu lästmått av helt annan storleksordning än under föregående period. Mina undersökningar visar att man nu tillämpade läster tillhörande T–U–V-gruppen. Följande ungefärliga rymdinnehåll har framräknats: T-lästen 4,40, U-lästen 5,56 och V-lästen 5,86 m³.

Av dessa synes U-lästen vara identisk med den själländska råglästen, som tydligen hade dröjt sig kvar i häradet. De båda andra var svenska läster och med stor sannolikhet de som kommerskollegium 1672 kallade den medelmåttiga resp. den stora skeppslästen.⁴⁶ De motsvarade hypotetiskt 18 resp. 24 Tr tunnegods per läst. Den senare var tydligen nära släkt med den tidigare omnämnda stora gotländska skeppslästen.¹⁸

De nya fribrevsbestämmelserna innebar för de halvfria fartygen bl. a. att farkostens längd och bredd skulle angivas. Även om dessa värden vid denna tid kunde användas för en viss kontroll av fartygets i attesten till fribrevet angivna storlek, torde de inte ha nyttjats för bestämning av denna. Lästetalet för de halvfria fartygen utröntes i stället så att av magistraten särskilt beordrade skeppare vid lastning och lossning »besiktigade och prövade hur många läster» fartyget i fråga var dräktigt.⁴⁷ Fartygets viktläst erhöles genom att väga den svåra last av t. ex. järn eller mässing, som nedtryckte fartyget till ordinarie lastvattenlinje. Rymdlästen fick man genom att räkna det antal tunnor, av t. ex. spannmål eller kalk som helt utfyllde lastrummet.

Tiden efter 1694

Tullen hade hittills följt de i fribreven angivna måtten på fartygens storlek,⁴⁸ och dessa tillhörde, som nyss nämnts, T–U–V-gruppen. Intäkterna blev därför inte så stora som de rätteligen bort bli, om man tillämpat stora sjötullens officiella mått: den stora saltlästen. Stora sjötullens beslut 1694 angående lästetalens uträknande genom proportionering mellan de olika varornas rymd och vikt till 18 skeppund,²³ får därför ses som en uppmaning till tullkamrarna att uppjustera de i fribreven angivna lästetalen. Att så också skedde, kan man konstatera t. ex. i tolagsjournalerna för Stockholm

och Göteborg för tiden efter nämnda beslut. Stor hjälp härvid fick tullen av de många befraktningarna för Kronan åren 1700 och 1701. Eftersom fraktsatsen beräknades per stor läst och månad, hade skepparna i detta sammanhang intet emot att lästetalet höjdes.

Genom att man ibland mätte den stora lästen i 24 Tr spannmål, ibland i 18 Tr salt fick man något olika stora läster. Dessa markeras i diagrammet av Q- resp. R-strålarna. Från 1695 angavs således allt fler fartyg i dylika stora Q- eller R-läster. Detta gällde emellertid blott i tullen och vid befraktningar för Kronan. I de officiella fribreven avmättes fartygen fortfarande i T-U-V-läster.

Undantag härifrån utgjorde de helfria fartygen, vars storlek sedan gammalt uppgavs i stora saltläster. Dessa fartyg mättes och besiktigades i närvaro av särskilda av kommerskollegium utsedda personer — vanligen högre officerare ur flottan. Då dessa kontrollerade samtliga helfria fartyg i landet får man förutsätta att enhetliga regler kom till användning. Man kan därför våga dra den slutsatsen att storleken av alla helfria fartyg i resp. fribrev angavs i R-läster. Samtliga helfria Hallandsskepp mättes i varje fall med detta mått.

Sammanfattning

Tabellen å bild 7 visar en sammanställning över de lästmått som förekom.

Viss osäkerhet vidlåder särskilt de danska packtunnelästerna. Här får man tills vidare nöja sig med att dessa motsvarade volymer från ca $6\frac{1}{2}$ m³ och upp till nära dubbla detta värde. Detta räcker emellertid för att konstatera att de i norra Halland före 1687 använda lästmåtten var avsevärt större och därför lästetalen lägre än efter denna tid.

Det är intressant att notera hur kärvt det var, både i Sverige och i Danmark, att göra sig kvitt de gamla lokala måtten till förmån för standardmått. Detta torde vara bakgrunden till att de i halvfrihetsbrevens efter 1687 förekommande måtten inte utgjordes av tullens »ordinarie svåra läst» utan härrörde från äldre medelmåttiga och stora skeppsläster.

Förklaringen är härmed också given till uppkomsten av de serier av lästetal som Fjärefarkosterna uppvisar. De lägsta värdena härrör sålunda från äldre danska mått, mellanvärdena från stora och medelmåttiga läster och de stora lästetalen från små och lätta skeppsläster. Undersökningen har med andra ord anvisat en väg, som möjliggör rättvisande dräktighetsjämförelser i vad avser fartyg från olika tider och olika orter.

Litt.	Namn	Beteckning	Volym			Vikt kg
			Pack Tr	Mål Tr	m ³	
I. <i>I officiella handlingar</i>						
R	<i>Helfria fartyg</i> 1687–1725 Stora saltlästen	18 Tr el. Skp	—	—	—	2 430
X	<i>Halfria och ofria fartyg</i> 1645–1688 ?			—	c:a 6,6	—
Y	Aabo råglästen	Packt:e läst	36	—	8,34	—
Z	Själländska råglästen 1689–1725	Packt:e läst	48	—	11,12	—
T	Medelmåttiga skeppslästen	Hypotetisk	18	30	4,40	3 040
U	Stora danska D:o	D:o	24	40	5,56	3 830
V	Stora svenska D:o	D:o	24	40	5,86	4 050
II. <i>I fraktavtal</i>						
A	Lilla saltlästen	12 Tr el. Skp	—	—	—	1 620
C	Revalslästen	12 Skp el. 24 Tr	12	19 1/4	2,83	—
D	Lilla skeppslästen	12 Skp el. Tr	12–13	20	2,93	2 030
Q	Stora spannmålslästen	24 Tr	—	24	3,52	—

Bild 7. Tabell över använda lästmått i Fjäre härad 1645-1725.

Bondeseget

De i Sverige under senare tid utgivna, förnämliga bokverken om segel och skepp uppvisar inte något enda exempel på sådana i Nordhalland vanligen förekommande kofferdifarkoster som jakter, galjoter, hukare, skutor och krejare. Anledningen härtill torde väl främst vara den att dessa mindre och medelstora typer inte var så ekonomiskt betydelsefulla som de stora mäsreskeppen.

De utgjorde emellertid för Fjärebygden under lång tid en avsevärd del av den samlade handelsflottan. Nordhalland ägde vissa perioder fartygsbestånd som i dräktighet överflyglade Göteborgs och mot slutet av 1600-talet uppvisade Kungsbackafjorden en sjöfart, som var långt livligare än hela Skånes. Det kan därför vara av intresse att försöka klargöra hur Fjärbaggarnas farkoster i själva verket såg ut.

Men först ett par ord om byggnadssättet. Före Skånska kriget var klink-

bygge förhärskande. Efter 1692 medgavs inte hel- och halvfrihet för klinkfarkoster. Ett stort antal dylika fanns dock kvar och påföljande år uppskattades det »ofria» fartygsbeståndet i häradet till 50 enheter.⁴⁹ Dessa var dock starka och välbyggda. År 1702 intygades inför Kungsbacka rådhusrätt »att alla klinkeskutor, här i häradet äre (alla) byggde av ek samt med järn klinkade, starka och väl bebundna och ingen pluggad eller med träbultar, undantagandes Arvid Jönssons i Varla och Anders Jönssons i Älvsåker klinke skutor som äre med pinnar byggde».⁵⁰ Efter kriget och kanske främst som en följd av de nya fribrevsbestämmelserna tog kravellbygget fart. Till en början fick man hjälp med den nya tekniken av utsocknes skeppsbyggmästare såsom Per Olsson, Anders Persson och Björn Andersson, alla från Hisingen, en plats som än i dag hyser berömda skeppsbyggare.

De stora pinasskeppen var plattgattade. I övrigt var med största sannolikhet den rundgattade typen allena rådande. Den runda akterspegeln hölls ofta i en annan färg än skrovet i övrigt. På samtida avbildningar kan det därför se ut som om fartyget i fråga var plattgattat.

Det stora flertalet av fartygen var endäckade. Blott i Spanienfararna och de helfria skeppen förekom två däck.

De mindre fartygen hade kajuta akter om lastrummet och kabyss förut i rummet eller i plikten. De större kunde ha kajuta, skans, back och hytta. Lastrummen hade luckor i däck. Huruvida några särskilda timmerlastportar fanns i stävarna har inte kunnat utrönas.

Med ledning av samtida avbildningar av olika slag samt uppgifter om huvuddimensioner och segelstorlekar hämtade ur gamla bestick och inventarier har vissa namngivna västkustfartyg kunnat rekonstrueras och måttskisser uppgöras. De i det följande angivna fartygsstorlekarna är alla omräknade till svåra läster.

Båtar och jakter

De småfarkoster som Fjäreborna brukade i skärgårds- och kustfart från Oslofjorden i norr till Öresund i söder, var i allmänhet enmastade i stil med farkosten i Askims härads sigill av 1614 (bild 8). En rad olika benämningar förekom. En och samma farkost kunde t. ex. benämnas båt, båtejakt, jakt, skutejakt eller skuta⁵¹ och detta troligen beroende på om man ville lägga huvudvikten på skrovet eller på riggen. Med båt och båtejakt menades tydligen en helt öppen eller halvdäckad farkost. Sade man jakt, båtejakt eller skutejakt hade man väl närmast jaktskrovets slankhet och skarp-

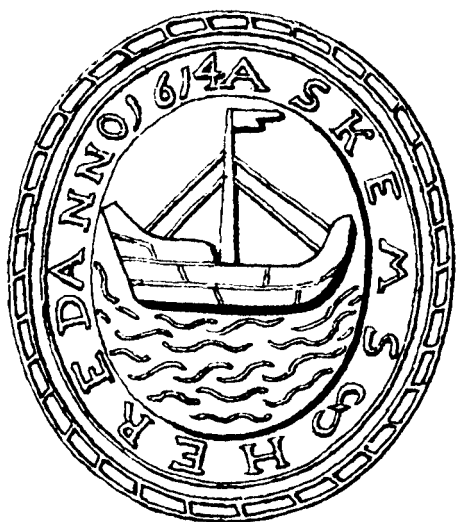


Bild 8. Enmastad farkost. Askims härads sigill 1614. (RA).

het i tankarna. Benämningarna skutejakt och skuta åter, användes för att skilja skutriggade, dvs. råtaclade farkoster från snedseglare. Som regel var besättningen 3 man och dräktigheten 5–15 läster. Bild 9 a (från 1662) visar en öppen fiskebåt från Hebriderna. En mast, råsegel och bogspröt. Man lägger särskilt märke till den karakteristiska häckaktern, som också har använts på svenska jakter och skutor.⁵² Bättre seglingsegenskaper erhöill man med två råtaclade master, dvs. med den egentliga skutriggen. Denna rigg — dock utan bogspröt — var vanlig hos de holländska fiskepinkarna på 1600-talet (Backhuysen och W. de Welde d. y.). Den representeras också av de fyra jakter som 1679 levererades från Österbotten till Postverket.⁵² En god uppfattning om den tvåmastade jaktens utseende får man av bild 9 b från omkring 1630. Lasten utgöres som synes av nötkreatur — kanske är det en Öresundsfärja som visas?

Senare började man rigga jakterna som snedseglare. Jakter med bomsegel och två försegel, som den tidiga 1700-tals teckningen på bild 10 visar, kom i bruk hos allmogen först i slutet av perioden, men inom örlogsflottan betydligt tidigare.

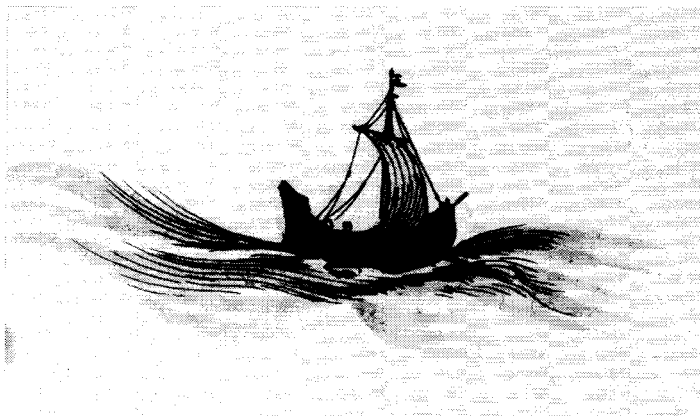


Bild 9 a. Enmastad râsegelbåt. Atlas Blaeu 1662.

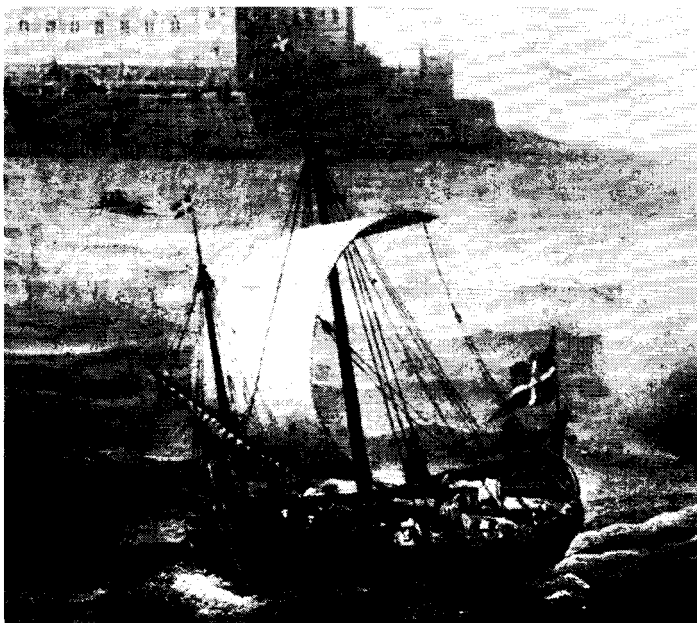


Bild 9 b. Tvåmastad râsegelbåt. Detalj ur målning från omkr. 1630, Helsingör Bymuseum, okänd konstnär.

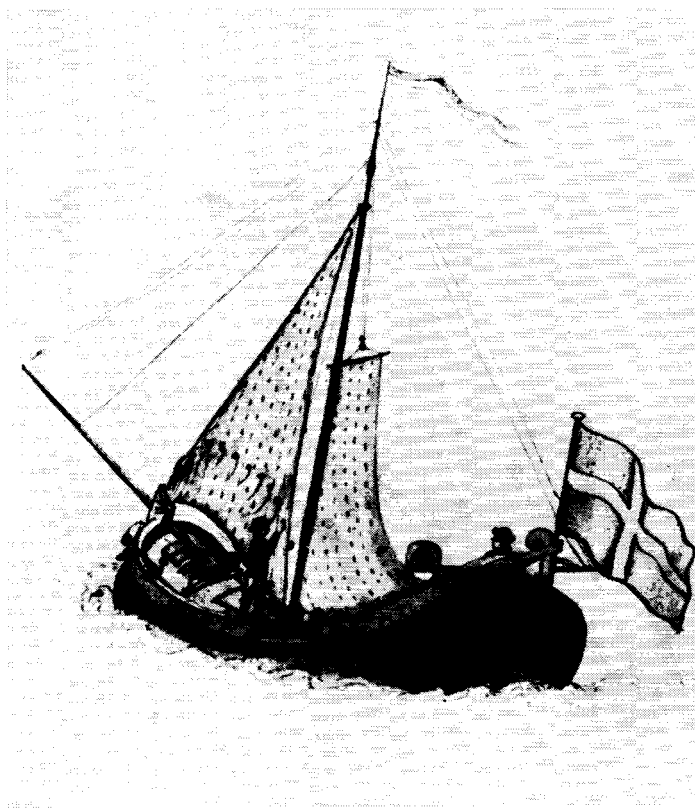


Bild 10. Bomsegeljakt, detalj av teckning av Steuer, 1700-talets början,
Kungl. Örlogsmannasällskapet, Karlskrona.

Galjoter

Däremot började den gaffelriggade jakten visa sig på västkusten redan mot slutet av 1600-talet. Den kallades omväxlande jakt och galjot. Som antydes på sigillet från Lane härad i Bohuslän 1686 (bild 11), hade galjotjakten en mast med stående gaffelsegel och stagfock. På Kungsbackafjorden kan dylika snedseglare påvisas från 1682.⁵³

Den egentliga galjoten förde dessutom toppsegel och bredfock på stormasten samt klyvare till en utliggare. Vidare stod längst akterut en liten mesanmast med latinsegel. Trots detta gick den under benämningen »enmastad galjot». Bild 12 visar en måttskiss av Göteborgsgaljoten *Neptunus*.



Bild 11. Galjot. Lane härads sigill 1686.
(RA).

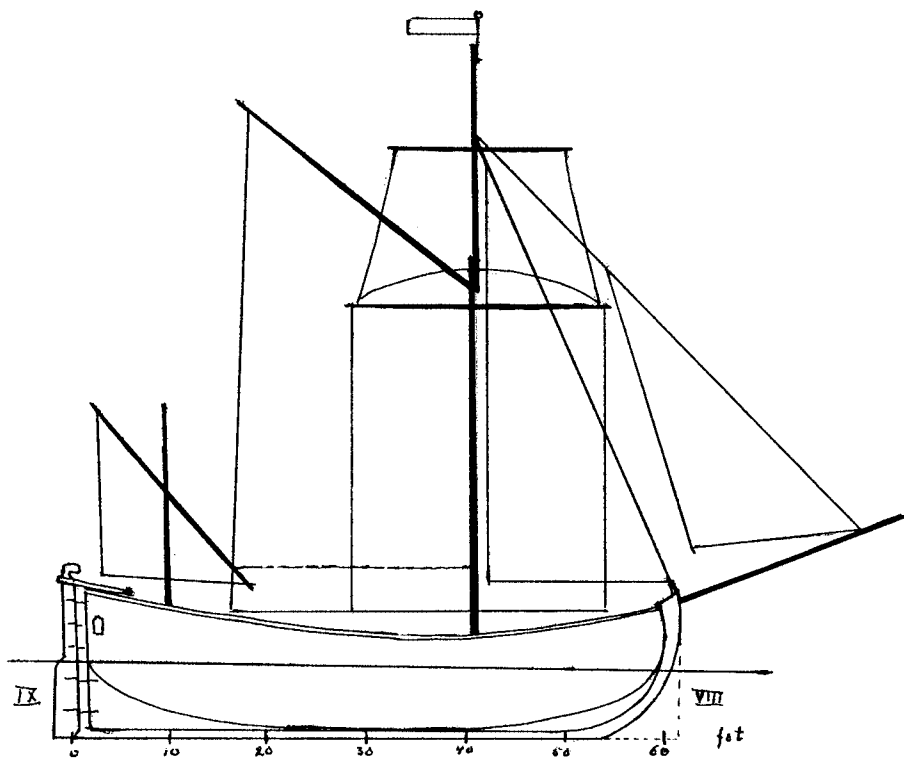


Bild 12. Galjoten Neptuneus, Göteborg 1691, rekonstr. måttskiss.



Bild 13. Holländsk galjot. Etsning av Zeeman, omkr. 1665.

från 1691.⁵⁴ Galjotens skrov var flackbottnat och högbordat och hade lodrät högrekt akterstäv, över vilken rorpinnen rörde sig. Bild 13 visar en holländsk galjot, etsad av den holländske konstnären Zeeman omkr. 1665. Den västsvenska galjoten, som inte hade några svärd, lastade 20–30 läster och hade en besättning på omkring 5 man.

Hukare

Av samma storleksordning som galjoten var hukaren. Benämningen hänförde sig till riggen. På en stormast mitt i fartyget fördes ett eller flera råsegel jämte stagflock samt till en utliggare en klyvare. På en liten mesanmast sattes latinsegel som på galjoten. Analogt med denna kallades farkosten »en-mastad hukare». Med storvanten förda kraftigt akteröver erhöll hu-

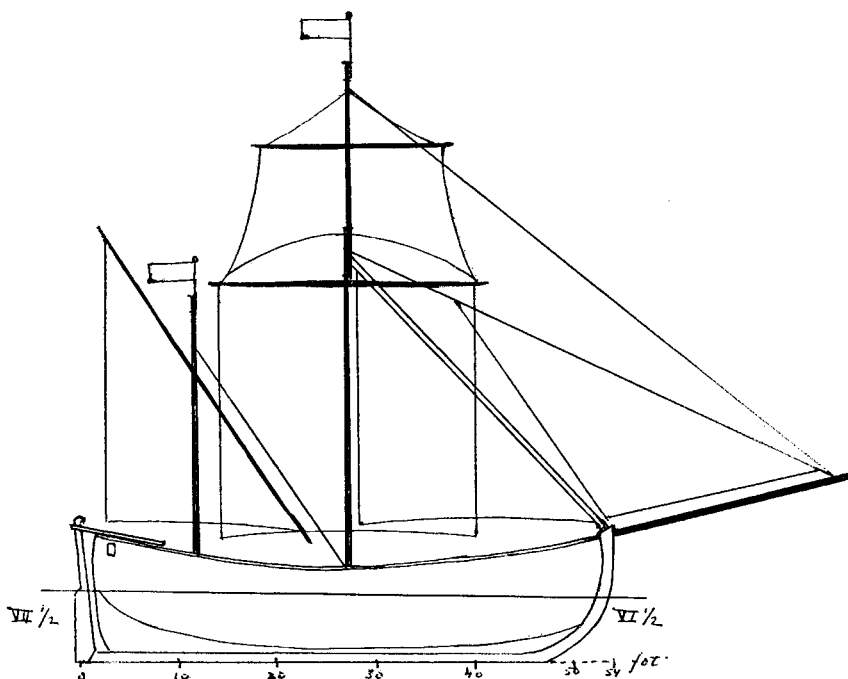


Bild 14. Hukarrigade skärbåten Laxen, byggd 1705, rekonstr. måttskiss.

karen god manöverförmåga, och om skrovet formades som en jakt eller galjot, fick man samtidigt ett snällseglande fartyg. Hukaren blev därför en omtyckt fartygstyp i Gathenhielms kaparflotta. Måttskissen å bild 14 är gjord efter kända segeldimensioner och visar bestyckade skärbåten *Laxen*, byggd i Göteborg 1705.⁵⁵

Den i kofferditjänst och fiske använda hukaren byggdes fylligare och djupare och blev därigenom mera lastdryg. Den hade en besättning av 5–6 man. Bild 15 visar en dansk fiskehukare. Mesanen skvallrar om att teckningen bör vara från senare delen av 1700-talet. Den första i Fjäre härad hemmahörande hukaren omnämndes 1694. Det var en liten fiskehukare, som ibland användes i fraktfart bl. a. till Shetlandsöarna.⁵⁶

Skutor

Även om man nu för tiden ofta använder ordet skuta om ett segelfartyg, vilket som helst, tänker man kanske främst på ett mindre kofferdifar-

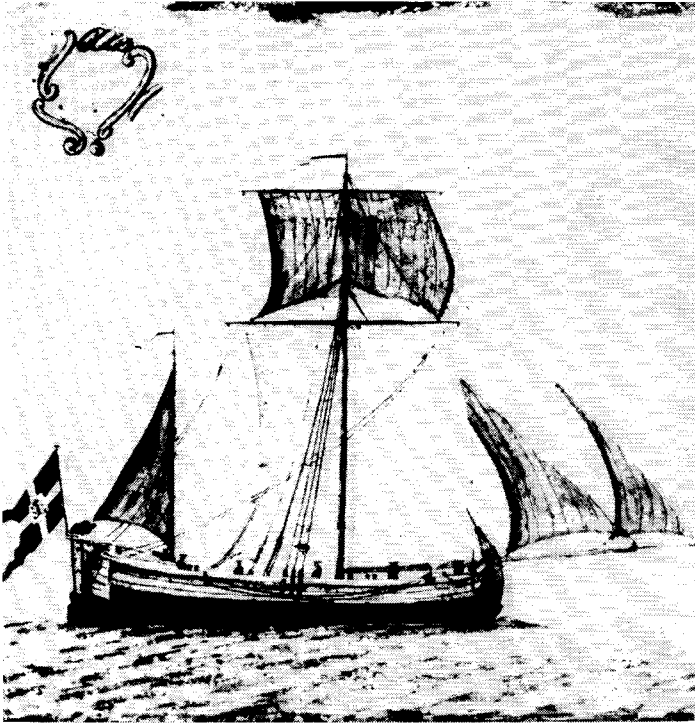


Bild 15. Danska fiskehukaren De jonge Goose, efter foto i Kronborgs museum.

tyg i kustfart. På 1600-talet betecknade skuta emellertid en bestämd fartygstyp, nämligen en med enbart råsegel framdriven farkost. I början hade skutan bara en mast och ett råsegel. Från mitten av århundradet var två-mastskutan vanlig. Den hade ett råsegel på vardera fock- och stormasten samt bogspröt. Jag har tidigare omnämnt Askims härads sigill från 1614 som exempel på en enmastad farkost. I sigillet från 1689 har Askimsskutan fått två master (bild 16). Skutans skrov var fylligt och djupt och därför last-drygt (bild 17). Brädgångarna snörptes ofta ihop akterut ovan kajutan och förenades akter om rorhuvudet med en liten häckbalk, på vilken flaggspelet kunde fästas och namnsymbolen anbringas. Den så bildade, såväl uppåt som nedåt öppna häcken utgjorde skydd både för rorhuvud och rorgångare och tjänstgjorde tillika som öppet hemlighus. I utrustningen ingick bräspel för ankartågen och bonetter till seglen. Akterut fördes flagga med vapen och från stortoppen blåste en »flammad» dvs. en kluven flög.⁵⁷



Bild 16. Tvåmastad skuta. Askims härads sigill 1689. (RA).

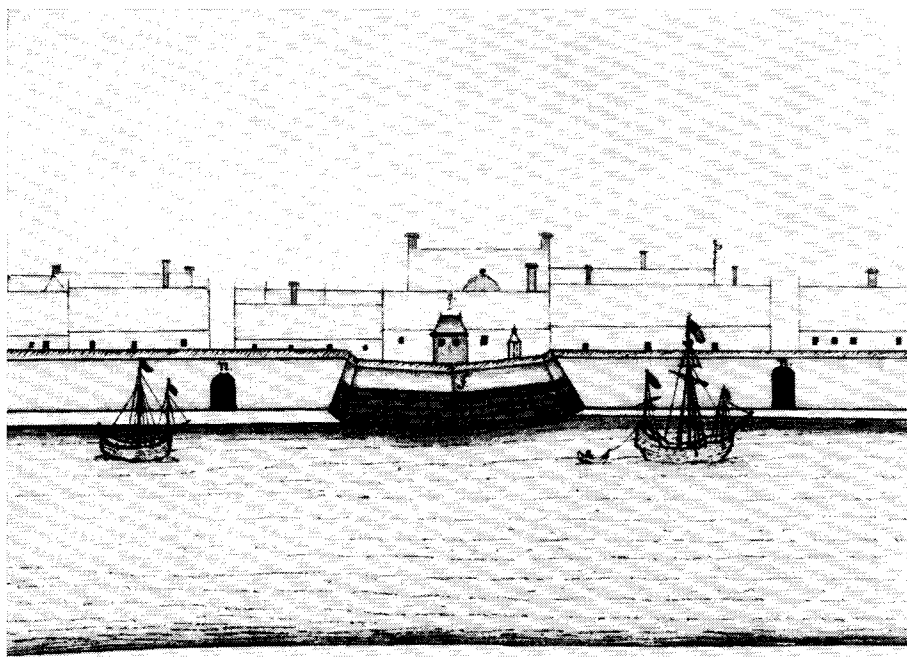


Bild 17. Detalj av »Prospect af Staden Halmstad». Teckning från 1698.
Tilas Samling nr 822. Kungl. Bibl. T. v. en skuta, t. h. en krejare.

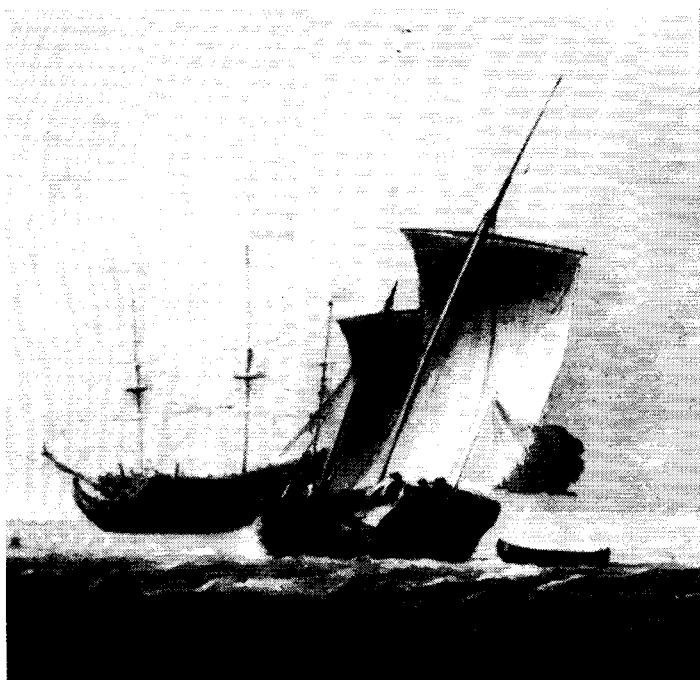


Bild 18. Tvåmastad skuta. Snitt ur oljemålning »Shipping» av Backhuysen, 1600-talets slut, National Gallery, London.

Fjäreskutorna hade en lastförmåga på 15–40 läster och en besättning om 5–6 man. Skutorna, liksom också galjoterna och hukarna, användes i allmän fraktfart inom både Nordsjö- och Östersjöområdena. Bild 18 visar hur en skuta under segel tedde sig för den holländske målaren Backhuysen i slutet av 1600-talet. Åtskilliga farkoster från Nordhalland som ursprungligen registrerades som skutor började under 1690-talet omtalas som krejare. Följande exempel är belysande. Den år 1697 byggda skutan S:t Peter om 44 läster, såldes 1714 och uppgives i samband därmed ha blivit ändrad till »krejare eller skepp»⁵⁸ — dvs. till ett tremastat fartyg.

Krejare

Krejaren har definierats som lastdragare i storlek mellan skutor och skepp. Redan i slutet av 1500-talet hade krejaren tre master och bog-



Bild 19. Krejare. Hisings härads sigill 1682.
(RA).

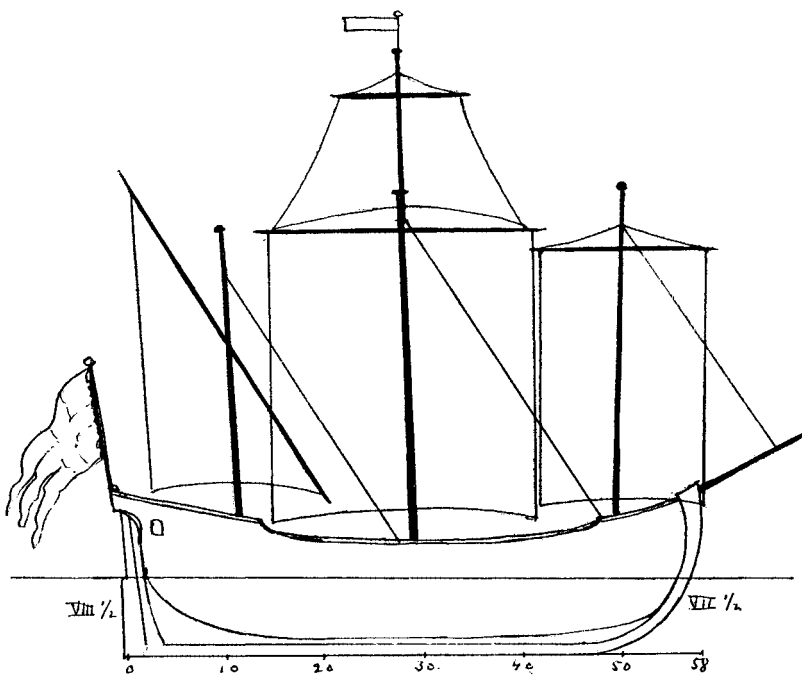


Bild 20. Skutan Veddragaren, byggd 1707, rekonstr. måttsskiss.

spröt.⁵⁹ På fock- och stormast fördes råsegel, på mesanmasten latinsegel. Samma rigg förekommer också på Hisings härads sigill av 1682 (bild 19). Oxhuvudena föreställer inte importerade vinfat, utan alluderar på den livliga boskapsexporten från Hisingen denna tid. Av intresse är det särskilt poängterade roderarrangemanget, som tycks föreställa den i Sverige vanliga hackebordsaktern. På 1680-talet förde svenska örlogskrejare ytterligare ett råsegel på stormasten.⁶⁰ Liknande rigg började senare också brukas av kofferdikrejarna t. ex. av den högra farkosten å bild 17. Från 1688 och ett decennium framöver byggdes årligen en å två krejare i Fjärebygden. De hade en besättning på 7–8 man och lastade 40–50 läster. Krejarna seglade ofta på England och Frankrike: ut med bräder och hem med vin, salt och stenkol.

På Gamla varvet i Göteborg byggdes 1707 en skuta vid namn *Veddragaren*. Inventarierna⁵⁵ ger fullständiga uppgifter om seglens antal och dimensioner, varför måttskissen å bild 20 lätt kunnat uppgöras. Egentligen borde denna skuta ha kallats krejare eller stångkrejare — men benämningarna var litet flytande. På sina håll hade nämligen krejartacklingen utvecklats vidare, och då kunde den ursprungliga krejaren degraderas till skuta. Svenska örlogskrejare från 1690-talet hade sålunda — utöver de tre ursprungliga seglen — mårssegel på de båda främsta masterna, krysssegel på mesan samt blinda under peket.⁶⁰ Bild 21 av danska krejaren *S:t Maria*, byggd i Lybeck 1696, visar att kofferdifartygen inte låg långt efter i utvecklingen.⁶¹

Skepp

Den egentliga skeppsriggen skiljde sig sålunda från den vidareutvecklade krejarriggen blott därigenom att skeppen hade mårssar och firbara stänger.

På varven vid Kungsbackafjorden byggdes de första mårsseskeppen i början av 1680-talet. Däribland märktes det halvfria skeppet *Pelikanen* om 82 läster. Det fördes under tio års tid av skepparen Olof Nilsson Hammar, vars vackert utstyrda gravhäll i Onsala (bild 22) prydes av »hans förande skepp».⁶² Så vitt man vet byggdes skeppen rundgattade och borde enligt dåtida officiell nomenklatur benämnas hackebordsskepp, flöjter eller pinkar. Några sådana certbeteckningar användes dock inte i Fjäre härad — man sade rätt och slätt skepp.

Måttskissen å bild 23 visar det första kända Fjåreskeppet av spegel- eller pinasstyp, nämligen det helfria skeppet *Maria*, byggt 1687. Storleken var

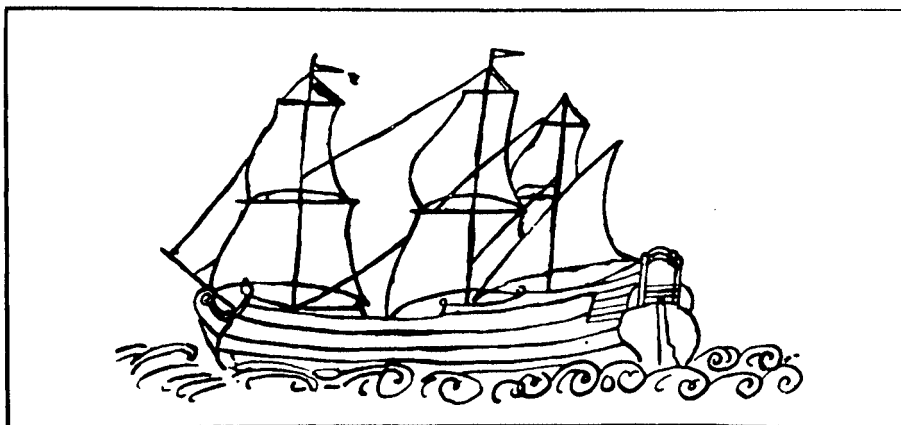


Bild 21. Danska krejaren S:t Maria, byggd 1696. Samtida teckning.



Bild 22. Skepparen Olof Nilsson Hammars gravhäll i Onsala. Foto förf. 1955.

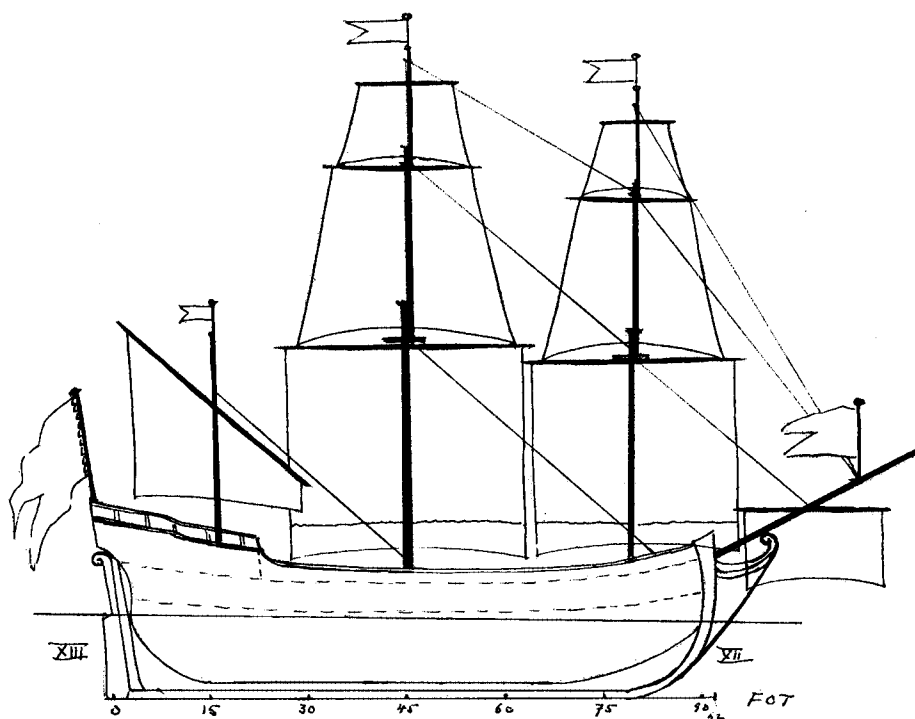


Bild 23. Helfria pinasskeppet Maria, byggt 1687, rekonstr. måttsskiss.

118 läster och bestyckningen 24 kanoner.⁶³ Som synes av bilden förde denna storleksklass bramsegel på de båda främsta masterna. Det största helt Fjätrebyggda skeppet var det monterade pinasskeppet *Hedvig Sophia* om 150 läster och 44 kanoner, byggt 1695. Året därpå var Onsalas första fre-gattskepp, *S:t Andreas*, på 100 läster och 30 kanoner, färdigbyggt. Besättningsstyrkan var på de halvfria skeppen 9–13 och på de helfria 14–16 man.

Skeppen seglade till England, Frankrike och Pyreneiska halvön. Några besök i Medelhavet har inte noterats. Antalet i Nordhalland hemmahörande hel- och halvfria skepp på minst 100 läster, s. k. Spanienfarare, översteg 22.

Den stora ofreden fick allvarliga och långvariga följdverkningar för Fjätreborna. Många fartyg med besättningar hade krigsförlist. Den långa fraktstriden mellan Göteborg och norra Halland hade avgjorts till den stora stapelstadens fördel. Någon utrikeshandel med trävaror gick inte längre

över Nordhalland. Flera Fjäreredare flyttade till Göteborg eller sålde sina fartyg dit. Allt fler hallänningar mönstrade ombord i städernas fartyg. Och till slut drog statsmakterna in Kungsbackas stapelstadsrätt och med den försvann 1723 Malesunds tullkammare. Sjöfarten på fjorden var nära nog utplånad. Av sekelskiftets stolta handelsflotta återstod bara jakter och smärre skutor.

Men snart nog kom återuppbyggnaden igång, gynnad av välbetänkta åtgärder, som till sjöfartens fromma vidtogs från statsmakternas sida. Bl. a. förordnades 1722 att helfrihet skulle tillerkännas icke bara stora fartyg, utan även sådana ned till 50 lästers storlek. Två år senare följde det ryktbara produktplakatet.

I dessa sjöfartens förnyelseår tog man också krafttag på skeppsmätningens område. Det gamla månghövdade lästsystemet försvann och den svåra skeppslästen blev äntligen allenarådande och entydigt definierad som en ren viktläst.⁶⁴

NOTER*

Fjärbagg

1. Berntsen, A. B., Danmarckis oc Norgis fructbar herlighed. Köpenhamn 1656, s. 83.
2. Grill, E., Den nordhalländska bondeseglationen 1645–1700 (i: Studier tillägnade Curt Weibull. Göteborg 1946, s. 167).
3. Bexell, S. P., Hallands historia och beskrifning. Göteborg 1817–1819, del 1, s. 371.
4. Berg, P. G., Svenskt konversationslexikon, del II. Stockholm 1847, artikeln Halland.
5. Grill, E., Fjärbaggnas kalkfart från Gotland 1688–1709 (i: Vår Bygd 1963. Kungsbacka 1963).
6. Hofrén, M., Sjöfart och sjömanshus i Kalmar. Kalmar 1954, s. 19
7. Sverige, topografiska kartor, XXIV, E b, Kr A.
8. Sjökarteverkets arkiv, litt. II: 23, Förslag till fästning på Malön, Kr A.

Skeppsläster

9. Forner, L., De svenska spannmålsmåttén (i: Skrifter utgivna av Kungl. Gustav Adolfs Akademin, 14. Uppsala 1945, s. 78 ff.).
10. Varbergs läns räkenskaper 1641–43, Rigsarkivet, Köpenhamn.
11. Forner, a. a., s. 171.
12. Anderson, A., Om svensk skeppsmätning i äldre tid (i: Sjöhistorisk Årsbok 1945–46. Lund 1946, s. 54 ff.).
13. Kommerskollegii registratur 1681, jan. 11., RA (Ö).

* KA = kammararkivet, KrA = krigsarkivet, RA = riksarkivet, RA (Ö) = riksarkivets östermalmsdepå.

14. Likvidationer (Likv.), Befraktningar för kronan efter 1680 (Befr.) 78: 58, s. 495 och 78: 59, s. 31, KA.
15. Jöransson, Chr. L., Tabeller, som föreställa förhållandet emellan Sveriges och andra länders mynt, vikt och mått. Stockholm 1777, s. 216 ff.
16. Likv. Befr. 62 (1712) KA.
17. Likv. Befr. 78: 12 (res. 6.10.1706), KA.
18. Kommerskollegii registratur 1694, febr. 1., RA (Ö).
19. Likv. Befr. 78: 3 (memorial 9.9.1703) samt 78: 12 (res. 6.10.1706), KA.
20. Aakjær, S., Maal, Vægt og Taxter i Danmark, Nordisk kultur XXX. Stockholm 1936, Här anges en läst kalk = 16 Tr.
21. Forner, a. a., s. 79.
22. Likv. Befr. 78: 59, s. 18 (1683: 1 000 Tr lös spannmål är 24 Tr på lästen = 41 läster) D^o med extract av kungl. kammarkollegii protokoll hållet den 20.6.1694, KA.
23. Anderson, a. a., s. 63 (kammarrättens protokoll den 17.1.1694).
24. Aakjær, a. a., s. 208 ff.
25. Likv. Befr. 78: 58, s. 670, KA.
26. Likv., Supplement Befr. Bunt B 54 (14.5.1689 memorial ang. frakterna för de compagne skepp, som i krigstiderne varit brukade i Kungl. Maj:ts tjänst), KA.
27. Likv. supplement Befr. Bunt I, E–J nr 766, KA.
28. Likv. Supplement Befr. II J–, KA.
29. Andersson, a. a., s. 59 f. och 66.
30. Bergman, J., Svensk Räknebok. Stockholm 1755, Måldefinitioner.
31. Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, del I. Berlin 1915, s. 556.
32. Aakjær, a. a., s. 216 o. 265.
33. Witsen, N., Aeloude en hedendaegsche scheeps-Bouw en Bestier. Amsterdam 1671, s. 247 f.
34. Norske Registranten, band. 11 (1656), s. 476–480 och band 12 (1657), s. 18 och 19.
35. Likv. supplement Befr. I B 54 Kungl. brev 28.5.1689, KA.
36. Secher, V. A., Corpus Constitutionum Daniae, Forordningar, Recesser og ande Kongelige breve, del 4 (1622–38). Köpenhamn 1897, s. 564.
37. Secher, a. a., s. 564–566.
38. Malmö tolagsjournal 1697, Malmö stadsarkiv.
39. Berg, a. a., del I. Stockholm 1845–51, artikeln Drägtighet.
40. Likv. Befr. 78: 58, s. 495, KA.
41. Andersson, a. a., s. 63 och 92.
42. Andersson, a. a., s. 80 (not 1).
43. Kungsbacka stads dombok 2.8.1686 och Fjäre härads dombok 9.11.1686, Göta hovrätts arkiv.
44. Varbergs läns räkenskaper 1641–43 (Rigsarkivet Köpenhamn) samt Amiralitetskollegium ank. handl. 1682. D 4 f. 437, Kr A.
45. Handel och sjöfart, sjöfartsregister, 1600–1800, Bunt 3: Fartygslistor för Göteborg och Uddevalla 1689, KA.
46. Andersson, a. a., s. 60.
47. Göteborgs magistrats protokoll 14.3.1695, Göteborgs landsarkiv.
48. Likv. Befr. 78: 58, s. 670 (Tullnären Isaac Rööks Skrift 12.12.1708), KA.

Bondesegel

49. Grill, a. a., om kalkfarten, s. 27.
50. Kungsbacka stads dombok, 30.8.1702, Göta hovrätts arkiv.
51. Göteborgs tolagsräkenskaper 1688, 1689 och 1692, KA.
52. Rudbeck, J., Svenska postverkets fartyg och sjöförbindelser under tre hundra år. Stockholm 1933, s. 167 (postjakt 1679).
53. Amiralitetskollegium ank. handl. 1682 D4 fol. 437. Specification å Fjäre härads farkoster, Kr A.
54. *Bestick*: Statskontoret, Exp. handl. 1691 fol. 422, Rnr 301, Sjöhistoriska museets arkiv. *Ritning med bestick*: Sjöfartsmuseet Göteborg. *Segeldimensioner*: Karlskrona örlogsvärv, varvskontoret, D VI a, Fartygsinventarier 1694, Kr A.
55. Göteborgseskadern, Fartygsinventarier 1716: 2, Kr A.
56. Fartygspass 1694, KA.
57. Fjäre härads dombok 1699, vintertinget nr 83 och 115, Göta Hovrätts arkiv.
58. Kungsbacka stads dombok, 4.5.1715, Göta Hovrätts arkiv.
59. Börjeson, Hj., Stockholms segelsjöfart. Stockholm 1932, s. 113.
60. Karlskrona örlogsvärv, varvskontoret D VI, a: 3, Fartygsinventarier, Kr A.
61. Thomsen, L., Kolding Sejlskibe. Kolding 1933, s. 12.
62. Jedeur-Palmgren, G., Olof Nilsson Hammar (i: Vår Bygd 1955–56, Halmstad 1956, s. 38 ff.).
63. *Inventarium* 3.5.1689: Likv. supplement Befr. bunt B 54, KA. *Bestick*: Kommerskollegii Registratur 11.3.1690. RA (Ö).
64. Andersson, a. a., s. 94.

Marinarkeologi i stenstaden

Av förste antikvarien Henrik Ahnlund

Om några månader kommer det nyrenoverade stadsmuseet att kunna öppna sina portar för allmänheten. Den gamla, så länge förfallna byggnaden har under de senaste åren genomgått en fullständig metamorfos. Stadshuset på Kungsholmen har fått en värdig medtävlare i det gamla Södra stadshuset från mitten av 1600-talet, stadens äldsta kommunala byggnad. När detta skrives återstår dock mycket av inredningsarbetena. Det tar naturligtvis lång tid att göra ett museum gästvänligt. Det duger ju inte bara att ur de föremålsrika magasinerna plocka upp och etikettera diverse fynd. Dagens museipublik, van vid TV, radio, film och press och i daglig kontakt med den ofta raffinerade skyltning som de stora varuhusen och bankerna erbjuder, låter sig inte imponeras av föremålen som sådana. I så fall skall det vara verkligt makalösa ting. I Stockholm finns väl blott ett museiföremål som helt och fullt utan hjälp av museala arrangemang förmår fånga allmänhetens uppmärksamhet. Det är naturligtvis Wasa eller Vasen som den nog egentligen borde kallas. Stadsmuseet kommer aldrig att kunna konkurrera med Wasamuseet när det gäller publikintresset, det kan erkännas först som sist. Redan nu finns emellertid något som skulle kunna betecknas som en kommunal motsvarighet till det berömda regalskeppet på plats. I bottenvåningen i den norra flygeln har det s. k. Riddarholmsskeppet från 1400-talets senare del monterats. Detta kan kanske motivera några notiser och reflexioner om båtar och båtfynd över huvud i stenstaden. Riddarholmsskeppet är ju inte den enda båt som hittats i Stockholm. Det är ju helt naturligt; under århundradenas lopp har otaliga båtar och fartyg seglats och rots på Stockholms vatten. Många har hamnat på sjöbotten antingen det nu skett med våda eller avsikt. Det finns också, som Hans Hansson påpekat, många uppgifter från äldre tid om sjöolyckor i Stockholms hamn liksom även om fynd av fartyg och båtar. Hamnförhållandena i det gamla Stockholm var inte särskilt goda och höststormarna bringade ofta stor oreda bland fartygen, när de inte sänkte dem eller krossade dem mot de klippiga stränderna. Vid de stora stadsplaneregleringarna vid mitten

av 1600-talet drog man fördel av de många herrelösa båtar som låg och drev vid stadens stränder. De fylldes med jord och sänktes och kom på så sätt att bidra till landmassans utbredning. Uppenbarligen tillhör en stor del av de skrov som kommer fram i våra dagar i innerstaden just till den kategorien. Det kan här givetvis inte bli tal om någon mera detaljerad presentation av de vrakfynd som under årens lopp gjorts i Stockholms vatten. Det stora antalet kända torde emellertid framgå av kartorna. I de flesta fall har det varit fråga om ytterst ofullständiga och stympade rester av vad som någon gång kan ha varit en farkost. Båtrester registreras och tillvaratas ständigt i Stockholm, men det är sällan mer än fragment. Senare tiders byggskap har slitit sönder och förstört de gamla skroven, rör och pålar har stympat spant, bord, garnering och kotar.

Vid två tillfällen i modern tid har man emellertid haft lyckan att träffa på mer eller mindre hela båtskrov: 1930 då Riddarholmsskeppet hittades och kunde bärgas och 1951–1955, då den torrlagda Riddarholmskanalen gav möjlighet till detaljundersökningar av bottenens innehåll. Det senare skedde som känt i samband med att stadens T-bana drogs fram från Klara sjös gamla stränder längs Riddarholmen — det forna Gråmunkesundet — till Slussen. Inte mindre än 26 fartyg kunde registreras och undersökas i Riddarholmskanalen under denna tid. Av dessa hade 9 enligt Hans Hansson sannolikt blivit förstörda vid den storm som gick över staden i oktober 1495. Av fynden att döma var dessa nio »bondbåtar», d. v. s. båtar byggda och ägda av bönder i Mälarbygden, som med dessa fört förnödenheter till staden. Även några andra av de sjunkna fartygen har med mer eller mindre visshet kunnat fixeras i tiden. Två ganska illa tilltygade skrov har identifierats som rester av kung Kristians espingar, d. v. s. de bevärade skeppsbåtar med vilka man i juli 1518 sökte överrumpla staden från Mälarsidan. I och kring båtarna påträffades kanonkulor. Espingarna var för övrigt fortfarande beväpnade då de hittades. I den ena låg en hakebössa och i den andra fanns slutkilen till en hammarbössa kvar. Allt tyder på att de blivit regelrätt sänkta genom kanoneld från staden.

Riddarholmsskeppet är ännu så länge det mest fullständiga båtfynd från medeltiden, som gjorts i Norden, detta trots att akterpartiet av det 21 meter långa skrovet saknas. Båten är kanske märkligast på grund av dess ytterst innehållsrika last: två kanoner, en hammarbössa, ammunitionsbalja med kulor, kartescher, krutkammare, block, jungfrur, rackslädar och klot etc. Den ena kanonens lavett är märkt med stadens krona, och man har därför med fog antagit att staden hyrt eller ägt skeppet vid dess förlisning.



Fig. 1. Båt- och vrakfynd i Stockholm. Efter H. Hansson med kompletteringar.

Detta har i sin tur gett möjligheter till identifiering eftersom föremålen med stor säkerhet daterar båten till medeltidens sista århundrade. Om båten kan identifieras, så är det mest troligt att det är fråga om stadens »barsa» eller bardsa — ett enmastat till största delen odäckt lastfartyg — som ganska ofta är nämnt i källorna från 1460- och 70-talet och som sommaren 1473 efter ett vidlyftigt stuvningsarbete seglade till Kalmar med förråd avsedda för stadens delegater vid unionsmötet.

Riddarholmsskeppet var 1947 delvis uppmonterat i stadsmuseet i samband med utställningen »Fynd från gamla stan». Bakre delen av den långa kölen hade emellertid genom uttorkning blivit kraftigt deformerad. I själva verket hade den snott sig nära ett halvt varv. Det föreföll därför ganska vanskligt att genomföra en uppmontering av skeppet i hela dess längd. Enda möjligheten tycktes vara att tillverka en helt ny köl efter den gamla. Genom ett skickligt och tålmodigt arbete lyckades dock slöjdlärare Georg Nordström och Sven-Erik Gustafsson, som ombesörjde uppmonteringen, få den ursprungliga kölen användbar. På vissa partier av kölen sågades ett antal djupa skårar eller hack. Stocken vreds sedan långsamt i läge. Nytt trä kilades in i de uppsågade skårorna. Monteringen av borden kunde därefter ske utan större besvär. Med undantag för ett spant längst fram i stäven har fartyget icke kompletterats i något avseende. Riddarholmsskeppet är trots allt i alla avseenden mer ett vrak än ett fartyg och måste så förbli i motsats till Wasa. Vid hopfogandet har endast undantagsvis nya hål gjorts i spant och bord. Till övervägande del har de gamla spikhålen, vilka var igenproppade med förrostade spikfragment, nyttjats. Genom dessa har bultar eller franska träskruvar dragits. Båten kan snabbt monteras ned och magasineras. Man kan med visst fog ifrågasätta lämpligheten av att i ett så pass litet utrymme exponera ett föremål av sådana anseende dimensioner. Förstäven når ända upp till taket i galleriet. Riddarholmsskeppet är dock ett så imponerande och särpräglad fynd att det vore skada om det inte vore tillgängligt för alla intresserade. Även som vrak — eller kanske just som sådant — kan det också uppenbara estetiska kvalifikationer, som inte bör fördöljas. Vi vet inte alltför mycket om hur det kan ha tenn sig i helt skick annat än att det haft en mast och att det troligen varit däckt i för och akter. En noggrann rekonstruktion av fartyget låter ännu vänta på sig. Det är ett arbete på ganska lång sikt, för vilket stadsmuseet helt måste lita till sjöhistorikers forskning.

Undersökningen och upptagandet av Riddarholmsskeppet 1930 var det dittills mest omfattande arbete i sin art som hade företagits i Stockholm.

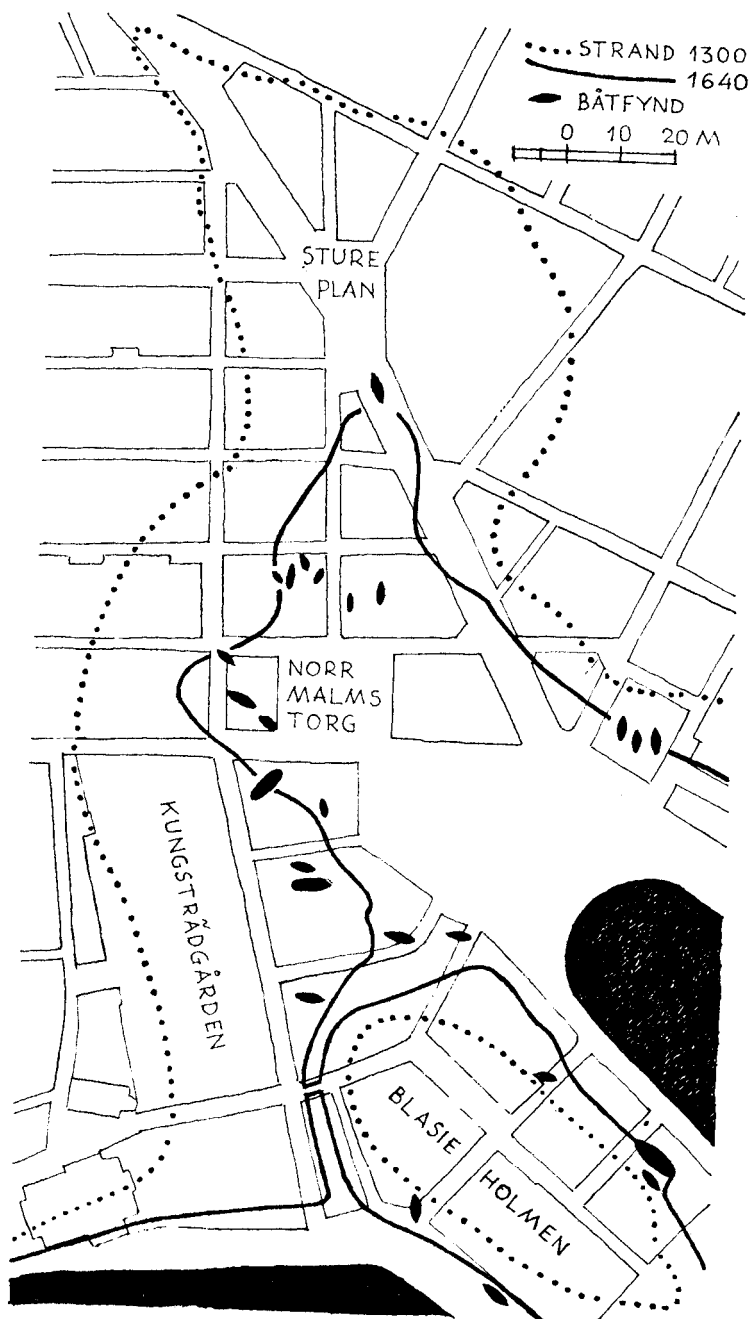


Fig. 2. Båtfynd i det centrala Norrmalm.

Den första undersökningen av ett båtfynd med vetenskapliga aspirationer genomfördes emellertid redan 1915–1916 av Nils Lithberg, som i samband med grundgrävningen av livförsäkringsbolaget Thules nybyggnad i hörnet mellan Kungsträdgårdsgatan och Näckströmsgatan i kvarteret Katthävet undersökte resterna efter ett större fartyg liggande i väst-östlig riktning. Längs fartygets babordsida, d. v. s. på den norra sidan löpte en rad av nedslagna stockar. På motsvarande sida fanns två stycken liknande. Lithbergs undersökning låg till grund för en synnerligen läsvärd om än något fantasirik uppsats, som publicerades i S:t Eriks årsbok 1917. Det rörde sig även här om ett fartyg av stora dimensioner. Skrovets största bredd uppgick till omkring 7,65 meter. Det framgrävdes till en längd av 17,8 meter och bör ha varit minst 20 meter långt. Lithberg räknade med 26,4 meter. Fartyget var ovanligt nog byggt på kravell och materialet ek. Från början hade enligt Lithberg fartyget saknat tvärbalkar men vid en senare reparation försetts med fyra dylika. Som barlast hade tackor av osmundjärn, s. k. gösar, tjänstgjort. Sådana anträffades staplade i fyra lager i fartygets botten jämte fyra krutkammare av en typ som Lithberg efter konsultation av Rudolf Cederström ansåg sig kunna datera till 1400-talets senare del och ej senare än sekelskiftet 1500. Enligt Lithbergs mening hade fartyget ursprungligen legat i en sorts hamnbassäng, en länning. Han ansåg det sannolikt, att en serie dylika fartygslänningar kantat Ladugårdsvikens-Nybrovikens stränder under medeltiden. Vid mitten av 1600-talet hade nya kajbyggnader, som då byggts, kommit att begrava såväl fartyget som den gamla medeltidskajen under fyllnadsmassor. Lithberg var böjd att datera kajen till medeltidens slut och fartyget till samma skede. Det hade, ansåg han, byggts senast år 1500 och övergivits i den förfallna hamnbassängen vid mitten av 1500-talet. För Lithberg betydde fynden av skeppet och pålrader, att det vid Ladugårdsviken-Nybroviken funnits en medeltida hamn, som konkurrerat med stadens egen. På ett tidigt stadium i Stockholms historia hade denna hamn genom sitt för seglation gynnsamma läge kunnat betjäna en stor del av Östersjötrafiken och skulle ha tjänstgjort som Stockholms uthamn. Hamnen vid Ladugårdsviken skulle i själva verket varit den egentliga orsaken till Norre förstads eller dess medeltida motsvarighets uppkomst. Det är icke här möjligt att närmare skärskåda dessa slutsatser. De är onekligen bestickande. Men det är blott och bart teorier och som sådana knappast heller alltför gångbara. Om det under medeltiden funnits en storhamn så nära in på stadens knutar, skulle säkert historiska källor ha gett åtminstone några antydningar härom. Det

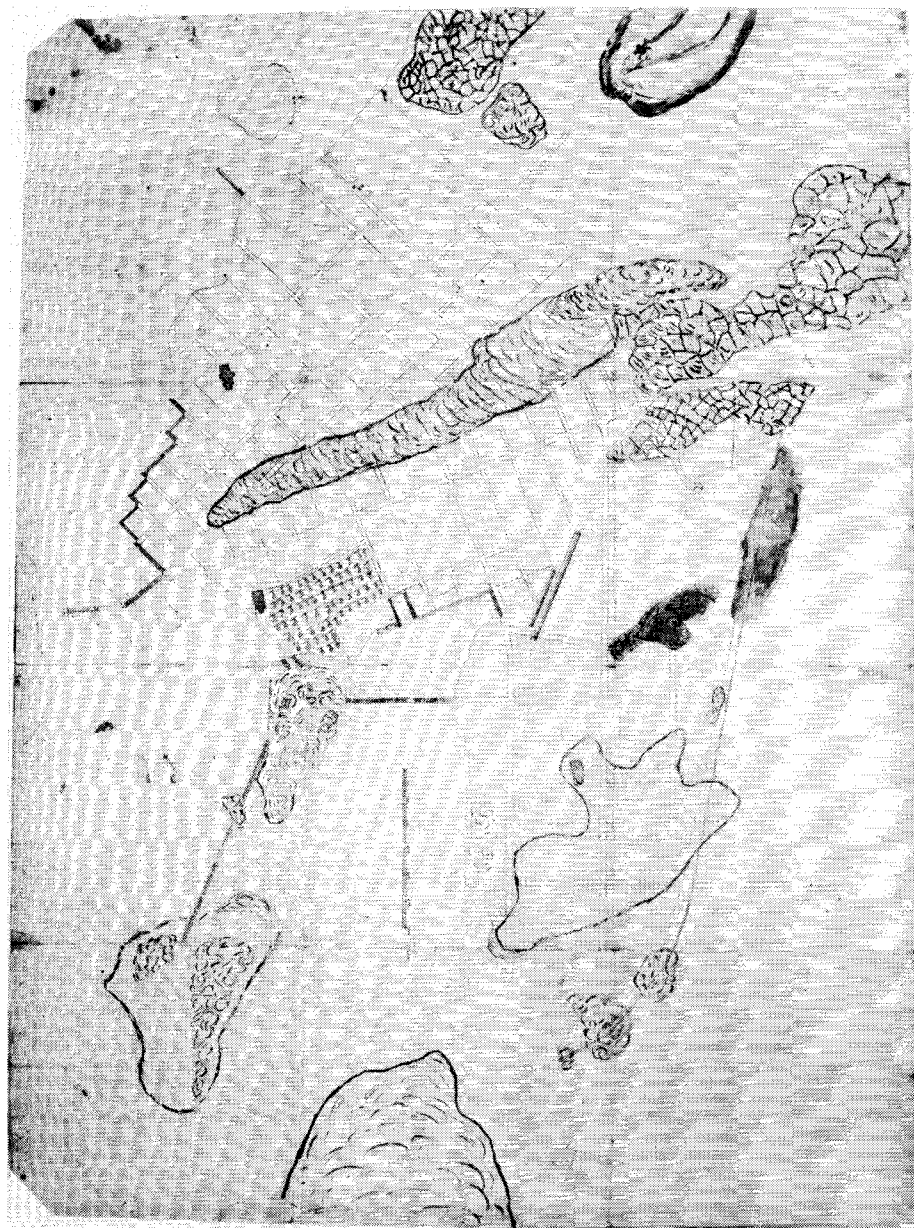


Fig. 3. Stockholms Norre Malm 1640. Sverige, Stads- och fästningsplaner, Stockholm nr. 234, Kra.

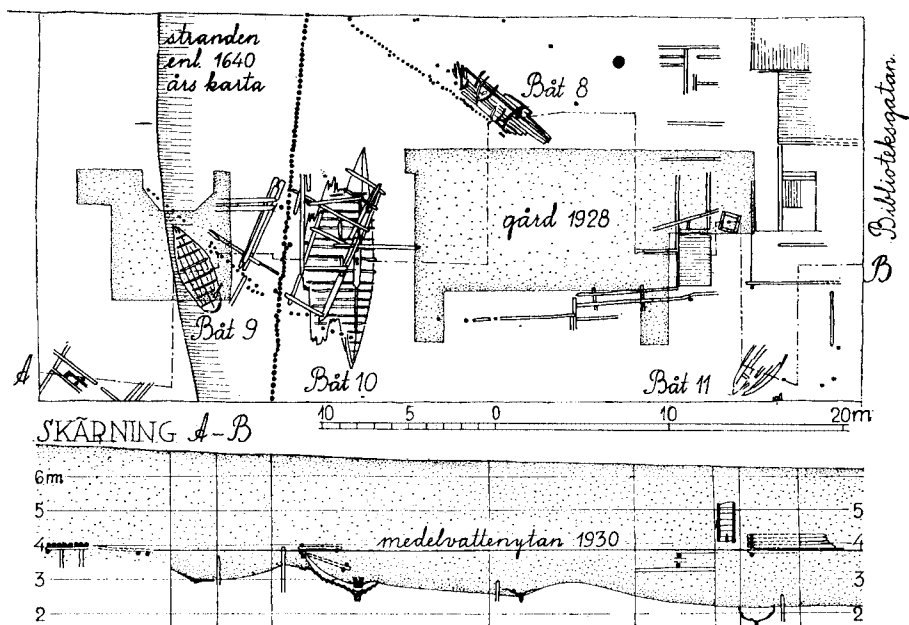


Fig. 4. Båtfynd i kvarteret Skären.

är överhuvud inte heller särskilt troligt, att man skulle ha kunnat acceptera något dylikt i staden, där man bör ha varit mycket mån om sina privilegier. Ja, tankegången förefaller vara minst sagt anakronistisk. Därmed är inte sagt, att det inte kan ha funnits lokala bryggor och tilläggsanordningar för fartyg eller båtar i detta område under den tidiga Vasa-tiden. 1300-talets strandlinje — den ursprungliga — gick emellertid över 20 meter väster om den förmodade kajen. Att så stort område skulle ha hunnit utfyllas under medeltidens lopp förefaller föga troligt. Man kan också ställa sig undrande till Lithbergs datering av skeppet. Det är kravellbyggt — en teknik som knappast kan ha varit känd så tidigt i Stockholm. Här i dessa trakter låg ju också från 1560-talets senare tid kronans skeppsvarv i nära anslutning till flottstationen på Blasieholmen, den dåvarande Skeppsholmen. 1915 års fynd är inte de enda som gjorts i denna trakt. Redan 1840 hittades ett liknande fartyg inom samma tomt. Vid en mångfald arbeten som berört byggnader längs Kungsträdgårdsgatan, Wahrendorffsgatan, Arsenalsgatan, Biblioteksgatan och Normmalmstorg har fynd av liknande art gjorts. Vid grundförstärkningsarbeten för Ätvidabergshuset i kv.

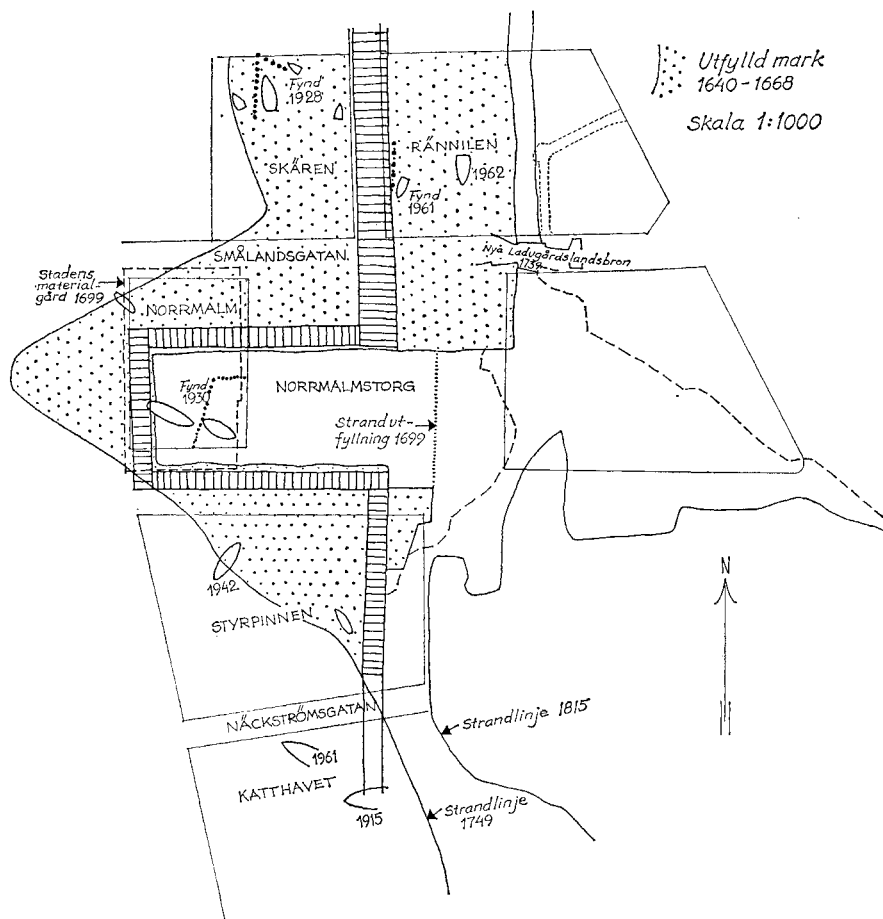


Fig. 5. Trakten kring Norrmalmstorg 1640-1815.

Styrpinnen sommaren 1942 anträffades ett större och ett mindre båtskrov. Det stora var byggt på kravell och ca 30 meter långt och med en största bredd av 9 meter. 1934 anträffades ett båtskrov i Stallgatan intill Musikaliska akademien. Nyligen har Thulebolaget (Katthavet nr 3), som nu ägs av Nya Systembolaget, genomgått en nödvändig grundförstärkning, ett arbete som tagit flera år i anspråk. Under källarplanet påträffades härvid år 1961 under rustbädden och pålar ett större skeppsskrov. I motsats till vad fallet var med 1915 års båt kunde man inte frilägga mer än mycket

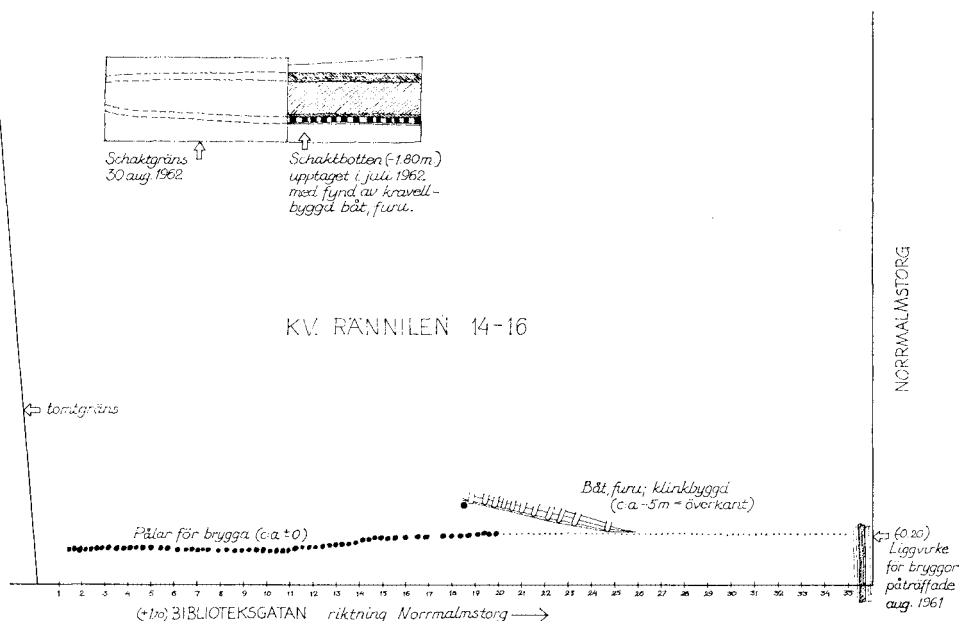


Fig. 6. Fynd i kvarteret Rännilen 1961-62.

korta segment. Spantens översta del stack upp några cm över grundvattennivån, som här befann sig ca 160 cm under källarplanet. De kunde följas ca 45 cm. Resten försvann ned i ett gytjelager. I mångt och mycket tycktes vraket vara en parallell till skeppen från 1915 och 1942. Det var byggt på kravell med borden kant i kant. Bord och garnering sammanhölls med spanten genom trädymingar. I motsats till det äldre fyndet var emellertid materialet för de delar som kunde undersökas furu. Några lösfynd ägnade att datera fartyget gjordes icke. Den ganska stora mängd keramik som tillvaratogs synes i huvudsak stamma från 1600-talets förra del. Då snart Norrmalm hade inkorporerats med staden började förberedelserna för ett gaturegleringsarbete, som sedan successivt kom att genomföras under 1600-talets senare del. En projektkarta från 1640 — antagligen ett verk av stadsingenjören Anders Torstensson — är av stort intresse för vårt vidkommande, fig. 3. Här finns en storslagen kajanläggning markerad. Den sträcker sig längs stranden från trakten av nuvarande Näckströmstgatan till Norrmalmstorg och vidare norr ut några kvarter längs Biblioteksgatan. Genom anläggandet av denna kaj kom de nyssnämnda båtarna

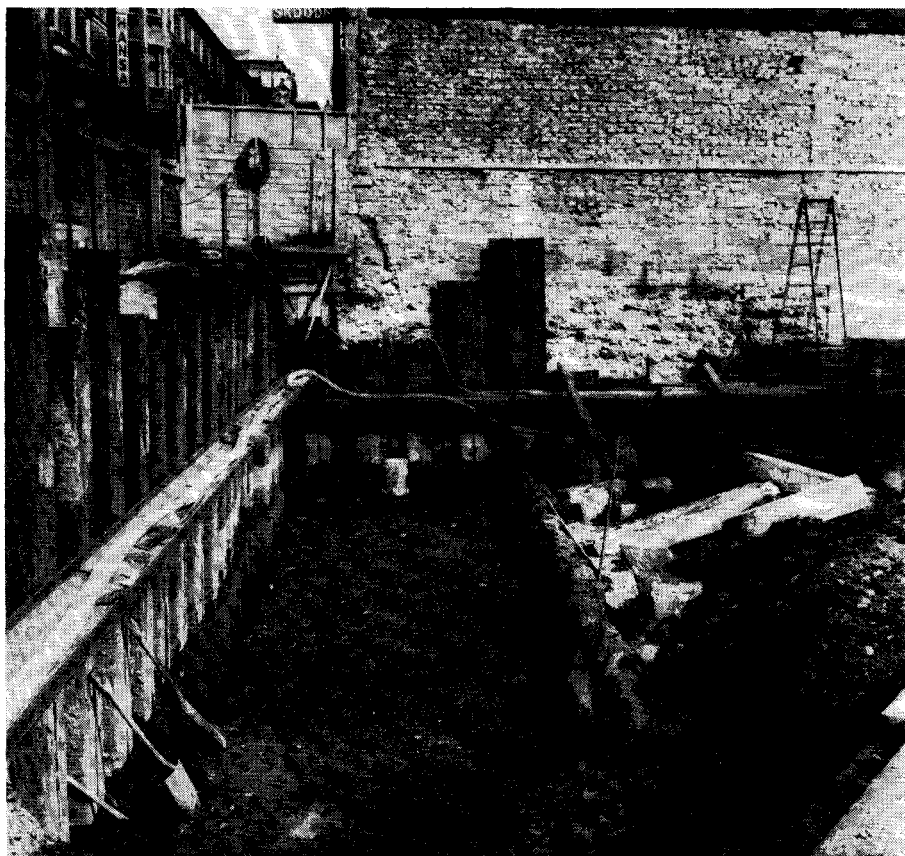


Fig. 7. Från schaktningarna 1961 i kvarteret Rännilen nr 16. Foto förf.

och de gamla bryggorna i kvarteren längs Kungsträdgården och alltså även i Katthavet, det kvarter som vi nyss uppehållit oss vid, att begravas. Som framgår av kartan bildades också en liten hamnbassäng ungefär i centrum av nuvarande Norrmalmstorg. Namnet Hamngatan för den led som mynnade ut strax här intill får genom detta för övrigt också en påtaglig förklaring. Då man omkring 1930 var sysselsatt med grundgrävning för hotell Stockholm, kv. Norrmalm, påträffades här två båtskrov. Liknande fynd hade 1928 gjorts även i kvarteret Skären strax norr därom, då fyra liknande båtskrov registrerades. Båtarna i Skären låg väster om 1640 års kajanläggning och bör således antagligen vara äldre på platsen än fynden i den forna hamnbassängen.

Stadsmuseet hade under 1961 och 1962 tillfälle att följa schaktningarna för grunden till den nyligen färdigställda fastigheten i hörnet av Norrmalmstorg och Biblioteksgatan (kvarteret Rännilen 16). Sommaren 1961 påträffades här väl bevarade pålar till en brobänksanläggning, som uppenbarligen måste vara identisk med den på 1640 års karta angivna. Pålarna återfanns längs Biblioteksgatan mellan 1,5 och 2 meter innanför nuvarande tomtgräns på ett djup av ungefär 1,7 meter. Intill bryggan låg ett fragmentariskt båtskrov tillhörande en klinkbyggd farkost. Bland de lösfynd som gjordes intill denna båt kan nämnas ett närmast unikt handsolur av mässing. En motsvarighet i Nordiska museet bär årtalet 1650. Hela det nuvarande kvarteret torde ha varit i det närmaste helt utfyllt omkring 1660. Båten kan därför knappast vara yngre än från mitten av 1600-talet. Under 1962 anträffades ytterligare ett fragmentariskt båtskrov i kvarteret. I motsats till den 1961 undersökta båten rörde det sig här om en ganska stor kravellbyggd farkost.

Låt oss till sist återvända till stadsholmen. Som väl de flesta stockholmare lagt märke till pågår för närvarande grundförstärkningsarbeten under Kungl. Slottets båda flyglar. Längst har arbetena bedrivits under den södra flygeln. Det är ett i många avseenden synnerligen tidskrävande och intrikat företag. Segment av stora järnrör om två meters diameter drives successivt ned till fast berggrund. De fylls sedan med betong efter det att fyllnadsmassa, lera och grus, avlägsnats. Från Skeppsbrons nuvarande nivå strax intill södra flygelns gavel till fast berggrund är det inte mindre än 25 meter. Vid dessa schaktningar har fragment av båtdelar hämtats upp av skoporna ur tre olika håll. Såväl den norra som södra flygeln ligger till allra största del utanför 1300-talets strandlinje. Det är därför givetvis mycket naturligt, att här påträffa båtar eller skeppsdelar. Öster om gamla slottet låg ju också den s. k. Skeppsgården, där kronans fartyg var förlagda före avflyttningen till Blasieholmen (gamla Skeppsholmen). Som alltid när det gäller fynd av detta slag är det ytterst svårt att komma med några mera preciserade dateringar, allrahelst som det i dessa fall rör sig om mycket små partier. Men man kan inte undgå att notera det ansehlige djup på vilket de flesta fynd gjorts; det växlar mellan -3,7 vid den översta pålraden till -9,2 längst ned vid flygelns gavel. Det är ju också ganska naturligt att förutsätta att åldern på fynden avtar ju närmare den nuvarande stranden de ligger, eftersom denna ju successivt blivit utfylld. När Gustav Vasa på slutet av 1540-talet började förstärka slottets befästningar längs östsidan låg här ännu privata sjötomter, som kungen

måste köpa för att kunna fullfölja sitt uppsåt att göra slottet ointagligt från sjösidan. Omkring 1660 gick Skeppsbrokajen ca 15 meter öster om den nuvarande södra slottsflygelns gavel och ca 5 meter från den norra. — Tidigare båtfynd är inte heller okända på denna plats. I samband med de förstärkningsarbeten av grunden som med tyvärr ganska katastrofala verkningar som följd ägde rum i början av 1920-talet tillvaratogs temporärt delar av ett större skrov, som dock inte kunde bevaras.

Åldern på dessa båtar under slottet förblir alltså okänd. Från 1600-talet är de dock knappast utan otvivelaktigt äldre.

Det vore onekligen en ganska stor överdrift att beteckna de båtfynd som här behandlats som sensationella. — Jag bortser från Riddarholms-skeppet, som på sin tid väckte stor uppmärksamhet och även från de övriga fynden i Riddarholmskanalen, vilka utan tvivel är av mycket stort intresse. — Helt betydelselösa är de väl dock inte heller. De visar åtminstone att det i skuggan av Vasa-skeppet även på andra håll i Stockholm pågår en form av marin arkeologisk verksamhet om än i blygsam skala. Att kalla det för marin arkeologi är kanske alltför pretentiöst, strand- och hamnarkeologi är nog mera adekvata uttryck. Sedan tunnelbanegrävningarna och de därmed förbundna undersökningarna i Riddarholmskanalen och längs Vasagatan avslutades för nu snart tio år sedan, har inte annat än fragment av skrov kommit i dagen. Det betyder emellertid inte att tiden skulle vara ute för betydelsefulla fynd. Blasieholmsleden är inte ens påbörjad. Vad som kan ligga förborgat mellan Skeppsbron och Nationalmuseikajen vågar man knappast tänka på. Dit bör strömmen ha fört mycket under århundradenas lopp. Här kan de verkliga sensationerna vänta och all tillgänglig sakkunskap måste i god tid samla sig för denna arbetsuppgift.

Litteratur

- Ekman, C. Skeppsgårdar och varv under äldre Vasatid. Svenska flottans historia I. Stockholm 1942.
- Hansson, H. Gamla skepp och hamnar. Sjöhistorisk årsbok 1961–1962.
- Med tunnelbanan till medeltiden. Vad fynden berättar om Stockholms historia. Stockholm 1960.

- Lithberg, N. Fartygsfyndet i kvarteret Näckström n:o 1. Samfundet Sankt Eriks årsbok 1917. Stockholm 1917.
- Nordberg, T. O:son Skeppsfyndet från Riddarholmskanalen. Stockholmsminnen i stadsmuseet. Till Gösta Selling på 50-årsdagen 1950. Stockholm 1950.
- Stockholms slotts historia I, under red. av M. Olsson. Stockholm 1940.
- Virgin, Å. Några anteckningar till en samling fotostatkopior av äldre kartor över Stockholm. 1944. Manuskript i Stockholms stadsmuseum.

Svenska flottans fartyg 1850–1900

En tabellarisk framställning

Av arkivarien Lars O. Berg

Innehållsförteckning

	Sid.
Förord	53
Förklaringar till i tabellerna förekommande uppgifter, förkortningar etc . .	56
Tabeller över fartygen	58
A. Ångfartyg samt segelfartyg med auxiliärmaskin	58
B. Segelfartyg	67
C. Roddfartyg	72
D. Sjömätningsfartyg	81
Tabell över flottans styrka 1850–1900	82
Register över fartygscerter	84
Namnregister	86

Förord

Halvseklet 1850–1900 är en av flottans stora omvandlingsepoker. Vid dess början låg tyngdpunkten hos de seglande linjeskepps- och fregatteskadrarna, i skärgården understödda av drygt 250 roddfartyg av olika typer. Ett knappt tiotal fartyg och båtar var ångdrivna; av dessa kunde dock endast två räknas som egentliga stridsfartyg: hjulångkorvetten Thor och flottans första större propellerfartyg, korvetten Gefle. Linjeskeppens och fregatternas besättningar utgjordes av omkring 700 resp. 300 man; kanonsluparna och kanonjollarna erfordrade ca 65 resp. 25 mans besättning. Bemanningen av hela flottan fordrade sålunda ca 20 000 man. Bestyckningen uppgick enl. planerna till 2 078 pjäser. Av dessa var ett drygt hundratal (107) nyinförda grovkalibriga bombkanoner¹, av de konven-

¹ Se »Förklaringar till i tabellerna förekommande uppgifter, förkortningar etc.»

tionella kanonerna var 947 svåra (24–36 pundiga) medan 499 var finkalibriga (12-lödiga–3 pundiga) kanoner och nickor. Vidare ingick omkring 350 karronader, 35 landstigningskanoner och 7 mörsare i bestyckningslistorna.

Tjugofem år senare var bilden ändrad. Enligt ett kungligt brev den 26 juni 1871 utrangerades roddfartygen som rörlig materiel, men skulle tills vidare bibehållas för att vid behov användas, varvid de dock skulle bogseras av ångfartyg. Antalet roddfartyg hade nedgått till ca 90, antalet segelfartyg till ett dussin medan ångfartygen hade blivit ett fyrtiotal. Bland nyheterna förtjänar främst monitorerna och pansarkanonbåtarna att nämnas. Av de sistnämnda var en, Garmer, konstruerad för att kunna passera Göta kanal. En annan fartygscert, som liksom monitorerna byggde på erfarenheter från Nordamerikanska inbördskriget, var stångtorpedbåten. Sedan fem år experimenterade man i Sverige med stångtorpedbåtar; en av dessa farkoster var till och med avsedd att framföras under vattenytan. En annan fartygsklass av intresse representeras av 1:a klass kanonbåten *Blenda*, vilken kallats »Sveriges första moderna krigsfartyg». Detta fartyg förenade en kraftig bestyckning med en för tiden god sjöduglighet och en relativt hög fart.

Fartygens bestyckning utgjordes nu av endast 789 pjäser; huvuddelen av dessa var fortfarande slätborrade framladdningskanoner, av vilka två stycken 38,1 cm kanoner M/Dahlgren, som skänkts till flottan av John Ericsson, var de grövsta. Vid sidan av dessa fanns nu såväl räfflade framladdningskanoner (6,7 cm landstigningskanon M/63 och 12,2 cm kanon M/73) som d:o bakladdningskanoner (27,4 cm, 24,0 cm och 16,7 cm kanoner, samtliga M/69). De grövsta pjäsernas skottvidd hade nu ökats till ca 5 km. 1875 infördes även den första kulsprutan i flottan; en 12 mm pjäs, försedd med tio pipor. 12 mm var den dåtida gevärskalibern.

Vid slutet av år 1900 hade den seglande flottans fartygsantal minskats till en korvett, två övningsskepp och två briggar; dessa fartyg användes enbart för övningsändamål. Roddfartygen hade så gott som fullständigt försvunnit ur bilden, endast ett halvdussin utrangerade kanonjollar kvarlåg som ett slags materielreserv. Flottans ryggrad utgjordes nu av sju första klass pansarbåtar; förutom dessa var ytterligare tre stycken under byggnad. Som rekognoscörer tjänstgjorde fem stycken nybyggda torpedkryssare. Det dryga tjug torpedbåtar, som nu fanns, var främst avsett för överraskande anfall i anslutning till skärgårdarna. Flottan var nu snarast en kustflotta.

Flottans besättningsstyrka hade kunnat minskas till en knapp tredjedel

av vad den var femtio år tidigare. Bemanningen på första klass pansarbåtarna uppgick till 235–300 man, linjeskeppen hade krävt ca 700 man. Torpedkryssarnas och första klassens kanonbåtars besättningar om 80–100 man kan lämpligen jämföras med fregatternas omkring 300 man, samt torpedbåtarnas 13–15 man med kanonsluparnas och kanonjollarnas 65 resp. 25 man.

Av de gamla slätborrade kanonerna fanns nu enbart ett trettiotal ombord. Förutom de redan föråldrade 27,4 och 24 cm kanonerna utgjordes de grövsta pjäserna nu av 25,4 cm och 21 cm kanoner. Det lättare artilleriet bestod av 255 pjäser, av vilka två tredjedelar var snabbskjutande kanoner av 3,7–15,2 cm kaliber. Antalet kulsprutor hade ökat till 129 stycken. Stångtorpederna var utrangerade sedan något år tillbaka, men i stället hade ett sextiotal torpedtuber om 35, 38 och 45 cm kaliber tillkommit.

Följande tabeller är avsedda att ge vissa summariska upplysningar om samtliga bevärade fartyg samt om de viktigaste av träng- och transportfartygen; uteslutna är diverse segelbåtar, roddslupar, barkasser, mindre ångslupar, pråmar och pontoner. Uppgifterna bygger i huvudsak på kungliga brev och generalorder rörande flottan, från örlogsstationerna insända kvartalsförslag och generalflottbesiktningsinstrument samt flottans rulla och varvens liggare över fartygen. I vissa fall har kompletterande upplysningar hämtats från flottans fartygsritningar, skeppsmätningstabeller och dylikt.

*Förklaringar till i tabellerna förekommande uppgifter,
förkortningar etc.*

*	betecknar att uppgift ej har kunnat införskaffas.
<i>Byggd</i>	Det nämnda årtalet är fartygets sjösättningsår; i de fall då flera årtal är nämnda, avser det första sjösättningsåret, det andra det år då fartyget i fråga inköpts till flottan eller byggts om eller på annat sätt överförts till den aktuella fartygscerten.
<i>Utrangerad</i>	Datum för de kungliga brev eller generalorder genom vilka fartygen utrangerats eller överförts till annan fartygscert. Observeras bör, att det i många fall kunde dröja åtskilliga år innan ett utrangerat fartyg försåldes eller höggs upp. Som ett exempel kan nämnas att år 1900 sex stycken kanonjollar fortfarande fanns kvar som ett slags materielreserv fastän de officiellt utrangerats tio år tidigare.
<i>Displacement</i>	Angivet i ton. Siffrorna bygger främst på varvens fartygsliggare, flottans rullor samt fartygsritningar.
<i>Dimensioner</i>	Längd i vattenlinjen × största bredd i vattenlinjen × största djupgående uttryckt i meter; i regel konstruktionsvattenlinjen.
<i>Fart</i>	Angivet i knop; i regel provtursfarterna.
<i>Bestyckning</i>	För de äldre framladdningskanonerna anges pundigtalet, för vissa bombkanoner anges pjäsens kaliber i decimaltum.

Förkortningar:

B.	Bombkanon.
bakl.	Bakladdningskanon.
frl.	Framladdningskanon.
Karr.	Karronad; kort, slätborrad kanon.
ksp.	Kulspruta (8, 12 och enl. äldre nomenklatur även 25 mm kaliber).
Lst.	Landstigningskanon; försedd med hjullavett eller trefotslavett.
löd.	Lödig, betecknar kulans vikt i lod.
M.	Mörsare.
N.	Nicka eller nickhake; vid relingen fäst framladdningskanon av liten kaliber.
P.	Pundig, betecknar kulans vikt i pund.
Relpist.	Relingspistol; vid relingen fäst lätt kanon med pistolmekanism.
Skrå.	Skråstycke; kanon avsedd för skråskott, bestående av ett antal smärre kulor i ett hölje av tunn plåt.
T.	Torpedtub.

Diverse uppgifter om de äldre kanonerna:

36 pundig	kaliber: 17,8 cm	skottvidd: 1 000–1 100 m. Karronad 600 m.
30 pundig	16,7 cm	800–1 300 m. Karronad 600 m.
24 pundig	15,5 cm	800–1 200 m. Karronad 500 m.
18 pundig	14,1 cm	700–1 200 m. Karronad 500 m.
12 pundig	12,2 cm	1 000–1 100 m. Karronad 500 m.
8 pundig	10,8 cm	
6 pundig	9,6 cm	1 000 m.
3 pundig	7,7 cm	Nicka 600 m.
2 pundig	6,8 cm	
16 lödig Relpist.	4,0 cm	
72 pundig, 7''B	22,6 cm	1 000 m.
60 pundig, 6½''B	20,2 cm	1 000–1 100 m.
56 pundig, 10''M	29,7 cm	

Slätborrade frl. kanoner:

38,1 cm	M/Dahlgren (1865)
26,7 cm	(1866)

Räfflade frl. kanoner:

6,7 cm	M/1863 Lst.
12,2 cm (12,17)	M/1873

Räfflade bakl. kanoner:

27,4 cm (27,44)	M/1869 och M/1876	4 000–5 000 m.
27,4 cm	M/1881	5 000–6 000 m.
24 cm (24,0)	M/1869	3 000 m.
24 cm	M/1876	4 500–5 000 m.
16,7 cm (16,72)	M/1869	3 000–5 000 m.
12,2 cm (12,17)	M/1881	5 000 m.
3,8 cm	M/1883 (snabbskjutande)	1 200 m.
12 mm kulspruta	M/1875	900 m.

Torpeder:

38 cm	M/1876	400 m, 19 knop
35 cm	M/1880	325 m, 22 knop

Anm: De ovanstående uppgifterna bygger på Svenska Flottans historia, del 3.

Tabeller över fartygen

	Byggt	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Fart knop	Bestyckning
<i>A. Angfartyg samt segelfartyg med auxiliärmaskin</i>						
CHEFS- OCH KUNGA FARTYG						
Gylfe (hjulångare)	1834	4.10. 1854 ¹	300	35,0 × 6,6 × 2,7	*	4-2 p
Valkyrjan	1852	23.2. 1871 ²	409	44,7 × 7,4 × 3,2	10,5	1-60 pB; 8-16 löd Relingspist.
Sköldmön (hjulångare)	1867	—	75	30,9 × 3,9 ³ × 1,35	10	urspr. 4 st. signalkanoner
Drott (ex Ran)	1877-1882 ⁴	—	633	53,4 × 7,9 × 3,3	13,0	4-4,5 cm, 1-38 cmT
PANSARBÅTAR 1:2 KLASS						
Svea	12.12. 1885	—	3273	75,7 × 14,8 × 5,2	14,7	2-25,4 cm, 4-15,2 cm, 2-3,8 cm, 6-ksp, 1-38 cmT
Göta	30.9. 1889	—	3393	78,8 × 14,6 × 5,1	16,0	1890-94 ökat med: 2-5,7 cm, 2-ksp
						1897: 2-25,4 cm, 4-12 cm, 6-5,7 cm, 8-ksp, 1-38 cmT
						3-38 cmT
Thule	4.3. 1893	—	3305	79,5 × 14,6 × 5,1	16,2	1894 ökat med: 2-ksp
						2-25,4 cm, 4-15,2 cm, 5-5,7 cm, 6-ksp, 2-45 cmT
Oden	9.3. 1896	—	3715	84,8 × 14,8 × 5,2	16,5	1894 ökat med: 2-ksp
						2-25,4 cm, 4-12 cm, 4-5,7 cm, 6-4,7 cm, 4-ksp, 1-45 cmT
Thor	7.3. 1898	—	3690 } 3700 }	84,8 × 14,8 × 5,3	16,5	1897: 4,7 cm kanonerna utbytta mot 5,7 cm dio
Njord	31.3. 1898	—				2-25,4 cm, 6-12 cm, 10-5,7 cm, 4-ksp, 1-45 cmT
Dristigheten	28.4. 1900	—	3620	86,9 × 14,8 × 4,9	16,8	2-21 cm, 6-15,2 cm, 10-5,7 cm, 2-3,7 cm, 2-45 cmT
PANSARBÅTAR 2:2 KLASS (monitörer)						
John Ericsson	17.3. 1865	—	1508	60,9 × 13,8 × 3,7	6,8 ⁵	2-38,1 cm fdl.; fr. o. m. 1877 dessutom 2-ksp; 1881: 2-24 cm, 2-ksp

	1.12. 1865	—	1505	60,9 × 13,8 × 3,6	6,7	2-24 cm; fr. o. m. 1877 2-ksp
Thordön	1.8. 1866	—	1524	6,8	2-24 cm; fr. o. m. 1877 2-ksp	
Tirfing	4.9. 1869	—	1600	62,4 × 13,7 × 3,6	8,5	2-24 cm; fr. o. m. 1877 2-ksp
PANSARBÅTAR 3:e KLAS (pansarkanonbåtar)						
Garner	1868	17.2. 1893	266	28,5 × 7,0 × 2,3	5,7	1-26,7 cm frl.; fr. o. m. 1877 1-ksp
Sköld	1868	⁶	249	31,9 × 6,8 × 2,3	3,9 ⁷	1-26,7 cm frl.; 1870 utbytt mot 1-24 cm; 1877 dessutom 1-ksp, senare 2-ksp
Fennis	1871	⁶	257	31,9 × 6,8 × 2,3	6,0	1-24 cm; 1877 1-ksp, senare 2 ksp
Gerda	1871	—	459	39,7 × 8,0 × 2,5	7,6	1-24 cm; fr. o. m. 1877 dessutom 1-ksp, senare 2-ksp ⁸
Hildur	1871	—	459		7,6	
Ulf	1873	—	480		8	
Berserk	1874	—	459		8	
Björn	1874	—	459		8	
Sölve	1875	—	463	39,7 × 8,0 × 2,5	8	
Folke	1875	—	459		8,1	

¹ Förlöst vid klippan Björn, Norra Roslagen.

² Ändrad till transportfartyg, se d.o.

³ 6,8 m om hjulhusen inräknas i bredden.

⁴ F. d. torpedfartyg (»minfartyg»), inrett till chefsfartyg 1882.

⁵ Farten senare ökad till 8,1 knop.

⁶ 26.9. 1890 anbefalldes att

Sköld och Fennis endast skulle underhållas nödortfikt.

⁷ Även försedd med handkraftsmaskineri, vilket gav fartyget en fart av 1,8 knop.

⁸ Folkes kanon riktad akteröver. Ulf och Berserk ombestyckades 1896 resp. 1898 och erhöå då 1-12 cm och 2-5,7 cm.

PANSAR: (mm)	Gördel	Kanon- torn	Manöver- torn	Däck	Gördel	Kanon- torn	Manöver- torn	Däck
Svea	293-198	293-243	268	49	Garner	149	208	25
Göta								
Thule								
Oden	243	250-200	247	48	Fennis	267	205	19
Thor	240	200	200	48	Gerda	418	254	19
Niord	200	200-140	200	48	Hildur	418	15	19
Dristigheten					Ulf			
John Ericsson					Björn			
Thordön	125	270	250	43	Berserk	418	15	19
Tirfing	118	261	237	25	Sölve			
Loke	125	447	237	25	Folke			

	Byggd	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Fart knop	Bestyckning
ÅNGLINJESKEPP (»Skruvlinjeskepp«)						
Carl XIV Johan	$\left\{ \begin{array}{l} 8.11.1824^1 \\ 6.7.1854 \end{array} \right\}$	18.7. 1865	2608	53,8 × 14,7 × 6,8	6,5	4-7'' B, 24-36 p, 30-24 p, 6-12 p, 10-24 p Karr; Båtkanon: 1-6 p Lst, 1-18 p Karr, 1-12 p Karr
Stockholm	20.11. 1856 ¹	1879 ²	2846	56,6 × 14,8 × 6,8	6,5	1856: 6-7'' B, 64-30 p; Båtkanon: 1-6 p Lst, 1-18 p Karr, 1-12 p Karr 1871: 6-7'' B, 60-30 p 1881: 2-16,7 cm, 2-12,2 cm bakl, 2-12,2 cm frl, 10-30 p, 2-6,5 cm Lst, 4-ksp ⁸
ÅNGFREGATT (»Skruvfregatt«)						
Vanadis	30.4. 1862	22.12. 1893 ⁴	2120	64,2 × 12,5 × 6,2	11,5	22-6½'' B; Båtkanon: 1-12 p Karr, 1-2 p 1874: 8-6½'' B, 8-16,7 cm; senare även 4-ksp 1886: 2-15,2 cm, 14-12,2 cm, 2-3,8 cm, 4-ksp 1887: 10-12,2 cm, 2-3,8 cm, 4-ksp 1893: 6-12,2 cm
ÅNGKORVETTER						
Thor (hjulångkorvett)	12.5. 1841	28.10. 1887 ⁵	800	44,5 × 9,8 × 3,7	9,8	2-7'' B, 2-24 p, 2-8 p Karr 1861: 2-7'' B, 4-24 p 1873: 1-7'' B, 4-24 p, 2-ksp
d:o ombyggd 1861-62			1068	50,0 × 9,8 × 3,9		
Gefle	1.12. 1847	21.2. 1890 ⁶	1272	52,5 × 9,8 × 5,1	9,1	4-6½'' B, 4-30 p; Båtkanon: 2-12 p Karr 1863: 2-6½'' B, 6-30 p 1874: 1-16,7 cm, 6-12,2 cm, 1-6½'' B 1875: 2-16,7 cm, 6-12,2 cm
Orädd	10.9. 1853	3.12. 1866 ⁷	810	48,1 × 8,9 × 3,9	*	2-6½'' B, 6-24 p; Båtkanon: 1-3 p 1855: 2-6½'' B, 8-24 p; Båtkanon: 1-3 p
Balder	11.7. 1870	—	1873	61,8 × 11,1 × 5,6	12,1	4-16,7 cm, 2-30 p 1886: 2-15,2 cm, 6-12,2 cm, 2-3,8 cm, 4-ksp 1894: 1-15,2 cm, 8-12,2 cm, 1-6,5 cm, ⁸ 2-3,8 cm, 5-ksp

Saga	12.11. 1877	—	1618	61,1 × 10 5 × 5,2	11,2	1-16,7 cm, 6-12,2 cm 1888: 1-15,2 cm, 8-12,2 cm, 2-3,8 cm, 4-ksp 1893: 1-15,2 cm, 6-12,2 cm, 1-6,5 cm, ⁸ 2-3,8 cm, 1-ksp
Freja	25.7. 1885	—	1998	65,8 × 12,2 × 6,0	14,1	4-15,2 cm, 8-12,2 cm, 4-3,8 cm, 4-ksp; Båt- kanoner: 2-6,5 cm
ÅNGSKONERT						Fr. o. m. 1895 ytterligare 1-ksp upptagen i bestyckningslistan
Balder	12.3. 1849	28.5. 1867	160	32,2 × 5,4 × 3,9	*	4-8 p Karr
KANONBÅTAR I:2 KLASS						
Blenda	16.10. 1874	—	496	51,1 × 7,9 × 3,0	11,5	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp
Disa ⁹	21.4. 1877	—	496	51,1 × 7,9 × 2,8	11,6	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp 1892: 1-15,2 cm, 1-12,2 cm, 2-5,7 cm, 2-ksp
Urd ¹⁰	5.7. 1877	—	533	52,5 × 7,8 × 3,2	13,5	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp 1893: 1-15,2 cm, 1-12,2 cm, 2-5,7 cm, 2-ksp
Skagul ¹¹	1878	—	533	52,3 × 7,8 × 3,1	13,1	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp 1895: 1-15,2 cm, 1-12,2 cm, 2-5,7 cm, 2-ksp
Verdande	19.10. 1878	—	533	52,3 × 7,8 × 3,1	13,2	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp
Skuld	4.11. 1879	—	533	52,2 × 7,7 × 3,3	13,0	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp
Rota	.7. 1877	—	533	52,2 × 7,7 × 3,3	13,4	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp
Skaggald	7.12. 1878	—	533	52,2 × 7,9 × 3,0	13,2	1-27,4 cm, 1-12,2 cm, 2-ksp
Edda	30.11. 1882	—	609	55,2 × 8,2 × 3,1	13,6	1-27,4 cm, 1-15,2 cm, 2-3,8 cm, 2-ksp

¹ F. d. segellinjeskepp, 1854 resp. 1856 försedda med ångmaskin.

² 29.7. 1876 beslöts att Stockholm skulle endast nödtorftigt underhållas för att användas vid hamnexercis, 30.5. 1879 beslöts att fartyget skulle inredas till skolfartyg, huvudsakligen för att användas vid skjutövningar samt 6.7. 1883 ånyo att det endast skulle underhållas nödtorftigt. Fr. o. m. 1892 benämndes Stockholm logementsfartyg. Fartyget såldes för upphuggning år 1923.

³ 2-30 p kanoner utbyttes sedermera mot 12 cm framladdningskanoner. ⁴ Ändrat till logementsfartyg 1890, upphugget 1943. ⁵ 29.7. 1876 »underhålls nödtorftigt till skrovet». ⁶ 6.7. 1883 »underhålls nödtorftigt till skrovet». ⁷ Förlist vid Dungeness, Engelska kanalen.

⁸ Landstigningskanon, fanns förmodligen redan tidigare ombord. ⁹ 1892 försedd med 51 mm pansar på manövertornet. ¹⁰ 1893 tillkom manövertorn med 45 mm pansar. ¹¹ 1895 tillkom manövertorn med 45 mm pansar.

	Byggd	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Fart knop	Bestyckning
KANONÅNGSLUP (Bogseringsfartyg)						
von Sydow	1850	4.6. 1869 ¹	170	29,4 × 6,0 × 2,4	7,7	1-60 p B, 10 Relingspist.
KANONBÅTAR 2:a KLASS (Kanonångslupar)						
Hogland	1856	19.3. 1886 ²	179	29,4 × 6,7 × 2,2	8,25	2-7½'' B, 8 Relingspist. 1866-67: 1-6 p, 8 Relingspist. 1876: 1-12,2 cm, 2-ksp, 4 Relingspist. ³
Svensksund	1856	26.8. 1884 ⁴	179	29,4 × 6,7 × 2,2	8,9	2-7½'' B, 8 Relingspist. 1876: 1-12,2 cm, 2-ksp, 4 Relingspist. ³
Motala	1860	18.2. 1888	194	30,4 × 6,7 × 2,2	10,5	
Carlsund	1860	4.3. 1881	194	30,4 × 6,7 × 2,2	9,5	
Aslög	1861	20.4. 1892	185	30,4 × 6,7 × 2,1	9	2-7½'' B, 8 Relingspist. 1876: 1-12,2 cm, 2-ksp, 4 Relingspist. ³
Astrid	1861	7.4. 1899	185	30,4 × 6,7 × 2,1	8,5	
Ingegerd	1862	28.3. 1888 ⁵	185	30,3 × 6,7 × 2,2	8,6	
Sigrid	1862	—	185	30,3 × 6,7 × 2,2	9	2-7½'' B, 8 Relingspist. 1866-67: 1-6 p, 8 Relingspist. 1876: 1-12,2 cm, 2-ksp, 4 Relingspist. ³
Alfhild	1862	—	189	30,3 × 6,7 × 2,2	9,5	
Gunhild	1862	21.2. 1899 ⁶	189	30,3 × 6,7 × 2,2	8,6	
Svensksund	1891	—	280	38,3 × 7,9 × 3,0	12,5	2-7½'' B, 8 Relingspist. 1866-67: 1-6 p, 8 Relingspist. 1876: 1-12,2 cm, 2-ksp, 4 Relingspist. ³
TORPEDFARTYG (före 1895 kallat Minfartyg)						
Ran	1877	28.4. 1882 ⁷	625	53,4 × 7,9 × 3,3	12,6	1-12,2 cm, 2-ksp, 1-38 cm T ⁸
TORPEDKRYSSARE						
Örnen (ex Örnen)	6.4. 1896	—	844	67,7 × 8,2 × 3,3	19,85	2-12 cm, 4-5,7 cm, 1-38 cm T
Claes Horn (ex Ejdem)	9.2. 1898	—	846		20,0	
Jacob Bagge (ex Tärnan)	30.4. 1898	—	835		19,5	

Islander	25.11. 1899	—	814	70,7 × 8,3 × 3,3	20,7	2-12 cm, 4-5,7 cm, 1-38 cm T
Clas Uggla	2.12. 1899	—	843	70,7 × 8,3 × 3,5	20,8	

Pansar: Däck 19 mm, manöver torn 40 mm

TORPEDÖVNINGSFARTYG

Ran (ex Polhem) ⁹	1857-1881	21.2. 1899 ¹⁰	110	29,6 × 6,0 × 2,3	9,65	2-35 cm T
------------------------------	-----------	--------------------------	-----	------------------	------	-----------

TORPEDBÅTAR 1:a KLASS (före 1895 Minbåtar)

N:o 1, Hugin	1884 ¹¹	—	72	34,5 × 3,7 × 1,9	18,5	1-ksp, 2-38 cm T
N:o 3, Munin	1887	—	86	—	18,5	—
N:o 5, Freke	1887	—	75	34,8 × 3,8 × 3,0	18,85	1-ksp, 2-38 cm T
N:o 7, Gere	1887	—	79	—	19,2	—
N:o 9, Gondul	1894	—	83	38,6 × 4,3 ×	2,4 19,3	2-ksp, 2-45 cm T, 18%; 2-38 cm T
N:o 11, Gudur	1894	—	73	—	2,3 19,9	—
Komet	1896 ¹²	—	104	—	2,3 23,0	—
Blixt	1898	—	107	—	2,3 23,5	2-4,7 cm, 2-38 cm T
Meteor	1898	—	116	—	2,4 23,8	—
Sjterna	1899	—	102	39,0 × 4,8 ×	2,2 23,4	—
Orkan	1900	—	102	—	2,2 23,5	—
Bris	1900	—	94	—	2,2 24,0	2-3,7 cm, 2-38 cm T
Vind	1900	—	100	—	2,3 23,6	—

TORPEDBÅTAR 2:a KLASS (före 1895 Minbåtar)

N:o 61, Blink, ex Rolf ¹³	1880	—	40	26,5 × 3,6 × 1,6	16,2	1-ksp, 1-35 cm T
N:o 63, Blixt, ex Seid ¹³	1883 ¹¹	—	45	30,5 × 3,7 × 1,9	19,5	—
N:o 65, Galdr	1885	—	45	30,5 × 3,7 × 1,9	19,2	2-ksp, 2-35 cm T
N:o 67, Narf	1886	—	46	30,7 × 3,7 × 1,9	19,6	—
N:o 69, Nörve	1886	—	46	30,7 × 3,7 × 1,8	19,9	—

¹ Ombyggd till ambulansfartyg, utrangerad 21.7. 1882.² Inreddes till vaktfartyg. ³ Relingspistolerna utrangerade som bestyckningspjäser år 1883. ⁴ Ändrad till logementsfartyg med beteckningen 1 L, såld 1908.⁵ Ändrad till kolpräm, som sådan benämnd Vulcan.⁶ Ändrad till handminefartyg, se d.o.⁷ Inreddes till chefsfartyg, fick 20.4. 1883 namnet Drott, se d.o.⁸ Ursprungligen utrustad med bogsertorped och korgruher. ⁹ Postverkets fartyg, överlämnat till flottan 23.12. 1881, ändrat till torpedfartyg (»minfartyg») 1882 och erhöill namnet Ran 20.4. 1883. Fartyget deltog i professor Nordenskjöld's expedition till Spetsbergen 1872 samt i lektor Jäderins expedition dit år 1898.¹⁰ Fartyget ändrat till verkstadsfartyg, se d.o.¹¹ Byggd hos Thornycroft, Chiswick, England.¹² Byggd hos Schichau, Elbing, Tyskland.¹³ Namnbyte 1887.

Byggt	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Fart knop	Bestyckning
N:o 71, Bygve	—	58	31,5 × 3,6 × 1,9	18,6	2-ksp, 2–35 cm T
1888	—	58	31,5 × 3,6 × 1,9	18,7	
1891	—	49	30,6 × 3,5 × 1,9	18,95	
1891	—	49	30,6 × 3,5 × 2,0	18,9	
TORPEDBÅT 3:e KLAS (Minbåt)					
N:o 101, Glimt, ex Spring ¹	1875–1885	17.2. 1893	5,3	16,9 × 2,3 × 0,7	12
STÅNGTORPEDBÅTAR (före 1895 stångminbåtar)					
»V. Zethelius minbåt» ²	1869	13.2. 1880	*	8,6 × 2,5 × 1,5	* ³
Nordstjernan (ångslup)	1863 ⁴	—	9	13,5 × 3,2 × 1,4	7
Minbåt N:o 1, Spring	1875 ⁵	1885 ⁶	5,3	16,9 × 2,3 × 0,7	14,7
Minbåt N:o 2, Skrik (N:o 141)	1877	31.12. 1886 ⁷	12	13,4 × 2,7 × 1,0	7
N:o 143, ex Minbåt N:o 3 ¹	1878	5.5. 1899 ⁸	21,4	16,7 × 3,3 × 1,3	$\left. \begin{array}{l} 9,7 \\ 10,1 \\ 10,1 \\ 9,6 \\ 8,1^9 \end{array} \right\}$
N:o 145, ex Minbåt N:o 4	1879	5.5. 1899			
N:o 147, ex Minbåt N:o 5	1879	5.5. 1899			
N:o 149, ex Minbåt N:o 6	1879	5.5. 1899			
N:o 151, ex Minbåt N:o 7	1879	5.5. 1999			
1-ksp, stångtorpeder (4 st.)					

UNDERVATTENSBÅT¹⁰

»A. B. Sandahls under- vattensminbåt»	1869	13.2. 1880	*	3,6 × 1,0 ×	*	Stångtorped
--	------	------------	---	-------------	---	-------------

MINFARTYG

Gunhild, handminiefartyg	1862–1899 ¹¹	—	226	30,3 × 6,7 × 2,4	8,6	—
--------------------------	-------------------------	---	-----	------------------	-----	---

ÅNGKRANPRÅMAR (minutläggare)

Ångkranpråm N:o 1	1875	—	89	18,9 × 5,0 × 1,5	5,5	—
Ångkranpråm N:o 2	1877	—	98	20,0 × 5,4 ×	6,5	—
Ångkranpråm N:o 3	1879	—	88	20,1 × 5,6 × 1,9	6,7	—

Ångkranpråm N:o 4	1885	—	108	21,0 × 5,4 × 1,8	7,5	—
Ångkranpråm N:o 5	1885	—	108	21,0 × 5,4 × 1,8	7,5	—
Ångkranpråm N:o 6	1893	—	108	21,0 × 5,3 × 1,9	7,6	—

MINKABELBÅT (Multikabelbåt)

Lägg-ut	1885	—	52	20,5 × 4,8 × 1,7	9,5	—
---------	------	---	----	------------------	-----	---

LYSMASKINBÅTAR

N:o 1	1896	—	24	17,8 × 4,2 × 1,25	7,5	—
N:o 2	1899	—	27	19,0 × 4,2 × 1,25	8,0	—

VERKSTADSFARTYG

Ran (ex Polhem)	1857–1899 ¹²	—	186	29,6 × 6,0 × 2,3	9,65	(2–35 cm T)
-----------------	-------------------------	---	-----	------------------	------	-------------

ÅNGFARTYG

Activ (ex Drottning Lovisa)	1861–1867 ¹³	15.10. 1869	630 ¹⁶	60,6 × 7,1 × 3,12	13	Planerad bestyckning 3–24 p.
Kare (ex Nyttig)	1860–1869 ¹⁴	—	63	22,7 × 4,8 × 1,95	9,6	—
Valkyrian	1852–1872 ¹⁵	1.2. 1895	409	44,7 × 7,4 × 3,2	10,5	2 signalkanoner

¹ Namnbyte enligt G.O. 12.2. 1887.

² Försöksbåt med 4 mans besättning, båten kunde delvis sänkas ned under vattenytan genom att vatten släpptes in i botten tankarna.

³ Båten var försedd med en propeller samt handkraftsdriven.

⁴ Ångslupen Nordsjerman var inredd till minbåt åren 1871–72 och 1875–76.

⁵ Byggt hos Thornycroft, Chiswick, England.

⁶ Båten ändrades till torpedbåt 3:e klass genom att stångtorpederna byttes ut mot 2 korgtorpedtuber.

⁷ Ändrad till varvsångslup och erhöill som sådan namnet »Skeppsholmen».

⁸ All stångtorpedmateriel utrangerades 1899, stångtorpedbåtarna ändrades senare till bevakningsbåtar (vedettbåtar).

⁹ N:o 7 (151) var utrustad med hydrauliskt maskineri och framdrivs med reaktionsdrift genom 2 vattenstrålar.

¹⁰ Försöksbåt, handkraftsdriven med 2 mans besättning; båten ansågs vara helt oduglig till krigsbruk (FSA, ink. 1870: 53).

¹¹ F. d. kanonbåt 2:a klass, se d.o.

¹² F. d. postfartyg, överlämnat till flottan 1881, inrett till torpedövningsfartyg, se d.o, 1898–99 ändrades det till verkstadsfartyg.

¹³ F. d. postfartyg, överlämnat till flottan genom K. Br. 8.11. 1867, det ansågs dock vara för dyrbart att sätta det snabba fartyget i stånd.

¹⁴ Ångskonert, inköpt 1869.

¹⁵ F. d. chefsfartyg, 1871–72 ändrat till transportfartyg.

¹⁶ Bruttoton (mätning 9.8. 1878).

Byggd	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Fart knop	Bestyckning
-------	------------------------	-------------------------	-------------	--------------	-------------

ÅNGSLUPAR tillhörande Fasta minförsvaret

Oscar-Fredriksborg (OF),

(ex Thyra)	1866-1891 ¹	—	14 16,5 × 3,8 × 1,05	9	1-3,7 cm
Fårösund (FS)	1890	—	13 14,3 × 3,2 × 1,2	9	1-3,7 cm
Resarö(-Hästholmen (RH))	1892	—	13 14,4 × 3,1 × 1,2	9	1-3,7 cm

ÅNGSLUPAR etc.²

Nordstjernan (hjulångslup)	1836	28.4. 1863	6 12,0 × 2,5 ³ × 0,5	*	1-12 löd
Heimdæl (hjulångslup)	1839	1857 ⁴	25 19,6 × 3,7 × 0,8	*	—
Neptun	1843-1845	30.11. 1860	* 16,0 × 3,3 × 0,8	*	—
Kare (hjulångslup)	1847	28.5. 1867	30 24,2 × 3,5 × 0,9	8,5	4-12 löd
Aegir (Ägir, Egir; ex Guja), (hjulångslup)	1846-1847	15.7. 1865	* × ×	*	1-12 löd
Heimdæl (hjulångslup)	1857	9.8. 1875	40 23,2 × 4,0 × 1,0	*	—
Pilen	1861	—	9 12,5 × 3,0 × 1,0	8	—
Nordstjernan	1863	—	9 13,5 × 3,2 × 1,4	7	—
Thyra	1866-1870	1891	14 16,5 × 3,8 × 1,05	9	—
Blixten	1871	—	20 16,7 × 3,9 × 1,2	9	—
Eugen(e)	1876	—	20 19,5 × 3,0 × 1,3	10,9	—
Galärvarfvet (ångfärja)	1876	—	23,5 16,0 × 4,2 × 1,4	7	(120 passagerare)
Kungsholmen I	1881	—	14 13,6 × 3,4 × 1,4	8	—
Skeppsholmen (ex Minbåt N:o 2)	1877-1886	1895 ⁵	12 13,4 × 2,7 × 1,0	7	—
Löparen	1895	—	18 17,4 × 3,7 × 1,45	9,5	—
Kungsholmen II	1895	—	* × ×	*	—

¹ Ångslup, inköpt av flottan 1870; namnbyte 1891.² Utöver nedanstående funnos ett stort antal smärre ångslupar; med undantag av komplementbåten *Svalan* (1896) samt *Tärnan* (1889), ex pansarbåten *Sveas* (mindre ångslup) voro dessa endast betecknade med nummer.³ Bredd över hjulhusen 4,2 meter.⁴ 1843 förlängd till 26,1 meter; efter utrangeringen ombyggd till pråm, som sådan kallad *Ormen Långe*.⁵ F. d. stångtorpedbåt; sjönk efter påsegling av S. S. Linnea.

B. Segelfartyg

LINJESKEPP

	Byggt	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Bestyckning
Fäderneslandet	31.3. 1783	23.9. 1862	2000	49,6 × 13,6 × 5,8	62: 26-24 p, 26-18 p, 4-12 p, 6-18 p Karr Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-12 p Karr
Dristigheten	9.7. 1785	28.5. 1867 ¹	2000	49,6 × 13,6 × 5,8	62: 26-24 p, 26-18 p, 4-12 p, 6-18 p Karr Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-12 p Karr
Manligheten	31.8. 1785	23.9. 1862	2000	49,6 × 13,6 × 5,8	62: 2-7'' B, 2-6½'' B, 20-36 p, 28-24 p, 6-6 p, 4-24 p Karr Båtkanoner: 2-18 p Karr, 2-12 p Karr
Försigtigheten (ex Gustaf den Store, ex Gustaf IV Adolf)	1799	31.3. 1871 ²	2720	55,9 × 13,7 × 6,6	84: 30-36 p, 30-24 p, 10-12 p, 14-24 p Karr 1852: 72: 4-7'' B, 24-30 p, 30-24 p, 14-12 p Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-18 p Karr, 2-12 p Karr
Carl XIII (ex Fredrica Dorothea Wilhelmina)	20.7. 1819	15.12. 1862 ³	2608	53,9 × 14,7 × 6,8	74: 4-7'' B, 24-36 p, 30-24 p, 6-12 p, 10-24 p Karr (1852: 2-24 p Karr utbytta mot 2-12 p) Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-18 p Karr, 2-12 p Karr
Carl XIV Johan	10.11. 1824	19.5. 1853 ⁴	2608	53,9 × 14,7 × 6,8	74: 4-7'' B, 24-36 p, 30-24 p, 6-12 p, 10-24 p Karr Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-18 p Karr, 2-12 p Karr
Prins Oscar	8.11. 1830	4.6. 1869	2200	51,3 × 14,2 × 6,5	66: 4-7'' B, 22-30 p, 32-24 p, 8-24 p Karr Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-18 p Karr, 2-12 p Karr
Gustaf den Store ⁵	18.9. 1832	8.9. 1868	2200	51,3 × 14,2 × 6,5	68: 4-7'' B, 54-24 p, 10-24 p Karr Båtkanoner: 1-6 p Lst, 2-18 p Karr, 2-12 p Karr

¹ Ändrad till sjukskepp enligt K. Br. 23.1. 1856. Efter utrangeringen använd vid minförsök.² Använd vid minförsök 1875-76, anbefallt till slopning 3.10. 1876.³ Använd vid minförsök.⁴ Ändrad till ånglinjeskepp 1852-54, se d:o.⁵ 31.1. 1855 anbefallt att apteras till ånglinjeskepp, men ordern kontramanderad 1858.

	Byggd	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Bestyckning
Skandinavien	8.11. 1860	26.8. 1884 ¹	2370	53,6 × 14,2 × 6,5	76 (plan.): 66-24 p, 10-24 p Karr 1855; 62: 4-7'' B, 58-30 p Båtkanoner: 1-18 p Karr, 1-12 p Karr
Stockholm	(29.11. 1856) ²	—	2846	56,6 × 14,8 × 6,8	84 (plan.): 30-36 p, 30-24 p, 10-12 p, 14-24 p Karr
FREGATTER					
Galathée	9.7. 1785	11.8. 1853	1417	46,3 × 11,9 × 5,2	28-24 p, 2-12 p, 18-24 p Karr
Euridice	31.8. 1785	2.3. 1858	1417	46,3 × 11,9 × 5,2	2-6½'' B, 24-18 p, 4-6 p, 6-18 p Karr Båtkanon: 1-12 p Karr
af Chapman	8.11. 1830	1854 ³	940	40,4 × 10,9 × 5,1	24-24 p, 4-18 p, 8-18 p Karr
Josephine	21.8. 1834	21.2. 1868 ³	1210	45,4 × 12,0 × 5,4	Båtkanoner: 2-12 p Karr 4-6½'' B, 32-24 p
Göteborg (ex Åran)	9.5. 1839	15.12. 1862 ⁴	1975	49,6 × 13,6 × 6,2	Båtkanoner: 2-1 p, 2-12 p Karr 6-7'' B, 20-36 p, 18-24 p
Desirée	24.7. 1843	15.12. 1862 ⁵	2085	52,6 × 13,6 × 6,5	Båtkanoner: 2-18 p Karr, 2-12 p Karr 6-7'' B, 46-30 p 1855 minskat med 2-30 p
Eugenie	19.12. 1844	29.7. 1876 ³	1360	45,4 × 11,9 × 5,4	Båtkanoner: 2-18 p Karr, 2-12 p Karr 4-6½'' B, 32-24 p
Norrköping	21.8. 1858	6.2. 1866 ³	1450	45,5 × 11,9 × 5,5	Båtkanoner: 2-1 p, 2-12 p Karr 4-6½'' B, 28-30 p Båtkanoner: 2-12 p Karr
KORVETTER					
Jarramas	13.4. 1821	4.12. 1860 ⁶	435	32,7 × 9,1 × 4,1	2-24 p, 18-24 p Karr. Båtkanoner: 1-2 p, 1-12 p Skrä
Najaden	8.11. 1834	16.1. 1874	485	32,8 × 9,1 × 4,1	1855: 2-12 p, 18-24 p Karr 18-24 p. Båtkanoner: 2-8 p Karr
Svalen	1847 ⁷	29.7. 1876	160	23,0 × 6,7 × 2,8	2-6 p, 6-12 p Karr. Båtkanoner: 2-3 p N

Lagerbjelke	11.9. 1848	19.5. 1885 ⁸	550	33,7 × 9,3 × 4,5	18-24 p. Båtkanoner: 2-8 p Karr 1873: 16-24 p 1885: Obestyckad
af Chapman	1830-1854-55	26.8. 1884 ^{9,10}	945	40,4 × 10,9 × 5,2	2-6½" B, 22-24 p. Båtkanon: 1-12 p Karr 1871: 24 p kanoner utbytta mot 30 p 1875: 2-6½" B, 18-30 p 1884: Obestyckad
Nortköping	1858-1866	—	1439	45,5 × 11,9 × 5,5	4-6½" B, 18-30 p 1872: 4-6½" B, 16-30 p 1876: 2-16,7 cm. 4-12,2 cm, 12-30 p 1886: 8-12,2 cm, 10-30 p, 2-6,7 cm Lst, 4-ksp 1896: Best. minskad med 1-ksp
Josephine	1834-1868	29.7. 1876 ^{11,12}	1221	45,4 × 12,0 × 5,5	4-6½" B, 20-30 p 1884: Obestyckad
Eugenie	1844-1876-77	8.5. 1888 ¹³	1355	45,4 × 11,9 × 5,7	2-16,7 cm, 5-12,2 cm, 10-24 p, 2-6,7 cm Lst, 2-ksp 1878: 10-24 p utbytta mot 10-30 p 1881: 1-12,2 cm borttagen 1886: 8-12,2 cm, 8-30 p, 2-ksp 4-12,2 cm utbytt omkr. 1890 mot 30 p kanoner

¹ Under byggnad sedan 1825; 31.1. 1855 anbefallt att ändras till ånglinjeskepp men ordern upphävd 1858, i stället föreslogs 9.5. 1865 att skeppet skulle inredas till ett pansrat tornfartyg för Karlskronas försvar med tre torn av captain Coles system och utrustat med det uttrangerade linjeskeppet Carl XIV Johans maskineri. Ej heller detta förslag kom till utförande. Enligt K. Br. 29.7. 1876 skulle skeppet »underhållas nödortfärdigt till skrovet».

² Under byggnad sedan 1832; 1856 ändrat till ånglinjeskepp, se dio.

⁴ Nedhuggen från linjeskepp, ursprungligen sjösatt 28.8. 1784. Ändrat till kolupplag 1862, anbefallt till slopning 30.6. 1874.

⁵ Ändrat till kolupplag 1862, anbefallt till slopning 28.5. 1867.

⁶ Utrangerat som bestyckat fartyg, anbefallt att slopas 9.5. 1879.

⁷ Flottans första av järn byggda fartyg.

⁸ 29.7. 1876 »underhållas nödortfärdigt». Logementsfartyg 1885-1911 (använt som logementsfartyg alltsedan 1878).

⁹ Nedhuggen fregatt, jfr dio.

¹⁰ Exercisskepp 29.7. 1876. 26.8. 1884 samt 22.3. 1889 »underhållas nödortfärdigt»; logementsfartyg till 1913.

¹¹ 15.2. 1878 klassat som övningsfartyg. Använt som logementsfartyg 1902-1939.

¹² Exercisskepp 16.1. 1874; 29.7. 1876 »underhållas nödortfärdigt», avriggad. Slopad 1891-92.

¹³ Använt som logementsfartyg 1888-1919.

	Byggt	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Bestyckning
BRIGGAR (Skeppsgossebriggar med undantag av Delphin och Nordenskjöld)					
Snappopp (ex skonert)	1796	18.8. 1859	*	16,3 × 4,9 × 2,4	6-3 p N
Delphin	1801	2.3. 1850	215	26,7 × 7,1 × 2,8	2-12 p, 6-12 p Karr
*-1846 ¹		7.3. 1865	*	17,8 × 5,2 × 1,7	6-1 p. 1860: obestyckad
1845		6.7. 1883 ²	77	17,2 × 6,2 × 2,4	2-3 p, 6-1 p. 1876: 2-1 p
1845		6.7. 1883 ³	362	29,4 × 8,8 × 4,0	10-24 p. Båtkanoner: 2-3 p N
1860		1899 ⁴	80	20,2 × 5,3 × 2,4	6-1 p. 1879; 2-1 p ⁵
1867		1899 ⁴	79	18,9 × 6,1 × 2,4	4-2 p. 1879; 2-2 p ⁵
1877		—	138	23,2 × 6,2 × 2,5	2-3 p, 4-1 p. 1879; 2-3 p ⁵
1857-1881 ⁶		—	309	28,5 × 7,8 × 3,0	2-2 p ⁵
SKONERTER					
Experiment	1810-1813 ⁷	30.12. 1858	85	21,7 × 6,1 × 3,0	2-4 p, 6-12 p Karr
Falk	1832	31.3. 1871			
L' Aigle	1833	28.4. 1865			
Actif	1847	1863			
Amiral af Puke (ex Göteborg)	1863	29.7. 1876 ⁸			
KUTTER					
Kottka (ex rysk)	*-1790 ⁹	23.8. 1854	*	17,8 × 5,9 × 2,2	2-6 p, 8-12 p Karr
ÖVNINGSKEPP					
Najaden	1897	—	355	32,9 × 8,4 × 3,7	—
Jarramas	1900	—	337	33,3 × 8,4 × 3,5	—
Övnings- och skeppsgossebriggar, se briggar.					
LASTFARTYG					
Två Bröder (brigg)	*-1808	2.3. 1850	*	25,5 × 9,4 × 3,6	6-3 p N
Harmonien (brigg)	1820	slopad 1855	305	26,7 × 7,5 × 3,8	4-3 p N

Gladan (brigg)	1857	30.5. 1879 ¹⁰	310	28,5 × 7,8 × 3,0	2-3 p N
Pojken (ex Galeas N:o 7)	*-1817 ¹¹	slopad 1865-66	260	25,5 × 8,0 × 3,1	4-3 p N
Flickan (galeas)	*-1817 ¹¹	såld 1863	*	23,2 × 7,2 × 3,0	4-3 p N
Tärnan (galeas)	1840	slopad 1866	120	20,8 × 6,8 × 2,1	
Kamelen (galeas)	1847	såld 1873	105	18,0 × 4,3 × 2,5	2-3 p N
Svan (jakt, ex le Jeun Adolph)	*-1812 ¹²	slopad 1856	60	15,3 × 5,5 × 2,5	4-3 p N
Kortka (kutter)	f. 1790-1854 ¹³	7.3. 1865	80	17,8 × 5,9 × 2,2	

SJKUFARTYG, AMBULANSFARTYG

Drissigheten	1783-1856	1862	2000	Linjeskepp, se d:o	---
von Sydow	1850-1869	1882	170	ex kanonångslup, se d:o	---
1 S, (Hotter)	1836-1872	---	16,7	ex kanonjoll, se d:o	---
2 S, (Vidar)	1849-1872	---	47,5	ex bombkanonslup, se d:o	---

MJÖLGÄLÄR (8 åror)

Mjölnehästen	1793	slopad 1862	*	20,0 × 3,3 × 1,0	Avsedd att föra 160 tunnor säd
--------------	------	-------------	---	------------------	--------------------------------

VATTENSKUTOR

Hjelmaren	1804	¹⁴	*	27,0 × 6,7 × 1,0	
Götha Elf	1804	slopad 1862	*	27,0 × 6,7 × 1,0	
Roxen	*	¹⁴	*	23,9 × 4,9 ×	

¹ F. d. norsk jakt, erövrad 1814; ombyggd till brigg 1846.

² 29.7. 1876 underhållles nödortfugt».

³ 29.7. 1876 underhållles nödortfugt». Efter 1883 upptaget som obevärat fartyg. Använt som logementsfartyg till 1908.

⁴ Inredd till flytande kolupplag.

⁵ Fr. o. m. 1886 upptages ingen bestyckning för skeppsgossebriggarna.

⁶ Ändrad från lastbrigg till skeppsgossebrigg enligt K. Br. 30.5. 1879.

⁷ Köpt från U. S. A.

⁸ Under byggnad sedan 1834, som officiellt byggnadsår räknas 1839. 1876 ändrades fartyget till vaktfartyg i Karlskrona, utangerat som sådant 22.1. 1887.

⁹ Pris, tagen i slaget vid Svenskund, 1854 övertagd till obevärate fartyg, se d:o.

¹⁰ Anbefallid att inredas till skeppsgossebrigg, ombyggd 1881.

¹¹ Ombyggda roslagsskutor.

¹² Fransk kapare, erövrad 1812.

¹³ Erövrad vid Svenskund 1790, övertagd från bevärate fartyg 1854.

¹⁴ Fortfarande i tjänst år 1875.

	Byggd	Utrangerad el. dyl.	Depla- cement ton	Dimensioner	Bestyckning
Lyckeby Å	1812	1	*	27,0 × 6,6 ×	
Ronneby Å	1847	slopåd 1864	*	× ×	
Böten	1855	—	109	23,0 × 5,5 × 1,6	
Roxen	1855	—	109	23,0 × 5,5 × 1,6	
DÄCKADE ARTILLERIPRÅMAR					
Elefanten	1785	1	*	21,4 × 6,7 × 1,4	
Kamelen (Camelen)	1786	1	*	21,3 × 6,7 × 1,4	
ÖPPNA ARTILLERIPRÅMAR					
Åsnan (ex N:o 1)			*	11,1 × 4,1 ×	
Borickan (ex No 3)			*	15,2 × 5,6 ×	
Oxen (ex N:o 4)			*	15,2 × 5,6 ×	
Öppna kulpråmen			*	25,9 × 6,0 ×	
Nya pråmen m. fl.					

— — — — —
Ett stort antal utrangerade kanonbåtar, slupar, segelfartyg och roddfarkoster användes dessutom till logements- och kasernfartyg, pråmar och pontoner, bland dessa kan nämnas:

1 L (logementsfartyg)	1856 ombyggd 1884	ex kanonbåten Svenskund	175 ton
2 L (logementsfartyg)	1854 ombyggd 1890	ex chefsfartyget Brynhilda	25,6 ton
3 L (logementsfartyg)	1854 ombyggd 1890	ex chefsfartyget Ingeborg	25,6 ton
Vulcan (kolpråm, ex kanonbåten Ingegerd, ombyggd 1888), Ormen Långe (pråm, ex ångslupen Heimdal, ombyggd 1857).			

C. *Roddfartyg* med därtill hörande chefs-, rekognoscerings- och trängfartyg

KUNGFARTYG

Amphion, skonert	1779	14.3. 1873 ^a	35 × 6,7 × 2,4	8-3 p N
Esplendian, jakt	1782	24.4. 1866 ^a	17 × 5,7 × 1,8	4-2 p
Vasaorden, slup	1774	—	17,3 × 3,1 ×	—

CHEFS- OCH REKOGNOSCERINGSFARTYG

Makrillen, bark	1789	6.11. 1860	12 × 3,1 × 1,0	4-1 p
Lilla Amphion, bark	1790	7.3. 1865	12 × 3,1 × 1,0	2-2 p N (efter 1856 2-1 p)

Orust, jakt	köpt 1799	21.12. 1858 ⁴	13,0 × 6,2 × 1,4	4-2 p N
Eglée, skonert (ex rysk) ⁵	1800?	10.1. 1851	19 × 5,9 × 2,7	6-3 p N
Hilda, skonert (ex Chefs-fartyget N:o 4)	1808	22.10. 1858	20 × 3,9 × 1,3	2-2 p N
Frigga (ex Skonerten No 5)	1808	7.3. 1865	20,3 × 4,0 × 1,6	2-2 p N
Hulda, bark	1829	6.11. 1860	15 × 3,4 × 1,1	4-1 p
Starkotter, skonert	1832	7.3. 1865	13 × 4,3 × 1,4	—
Styrbjörn, skonert	1832	28.4. 1863	13 × 4,3 × 1,4	2-16 löd N
Brynolf (av järn)	1845	21.4. 1876	16,7 × 4,9 × 1,4	4-1 p
Tycho (av järn)	1845	24.8. 1872	16,7 × 4,9 × 1,4	4-1 p
Brynhilda (av järn)	1854	30.5. 1890 ⁶	16,7 × 4,9 × 1,4	4-1 p
Ingeborg (av järn)	1854	30.5. 1890 ⁶	16,7 × 4,9 × 1,4	4-1 p

MÖRSARFARTYG (24-30 åror)

Thordön (ex Mörsarslupen N:o 1)	1800	7.12. 1854	19,5 × 3,7 × 1,1	1-56 p M, 2-3 p N
Slungarn	1823	28.4. 1863	20,3 × 4,2 × 1,2	1-56 p M, 2-3 p N
Nifflung	1825	12.6. 1885		
Blixten	1831	12.6. 1885	20 × 4,3 × 1,5	1-56 p M, 1-6 p
Fenris	1831	29.7. 1876 ⁷	18,6 × 4,2 × 1,5	1-56 p M, 1-6 p
Surtur	1831	7.3. 1865		
Risanöt	1833	8.11. 1850 ⁸	22,9 × 5,4 × 1,7	1-56 p M, 4-12 p Karr
Neprunus ⁹	1809-1856	28.5. 1867		
Eolus ⁹	1809-1856	5.11. 1867 ¹⁰		
Achilles ⁹	1810-1856	29.9. 1890 ¹¹		

¹ Fortfarande i tjänst år 1875.² Inredd till logementsfartyg (Amphion hade tjänstgjort som dylikt fr. o. m. 1868), utrangeras 26.8. 1885.³ Sald till Lotsverket 1866, ombyggd till reservfyrskippet Diana.⁴ Anbefalld till försäljning redan 23.12. 1852. ⁵ Rysk pris, erövråd år 1808.⁶ Ändrad till logementsfartyg; N:o 2 L. resp. N:o 3 L. ⁷ Anbefalld till slopping 17.6. 1881.⁸ Brann upp vid en varvbrand i Karlskrona, fartyget hade aldrig varit i sjön. ⁹ Ombyggda kanonskonerter.¹⁰ Apterat till sjönättingsfartyg, utrangerat som sådant 14.3. 1873, användes sedan som kasernfartyg tills det anbefalldes till slopping 27.2. 1880.¹¹ »Bygges om till pråm» 19.9. 1893.

RODDKANONBÅTAR (24 åror)

N:o I	1859 ⁷	19.5. 1885	23,1 × 4,8 × 1,2	1-72 p B, 2-3 p N, 6 Rel pist
N:o II	1862	19.5. 1885		

BOMBKANONSLUPAR (26-30 åror)

1 Thor	1852	13.6. 1890	19,5 × 4,5 × 1,3	1-72 p B, 1-24 p, 4-3 p N
2 Jorund	1852	4.6. 1880		
3 Edmund	1852	5.10. 1889	19,5 × 4,5 × 1,3	
4 Asleik	1852	4.6. 1880		
5 Froste	1849	5.10. 1889	19,5 × 4,5 × 1,3	
6 Östen (ex N:o 7)	1844	19.5. 1885		
7 Göthe (ex N:o 11)	1849	5.10. 1889	20,3 × 4,5 × 1,5	
8 Oden (ex N:o 13)	1844	4.6. 1869 ⁸		
9 Hugleik (ex N:o 14)	1844	19.5. 1885	20,3 × 4,5 × 1,5	
10 Yngve (ex N:o 17, ex N:o 20)	1808-1833	28.4. 1863		
11 Seminger (ex N:o 18, ex N:o 85) ⁹	1790-1833	19.5. 1885	20,3 × 4,5 × 1,5	
12 Agne (ex N:o 19, ex N:o 21)	1808-1834	28.4. 1863		
13 Dygve (ex N:o 20, ex N:o 26)	1808-1834	7.3. 1865	20,3 × 4,5 × 1,5	
14 Njord (ex N:o 21, ex N:o 42)	1808-1834	9.7. 1862 ¹⁰		
15 Swegdur (ex N:o 22)	1844	4.6. 1880	20,3 × 4,5 × 1,3	
16 Alrik (ex N:o 23, ex N:o 86)	1808-1833	28.5. 1867		
17 Eigil (ex N:o 24)	1844	20.3. 1874	20,3 × 4,5 × 1,5	
18 Adil (ex N:o 25, ex N:o 38)	1808-1830	4.6. 1869		
19 Widar (Widur) (ex N:o 28)	1849	5.4. 1872 ¹¹	19,5 × 4,5 × 1,3	

¹ Ombyggda kanonskonerter.² Ombyggd 1852-1855, fartyget kvarlåg som vaktsepp i Karlskrona tills det anbefaldes till slopnig 4.11. 1876.³ Ombyggda till mörsfartyg, se d:o.⁴ Medtogs ursprungligen i utrangeringsbeslutet 28.10. 1862.⁵ Ombyggd till sjömåtningsfartyg, utrangerat 28.10. 1862.⁶ Ombyggd till bombkanonskonert, se d:o.⁷ Sattes i sjön för första gången 6.6. 1860.⁸ Ombyggd till fyrfartyg.⁹ 1855 ändrad att föra svängkanon i aktern.¹⁰ Ställd till ingenjör A. Nobels förfogande för sprängförsök.¹¹ Apterad till ambulansfartyg.

Bygd	Utrangerad	Dimensioner	Bestykning
20 Thorgny (ex N:o 30)	1844	20,3, 1874	1-72 p B, 1-24 p, 4-3 p N
21 Stenkil (ex N:o 39)	1844	4,6, 1869	
22 Tofwe (ex N:o 40)	1844	14,3, 1873	
23 Sverker (ex N:o 43)	1844	4,6, 1880	
24 Folke (ex N:o 44)	1849	4,6, 1869	
25 Gaute (ex N:o 45, ex N:o 110)	1789-1838	4,6, 1869	
26 Freij (ex N:o 46, ex N:o 66)	1790-1833	4,6, 1869	
27 Fjolner (ex N:o 47)	1844	4,6, 1880	
28 Wanland (ex N:o 48, ex N:o 108)	1789-1838	4,6, 1869	
29 Hvita Björn (ex N:o 50)	1849	20,3, 1874	
30 Bruna Björn (ex N:o 52)	1849	21,4, 1876	19,5 × 4,5 × 1,3
31 Ragnar (ex N:o 53)	1849	19,5, 1885	
32 Guttorm (ex N:o 54)	1844	4,6, 1880	
33 Alf (ex N:o 55, ex N:o 104)	1789-1834	28,4, 1863	
34 von Sydow (ex N:o 59)	1830	20,3, 1874	
35 Thorfin (ex N:o 60)	1843	5,10, 1889	
36 Wale (ex N:o 61)	1849	5,10, 1889	
37 Jokull	1855	4,6, 1880	
38 Kettil	1855	4,6, 1880	
39 Loge	1855	5,10, 1889	
40 Sigurd	1855	13,6, 1890	19,5 × 4,5 × 1,3
Fisken (ex N:o 18)	1808-1849	28,4, 1863	
Gamen (ex N:o 19)	1808-1854	13,6, 1890	
Kransfogeln (ex N:o 40)	1808-1849	28,4, 1863	
Ostran (ex N:o 49)	1808-1834	28,4, 1863	
Gripen (ex N:o 37)	1808-1854	24,10, 1869 ¹	
Påfogeln (ex N:o 81)	1790-1833	28,4, 1863	
Laxen (ex N:o 89)	1808-1849	28,4, 1863	
Tärnan (ex N:o 101)	1789-1834	28,4, 1863	
Fasan (Fazan) (ex N:o 84)	1790-1834	14,3, 1873	
Makrillen (ex N:o 114)	1789-1849	28,4, 1863	19,0 × 4,3 × 1,2
pelikan (ex N:o 117)	1808-1834	28,4, 1863	

LANDSTIGNINGSKANONSLUPAR (26-30 åror)

1 Yngvar (ex N:o 11)	1776	10.1. 1851	19,0 × 4,2 × 1,2	1-24 p, 1-12 p Ist, 4-3 p N
2 Anund (ex N:o 12)	1777	10.1. 1851		
3 Ingiald (ex N:o 13)	1777	23.8. 1854 ²		
4 Iwar (ex N:o 14)	1777	10.1. 1851		
1 Fornhjorter (ex N:o 100)	1808-1849	4.6. 1869	20,3 × 4,5 × 1,5	1-72 p B, 2-12 p Ist, 2-3 p N
2 Kare (ex N:o 29)	1808-1849	21.4. 1876		
26 Ottar (ex N:o 36)	1808-1849	21.4. 1876		
29 Sigvald (ex N:o 79)	1790-1849	13.6. 1890		
31 Jarl (ex N:o 33)	1808-1847	23.3. 1888	20,3 × 4,5 × 1,5	
32 Sune (ex N:o 34)	1808-1847	23.3. 1888		
33 Thorkel (ex N:o 32)	1808-1847	28.4. 1863		
34 Birger (ex N:o 31)	1808-1847	13.6. 1890		
35 Hallstan (ex N:o 35)	1808-1847	28.4. 1863	20,3 × 4,5 × 1,3	
49 Pantern (ex N:o 43)	1790-1847	4.6. 1869		
56 Hyenan (ex N:o 119)	1790-1850	29.10. 1880		
58 Lejonet (ex N:o 9)	1790-1850	29.10. 1880		

KANONSLUPAR (Öppna kanonslupar; 26-30 åror)

4 Aegir (Egír) (ex N:o 128)	1809	10.1. 1851	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 p, 4-3 p N
8 Åke (ex N:o 52)	1808	10.1. 1851		
10 Swen (ex N:o 6)	1809	10.1. 1851		
12 Gylfe (ex N:o 72)	1808	4.12. 1850		
27 Edmund (ex N:o 54)	1808	4.12. 1850	20,3 × 4,5 × 1,3	
38 Asleik (ex N:o 63)	1790	4.12. 1850		
51 Tigern (ex N:o 16)	1790	10.1. 1851		
57 Krokodilen (ex N:o 23)	1790	10.1. 1851		
Gamen (ex N:o 19)	1808	1852-1854 ³	20,3 × 4,5 × 1,3	
Karpen (ex N:o 22)	1808	5.10. 1889		

¹ Ombyggt till lastfartyg.² Överflyttad till obebärade fartyg, se d:o.³ Ombyggt till bombkanonslup, jfr d:o.

Bestyckning

Dimensioner

Utrangerad

Byggd

Ufven (ex N:o 27)	1808	4.6. 1869	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 p. 4-3 p N
Mörten (ex N:o 28)	1808	4.2. 1873		
Gripen (ex N:o 37)	1808	1852-1854 ¹		
Flundran (ex N:o 56)	1808	30.8. 1870		
Hajen (ex N:o 98)	1808	16.2. 1872		
Kalkon (ex N:o 99)	1808	4.6. 1869	20,0 × 4,4 × 1,2	
Abborren (ex N:o 102)	1789	12.6. 1873		
Anden (ex N:o 105, ex N:o 104)	1789	20.2. 1874		
Gäddan (ex N:o 109)	1789	4.6. 1869	20,0 × 4,2 × 1,2	
Hummern (ex N:o 112)	1789	12.6. 1873		
Torsken (ex N:o 113)	1789	28.4. 1863	19,2 × 4,3 × 1,2	
Tranan (ex N:o 115)	1789	28.4. 1863		

KANONJOLLAR (20-22 åror)

Lommen (ex N:o 4, ex norsk N:o 4)	1805 ²	4.6. 1869	14,6 × 3,0 × 0,8	1-24 p. 1-12 p N
Uttern (ex N:o 10, ex norsk Østerrisør N:o 2)	1808 ²	4.6. 1869	14,6 × 3,0 × 0,8	

Namn	Byggd	Utrangerad	Namn	Byggd	Utrangerad	Namn	Byggd	Utrangerad
1 Lärka (ex N:o 27)	1808	21.4. 1876	11 Orrer (ex N:o 25)	1808	28.4. 1863	21 Trast (ex N:o 35)	1808	28.4. 1863
2 Broms (ex N:o 51)	1809	4.6. 1869	12 Kajja (ex N:o 21)	1808	6.11. 1860	22 Tupp (ex N:o 19)	1808	6.11. 1860
3 Hackspik (ex N:o 39)	1808	28.4. 1863	13 Falk (ex N:o 22)	1808	6.11. 1860	23 Häger (ex N:o 33)	1808	6.11. 1860
4 Kråka (ex N:o 41)	1808	28.4. 1863	14 Glada (ex N:o 20)	1808	6.11. 1860	24 Fluga (ex N:o 54)	1809	6.11. 1860
5 Stare (ex Trana, ex N:o 42)	1808	4.6. 1869	15 Strutz (ex N:o 16)	1808	6.11. 1860	25 Skata (ex N:o 36)	1808	28.4. 1863
6 Siska (ex N:o 28)	1808	28.4. 1863	16 Tjeder (ex N:o 18)	1808	6.11. 1860	26 Örn (ex N:o 14)	1808	6.11. 1860
7 Bofink (ex N:o 29)	1808	28.4. 1863	17 Storck (ex N:o 17)	1808	6.11. 1860	27 Biet (ex N:o 53)	1809	6.11. 1860
8 Swan (ex N:o 43)	1808	28.4. 1863	18 Wackrel (ex N:o 32)	1808	6.11. 1860	28 Gås (ex N:o 45)	1808	6.11. 1860
9 Snipa (ex N:o 50)	1809	6.11. 1860	19 Swala (ex N:o 31)	1808	28.4. 1863	29 Anka (ex N:o 46)	1808	28.4. 1863
10 Fogel (ex N:o 13)	1808	6.11. 1860	20 Sparf (ex N:o 34)	1808	6.11. 1860	30 Gök (ex N:o 24)	1808	6.11. 1860

Summa 30 st.

1808-1809

1860-76

14,7 × 3,0 × 0,8

1-24 p. 1-2 p N

31 Brage	1836	21.4. 1876	59 Hilding	1831	13.6. 1890	86 Hel	1829	7.3. 1865
32 Walkyria	1836	5.10. 1889	60 Bele	1831	19.5. 1885	87 Rota	1829	4.6. 1869
33 Skjalf	1836	21.4. 1876	61 Thora	1831	15.2. 1878	88 Waulund	1829	28.4. 1863
34 Ulfseiter	1836	5.10. 1889	62 Ask	1831	24.4. 1885	89 Vingolf	1829	4.6. 1869
35 Hotter (Hottur)	1836	5.4. 1872 ^a	63 Embla	1831	13.6. 1890	90 Iduna	1829	4.6. 1869
36 Sote	1836	5.10. 1889	64 Ymer	1831	24.4. 1885	91 Hertha	1829	4.6. 1869
37 Woggur	1836	15.2. 1878	65 Björn	1831	19.5. 1885	92 Muspel	1829	19.5. 1885
38 Granmar	1836	21.4. 1876	66 Halfdan	1831	19.5. 1885	93 Windswal	1829	4.6. 1869
39 Hogne	1836	21.4. 1876	67 Atle	1831	19.5. 1885	94 Edda	1829	4.6. 1869
40 Gudröd	1836	21.4. 1876	68 Ingeborg	1831	5.10. 1889	95 Drake	1829	4.6. 1869
41 Hildiger	1836	21.4. 1876	69 Walhall	1829	7.3. 1865	96 Drapa	1829	4.6. 1869
42 Heimer	1836	5.10. 1889	70 Höder	1831	5.10. 1889	97 Heimdal	1833	5.10. 1889
43 Hjalmar	1829	4.6. 1869	71 Balder (Baldur)	1831	13.6. 1890	98 Wigrid	1833	13.6. 1890
44 Berserk	1829	4.6. 1869	72 Ellida	1828	28.5. 1867	99 Fridulf	1833	27.2. 1880
45 Ran	1829	4.6. 1869	73 Hagbart	1831	27.2. 1880	100 Skidbladner	1833	26.5. 1882
46 Dag	1829	4.6. 1869	74 Signe	1831	4.6. 1869	101 Odd	1833	13.6. 1890
47 Slepner	1829	4.6. 1869	75 Utgård	1831	14.3. 1873	102 Gudmund	1833	13.6. 1890
48 Lodbrok	1829	28.4. 1863	76 Helge	1831	27.2. 1880	103 Angrim	1833	13.6. 1890
49 Nanna	1829	4.6. 1869	77 Runa	1831	27.2. 1880	104 Eijvor	1833	10.12. 1875
50 Saga	1829	4.6. 1869	78 Thule	1831	19.5. 1885	105 Hjórvard	1833	5.10. 1889
51 Viking	1829	4.6. 1869	79 Bifrost	1829	7.3. 1865	106 Rolf	1833	10.12. 1875
52 Thorsten	1829	4.6. 1869	80 Mimer	1829	4.6. 1869	107 Krake	1833	13.6. 1890
53 Frigga	1829	4.6. 1869	81 Wala	1829	31.3. 1871	108 Skofnung	1833	13.6. 1890
54 Bauta	1829	4.6. 1869	82 Auka	1829	4.6. 1869	109 Bodvar	1833	13.6. 1890
55 Norna	1831	5.10. 1889	83 Gimle	1829	4.6. 1869	110 Bjärke	1833	26.5. 1882
56 Urda	1831	13.6. 1890	84 Nidhögg	1829	4.6. 1869	111 Hugin	1833	5.10. 1889
57 Skuld (Skulda)	1831	5.10. 1889	85 Tírfing	1829	4.6. 1869	112 Munin	1833	28.5. 1867
58 Frithiof	1831	5.10. 1889						
Summa 82 st.			1828-1836	1863-1890	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 p, 1-2 p N		

¹ Ombyggt till bombkanonslup, jfr d:o.² Sänkta av norrmännen 1814, senare bärgade och reparerade av svenskarna.³ Ändrad till ambulansfartyg.

	Byggt	Utrangerad	Dimensioner	Bestyckning
Freja	Byggda 1826–28 men ej klargjorda och sjösatta förrän 1839 (4 st.) och 1848.	4.6. 1869 4.6. 1869 4.6. 1869 4.6. 1869 4.6. 1869 4.6. 1869 4.6. 1869	15,2 × 3,3 × 0,8	1–24 p, 1–2 p N
Sölve				
Frode				
Loke				
Skjöld				
Huld				
Tyr				
Widga				
PATRULLBÅTAR (4 åror)				
5 Talgoxen (ex Neptunus) ¹	köpt 1820	23.12. 1852	9,0 × 3,9 × 1,2	1–2 p N
6 Canariefogeln (ex Diana) ¹	köpt 1820	23.12. 1852	9,1 × 4,0 × 1,2	1–2 p N
7 Myran (ex Profven) ¹	köpt 1820	23.12. 1852	9,4 × 3,9 × 1,2	1–2 p N
Swan (ex Fnufse)	1836	7.6. 1870	8,1 × 3,4 × 1,0	1–2 p N
KOKSLUPAR (4–22 åror)				
Lojan (ex Laxen, ex Finska kokslupen N:o 3)	—	15.2. 1878	20,3 × 4,2 × 1,5	Ändrad till sandbåt 1868
Simpan (ex N:o 10, ex Kanonslup N:o 10) ²	1776–1807	12.11. 1861	19,0 × 4,2 × 1,2	Ändrad till lastfartyg 1851
Grytan (ex N:o 12)	1808	14.12. 1858	20,3 × 4,2 × 1,5 1851 25.10. 1864	Ändrad till lastfartyg 1861
Hummern (ex N:o 24)	1809	4.6. 1869		
Siken (ex N:o 25)	1809	1851		
Krabban (ex N:o 26)	1809	25.10. 1864		
TRANSPORTBÅTAR (4–6 åror)				
Siri (ex N:o 2)	—	7.2. 1851	19,0 × 5,6 × 1,8	Ändrades till transportbåt 1817
Skalbagen (ex N:o 3)	—	25.12. 1852	12,3 × 5,2 × 1,1	
Sköldpaddan (ex N:o 4, ex N:o 2, ex Mörsarbåt N:o 2)	—	28.4. 1863	13,8 × 5,9 × 1,8	

TILL OBEVÄRDE FARTYG ÖVERFÖRDA RODDFARTYG

Göthe (ex Kanonslup N:o 11, ex N:o 97)	1808-1847	1851	$20,3 \times 4,5 \times 1,5$	Travalfartyg
Niord (ex Luggert N:o 4)	1812-1849	7.7. 1854	$20,3 \times 4,8 \times 1,5$	Tidigare klassad som däckad kanonslup
Ingjald (ex Landstigningskanonslup N:o 3, ex N:o 13)	1777-1854	25.10. 1864	$19,0 \times 4,2 \times 1,2$	
Gripen (ex Kanonslup N:o 37)	1808-1870	1885	$20,3 \times 4,5 \times 1,3$	Tidigare bombkanonslup, ändrad till lastfartyg 1870-72,

Utom ovannämnda ha ett stort antal av de utrangerade roddfartygen använts till handkranpråmar, travalfartyg, pråmar, pontoner etc.

D. Sjömätningfartyg

Vid sidan av örlogsflottans fartyg och farkoster fanns under den behandlade epoken följande sjömätningfartyg:

Kuttern *Iloa*, byggd 1853, utrangerad 6.8. 1880; skonerten *Svalan*, köpt 1853, utrangerad 19.5. 1876; *Ajax* (ex kanonskonert, jfr d:o), byggd 1814, ombyggd till sjömätningfartyg 1857, utrangerad 28.10. 1862; *Eolus* (Aeolus, ex mörsarfartyg, jfr d:o), byggd 1809, ombyggd 1867, utrangerad 14.3. 1873, samt ångfartygen och ångsluparna *Lärkan* (1862) och *Tärnan* (1867), utrangerade 6.8. 1880, *Gustaf af Klint* (1862), *Falken* (1874), *Svalan* (1879), *Falken* (1888) och *Tärnan* (1889).

Uöver dessa fartyg användes ofta diverse kanonbåtar samt chefsfartyg ur roddflottan vid sjömätningsexpeditioner.

¹ Inköpta bohuslänska nordbåtar.

² 1851-53 kallad Krabban.

Tabell över flottans styrka 1850-1900*

A. Ångfartyg etc.

	1850	1855	1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1895	1900
Chefs- och kungafartyg	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2
Pansarbåtar 1:a klass	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	6
Pansarbåtar 2:a klass	—	—	—	—	4	4	4	4	4	4	4
Pansarbåtar 3:e klass	—	—	—	—	2	8	10	10	10	9	9
Ånglinjeskepp	—	1	2	2	1	1	—	—	—	—	—
Ångfregatt	—	—	—	1	1	1	1	1	1	—	—
Ångkorvetter	2	3	3	3	2	3	4	4	4	3	3
Ångskonert	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Kanonbåtar 1:a klass	—	—	—	—	—	1	8	9	9	9	9
Kanonbåtar 2:a klass, kanonångslupar	—	1	3	11	10	10	10	8	5	5	3
Torped- samt torpedövningsfartyg	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—
Torpedkryssare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Torpedbåtar 1:a klass	—	—	—	—	—	—	—	1	4	6	10
Torpedbåtar 2:a klass	—	—	—	—	—	—	—	2	7	9	9
Stångtorpedbåtar etc.	—	—	—	—	2	3	9	7	6	5	—
Minfartyg, ångkranpråmar	—	—	—	—	—	—	3	3	5	6	7
Träng- och transportfartyg	—	—	—	—	1	2	2	2	3	3	5
Ångslupar etc.	5	5	5	5	4	6	7	8	9	10	11

B. Segelfartyg

Linjeskepp	8	7	7	5	2	1	1	—	—	—	—
Fregatter	7	5	5	3	1	1	—	—	—	—	—
Korvetter	4	5	5	4	6	5	4	3	1	1	1
Briggar	5	4	3	4	4	4	5	4	4	4	2
Skonerter	4	4	3	2	2	1	—	—	—	—	—
Kutter	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Övningsfartyg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Transportfartyg	7	7	6	5	2	1	—	—	—	—	—

C. Roddfartyg

Chefs- och kungafartyg	13	14	12	9	5	3	2	2	2	—	—
Mörsarfartyg	7	5	8	7	4	4	3	3	1	—	—
(Bomb-) kanonskonterter	21	20	12	(1)	(1)	(1)	—	—	—	—	—
Kanonkuttrar	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roddkanonbåtar	—	—	1	2	2	2	2	2	—	—	—
Bombkanonslupar	42	48	52	39	29	22	21	13	3	—	—
Landstigningskanonslupar	14	12	12	10	8	8	6	4	2	—	—
Kanonslupar	22	12	12	10	7	1	1	1	—	—	—
Kanonjollar	122	122	122	93	51	48	37	31	11	—	— ¹
Patrullbåtar	4	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Trängfartyg m. m.	11	7	6	2	1	2	1	1	—	—	—

¹ År 1900 funnos såsom ett slags materialreserv fortfarande följande sex utrangerade kanonjollar kvar vid örlogsstationerna: Angrim, Balder, Bodvar, Embla, Skofnung och Wigrid.

* Uppgifterna avser läget den 1 januari resp. år (enbart sjösatta fartyg).

Register över fartygscerter

<i>A. Ångfartyg samt segelfartyg med auxiliärmaskin</i>	Förkortning i namnregistret
Chefs- och kungafartyg	Chefsf(A)
Pansarbåtar 1:a klass	} Pbåt
Pansarbåtar 2:a klass (Monitorer)	
Pansarbåtar 3:e klass (Pansarkanonbåtar)	
Ånglinjeskepp (Skruvlinjeskepp)	Ålsk
Ångfregatt (Skruvfregatt)	Åfreg
Ångkorvetter (Hjul- resp. skruvkorvetter)	Åkorv
Ångskonert	Åskon
Kanonbåtar 1:a klass	Kbåt
Kanonångslup (Bogscrångfartyg)	Kåslup
Kanonbåtar 2:a klass (Kanonångslupar)	Kbåt
Torpedfartyg (Minfartyg)	Tf
Torpedkryssare	Tkryss
Torpedövningsfartyg (Minövningsfartyg)	Tövnf
Torpedbåtar 1:a klass (Minbåtar)	} Tbåt
Torpedbåtar 2:a klass (Minbåtar)	
Torpedbåt 8:e klass (Minbåt)	
Stångtorpedbåtar (Stångminbåtar)	
Undervattensbåt	Ubåt
Minfartyg	Minf
Ångkranpråmar	—
Minkabelbåt (Multikabelbåt)	Kabelbåt
Lysmaskinbåtar	—
Verkstadsfartyg	Verkstf
Diverse ångfartyg	Ångf
Ångslupar, ångfärjor etc.	Åslup
 <i>B. Segelfartyg</i>	
Linjeskepp	Lsk
Fregatter	Freg
Korvetter	Korv
Briggar (Skeppsgossebriggar)	Brigg
Skonerter	Skon
Kutter	Kutter
Övningsskepp	Övnsk
Lastfartyg	Lastf
Sjukfartyg, ambulansfartyg	Sjukf
Mjölgalär	Mjölgal
Vattenskutor	Vattenf
Pråmar, artilleripråmar etc.	Pråm

C. Roddfartyg

Kungafartyg	} Chefsf(C)	
Chefs- och rekognosceringsfartyg		
Mörsarfartyg		Mörsf
Bombkanonskonerter		Bkskon
Kanonskonerter		Kskon
Kanonkuttrar		Kkutter
Roddkanonbåtar		—
Bombkanonslupar		Bkslup
Landstigningskanonslupar		Lstkslup
Kanonslupar		Kslup
Kanonjollar		Kjoll
Patrullbåtar		Ptrbåt
Kokslupar		Kokslup
Transportbåtar		Tpbåt
Till obebärade fartyg överförda roddfartyg		Obev
Sjömättningsfartyg		Sjömf

Namnregister

Abborren	Kslup	Biet	Kjoll
Achilles	{ Kskon	Bifrost	Kjoll
	Mörsf	Birger	Lstkslup
Actif	Skon	Bjarke	Kjoll
Activ	Ängf	Björn	Pbåt
Adil	Bkslup	Björn	Kjoll
Aegir (Egir, Ägir)	Åslup	Blenda	Kbåt
Aegir (Egir, Ägir)	Kslup	Blink	Tbåt
	{ Kskon	Blixt	Tbåt
Aeolus (Eolus, Äolus)	Mörsf	Blixt	Tbåt
	Sjömf	Blixten	Åslup
Agda	Tbåt	Blixten	Mörsf
Agne	Tbåt	Bodvar	Kjoll
Agne	Bkslup	Bofink	Kjoll
L'Aigle	Skon	Boren	Vattenf
Ajax	{ Kskon	Borickan	Pråm
	Sjömf	Brage	Kjoll
Alf	Bkslup	Bris	Tbåt
Alfhild	Kbåt	Broms	Kjoll
Alrik	Bkslup	Bruna Björn	Bkslup
Amiral af Puke	Skon	Brynhilda	Chefsf(C)
Amphion	Chefsf(C)	Brynolf	Chefsf(C)
Anden	Kslup	Bygve	Tbåt
Angrim	Kjoll	Bylgia	Tbåt
Anka	Kjoll	Camelen	Pråm
Anund	Lstkslup	Canariefogeln	Ptrbåt
Ask	Kjoll	Carl XIII	Lsk
Asleik	Bkslup	Carl XIV Johan	{ Lsk
Asleik	Kslup		Ålsk
Aslög	Kbåt	Carlsund	Kbåt
Astrid	Kbåt	Castor	Kskon
Atle	Kjoll	af Chapman	{ Freg
Auka	Kjoll		Korv
Bacchus	Kskon	Claes Horn	Tkryss
Balder	Åkorv	Clas Uggla	Tkryss
Balder	Åskon	Dag	Kjoll
Balder (Baldur)	Kjoll	Delphin	Brigg
Bauta	Kjoll	Desirée	Freg
Bele	Kjoll	Disa	Kbåt
Berserk	Pbåt	Drake	Kjoll
Berserk	Kjoll	Drapa	Kjoll

Dristigheten	Pbåt	Fornhjørtter	Lstkslup
Dristigheten	{ Lsk	Freij	Bkslup
	{ Sjukf	Freja	Åkorv
Drott	Chefsf(A)	Freja	Kjoll
Dygwe	Bkslup	Freke	Tbåt
Edda	Kbåt	Fridulf	Kjoll
Edda	Kjoll	Frigga	Chefsf(C)
Edmund	Bkslup	Frigga	Kjoll
Edmund	Kslup	Frithjof	Kjoll
Egir (Aegir, Ägir)	Åslup	Frode	Kjoll
Egir (Aegir, Ägir)	Kslup	Froste	Bkslup
Eglée	Chefsf(C)	FS	Åslup
Ehrenskjöld	Kskon	Färösund	Åslup
Eigil	Bkslup	Fäderneslandet	Lsk
Eijvor	Kjoll	Försigtigheten	Lsk
Ejdern	Tkryss	Försöket	Kkutter
Elefanten	Pråm	Galathée	Freg
Ellida	Kjoll	Galdre	Tbåt
Embla	Kjoll	Galérvafvet	Åslup
Eolus (Aeolus, Äolus)	{ Kskon	Gamen	{ Kslup
	{ Mörsf		{ Bkslup
	{ Sjömf	Garmer	Pbåt
Esbjörnsson	Kskon	Gautc	Bkslup
Esplendian	Chefsf(C)	Gefle	Åkorv
von Essen	Bkskon	Gerda	Pbåt
Eugén(e)	Åslup	Gere	Tbåt
Eugenie	{ Freg	Gimle	Kjoll
	{ Korv	Glada	Kjoll
Euridice	Freg	Gladan	{ Lastf
Experiment	Skon		{ Brigg
Falk (Falck)	Kjoll	Glimt	Tbåt
Falk	Skon	Glommen	Brigg
Falken	Brigg	Gondul	Tbåt
Falken	Sjömf	Granmar	Kjoll
Fasan (Fazan)	Bkslup	Gripen	{ Kslup
Fenris	Pbåt		{ Bkslup
Fenris	Mörsf		{ Obev
Fisken	Bkslup	Grytan	Kokslup
Fjolner	Bkslup	Gudmund	Kjoll
Flickan	Lastf	Gudröd	Kjoll
Fluga	Kjoll	Gudur	Tbåt
Flundran	Kslup	Gunhild	{ Kbåt
Fogel	Kjoll		{ Minf
Folke	Pbåt	Gustaf af Klint	Sjömf
Folke	Bkslup	Gustaf den Store	Lsk

Guttorm	Bkslup	Hyenan	Lstkslup
Gylfe	Chefsf(A)	Häger	Kjoll
Gylfe	Kslup	Höder	Kjoll
Gås	Kjoll	Höckenflyckt	Kskon
Gäddan	Kslup	Iduna	Kjoll
Gök	Kjoll	Ilow	Sjömf
Göta	Pbåt	Ingeborg	Chefsf(C)
Göteborg	Freg	Ingeborg	Kjoll
Götha Elf	Vattenf	Ingegerd	Kbåt
Göthe	Bkslup	Ingiald	{ Lstkslup
Göthe	Obev		{ Obev
Hackspik	Kjoll	Iwar	Lstkslup
Hagbart	Kjoll	Jacob Bagge	Tkryss
Hajen	Kslup	Jarl	Lstkslup
Halfdan	Kjoll	Jarramas	Korv
Hallstan	Lstkslup	Jarramas	Övnsk
Harmonien	Lastf	John Ericsson	Pbåt
Hector	Kskon	Jokull	Bkslup
Heimdal	Åslup	Jorund	Bkslup
Heimdal	Åslup	Josephine	{ Freg
Heimdal	Kjoll		{ Korv
Heimer	Kjoll	Jupiter	Kskon
Hel	Kjoll	Kaija	Kjoll
Helge	Kjoll	Kalkon	Kslup
Hercules	Kskon	Kamelen	Lastf
Hertha	Kjoll	Kamelen (Camelen)	Pråm
Hilda	Chefsf(C)	Kanariefogeln (Canariefogeln)	Ptrbåt
Hildiger	Kjoll	Kare	Ångf
Hilding	Kjoll	Kare	Åslup
Hildur	Pbåt	Kare	Lstkslup
Hjalmar	Kjoll	Karpen	Kslup
Hjelmaren	Vattenf	Kettill	Bkslup
Hjorvard	Kjoll	Komet	Tbåt
Hogland	Kbåt	Kottka	{ Kutter
Hogne	Kjoll		{ Lastf
Hotter (Hottur)	{ Kjoll	Krabban	Kokslup
	{ Sjukf	Krabban	Kokslup
Hugin	Tbåt	Krake	Kjoll
Hugin	Kjoll	Kramsfogeln	Bkslup
Hugleik	Bkslup	Krokodilen	Kslup
Huld	Kjoll	Kråka	Kjoll
Hulda	Chefsf(C)	Kungsholmen I	Åslup
Hummern	Kslup	Kungsholmen II	Åslup
Hummern	Kokslup	Lagerbjelke	Korv
Hvita Björn	Bkslup	L'Aigle	Skon

Laxen	Bkslup
Lejonet	Lstkslup
Lilla Amphion	Chefsf(C)
Lodbrok	Kjoll
Loge	Bkslup
Loke	Kbåt
Loke	Kjoll
Lommen	Kjoll
Lyckeby Å	Vattenf
Lägg-ut	Kabelbåt
Lärkan	Kjoll
Lärkan	Sjömf
Löjan	Kokslup
Löparen	Åslup
Makrillen	Chefsf(C)
Makrillen	Bkslup
Manligheten	Lsk
Mars	Kskon
Mercurius	Kskon
Meteor	Tbåt
Mimer	Kjoll
Mjölfnarchästen	Mjölgal
Motala	Kbåt
Munin	Tbåt
Munin	Kjoll
Muspel	Kjoll
Myran	Ptrbåt
Mörten	Kslup
Najaden	Korv
Najaden	Övnsk
Nanna	Kjoll
Narf	Tbåt
Nauckhoff	Kskon
Neptun	Åslup
Neptunus	Kskon
Nidhögg	Kjoll
Nifflung	Mörsf
Njord	Pbåt
Njord	Bkslup
Njord	Obev
Nordenskjöld	Kskon
Nordstjernan	{ Åslup
Nordstjernan	{ Tbåt
Nordstjernan	Åslup
Norna	Kjoll

Norrköping	{ Freg
Norrköping	{ Korv
Nörve	Tbåt
Odd	Kjoll
Oden	Pbåt
Oden	Bkslup
OF	Åslup
Orkan	Tbåt
Ormen Långe	Pråm
Orre	Kjoll
Orust	Chefsf(C)
Orädd	Åkorv
Oscar-Fredriksborg	Åslup
Ostran	Bkslup
Ottar	Lstkslup
Oxen	Pråm
Pantern	Lstkslup
Pelikan	Bkslup
Pilen	Åslup
Pluto	Kskon
Pojken	Lastf
Polhem	Tövnf
Pollux	{ Kskon
Pollux	{ Bkskon
Prins Oscar	Lsk
Profvet	Kkutter
Psilander	Tkrvss
Puke (Amiral af Puke)	Skon
Påfogeln	Bkslup
Ragnar	Bkslup
Ran	Tf
Ran	Tövnf
Ran	Kjoll
Resarö	Åslup
RH	Åslup
Risanöt	Mörsf
Rolf	Tbåt
Rolf	Kjoll
Ronneby Å	Vattenf
Rota	Kbåt
Rota	Kjoll
Roxen	Vattenf
Roxen	Vattenf
Runa	Kjoll
Saga	Åkorv

Saga	Kjoll	Stork (Storck)	Kjoll
»A. B. Sandahls undervattens- minbåt»	Ubåt	Storken	Bkslup
Seid	Tbåt	Strutz	Kjoll
Seminger	Bkslup	Styrbjörn	Chefsf(C)
Signe	Kjoll	Sune	Lstkslup
Sigrid	Kbåt	Surtur	Mörsf
Sigurd	Bkslup	Swala	Kjoll
Sigvald	Lstkslup	Svalan	Åslup
Siken	Kokslup	Svalan	Korv
Simpan	Kokslup	Svalan	Sjömf
Siri	Tpbåt	Svan	Lastf
Siska	Kjoll	Svan	Kjoll
Skagul	Kbåt	Svan	Ptrbåt
Skalbaggen	Tpbåt	Svea	Pbåt
Skandinavien	Lsk	Swegdur	Bkslup
Skata	Kjoll	Swen	Kslup
Skeppsholmen	Åslup	Svensksund	Kbåt
Skidbladner	Kjoll	Svensksund	Kbåt
Skirner	Brigg	Sverker	Bkslup
Skjalf	Kjoll	von Sydow	{ Kbåt Sjukf
Skjöld (Sköld)	Kjoll	von Sydow	Bkslup
Skofnung	Kjoll	Sölve	Pbåt
Skrik	Tbåt	Sölve (Sölfve)	Kjoll
Skuld	Kbåt	Talgoxen	Ptrbåt
Skuld (Skulda)	Kjoll	Thor	Pbåt
Skäggald	Kbåt	Thor	Åkorv
Sköld	Pbåt	Thor	Bkslup
Sköld (Skjöld)	Kjoll	Thora	Kjoll
Sköldmön	Chefsf(A)	Thordön	Pbåt
Sköldpaddan	Tpbåt	Thordön	Mörsf
Sleipner	Kjoll	Thorfin	Bkslup
Slungarn	Mörsf	Thorgny	Bkslup
Snappopp	Brigg	Thorkel	Lstkslup
Snappopp	Brigg	Thorsten	Kjoll
Snipa	Kjoll	Thule	Pbåt
Sote	Kjoll	Thule	Kjoll
Sparf	Kjoll	Thyra	Åslup
Spring	Tbåt	Tigern	Kslup
Stare	Kjoll	Tirfing	Pbåt
Starkotter	Chefsf(C)	Tirfing	Kjoll
Stenkil	Bkslup	Tjeder	Kjoll
Stjerna	Tbåt	Tofwe	Bkslup
Stockholm	{ Lsk Ålsk	Torsken	Kslup

Tranan	Kslup	Verdande	Kbåt
Trast	Kjoll	Victor von Stedingk	Kskon
Trilling	Kkutter	Widar (Widur)	{ Bkslup
Tupp	Kjoll		{ Sjukf
Två Bröder	Lastf	Widga	Kjoll
Tycho	Chefsf(C)	Wigrid	Kjoll
Tyr	Kjoll	Wiking	Kjoll
Tärnan	Tkryss	Vind	Tbåt
Tärnan	Åslup	Windsval	Kjoll
Tärnan	Lastf	Vingolf	Kjoll
Tärnan	Bkslup	af Wirsén	Brigg
Tärnan	Sjömf	Vita Björn (Hvita...)	Bkslup
Tärnan	Sjömf	Woggur	Kjoll
Ufven	Kslup	Wrede	Kskon
Ulf	Pbåt	Vulcan	Präm
Ulfslciter	Kjoll	Vulcan	Kskon
Urd	Kbåt	Ymer	Kjoll
Urda	Kjoll	Yngvar	Lstkslup
Utgård	Kjoll	Yngve	Bkslup
Uttern	Kjoll	»V. Zethelius minbåt»	Tbåt
Wacktel	Kjoll	Åke	Kslup
Wala	Kjoll	Åsnan	Präm
Wale	Bkslup	Ågir (Aegir, Egir)	Åslup
Walhall	Kjoll	Ågir (Aegir, Egir)	Kslup
Walkyria	Kjoll	Äolus (Aeolus, Eolus)	{ Kskon
Valkyrian	{ Chefsf(A)		{ Mörsf
	{ Ängf		{ Sjömf
Vanadis	Åfreg	Örn	Tkryss
Wanland	Bkslup	Örn	Kjoll
Vasaorden	Chefsf(C)	Örnen	Tkryss
Waulund	Kjoll	Östen	Bkslup

Stadgar för Sjöhistoriska Samfundet

§ 1. Sjöhistoriska Samfundet har till uppgift att bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.

För detta ändamål skall samfundet i mån av tillgångar bl. a.

a) utgiva vetenskapliga undersökningar inom samfundets forskningsområde, meddelanden från samfundet, etc., samt publicera historiska urkunder;

b) söka inom akademiska och andra forskarkretsar väcka ökad förståelse för och vidgad kontakt med sjöhistoriska arbetsuppgifter;

c) genom föredrag, diskussioner m. m. stödja samarbetet mellan sjöhistoriskt intresserade;

d) samarbeta med utländska, i första hand nordiska och baltiska samfund med likartade syften;

e) verka för förbättrade möjligheter att inom landet tidsenligt tillvarata äldre marina föremål.

§ 2. Medlemskap av samfundet erhålles genom av styrelsen förrättat inval.

Hemställan om att bli invald till medlem av samfundet ingives skriftligen till styrelsen med uppgift om namn, titel, ålder och adress. Förslag om inval kan väckas inom styrelsen eller av samfundet redan tillhörig medlem, som till styrelsen ingiver skriftligt förslag, innefattande nämnda uppgifter jämte meddelande från förslagsställaren, att den föreslagne önskar mottaga inval i samfundet. Medlemskap kan tillika på något av här angivna sätt vinnas av institutioner eller föreningar ävensom av utländska medborgare.

Medlem, som önskar förvärva ständigt ledamotskap av samfundet, erlägger till detsamma en gång för alla ett belopp av minst 150 kronor.

Årligt betalande medlem erlägger till samfundet en årsavgift av 15 kronor, dock att person under 25 år må erlägga halv avgift.

Stödjande medlem betalar till samfundet en årlig avgift av 300 kronor.

Till hedersledamot kan samfundet vid årsmöte på förslag av styrelsen kalla person, som inlagt synnerlig förtjänst om samfundets syften.

(Ändrad 1958 och 1964.)

§ 3. Samfundets angelägenheter handhavas av en styrelse med säte i Stockholm. Styrelsen skall bestå av en ordförande samt minst 15 högst 22 ledamöter.

Styrelsens ledamöter väljas vid årsmöte för 2 år, varvid halva antalet (jämte ordföranden) väljas ena året och de övriga det andra året. Då så befinnes nödvändigt med hänsyn till styrelsens utökande eller komplettering, må ledamot undantagsvis väljas för 1 år.

Styrelsen utser inom sig vice ordförande, sekreterare och skattmästare samt de övriga samfundets ämbetsmän, som befinnes erforderligt.

Styrelsen utser ock inom sig ett råd bestående av sekreteraren samt ytterligare minst 2 ledamöter, av vilka en förordnas att vara rådets ordförande. Därest samfundets ordförande ej tillika är ledamot av rådet, äge han ändock, då han så prövar lämpligt, deltaga i rådets sammanträden och leda dess förhandlingar. Då rådet har att överlägga i fråga av betydelse för samfundets ekonomi, bör skattmästaren likaledes deltaga i sammanträdet. Styrelsen må giva rådet i uppdrag att vara dess verkställande utskott.

En av styrelsens ledamöter skall vara redaktör och ansvarig utgivare för samfundets publikationer.

Styrelsen må för behandling av viss fråga med sig adjungera även utanför densamma stående medlemmar av samfundet.

§ 4. Styrelsen åligger, *att* inom ramen för till disposition stående medel vidtaga sådana åtgärder, som äro ägnade att befordra samfundets syften eller i övrigt påkallas av dessa stadgar; *att* utföra de beslut, som blivit av samfundet i enlighet med dessa stadgar fattade; *att* vaka över samfundets ekonomi; samt *att* föranstalta om utgivandet och spridandet av samfundets publikationer.

§ 5. Rådet åligger, *att* enligt ordförandens anvisningar förbereda de ärenden, som skola upptagas till behandling av styrelsen; samt *att* följa utvecklingen på det sjöhistoriska forskningsområdet och till styrelsen inkomma med de förslag, som därav kunna föranledas.

§ 6. Skattmästaren ansvarar inför styrelsen för vården av anförtrödda medel, skolande de medel, som ej erfordras för löpande utgifter, vara insatta i bank.

Senast före utgången av februari månad varje år skall styrelsen i och för granskning till samfundets revisorer överlämna protokoll och räkenskaper för senast förflutna kalenderår samt de övriga handlingar revisorerna påfordra.

Revisorerna skola före utgången av mars månad till styrelsen avlämna en till samfundet ställd revisionsberättelse.

§ 7. Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden eller vid förfall för denne av vice ordföranden. Beslut fattas med enkel röstövertikt, dock att minst 4 sammanställmande röster skola vara avgivna.

Vid lika röstetal gälle den mening ordföranden biträtt.

Vid styrelsens sammanträden skall föras protokoll, som bestyrkes av ordföranden.

§ 8. Samfundet skall sammanträda till årsmöte i april eller maj månad varje år samt till allmänt möte på dag, som av styrelsen bestämmes. Allmänt möte skall ock äga rum, därest minst 20 medlemmar så påyrka. Till årsmöte och allmänt möte skall kallelse genom posten delgivas medlemmarna minst 4 dagar, innan sammankomsten skall äga rum. Samfundet kan även, när styrelsen så finner lämpligt, avhålla klubbafnär, föredrag m. m. dyl.

Förhandlingarna ledas städse av ordföranden eller vid förfall för denne av vice ordföranden. Äro både ordförande och vice ordförande frånvarande, förordne styrelsen någon sin ledamot att leda förhandlingarna.

Årsmöte liksom allmänt möte skall hållas i Stockholm; övriga sammankomster må äga rum, varhelst styrelsen finner lämpligt.

§ 9. Vid årsmöte skola följande ärenden förekomma:

- a) val av 2 personer att jämte ordföranden bestyrka dagens protokoll;
- b) framläggande av styrelsens berättelse över verksamheten jämte balansräkning för senast förflutna kalenderår;
- c) framläggande av revisorernas berättelse jämte fråga om ansvarsfrihet för styrelsen under den tid revisionen omfattat;
- d) val av ordförande och ledamöter i styrelsen, på sätt i § 3 säges;
- e) val av 2 revisorer och 2 revisorssuppleanter för tiden till nästa årsmöte;
- f) av samfundets medlemmar eventuellt till styrelsen ingivna förslag;
- g) övriga av styrelsen väckta frågor.

§ 10. Vid allmänt möte skola förekomma de ärenden styrelsen upptagit i till medlemmarna jämte kallelsen utsänd föredragningslista. Vid övriga sammankomster må beslut ej fattas i samfundets inre angelägenheter. Såväl vid allmänt möte som övriga sammankomster skall av ordföranden och sekreteraren bestyrkt protokoll föras.

§ 11. Beslut vid samfundets möten fattas med enkel röstövertikt med undantag för i § 12 nämnda frågor. Vid lika röstetal gälle den mening ordföranden biträtt utom vid val med slutna sedlar, då lotten skilje.

Sluten omröstning äge rum vid val inom samfundet, då minst 2 närvarande medlemmar så begära.

§ 12. Förslag till och beslut om ändring i dessa stadgar skola allenast förekomma vid årsmöte och beslutet fattas med minst $\frac{2}{3}$ -dels majoritet.

Upplösning av samfundet kan endast ske efter 2 likalydande beslut där-om, fattade på 2 varandra följande årsmöten med $\frac{2}{3}$ -dels majoritet. Samfundets eventuella tillgångar skola i dylikt fall överlämnas till ett med samfundets syften överensstämmande ändamål.

Av Sjöhistoriska Samfundet gillade och antagna den 3 maj 1939.

Bestyrkes:

Otto Lybeck.

Ake Stille.

Förteckning

över uppsatser i Forum navale. Skrifter utg. av Sjöhistoriska Samfundet,
nr 1–20. (Skriftserien bär först fr. o. m. nr 7 titeln Forum navale.)

Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, 1 (1940).

Eli F. Heckscher, Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa.

Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, 2 (1941).

Eirik Hornborg, Sjöfartens roll i världshistorien.

Åke Stille, Några synpunkter på den svenska krigsmaktens historia med särskild hänsyn till sjövapnets roll.

Friedrich Neumeyer, Den hydrodynamiska modellprovningen från Mariotte till Chapman.

Per G. Andreen, Svenska Rederiaktiebolaget.

Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, 3 (1943).

Sven Ulric Palme, Konung Sigismunds flotta i Östersjön 1599.

Bertil Hedenstierna, Från rysshärjningarna i Stockholms skärgård 1719.

Olof Jägerskiöld, De svenska hamnförvaltningarnas arkiv.

Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, 4 (1944).

Carl-Erik Claesson, Maritimt kontra kontinentalt tänkande i strategiens värld.

Hellen Hjertstedt, Hannibal utan flotta.

Eirik Hornborg, Karl Siöblad och slaget vid Flisö.

Sven Gerentz, Gotlands varuutbyte 1654–1689.

Åke Stille, Sigismunds flotta 1599.

Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, 5 (1944).

Fredrik Neumeyer, Fredrik Henrik af Chapman som konstnär och konstfrämjare.

Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, 6 (1945).

Hans Pettersson, Örlogsfartygens insatser i havsforskningen.

Kurt Samuelsson, Den ekonomiska betydelsen för Stockholm av Finlands förlust.

Carl-Erik Claesson, Några synpunkter på Napoleons sjöstrategi.

Jan-Magnus Fahlström, Kring den politiska och militära bakgrunden till slagen i Listerdyb den 16 och 25 maj 1644.

E. Alfred Jansson, Skansen »Svarta Örn» utanför Sandhamn.

Gunnar Unger, Vem var i själva verket segerherren vid Svensksund 1790?

Åke Stille, »Sveriges äldsta fartygsregister». En granskning.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 7 (1946).

Forum navale.

Nils Ahnlund, Svensk Östersjöpolitik under det tidigare 1600-talet.

Olov Ek, Trollhätte kanal och varutrafiken från Vänerlandskapen.

Oscar Bjurling, 1672 års skeppslista.

Nils Staf, Korvetten Carlskronas sista resa.

Annagreta Hallberg, Sveriges järnhantering inför stenkolsjärnets genombrott 1800–1820.

Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet 1 januari 1946.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 8 (1947).

Torsten Petersson, Vårt lots- och fyrväsen.

Axel Paulin, »Oscar's Island».

Magnus Mörner, Svensk-colombianska förbindelser före skeppshandeln (1820–1825).

Jan Magnus Fahlström, Till belysning av holländarnas ekonomisk-historiska insats.

Några fakta och synpunkter.

E. Alfred Jansson, Om segelsjöfarten i Bjäre härad.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 9 (1948).

George P. B. Naish, Forging Ahead. An Account of the Work and Aims of the Society for Nautical Research.

Nils F. Holm, Kampen om ryska ishavsvägen på Karl XII:s tid.

Olle Törnbom, Båtsmanshålllets uppkomst.

Daniel Almqvist, Den svenska dispaschörinstitutionen.

Sven-G. Haverling, Ett projekt till sjöartiklar från år 1628.

Hellen Hjertstedt, Pompejus' flotta och Caesars sjöstrategiska problem under inbördeskriget 49–48 f. Kr. Första skedet: Rubicon–Farsalos.

E. Alfred Jansson, Ett unikt sjöfartsmuseum och dess skapare.

Gunnar Unger, Greigh eller Greig.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 10 (1951).

Oscar Bjurling, Stockholms förbindelser med utlandet under 1670-talets växlingar.

Axel Paulin, Skeppet Fortunas expedition till »Wilda Kusten af Södra America».

Bertil Broomé, En polsk relation om sjöslaget utanför Danzig 1627.

Inga Lindskog, Amiralitetssjukhuset i Karlskrona genom tiderna.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 11 (1952).

Georg Hafström, Nicolaus Koellberg — en kaparkapten på Gustav III:s tid.

Bengt Medin, Väddö havsfärja och de svensk-finska förbindelserna över Åland till omkring 1640.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 12 (1954).

Wilhelm Odelberg, Georg Christian de Frese och sjötåget 1790.

Åke Stille, Om de primära örlogsbaserna vid Östersjön och Nordsjön ur strategisk-geografisk synpunkt.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 13 (1955).

Wilhelm Odelberg, Två svenskar under Union Jack.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 14 (1957).

Olof Traung — museiman och historiker.

Georg Hafström, John Henry Cox som svensk sjöofficer.

Gösta Hahr, Henrik Wilhelm Hahr d. ä. och Ostindiska kompaniet.

Fredrik Koch, Trafalgar 1805.

Ingel Wadén, Lotsverkets prickrullor och sekretessreglerna.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 15 (1958).

Bruno Bassi, Åke Dintler och Oloph Odenius, Progressvs itineris orientalis. Dagbok över en resa till Orienten.

Hellen Hjertstedt, Amfibiska operationer under joniska kriget 412–407 f. Kr. före den athenska sjömaktens sammanbrott.

Fredrik Koch, Henrik Sjöfararen.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 16 (1960).

Wilhelm Odelberg, Från Örensköldsvik till Sevastopol. H. M. hjulfregatt Leopard i Östersjön och Svarta havet under Krimkriget.

E. Alfred Jansson, Två brev från en svensk sjöofficer som klarade sitt fartyg genom Viborgska gatloppet den 3 juli 1790.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 17 (1960).

Einar Wendt, Med Nyeneskadern i österled 1708.

Oscar Tegnander, Kungl. Sjökrigsskolans äldre bokbestånd.

E. Alfred Jansson, Columbusminnen på Kanarieöarna.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 18 (1963).

Helge Strömbäck, Några minnen från 50 år i flottans tjänst.

Gunnar Alexandersson, Chicago — världens största inlandshamn.

Georg Hafström, Några problem kring regalskeppet Wasa.

Thomas Thomæus (1762–1791), Från Karlskrona till Svensksund 1790. Med efterskrift och kommentar av Gösta Hahr.

Gösta Hahr, Engelska fältskärer i svensk tjänst 1790.

Forum navale, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 19–20 (1964).

Per Olof Fagerholm, Oceanernas och havens kartläggning.

Staffan Högberg, Svensk medelhavsfart och Sverige handel med Portugal under Napoleontiden.

E. Alfred Jansson, v. Kantzow. En adlig köpmansläkt.

Allan Kull, Fyrtio jagare på sextio år.

Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet

I. IO. 1964

Stödjande medlemmar

Arenco AB, Vällingby

Fahlström, Rune, direktör, Atlas Marin Laboratorium AB, Stockholm

Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö

Övriga medlemmar

(Tecknet * innebär att vederbörande är ständig ledamot.)

H K H Hertigen av Halland

Anderberg*, Erik, viceamiral, Stockholm

Andersson, Anders, överinspektör, Stockholm

Ankarcrona*, Sten, advokat, Stockholm

Aspegren, Ebbe, redaktör, Stockholm

Bachér, Gunnar, kommendörkapten, Stockholm

Barfod, Jörgen, lektor, Lyngby, Danmark

Beckman*, Yngve, direktör, Stockholm

Berg, Gösta, professor, Stockholm, *styrelseledamot*

Berg, Jonas, amauens, Ektorp

Berg, Lars O., arkivarie, Uppsala

Bergelin, Stig, konteramiral, Nättraby

Berthelsson, Bertil, konteramiral, Bromma

Bjernerikull, Stig, överstelöjtnant, Näsbypark

Bjurling, Oscar, professor, Lund, *styrelseledamot*

Bjurman, Christer, fänrik, Stockholm

Bjärsjö, Hans, disponent, Bromma

Björkqvist, Karl-Axel, stud., Ronneby

Blekinge museum, Karlskrona

Blidberg, Einar, konteramiral, Bromma

Borlind*, Ove, kommendörkapten, hovmarskalk, Stockholm

Borgenstam, Curt, marindirektör, Stockholm

Borås stadsbibliotek, Borås

Brinck, Seth, generalkonsul, Stockholm

Brodin, Erik, skeppsredare, Djursholm

Broomé, Bertil, krigsarkivarie, Stockholm, *vice ordförande*
 Brusewitz, Sven, direktör, Djursholm, *styrelseledamot*
 Brännström, Edvin, lokförare, Spånga
 Bäckman, Johan Olof, fastighetsingeniör, Lidingö

Celsing, Gustaf, kommandörkapten, Karlskrona
 Chalmers tekniska högskolas bibliotek, Göteborg
 Christiansson*, Eric Th., civilingeniör, Göteborg
 Claus, Gillis, byråchef, Stockholm
 Croneborg, Rutger, kommandör, Stockholm

Daggfeldt, Bertil, löjtnant, Johanneshov

Ekensbergs varv*, aktiebolag, Stockholm
 Ekman*, Gustaf Henrik, fil. kand., Göteborg
 Ellsén, Jarl A. A:son, kommandörkapten, Farsta
 Englund, Fritz, bankkamrer, Bromma, *styrelseledamot*
 Engwall*, Sven, kapten, Gävle
 Ericson, Nils, direktör, Stockholm
 Ericson, Stig H:son, amiral, 1:e hovmarskalk, Stockholm

Fagerholm, Per Olof, sjöfartsråd, Stockholm
 Fahlborg, Birger, professor, Djursholm
 Fahlström, Jan Magnus, redaktör, Stockholm, *styrelseledamot*
 Falk, Sven, aukt. revisor, Stockholm
 Finnboda varv*, aktiebolag, Stockholm
 Forssell*, Arne, fil. doktor, Stockholm, *ledamot av Samsfundets råd, hedersledamot*
 Föreningen Varvsmuseets vänner i Karlskrona, Karlskrona

Gerentz, Sven, direktör, Stockholm
 Gihl, Torsten, professor, Stockholm
 Gjöres Axel, generaldirektör, Bromma
 Gradelius, Erik, kapten, Stockholm
 Graffman*, Holger, mariningeniör, Danderyd
 Grönstrand, Lars, magister, Åbo, Finland
 Gunnarson, Börje, bankdirektör, Drumsö, Finland
 Gävle museum, Gävle
 Gävle stadsbibliotek, Gävle
 Göransson, Henrik, byråchef, Stockholm
 Göteborgs bogserings- och bärgnings A.B*., Göteborg
 Göteborgs historiska museum, Göteborg
 Göthammar, Hugo, löjtnant, Södertälje

Hafström, Georg, kommandörkapten, Saltsjöbaden, *styrelseledamot*
 Hafström, A. Gerhard G:son, professor, Lund
 Hahr, Gösta, överste, Stockholm

Hahr, Henrik, programdirektör, Stockholm
 Hallands museum, Halmstad
 Halldin, Gustaf, marindirektör, Stockholm
 Hamilton, Percy, kommandör, greve, Bromma
 Hammar, Magnus, kommandör, Stockholm, *ordförande*
 Hammargren*, Henning, kommandör, Stockholm
 Hansson, Hans, styresman, Stockholm, *styrelseledamot*
 Haslöf, Olof, docent, Bromma
 Heijne, Lennart, advokat, Saltsjöbaden
 Herslow*, Ernst C:son, bankdirektör, Svedala
 Hjermer, Evald, godsägare, Beateberg
 Holm, Nils F., re arkivarie, Bromma
 Holmsunds aktiebolag*, Holmsund
 Hoogland, Herman, direktör, Stockholm
 Hälsingborgs stadsbibliotek, Hälsingborg
 Härlin, Axel, civiling., Kalmar
 Högberg, Staffan, fil. lic., Solna
 Hörgren, Karl Gösta, direktör, Stockholm

Jakobsson, Carl Axel, postmästare, Visby
 Jansson, E. Alfred, fil. dr, Bromma
 Jardal, Jan-Gunnar, kapten, Vällingby
 Jedeur-Palmgren, Gunnar, viceamiral, Onsala
 Jägerskiöld, Olof, arkivråd, Bromma

Kalmar läns museum, Kalmar
 Kalmar stadsbibliotek, Kalmar
 Karlskrona stadsbibliotek, Karlskrona
 Kemmer, Gunnar, förste marindirektör, Bromma
 Kleingardt, Birgitta, fil. mag., Stockholm
 af Klint, Erik, konteramiral, Stockholm
 Kraft, Salomon, rektor, Malmö
 Kramfors aktiebolag*, Kramfors
 Krigsarkivet, Kungl., Stockholm
 Krokstedt, Oscar, konteramiral, Stockholm
 Kromnov, Åke, byråchef, Stockholm, *styrelseledamot*
 Kull, Allan, kommandörkapten, Stockholm, *styrelseledamot*
 Kullenberg, Börje, professor, Göteborg, *styrelseledamot*

Lagerman, Sigurd, konteramiral, Stockholm
 Lamm*, Olof, generalkonsul, Lidingö
 Larsander, Lennart, överste, Stockholm
 Larsson, Erik, direktör, Hälsingborg
 Lindemalm, Åke, viceamiral, Stockholm
 Lindkvist, Olof, annonschef, Djursholm

Lindström, Allan, rektor, Göteborg
 Lingis, Jozuas, lektor, Bromma
 Lundström, Per, museidirektör, Stockholm
 Lyrholm, Torsten L:son, civilingeniör, Stockholm
 Löw, Bengt, arkivarie, Enskede

Malmö drätselkammare, historiska avdelningen, Malmö
 Malmö stadsbibliotek, Malmö
 Marinens bibliotek, Köpenhamn
 Marinförvaltningen, Kungl., Stockholm
 Marinstabens bibliotek, Stockholm
 Mattsson, Paul, kapten, Enskede
 Mellander*, Einar, advokat, Göteborg
 Militärhögskolan, Kungl., Stockholm
 Motala stadsbibliotek, Motala

Nerpin, Torkel, kommendörkapten, Stockholm
 Nettelbladt, Bo, byråchef, Roslags Näsby
 Neumeyer, Fredrik, doktoringeniör, Bromma
 Nisser, Marie, fil. kand., Uppsala
 Nordiska museet, Stockholm
 Nordström, Elsa, f:re arkivarie, Stockholm
 Norrköpings stadsbibliotek, Norrköping
 Norrthon, Philip, direktör, Stockholm
 Norrtälje stadsbibliotek, Norrtälje
 Notini, Stig, kommendörkapten, Göteborg, *styrelseledamot*

Odclberg, Wilhelm, överbibliotekarie, Stockholm, *styrelseledamot*
 Olsson, Axel, advokat, Göteborg
 Olsson, Martin, professor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Olsson, Mats, civilingeniör, Karlskoga
 Olsson, Nils William, doktor, Oslo
 Oskarshamns varv*, Aktiebolag, Stockholm
 Oxenstierna, Johan Gabriel, kommendör, greve, Norrtälje

Palm*, Lennart Th., fil. kand., Stockholm
 Palme, Sven Ulric, professor, Lidingö
 Papp, David, amanuens, Stockholm
 Pehrsson, Torsten, professor, Stockholm
 Persson, Stig-Gunnar, tjänsteman, Stockholm
 Petersson, Björn, teknolog, Göteborg
 Petersson, Torsten, generallotsdirektör, Stockholm

Ramel, Bror, kommendör, frih., Stockholm
 Reichenberg, Olof, lektor, Stockholm
 Rosell, Folke, advokat, Partille

Rosell, Lennart, arkivarie, Danderyd, *sekreterare och redaktör för Samfundets skriftserie*
 Rothfjell, Eric, ingenjör, Stockholm
 Rudling, Lennart, kommandörkapten, Solna
 Rumenius, John, kapten, Vällingby
 Rundquist*, Erik, direktör, Djursholm

Samuelson, Eric, viceamiral, Ingarö
 Sandberg, Per, rektor, Stockholm
 v. Schmalensée, Carl Gustaf, kommandörkapten, Stockholm
 Schoerner, Gunnar, marindirektör, Stockholm, *skattmästare*
 Schröder, Karl, civilingenjör, Stockholm
 Simonsson, Tore Magnus, kommandörkapten, Stockholm
 Sjöfartsmuseet, Göteborg
 Sjökrigsskolan, Kungl., Näsby Park
 Sjöofficrerssällskapet, Göteborg
 Sjöofficrerssällskapet, Stockholm
 Staf, Nils, stadsarkivarie, Stockholm, *styrelseledamot*
 Statens sjöhistoriska museum, Stockholm
 Stifts- och landsbiblioteket, Linköping
 Stifts- och landsbiblioteket, Västerås
 Stille, Åke, rektor, Uppsala, *ledamot av Samfundets råd*
 Stockholms stadsarkiv, Stockholm
 Svenska Amerikalinien*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Amerika-Mexiko linjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Cellulosa Aktiebolaget*, Stockholm
 Svenska Lloyd, Rederiaktiebolag*, Göteborg
 Svenska Sockerfabriksaktiebolaget*, Malmö
 Svensson, Sam, sjökapten, Stockholm, *styrelseledamot*
 Sveriges Flotta, Föreningen för sjövärn och sjöfart*, Stockholm

Taube, Fredrik, kommandör, greve, Lidingö

Uggla, Hans, C:son, konteramiral, Göteborg, *styrelseledamot*
 af, Ugglas, Oscar, kammarherre, friherre, Stockholm
 Universitetet i Lund, Kungl., Historiska institutionen, Lund
 Universitetet i Stockholm, Kungl., Humanistiska biblioteket, Stockholm
 Universitetsbiblioteket, Kongl., Oslo
 University of Washington, Seattle 5, Wash., USA
 Uppsala stadsbibliotek, Uppsala

Wærn*, Einar, :e arkivarie, Stockholm
 Wallenberg, Berit, fil. lic., Stockholm
 Wallerö, Rolf, fil. lic., Enskede
 Webe, Gösta, :e intendent, Stockholm
 Wetter, Erik, konteramiral, :e hovmarskalk, Solna

Wetterblad, Ragnar V., konteramiral, Sparreholm
 Wichman, Holger, 1:e arkivarie, Bromma
 Wickberg, Ingmar kommendörkapten, Lidingö
 Visby stadsbibliotek, Visby
 Vitterhets-, Historie- och Antikvitets-akademien, Kungl., Stockholm
 Västerbottens läns hembygdsförening, Länsmuseet, Umeå

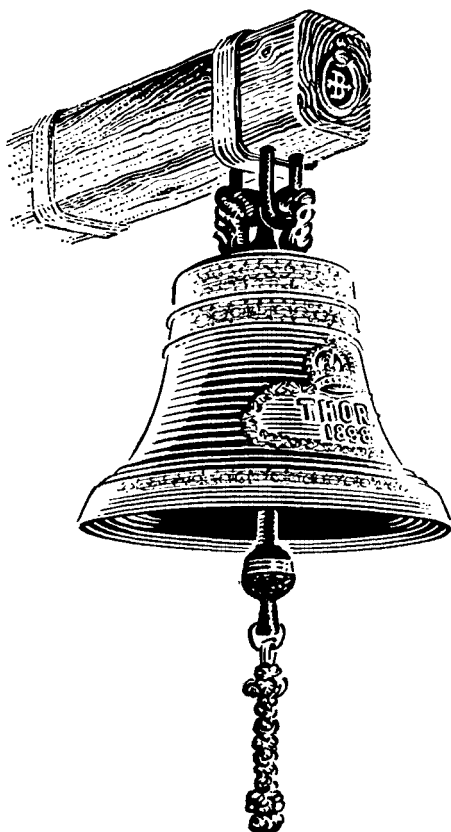
Zingmark, Bengt, leg. tandläkare, Stockholm

Åhlund, Gustaf Bertil, kommendörkapten, Näsby Park
 Åkesson, Arne, kommendörkapten, Stockholm
 Ångfartygaktiebolaget Tirfing*, Göteborg
 Åström, Torsten R., professor, Bromma

Ödman, Nils Erik kommendör, Djursholm
 Örlogsmannasällskapet, Kungl., Karlskrona

Medlemmar invalda efter 1.10.1964.

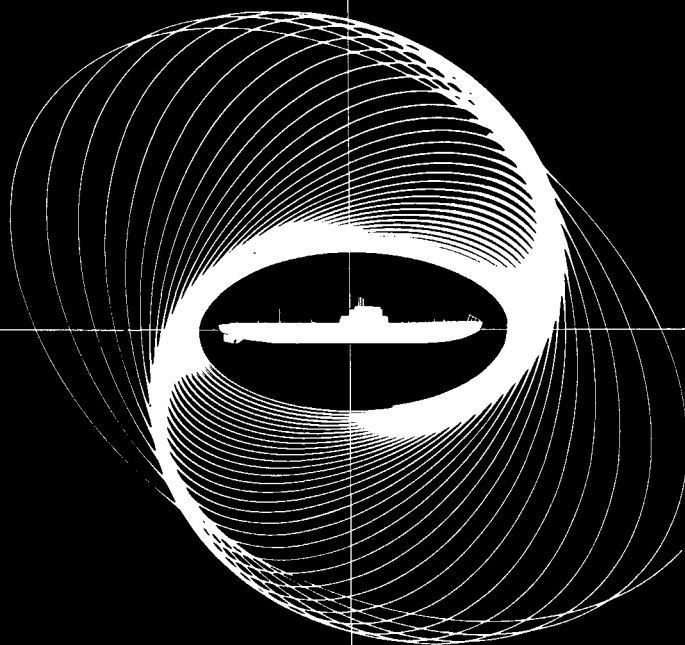
Clason, Edward, kommendör, Stockholm
 Engdahl, Roland, kommendörkapten, Stockholm
 Frölich, Janos, ingenjör, Stockholm
 Hector, Stefan, leg. tandläkare, Stockholm
 Söderlund, Carl Axel, direktör, Djursholm



Teckningen visar skeppsklockan på pansarbåten Thor, byggd år 1898 och tagen ur tjänst år 1927.

Klockan överlämnades år 1948 till AB Bofors från Kungl. Sjökrigshögskolan som ett tecken på uppskattning av ett 50-årigt fruktbärande samarbete.

AB BOFORS känner över gåvan samma stolthet som över framgången att allt sedan sekelskiftet vara Marinens främste leverantör av artilleri och pansar.



Submarine Localizing And Combating System

SLACS

— ett modernt elektroniskt eldledningssystem för lokalisering och bekämpning av u-båtar.

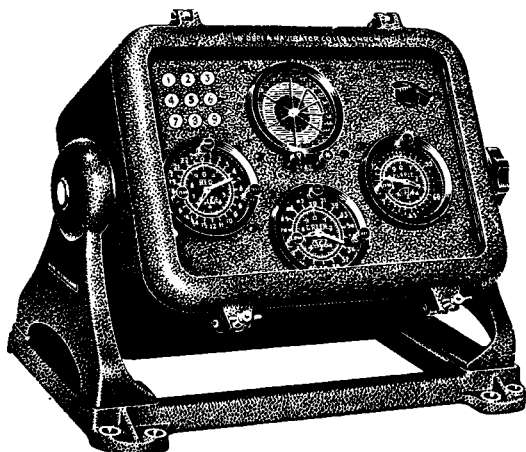
SLACS är ett av de resultat som framkommit under Svenska AB Philips mångåriga samarbete med det svenska försvaret och utländska företag.

Många utrustningar, som Svenska AB Philips levererat till vårt försvar, har genom sin höga tekniska standard väckt stort intresse utomlands.

PHILIPS

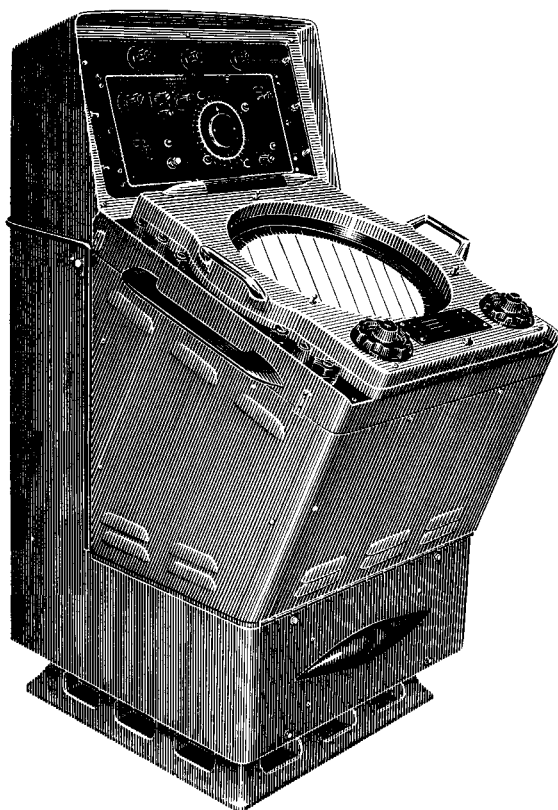
Teleavdelningen

Fack, Stockholm 12 • Tel. 08/5415 20



Decca Navigator

**– för
noggrann
position**



Decca Radar

**– för
säkerhet
till sjöss**

Decca Navigator och Radar AB

Stockholm 27, 08/67 00 80 Karlskrona 1, 250 75 Malmö C, 040/334 00 Göteborg 8, 031/22 20 85

LJUSKOPIERING

Brahegatan 4	Östermalm	63 73 90
Värtavägen 73	Östermalm	67 38 80
Pilgatan 28	Kungsholmen	51 99 00
Sturevägen 58	Lidingö	775 11 00
Trädgårdsgatan 28	Sundbyberg	28 51 51
Skebokvarnsvägen 177	Bandhagen	86 62 00

ATELJÉ och FOTO

Storgatan 38	Östermalm	61 71 01
--------------	-----------	----------

REPRODUKTION

Brahegatan 3	Östermalm	67 53 00
--------------	-----------	----------

Skaländring och sammanställning av:

**KARTOR, DOKUMENT,
ARKITEKTRITNINGAR,
REKLAMSKYLTA,
FONDVÄGGAR**

ARKITEKT-KOPIA

REKO-FOTO AB • Tel. växel 67 04 50

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Ledamöter av Samfun- dets råd	{ Kommendör Magnus Hammar, Stockholm, ordförande, Krigsarkivarie Bertil Broomé, Stockholm, vice ordförande, Arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie, Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm, skattmästare, Fil. dr Arne Forssell, Stockholm, Professor Martin Olsson, Stockholm, Rektor Åke Stille, Uppsala,
-------------------------------------	---

Professor Gösta Berg, Stockholm,
Professor Oscar Bjurling, Lund,
Direktör Sven Brusewitz, Djursholm,
Bankkamrer Fritz Englund, Stockholm,
Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm,
Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
Styresman Hans Hansson, Stockholm,
Byråchef Åke Kromnow, Stockholm,
Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm,
Professor Börje Kullenberg, Göteborg,
Kommendörkapten Stig Notini, Göteborg,
Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm,
Stadsarkivarie Nils Staf, Stockholm,
Sjökapten Sam Svensson, Stockholm,
Konteramiral Hans C:son Uggla, Göteborg.

Innehåll

<i>Magnus Hammar</i> , Anförande vid Sjöhistoriska Samfundets 25-årsjubileum den 27 april 1964	3
<i>Gunnar Jedeur-Palmgren</i> , Fjärbaggar, skeppsläster och bondesegel. Föredrag vid Sjöhistoriska Samfundets 25-årsjubileum den 27 april 1964	6
<i>Henrik Ahnlund</i> , Marinarkeologi i stenstaden	39
<i>Lars O. Berg</i> , Svenska flottans fartyg 1850-1900. En tabellarisk framställning	53
Stadgar för Sjöhistoriska Samfundet	92
Förteckning över uppsatser i Forum navale. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet nr 1-20	96
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet 1 oktober 1964	99

UPPSALA OCH STOCKHOLM
ALMQVIST & WIKSELLS BOKTR. AB

Pris 21 Kronor