

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 24

Sjöhistoriska Samfundet

- . . . har som målsättning att bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former*
- . . . utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter*
- . . . anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är: Fack 24, 104 50 Stockholm 80. Postgiro: 156519. (Årsavg. f. n. kr. 15:—.)

Samfundets medlemmar kunna under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, rekvirera följande skrifter: »Forum navale» nr 1 t. o. m. 17 (3:— per st.), 18 och dubbelnr 19–20 (6:— per st.), »Svensksund 1790–1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning» (4:—), »Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet» av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:—) samt »Svensk sjöhistorisk litteratur 1800–1943» av Uno Willers (10:—).

Manuskript till Forum navale sändas under adress: arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Fack 24, 104 50 Stockholm 80.

Forum navale



*Skríftir utgíva av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 24

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

UPPSALA 1968

ALMQVIST & WIKSELLS BOKTRYCKERI AB

Innehåll

Magnus Hammar (1908-1967). Av <i>Bertil Broomé</i>	4
--	---

—

<i>David Papp</i> , Ett handelshus och dess fartyg. L. J. Björkegren & Co i Simrishamn	7
<i>Jørgen H. P. Barfod</i> , Et par danske og norske byers skibsflåder i slut- ningen af 1600-tallet	53
<i>Jonas Berg</i> , J. T. Schoultz och Svensksund	71
<i>Lars O. Berg</i> , Svenska flottans fartyg 1808-1849, skärgårdsfartyg. En tabellarisk framställning	91
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet 1 oktober 1968 .	143

Magnus Hammar

(1908–1967)

När kommandören Magnus Hammar den 12 oktober 1967 gick ur tiden förlorade vår flotta en av sina dugligaste och verksamaste officerare och Sjöhistoriska samfundet en oförgätlig ordförande. Hammars insatser som sjöofficer har sakkunnigt redovisats bl. a. i Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift i Sjöväsendet och det kan här endast bli fråga om att återge några yttre data i hans karriär.

Hammar var född i Skara 1908 och tog studenten vid stadens gamla läroverk. Vid valet av levnadsbana lär han ha tvekat mellan humanistiska studier och sjöofficersyrket och när han valde det senare släppte han aldrig kontakten med sina humanistiska intressen. Hammar gjorde en förnämlig karriär inom flottan, blev fänrik 1930, underlöjtnant 1932, löjtnant 1934, kapten 1941, kommandörkapten av 2. graden 1948 och av 1. graden 1953 samt kommandör 1957. Han utbildades till artilleritekniker och genomgick viktiga delar av bergskursen vid Tekniska högskolan. Vid sitt frånfälle var han chef för den stora vapenavdelningen i marinförvaltningen. Hans plikttrogna och idérika verksamhet där har betygats av ämbetsverkets chef.

Magnus Hammar var en mycket utåtriktad människa. Hans intressesfär var ovanligt vid och han hade sällsynt lätt för att knyta mänskliga kontakter. I honom hade flottan en boren PR-man i de vidaste kretsar. Han älskade föreningslivet och de möjligheter det gav till meningsutbyte och glad samvaro. Överallt gjorde han sig utan later och tillgjordhet gällande: i Krigsvetenskapsakademien, Örlogsmannasällskapet, Marinens museikommitté (där han var ordförande), Sjöhistoriska museets nämnd, Idun, S.H.T., Sancte Örjans gille och 1908 års män. Han var en glad sångarbroder, alltid tillreds med ett skalkaktigt skämt.

Men allvaret låg på botten och där fann man även en allvarlig lidelse för historisk forskning, som alltmer kom att fylla hans liv och verksamhet. Och forskarlidelsen parades med en utpräglad litterär ådra. Hammar var ovanligt produktiv och hann med ett betydande författarskap, nedlagt i olika tidskrifter och publikationer. Hans huvudintresse var artilleriets, enkannerligen sjöartilleriets historia, där han sysslade både med materiel, personal och



MAGNUS HAMMAR

organisation. Men han skrev också om flottans historia i allmänhet och var en flitig och uppslagsrik recensent av militärlitteratur. Några av Hammars uppsatser må här särskilt nämnas.

I den 1949 utgivna boken om Sverige-skeppen »Klart skepp» stod Hammar för avsnitten om »Människan och krigsmaskinen» och »Sverigeskeppens bestyckning». En intressant sammanfattning av en aktuell problematik var uppsatsen »Historiskt och tekniskt kring regalskeppet Vasa» i Tidskr. i sjöväsendet 1960. År 1964 publicerade Hammar »Något om arkli» i Aktuellt från Föreningen Marinmusei vänner i Karlskrona och »Släkten Tornqvist» i Tidskr. i sjöväsendet. Till en medlem av sistnämnda släkt återkom han i uppsatsen »En sjökrigare på styckebruk år 1753» i Med hammare och fackla XXIV (1965). Flitigt fortsatte han att publicera artillerihistoriska studier i Tidskr. i sjöväsendet: »Flottans tygmästare och kanonanskaffningen 1650–1680» (1965), »Flottans artilleri från Chapmans spetskammarstycken till artillerisystem M/76» (1966) och »Svenskt Sjöartilleri på 1700-talet från Grundell till af Chapman» (1967). Under innevarande år har publicerats en uppsats »Ett hundra år brittisk marin strategi 1867–1967» i Aktuellt och historiskt (1968). Ett flertal av de här berörda uppsatserna tillkom i anslutning till Hammars omfattande forskningar rörande marinförvaltningens och dess föregångares historia. Han fullbordade kort före sin bortgång manuskripten till de artillerihistoriska avsnitten i den sedan länge planerade fortsättningen på del 1 av Amiralitetskollegiets historia. Som ett exempel på Hammars samtidshistoriska intresse kan nämnas uppsatsen »England i övergångsålder» (i Tidskr. i sjöväsendet 1965).

Till sist några ord om Magnus Hammars insatser i Sjöhistoriska Samfundet, där han var ordförande från 1963. Det var uppenbart att han här fann en för sitt kynne sällsynt väl tillrättalagd uppgift. Han skydde inga mödor till samfundets fromma. Han värvade medlemmar på löpande band, han skaffade annonsörer och han tiggde pengar och på sammanträdena blommade hans charm. Särskilt vill man kanske minnas den strålande 25-årsfesten som helt gick i Magnus Hammars fasta och stilenliga regi. För arbetsutskott och styrelse var det en ständig källa till glädje att samverka med den trots sjukdom och nedbrytande krafter ständigt muntre och inspirerande ordföranden. Minnet av hans insatser kommer alltid att verka livgivande och förpliktande på det fortsatta arbetet i Sjöhistoriska Samfundet.

Samfundet står i den största tacksamhetsskuld till sin oförliknelige ordförande.

Bertil Broomé.

Ett handelshus och dess fartyg

L. J. Björkegren & Co i Simrishamn

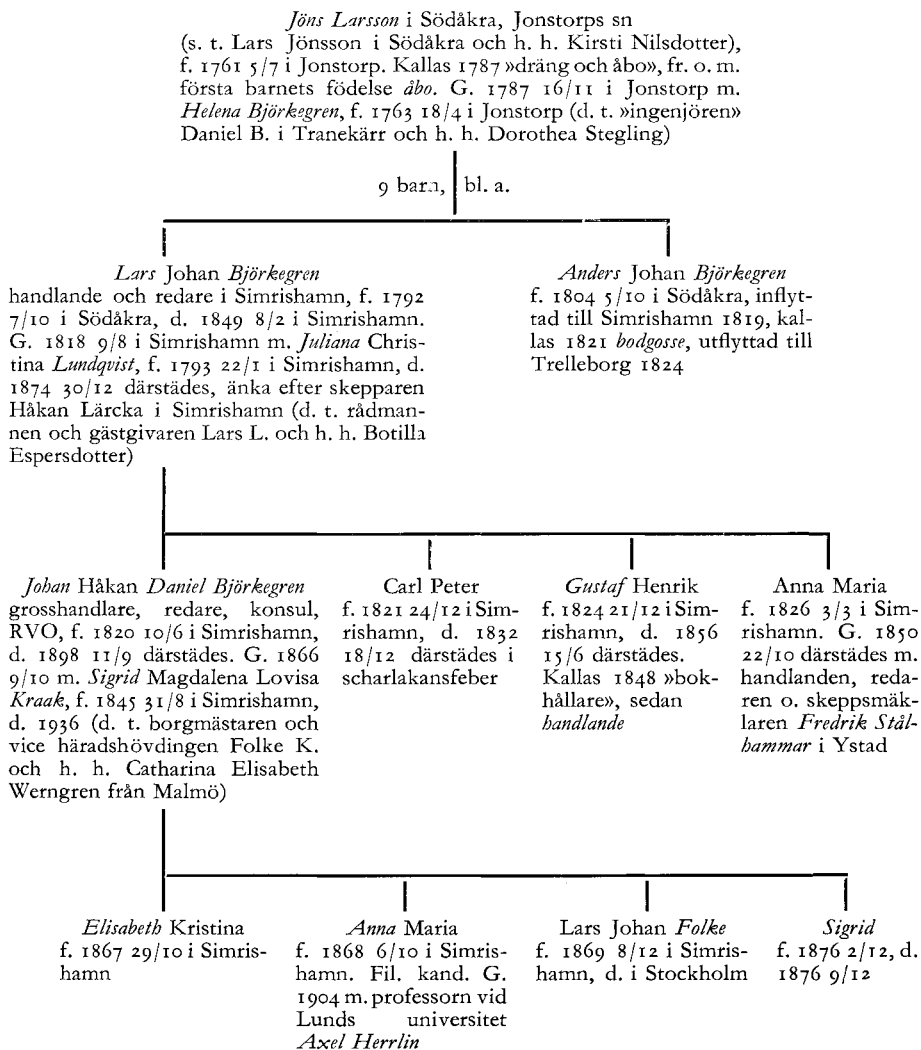
Av intendent David Papp

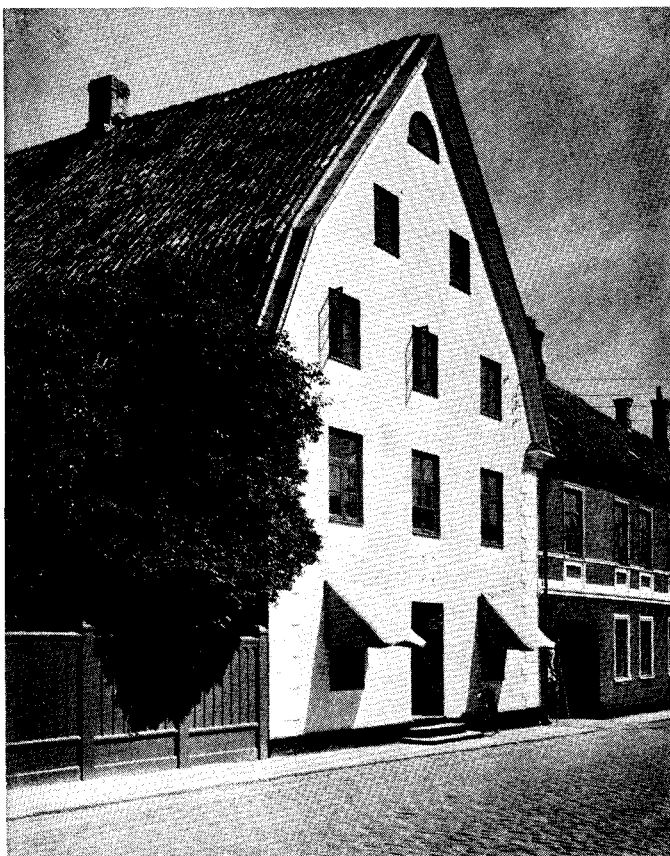
Firmanamnet L J Björkegren & Co i Simrishamn är väl till namnet bekant för ett antal människor, särskilt sjöfartshistoriskt intresserade. Minnet av det Björkegrenska handelshuset och dess fartyg lever muntligt kvar, särskilt i Sydsverige. Förvånansvärt sällan behandlas dock handelshuset i litteraturen, och någon mer sammanhängande redogörelse har hittills inte sett dagen. Dess historia är emellertid väl värd ett studium: en diversehandel på 1810-talet i en sydsvensk småstad som lägger sig till med egna skutor och utvecklas till ett betydande, specialiserat handelshus. Fartygen blir fler och allt större och lastdrygare, tills rörelsen i början på 1900-talet blir landets största segelfartygsägare. De Björkegrenska fartygen kom att ge Simrishamn en storhetstid som spannmålsexporthamn och hemort för ståtliga segelfartyg som ofta syntes i de olika kontinenternas stora hamnar.

Här kan endast ges vissa drag till bilden av firman och dess fartyg. Den viktigaste källan, affärsarkivet, är — om det alls bevarats — för överskådlig tid framåt ej tillgängligt för forskning.

Handelshusets grundare var handelsmannen i Simrishamn Lars Johan Björkegren (1792–1849). Han var välbeställd fastighetsägare och handelsman, ingift i stadens tämligen väl avgränsade krets av borgar- och köpmannafamiljer, men egentligen inte någon son av staden. Lars Johan Björkegren föddes i Södåkra by i Jonstorps socken 7.10.1792 som son till åbon Jöns Larsson i Södåkra och dennes hustru Helena Björkegren. Lars Johan var alltså en son av det rika Luggude härad. Hemmet synes också ha hört till de välbeställda. Fadern var bonde, hans hustrus barndomshem synes ha varit närmast borgerligt. Som vittnen till hennes dop uppträdde prästfrun i Farhult (dit Jonstorp en tid hörde) Lovisa Catharina Hansson född Aulin, inspektorn på Krapperup Claes Hallman, ingenjören Carl Jacob Björkegren, studeranden Johan Cjöster samt jungfrurna Borup från Brunnby och Juliana Darin

Släkttavla





Hafreborgs gavel mot Storgatan, med speceri- och diversehandeln. Sedan Johan Daniel Björkegren upphört med viktualiehandeln innehades boden på senare år av Alfred Liljedahl med son, och sedan 1940 av köpman Helge Persson. Till höger skymtar boningshuset, genom portvalvet körde spannmålsfororna in på gården. Foto tillh. Nordiska museet.

från Farhults prästgård. Möjligen har familjens omständigheter senare förminskats. En syster till Helena gifte sig med en annan åbo i socknen. Sina sista år levde deras far på sin svärsons gård i Södåkra.¹

I husförhörslängderna heter Lars Johan ännu Lars Jönsson, när han 1811 står antecknad som *sjöfarande*. Huruvida också andra i släkten ägde skutor

¹ Kyrkoarkiv. — Ang. förf:s förkortningar i noterna, se Källor och litteratur.

eller seglade är obekant. Jonstorps socken hade dock sedan långa tider bonde-seglation, obekymrad om de statliga förordningarna.² När Jöns Larsson och Helena Björkegrens barn döps uppträder bland dopvittnena åtskilliga skeppare och skepparhustrur, likaså är Jöns Larsson vittne när någon skepparson i Södåkra döps.³ I Båstad ägde 1760 Magd. Björkegren med två delägare skutan Concordia om 12 läster.⁴

20-årig, 1812 10/10, står Lars Jönsson i flyttningslängderna i Farhult som utflyttad till Ystad. Redan samma år återfinns han dock i husförhörlängderna i Simrishamn som inflyttad från Jonstorp. Han kallar sig nu Lars Johan Björkegren, och bor hos änkan till den året innan avlidne rådmannen och gästgivaren Lars Lundqvist.⁵

När grundar han nu den rörelse som var början till det Björkegrenska handelshuset och dess fartygsflotta? Åren 1815⁶ och 1818⁷ har nämnts. De till Kommerskollegium inkomna årsberättelserna om handlande och hantverkare i städerna är för åren 1814 och 1815 ofullständiga, Simrishamn saknas. 1816 finns staden med. Björkegren förekommer dock ännu ej, inte heller 1817 eller 1818. 1819 upptages för första gången »L. Björkegren» bland de då 14 handlandena i staden.⁸

Året innan, 1818, hade han gift sig med äldsta dottern i huset, Juliana Christina. Hon hade blivit änka efter ett kort äktenskap med en Simrishamns-skeppare. Löftesmännen vid vigseln var handlandena J D Rosson och H S Kraak. Den förre hade också varit löftesman vid Juliana Christinas vigsel med skeppare Lärcka.⁹ Från och med samma år är Björkegren innehavare av den Lundqvistska gården.¹⁰ Den ligger lämpligt till som handelsbod, nära hamnen och i Storgatans äldre del. Början är blygsam. En diversehandel, som måste ha skötts utan hjälp av några bokhållare eller bodgossar.¹¹ 1819 flyttar dock till honom från Jonstorp hans då 15-årige yngre bror Anders. Också han hade antagit namnet Björkegren. Han bor hos Lars Johan, kallas 1821 *bodgosse*, och hjälper sannolikt till i affären. 1824 står han emellertid i kyrkböckerna antecknad som utflyttad till Trelleborg.¹² Två år därefter anges Lars Johan ha två bodgossar i handeln, och två, ibland tre, förblir de en lång tid. Några bokhållare hade Björkegren inte, i motsats till de

² Hornborg, s. 243

³ Kyrkoarkiv

⁴ Hornborg, s. 48

⁵ Kyrkoarkiv

⁶ Hornborg, s. 237

⁷ Grebst, s. 29

⁸ Städernas handlande

⁹ Kyrkoarkiv

¹⁰ Hansen, s. 272 f

¹¹ Grebst, s. 29 och Städernas handlande

¹² Kyrkoarkiv



Hafreborg från trädgårdssidan. Till vänster skymtar rian som den ser ut sedan övre delen med »väderhanen» rivits kring sekelskiftet. Foto tillh. Almqvist & Cöster, Hälsingborg.

andra större handlandena.¹³ Den första verksamheten omfattar alltså huvudsakligen eller endast diversehandel.

1848 utvidgar firman, och det ordentligt. Handeln har gått bra, bevillingens (= skattens) storlek har ökat successivt. De äldre handelsfirmorna har upphört en efter en, H S Kraak, Owenii Enka, P J Areschoug, allt medan Björkegren konsoliderat sig. Nyetablerade handelsmän förmår inte passera Björkegren. Som exempel kan tagas år 1865, Björkegrens bevilling detta år är 120 riksdaler, de närmast största handlandena är Sven August Bengtsson med 70 riksdaler och C P Sjögren med 60. För övrigt finns det inga andra handlande kring denna tid än Joh. Tholin som når upp i Bengtssons och Sjögrens närhet.¹⁴

Lars Johan Björkegren är 1848 56-årig, sönerna Johan Daniel och Gustaf Henrik 28 resp. 24. Nu skulle äldste sonen börja spannmålsaffär.¹⁵ Simrishamnstrakten var ett betydande överskottsområde på spannmål, och spann-

¹³ *Städernas handlande*. Årsberättelserna saknar dock för åren 1847–62 specifikation rör. antalet anställda

¹⁴ *Städernas handlande*

¹⁵ *Aberg 1957 I*, s. 43

mål var böndernas stora saluprodukt.¹⁶ Stadens handelsmän bedrev också handel med spannmål. Den ovan nämnde Areschoug utskleppade sålunda på allmogeägd köl korn från Simrishamn¹⁷ och ägde exempelvis 1837 själv en slup.¹⁸ På den namnkunniga Kockska handelsgården inreddes övervåningarna på östra längan, byggd 1813, och södra längan, byggd 1824, till spannmålsvind. Den senare var ett jättelikt rum utan mellanväggar, drygt 50 meter långt och med 425 kvadratmeters golvyta.¹⁹ Denna gård ägdes fram till 1830-talet just av släkten Areschoug.²⁰ Sädesutförsel var lönsamt och bedrevs också av de nyetablerade handelshusen S A Bengtsson, J F Sjögren (1847) och Joh. Tholin (1836).²¹

För spannmålsaffären behövde Johan Daniel dock en större tomt. Den skulle ligga högre upp i staden, närmare *bommen*, stadens tull. Det var fördelaktigt att ha sädesmagasin inte långt därifrån, när sädeslassen mot hösten började rulla mot stadstullen.²² Enligt Hanssen synes Lars Johan redan 1840 ha förvärvat den gamla fastigheten på platsen, borgaren Anton Pihls gård.²³ Här uppföres nu 1848, vid övre Storgatan invid kyrkan och snett emot Kockska gården, ett ordentligt tilltaget handelshus. En gårdsplan omgiven av tre korsvirkeslängor jämte ett 30 meter långt och 10 meter brett sädesmagasin på den fjärde sidan. Dess gula gavel mot Storgatan fick 5 våningar. Detta i en stad som sträckte sig vid pass hundra meter åt alla håll från kyrkan, och med så gott som idel envåningshus. I gavelns bottenvåning, vid porten, blev det butik enligt gammal tradition i köpmansgårdarna.²⁴

På höstarna i oktober, november efter tröskningen stod uppe vid Södra kvarn tre karlar med var sin påse pengar, det var bokhållare från de stora spannmålshandlarna Björkegren, Sjögren och Bengtsson. De passade på bönderna när de kom med sina skjutsar med sädeslass, och kappades om att ge dem handpengar på spannmålen. Hade man bara fått stoppa en tvåkrona i näven på bonden visste man att lasset var räddat åt ens handelshus. Det kunde vara rader av skjutsar hela vägen från Södra kvarn ner till Björkegrenska gården. Här var hela den stora gårdsplanen full med skjutsar. Ett par karlar höll reda på hästarna och stallade in dem. Innerst i magasinets bottenvåning, i bodkammaren, satt en bokhållare som noterade lassets vikt och pris. Magasinskarlarna kånkade upp för trapporna med 100-kilossäckarna. Hustrurna var

¹⁶ Löfström 1943, s. 217

¹⁷ Aldén, s. 25

¹⁸ Skeppslistor

¹⁹ Andrén, s. 38, 40

²⁰ Hanssen, s. 270

²¹ Sveriges handelskalender 1859-1860, s. 9, 1868-1869, s. 44 och 1879-1880, s. 92

²² Åberg 1957 I, s. 43

²³ Hanssen, s. 272

²⁴ Åberg 1957 I, s. 43 ff och Åberg 1957 II, s. 1



Johan Daniel Björkegren (1820–98). Oljemålning i Simrishamns sparbank. Foto Petrus Carlsson, Simrishamn, 1967.

nästan alltid med till staden, de satt uppe bland säckarna. Björkegren bjöd alltid in. Kvinnfolken trakterades med *pickardongvin* och karlarna fick sina pengar och brännvin och cigarrer på kontoret mitt över gården. Mor kunde passa på och handla i butiken.²⁵

I folkmun fick byggnaden heta *Hafreborg*, så heter den ännu idag. Hela vintern var här folk sysselsatta i de fyra loftvåningarna, mot 1800-talets slut en tio man. Kornet lagrades genast på magasinerna. Säden låg här från vägg till vägg i meterdjupa lager, den skulle vändas ideligen för att hållas torr.

²⁵ Återberättat efter *Löfström* 1943, s. 221 och *Åberg* (se föregående not)

Karlar gick omkring vintern lång och skyfflade och rörde om i högarna med stora trägafflar. Det var en konst att hantera dem, säden »vändes» i kastet, än åt höger, än åt vänster. Havren var lättast, den bar man merendels ända upp i *skaden*, det tresidiga loftet som utgör den översta femte våningen.²⁶

En 85-årig meddelare, berättar om sin morfar Per Jönsson, som 94-årig dog redan före 1906, när meddelaren gifte sig. Han hade pension på 3 kronor i veckan från Björkegrens. Han hade arbetat från det han var pojke i magasinet, fick passa upp i köket, såga, bära in *bränne* och koks, vakta på magasinerna och röra om i säden där.²⁷

På Sandhammarskusten söder om Simrishamn förliste många fartyg. Här fanns vid strandningarna stora pengar att förtjäna. Ofta var det handelsmännen som tog sig an de förlista seglarna. Kring Sandhammaren var det handlandena Johan Daniel Björkegren i Simrishamn och Niclas Haagen i Skillinge, båda storköpmän med spannmål, och Fredrik Stålhammar i Ystad, handlande, redare och mäklare, gift med Johan Daniels syster Anna Maria. Stålhammar hade eget ombud, Björkegren hade metoden att likt Rothschild belöna den som först inberättade nyheten. Den som först kom med budskapet kunde förvänta sig 10 riksdaler. Ofta blev det ett riktigt kappprännande till Simrishamn när ett fartyg stött på.²⁸

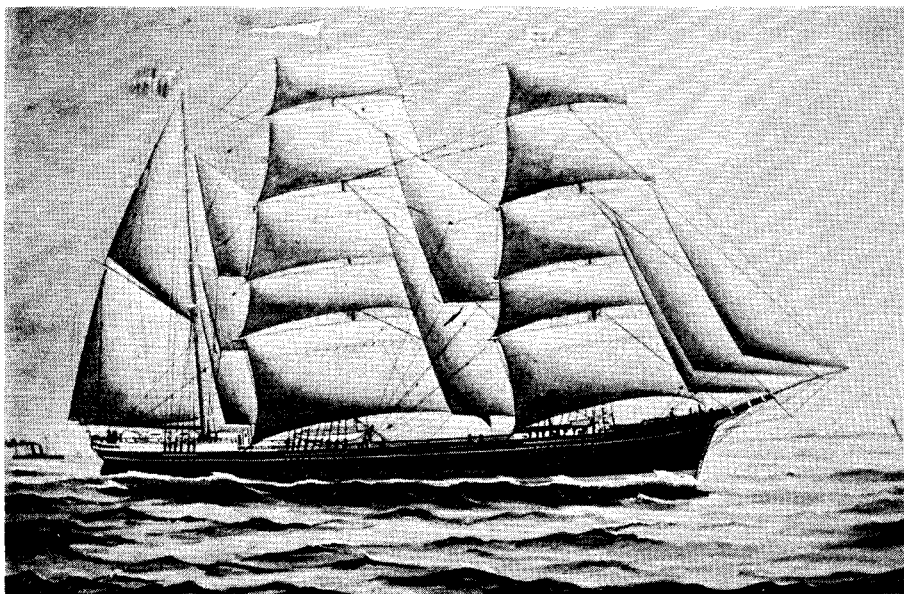
En hel del av den Björkegrenska spannmålen var naturligtvis regnskadad och grodd eller kom från strandade fartyg. Sådan säd måste särskilt behandlas för att ej fördärvas under lagringen. Omkring 1870 byggdes därför en speciell torkkria vid Hafreborgs norra ända. Det var en märklig och ståtlig byggnad, en jättelik sockertopp, lika hög som Hafreborg. Det inre av dess bottenvåning har formen av en väldig svamp i vilken en eldstad är inbyggd. Rumets tak består av ett järngaller belagt med fyrkantiga hårdbrända Höganäsplattor, genomborrade av fina hål. Däröver reste sig den tio meter höga konen, öppen upptill med ett meterbrett hål, varovanpå slutligen tronade en ofantlig »värderhane».

Skadad spannmål samlades på Hafreborgs andra loft. Härifrån fick den genom en trumma rinna ned på rians perforerade tegelgolv i ett alnshögt lager. Så eldade man nere i fyrhuset, en eller två man skötte fyren. Man eldade med spån under svavelstycken. Svavlet synes ha levererats som ett slags 20–25 cm långa, rundade briketter. Den pyrande, heta svavelröken samlades i den isolerade »svampen» under tegelgolvet. Tack vare draget från jätte-

²⁶ *Aberg* (se föreg. not), jämför med uppteckningen nästa not

²⁸ *Löfström 1946 II*, s. 241, *Löfström 1943* s. 226

²⁷ *Tufvesson*, Frans (SU 1967: 60)



Barkskeppet (71) Elisabeth gick på 1890-talet med splitved från Norrland och Finland till London. Befälhavare var 1896-1901 Per Håkansson i Vik. Ej sällan följde kaptens familjemedlemmar med, här var sonen med som 9-årig pojke, på (77) Astrid — se nästa bild — hade kapten Thorson med sina döttrar en sommar. Målning sign. Johansen 1896. Foto tillh. Inge Löfström, Lund.

konens topp drogs så röken uppåt, genom tegelplattornas fina hål och sädeslagret ut i det fria. Efter 10-12 timmars rökning var säden grundligt torr och desinficerad. Redan efter två eller tre sådana omgångar hade tegelgolvet små hål grott igen. Då släpptes ett tiotal 8-12-åriga skolgluttar för att *pregjarian*, peta rena alla de 457 728 hålen. För det jobbet fick de 25 öre om dagen.²⁹

Behovet av säkra och smidiga transporter, särskilt av spannmål, och möjligheterna till större förtjänster är väl det som förmår Lars Johan Björkegren skaffa sig egna skutor. Borgarna i Simrishamn bedrev seglation med jakter, slupar och galeaser, också något enstaka större fartyg. Stadens stora handelsmän under den tidigare Björkegrenska tiden, Areschoug och Johan Henrik Kock, hade egna fartyg. Stadens handelsflotta var dock liten, 1837 ägde Kock 1 galeas, 1 skonare och 1 slup, Areschoug 1 slup. Det var alla fartyg

²⁹ Åberg 1957 I, s. 44 ff

över 10 lästers dräktighet som fanns i staden.³⁰ En livlig allmogeseglation blomstrade dock mellan Österlen och Blekinge, med spannmål till Blekinge från kornboden Österlen, och returlast av ved från det skogrika Blekinge.³¹ Denna seglation blev allt mer regelbunden, allmogeskepparna byggde till och med egna spannmålslogar och magasin på nyuppförda gårdar, som för detta ändamål starkt överdimensionerades.³² Här fanns stora pengar att för tjäna. I en uppteckning berättas hur en sådan kombinerad spannmålsuppköpare och skeppare, sagesmannens farfar, Nils Andersson i Skillinge (levde ca 1815–1875) hade en loge, där han lagrade spannmål, rökt och saltat kött och fläsk över vintern. Varorna hade han köpt på hösten av bönderna i trakten. På våren lastade han sin lilla galeas, Ellida, och seglade till Blekinge med varorna, ibland till Småland eller Bornholm. Redan nästa generation hade dock hanteringen delats upp på skeppare och handlande.³³

Lars Johan Björkegren började som redare i liten skala och redan under sin tid som diversehandlande. 1839 är han ägare till de första oss bekanta fartygen, (1–siffran före fartygsnamnet hänvisar till fartygsförteckningen sid. 41 ff) Brita Maria, en jakt om 13 läster, och (2) Johimma Christina, en samma år i Simrishamn nybyggd jakt om 20 läster. Fartygshandlingar för Brita Maria, liksom för ett flertal av de tidigare Björkegrenska skutorna, har inte kunnat spåras i serierna av fribrev i Kommerskollegii arkiv. Ibland saknas handlingar helt, ibland upptages Björkegren ej som redare, trots att olika källor — skeppslistor och den pålitlige Löfström — uppger Björkegren som korrespondentredare. Johimma Christina var byggd i ek och fur, 45,8 fot lång, 17,5 bred och med 7,2 fots djupgående. Ägare var enligt fartygshandlingarna Lars Johan Björkegren ensam, och befälhavare blev skepparen Lars Nilsson i Skanör. Handelshusets första skutor införskaffas alltså mot 30-talets slut. Under 1840-talet tillkommer jakterna (7) Lyckan och (10) Vänskapen, sluparna (5) Hjalmar och (6) Flygaren samt skonerterna (3) Jehu, (4) Julius, (8) Victor och (9) Hercules. Fartygen är förhållandevis små, jakterna om resp. 10 och 14 läster, sluparna om 17 resp. 18, skonerterna 33, 33, 52 och 29 läster.³⁴

Vart gick dessa de första skutorna? Småbåtsseglationen från Skånes ostkust var ännu på 1800-talets början helt inriktad på Blekinge.³⁵ Så kan det

³⁰ *Skeppslistor och Aberg* 1947, s. 414 samt kontroll i *Fartygshandlingar*

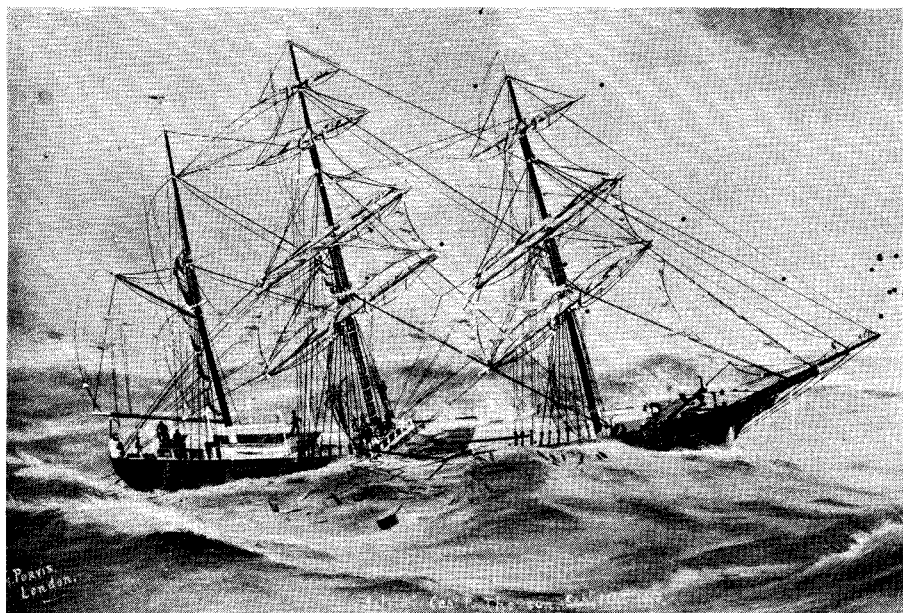
³¹ *Aldén*, s. 24 ff och *Löfström* 1944, s. 68, 72, se även *Strömquist* (SU 1962: 99)

³² *Löfström* (SU 1964: 70) och *Wickberg* (1964: 83), även *Löfström* 1943, s. 15

³³ *Hasslöf* (SU 1964: 83)

³⁴ *Fartygshandlingar* och *Skeppslistor*

³⁵ *Aldén*, s. 14



Barkskeppet (77) Astrid under svår storm utanför Jyllands nordvästkust 10.9.1903. Befälhavare Per Thorson i Kivik 1899–1904. Den ofantligt produktive T G Purvis i London har avbildat skeppet efter ett foto. Astrid var en av splitvedskutorna mellan Norrland och England. Foto dep. hos Österlens museum, Simrishamn.

också ha varit med Björkegrens första fartyg. Jakten (23) Hoppet, ett av handelshusets senare småskutor och om 10 läster, dvs. 23 ton, gick under många år, förd av skeppare Truls Persson (1811–1895), endast mellan Simrishamn och någon hamn i Blekinge, i allmänhet Sölvesborg, med spannmål på uppresan och långved, korgar, kvastar, hemslöjdsalster, hampa o. dyl. på hemresan. Också förekom frakt av kalksten från Gotland. Löfström uppger likaså frakter av korn till bryggerierna i Sölvesborg och Karlskrona.³⁶

Redan tidigt måste dock fraktfarten ha utsträckts, längre bort. Så seglade exempelvis 1841 (2) Johimma Christina till Stockholm. Redan 1841 kommer ju dessutom de första skonerterna. 1847 var (8) Victor i Hartlepool och seglare därifrån till Köpenhamn.³⁷ Lasten var här troligen spannmål eller trävaror. Grebst uppger emellertid att Björkegrens havreexport till England började först på 1850-talet. Kring 1849 anges de då 5 Björkegrenska

³⁶ Löfström 1943, s. 28 ff och 221

³⁷ Fartygshandlingar

skutorna segla med laster av skånska produkter till Stockholm samt trävaror från småländska hamnar till Simrishamn.³⁸ Kanske hade de förutom spannmål med sig saltat och rökt kött, fläsk-, gås- och andsidor, fårbogor, korvar och sådant som på den tiden utfördes, och i retur skogsprodukter från Blekinge och Småland.³⁹

1849 avlider Lars Johan Björkegren. Rörelsen övertages och fortsättes av sönerna gemensamt, den yngre kallas i husförhörlängderna »bokhållare». Bröderna börjar använda firmanamnet L J Björkegren & Co.⁴⁰ Johan Daniel bor kvar i den gamla gården vid nedre Storgatan, ända tills han 1873 flyttar över i Hafreborg.⁴¹ Spannmålshandeln synes under denna tid gå över ur allmogeskepparnas händer till köpmännen. Det lönade sig bättre med större fartyg som kunde ta ordentliga laster. Skepparna upphör att på höstarna fara runt till bönderna i trakten och köpa upp spannmål, som lagras upp hemma över vintern till nästa seglationsperiod.⁴²

Från och med 1845 har krafttag gjorts för att åstadkomma en för fartyg säkrare hamn. Svåra orkaner som gör mycken skadegörelse bidrar till att hamnbassängen så småningom utvidgas och görs säkrare.⁴³ Firmans avsättningsområde vidgas. Björkegren & Co börjar exportera havre på England och därifrån importera stenkol.⁴⁴ De oftast besökta hamnarna är London och Hull.⁴⁵ För denna trade uppges ha inköpts två skonserter om 83 och 85 ton samt senare skonertskeppet, ex skonerten, (15) Augusta. Augusta var med sina 35 läster (94 ton) ett för den tiden ganska stort fartyg.⁴⁶

1853 är Johan Daniel Björkegren tillsammans med bl. a. sin gode vän och blivande svärfar Folke Kraak en av stiftarna av Simrishamns Sparbank. Han blir småningom ordförande i bankdirektionen samt chef för Skånes Enskilda Banks avdelningskontor i staden. Ett icke oväsentligt plus är förvärvandet av konsulttiteln — han utnämns till tysk konsulsagent i Simrishamn.⁴⁷

Gustaf Henrik Björkegren avlider redan 1855, och hans äldre bror övertar ensam firman.⁴⁸ Ett sädesmagasin uppe vid Bommen införlivas, uppfört i korsvirke 1843 av Johan Henrik Kock.⁴⁹ 1857–58 byggs ett nytt magasin, *Karlsborg* nere vid hamnen.⁵⁰ 1868–69 uppges ännu handelskalendern att

³⁸ *Grebst*, s. 29

³⁹ *Löfström* 1943, s. 13, 16 f (ingår även i SU 1964: 55)

⁴⁰ *Grebst*, s. 29

⁴¹ *Hanssen*, s. 272 f

⁴² jfr s. 16, äv. *Löfström* 1945, s. 73

⁴³ *Malmberg*, s. 447 f, *Åberg* 1947, s. 414

⁴⁴ *Grebst*, s. 29, och *Fartygshandlingar*

⁴⁵ *Löfström* 1943, s. 91

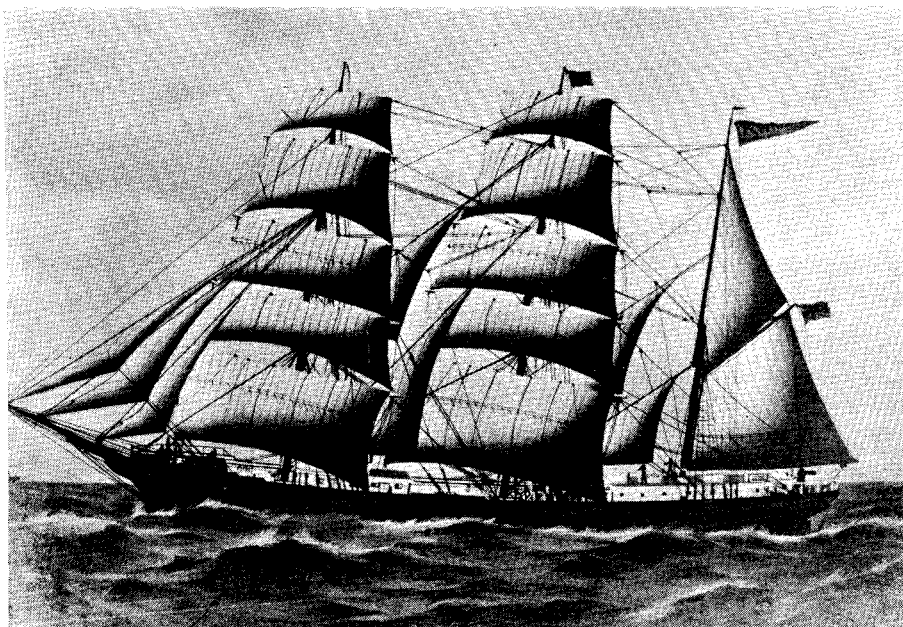
⁴⁶ *Grebst*, s. 29, och *Fartygshandlingar*

⁴⁷ *Osterman*, s. 94, 99, och *Löfström* 1943, s. 279

⁴⁸ *Grebst*, s. 29

⁴⁹ *Åberg* 1957 I, s. 44

⁵⁰ *Werner*, s. 7, 9



Barkskeppet (86) Elsa hade tidigare seglat med tobakslaster till Bremen för Klingenberg & Co där. Det var Björkegrens största fartyg, 58 meter i längd. Per Thorson var befälhavare 1905-08. Målning av Purvis. I spåret till kryssmasten fann man sedermera en $\frac{1}{4}$ -dollar. Foto tillh. Axel Lancing, Skillinge.

firman handlar med spannmål och diverse samt har skeppsrederi. 1869 minskas dock bodgossarnas antal, som tidigare stadigt hållit sig kring 3, till en enda.⁵¹ Minutaffären har överlåtits.⁵² Löfström uppger till handlande Brinck, av Hanssen tycks framgå att handlande Lars C Lundström (1831-1896) redan från 1853 bodde i Hafreborg.⁵³ Traditionen bekräftar att Lundström innehaft affären. Det var en driftig köpman som så småningom blev grosshandlare men gjorde konkurs.⁵⁴

Johan Daniel Björkegren övergår nu helt till handel med spannmål och stenkol samt rederirörelse i stort.⁵⁵ 1871 kallas han grosshandlare.⁵⁶ Hafreborg kompletteras nu, som ovan nämnts,⁵⁷ med den höga märkliga torkrian.

⁵¹ *Städernas handlande*

⁵² *Löfström* 1943, s. 213

⁵³ *Hanssen*, s. 272

⁵⁴ *Hanssen* föreg. not, och *Persson* (SU 1967: 66)

⁵⁵ *Löfström* 1943, s. 217

⁵⁶ *Fartygshandlingar*

⁵⁷ s. 14

1869 inköps i Antwerpen barkskeppet Clotilde och döps av Björkegren om till (26) Anna Maria.⁵⁸ Med sina 290 registerton blir Anna Maria det då största fartyg som tillhört Simrishamn.⁵⁹ Det blir också det första av de ståtliga Björkegrenska barkskeppen, inalles 36 stycken.⁶⁰ För en generation sjömän som nu knappast finns mer var de länge levande i minnet — den som bidevindseglare öoverträffade (84) Zaritza,⁶¹ »den svenska handelsflottans prydnad» (70) Wakefield,⁶² Sveriges största barkskepp (86) Elsa.⁶³ Barkriggen kom i Skandinavien att få en stark dominans över andra riggnings-typer särskilt efter 1860-talet. Det barkbriggade skeppet var billigare att rigga, billigare att underhålla med segel och tågvirke, och kunde seglas med ett par mans mindre besättning än en motsvarande fullriggare. I stort sett var barkskeppets seglingsförmåga lika fullriggarens.⁶⁴ Att Björkegren i fortsättningen allt mer inriktade sina fartygsförvärv på barkriggade skutor kom att få en viss betydelse på 1890-talet. Konkurrensen med ångfartygen blev då allt hårdare,⁶⁵ och här lyckades barkskeppen hävda sig en tid.

I Simrishamns omland hade från 1800-talets början och framåt skett en omfattande nyodling. Sädesodlingen ökade starkt, kring seklets mitt hade korn och råg befast sin ställning som de viktigaste sädesslagen, havren hade starkt ökat. 1855 utfördes från Simrishamn enligt magistratsberättelserna omkring 33 000 tunnor säd, detta trots att de omkringliggande fiskelägena själva utskeppade spannmål.⁶⁶ Det mest storartade exemplet på fiskelägenas spannmålshandel är kanske den ansedda Haagenska handelsgården i Skillinge. Den drevs av köpman Niclas Haagen 1840–72, av systemn mamsell Ingrid Haagen 1872–80, och övertogs 1880 av handelsman Fredrik Norberg, som i blygsammare skala drev den fram till dess gården såldes 1912. Haagen köpte upp spannmål som lagrades i tre väldiga loft och sålde timmer, stenkol och spritvaror till allmogen.⁶⁷ Om Norbergs delägarande i ett flertal av de Björkegrenska fartygen se sid. 32.

Åren kring 1870–1880 innebar flera framgångar. Den skånska seglationen stod i början av perioden i sitt flor.⁶⁸ 1870 synes Simrishamns sjömanshus ha inrättats — dess första handlingar är från 1871, och 1870 avlöste ett

⁵⁸ *Fartygshandlingar*

⁵⁹ *Skeppslistor*

⁶⁰ Fartygsförteckningen s. 41, och ingressen till den, där källorna anges

⁶¹ *Svenska segelfartyg* 1939: 7, s. 97

⁶² *Hornborg*, s. 238

⁶³ *Hornborg*, s. 274

⁶⁴ *Svensson*, s. 143

⁶⁵ ex. *Hornborg*, s. 199, 264 och *Löfström* 1943, s. 235

⁶⁶ *Nelson*, s. 31 ff

⁶⁷ *Löfström* 1943, s. 57–67

⁶⁸ ex. *Hornborg*, s. 199, 201



Besättningsbild, med alla de 15 mannarna, ombord på Elsa. Personerna tyvärr oidentifierade. Foto dep. hos Österlens museum, Simrishamn.

kungligt reglemente för sjömanshusen kofferdireglementet av 1748.⁶⁹ Björkegren blir ordförande i sjömanshusdirektionen liksom i hamndirektionen.⁷⁰ 1871 blir den nyvordne grosshandlaren riddare av vasaorden.⁷¹ 1873 flyttar han som nämnts över i Hafreborg.⁷² Den gamla Lundqvistska gården förblir i Björkegrenska släktens ägo.⁷³

Bara två år efter inköpet av (26) Anna Maria förvärvas i West Hartlepool nästa stora barksepp, det engelskbyggda Golden Spring om 293 ton, och döps om till (29) Othello.⁷⁴ Också det blir — fast kortlivat — stadens dittills största fartyg.⁷⁵ 1874 åter kom det tyskbyggda Hongkong, om döpt till (35) Cimbrishamn. Sedan blir det en lång rad av allt större och lastdrygare fartyg och allt fler barkskepp.⁷⁶ Det är emellertid en nybyggd

⁶⁹ Hasslöf (Om sjömanshusarkiv ... SU 1964: 86) och Löfström 1943, s. 278 f

⁷⁰ Löfström som föreg. not, samt Osterman, s. 94

⁷¹ Sveriges och Norges stats-kalender, s. 574

⁷² s. 18

⁷³ Hanssen, s. 273

⁷⁴ Fartygshandlingar

⁷⁵ Skeppslistor

⁷⁶ Fartygshandlingar

brigg, (39) Sigrid, som 1877 som första Björkegrenfartyg korsar Atlanten.⁷⁷ Fartyget hade året innan byggts i Ljungnäs i Ryssby socken i Kalmar län.⁷⁸ Sigrid var resultatet av ett ovanligare initiativ, ett antal skeppare, fiskare och handlande huvudsakligen i Kivik jämte Björkegren skall ha satsat sammanlagt 10 000 kronor, köpte sedan en skog i Ljungnäs i Småland, anlade där varv, fällde träden och byggde 4–6 fartyg.⁷⁹ Sigrid, byggd av skeppsbyggmästare A F Bring, hade därför ovanligt många delägare, 18 personer.⁸⁰

På Björkegrens initiativ bildas 1876 sjöassuransföreningen Njord, där många av de östskånska segelfartygen försäkras. Här är han ordförande till sin död.⁸¹

I hushållet är på 1880-talet 14 personer anställda, bokhållare, drängar och arbetskarlar. Blott fyra tillhör det egentliga storhushållet, de övriga är gifta arbetskarlar med egna bostäder. Till skillnad från de övriga handlandena har Björkegren gifta drängar anställda. Till det Björkegrenska folket på landbacken kan också de tjugtals arbetskarlar räknas som uppbadades varje gång en skuta löpte in i hamnen för lossning eller då spannmålen lämpades ombord på »Englandsfararna». I hushållet är anställda två mam-seller, en lärarinna (»fröken») och fyra pigor. Dessutom finnes 13 fast anställda manliga i och för rörelsen samt de tillfälliga arbetarna på 10–20 personer.⁸² Hanssen, som ger dessa siffror, beräknar att sålunda, tillsammans med fartygsbesättningarna och deras familjer, uppemot 500 personer för sin utkomst var beroende av Johan Daniel Björkegren.

Bl. a. rapporter från haverier och fartygsförlisningar⁸³ liksom uppteckningar⁸⁴ lämnar exempel på *frakttrederna*. För de sporadiska uppgifterna om resor firmans första skutor gjorde hänvisas till sid. 17 f. Galeaser och slupar gick på Östersjön och från och med 1840–50-talet på England, med framförallt havre. Tiden 1860–1870 var en expansionstid för sjöfarten, men efter 1873 tog den internationella högkonjunkturen för segelsjöfarten slut. Ångfartygen blev nu omsider effektivare än segelfartygen.⁸⁵

De Björkegrenska *skonerterna*, *skonertskeppen* och *briggarna* gick vanligen på Nordsjö- och Östersjöfart.

⁷⁷ Grebst, s. 29 f

⁷⁸ Fartygshandlingar

⁷⁹ Löfström 1943, s. 79, Beckman (SU 1962: 122), Mårtensson-Enberg (SU 1962: 125), Hallberg (SU 1964: 58)

⁸⁰ Fartygshandlingar

⁸¹ Löfström 1943, s. 228 och 85 f

⁸² Hanssen, s. 245 f

⁸³ Ingår i Fartygshandlingar, om de finns bevarade

⁸⁴ Ingår i källorna med SU-nummer

⁸⁵ Hornborg, s. 90 f

Sk	(8) Victor	1847 Hartlepool–Köpenhamn
	(8) Victor	1849 i London
	(18) Rauha	1864 Kalmar–London
	(24) Sigrid Elisabeth	1871 i West Hartlepool
	(32) Svea	1887 Aalborg–Kalmar, ballast
	(37) Maria	1889 Lübeck–Königsberg i. Pr., koks
	(31) Najaden	1889 Karlshamn–Sunderland, gruvstötter
	(38) Salma	1893 Västervik–Leith, pitprops
Sksk	(28) Folke	1883 Norrköping–Newcastle–North Shields– Lissabon, kol och trä
	(46) Vega	1891 Skellefteå–Gravesend, trä
	(60) Hebe	1895 Hamburg–St Domingo
	(55) Hildur	1902 Åhus–Härnösand
Bg	(58) Walborg	1891 Leith–Åhus, stenkol
	(66) Veritas	1898 West Hartlepool–Luleå, stenkol och järn
	(54) Gunhild	1903 Västervik–Grangemouth, props
	(53) Victoria	1904 Stevns Klint–Kotka, rå krita
	(65) Saga	1904 Köpenhamn–Borgå ⁸⁶

Barkskeppen gick vanligen på Nordsjöfart, de största på långfart. Några av fartygen gick mellan England och Amerika, från England med kol, på återvägen med pitchpine, kaffe, te, kopra, harts. På Västindien gick fartygen ofta, och då och då till Chile för att lasta guano.⁸⁷ Efter 1899–1902, boerkriget, blev det ett uppsving i handelssjöfarten⁸⁸ som också berörde segelfartygen och åstadkom en ökande omsättning på dem.

Bksk	(42) Elisabeth	1885 Cap Haïtien–Antwerpen, kampschträ (gick f. ö. på England, Finland, Spanien)
	(48) Capella	1885 England–Stockholm–Cardiff
	(49) Elisabeth	1888 i Pensacola
	(49) Elisabeth	1889 i Santos
	(55) Hildur	1889 Härnösand–Littlehampton, trä
	(45) Anna Maria	1890 Mobile–Wolgast, pitchpine
	(55) Hildur	1891 Hallsta–Grimsby
	(49) Elisabeth	1891 i Santos
	(59) Vanadis	1893 Malmö–Matis (Kanada), ballast
	(62) Vega	1895 London–Sundsvall, ballast
	(47) Anna	1896 Räfsö–Hull, trä, Hull–Rönne, kol, Rönne– Sideby (Finland), ballast, Sideby–England trä

⁸⁶ Sammanställningen huvudsakligen efter *Fartygshandlingar*

⁸⁸ *Hornborg*, s. 295 f och *Löfström* (SU 1964: 58)

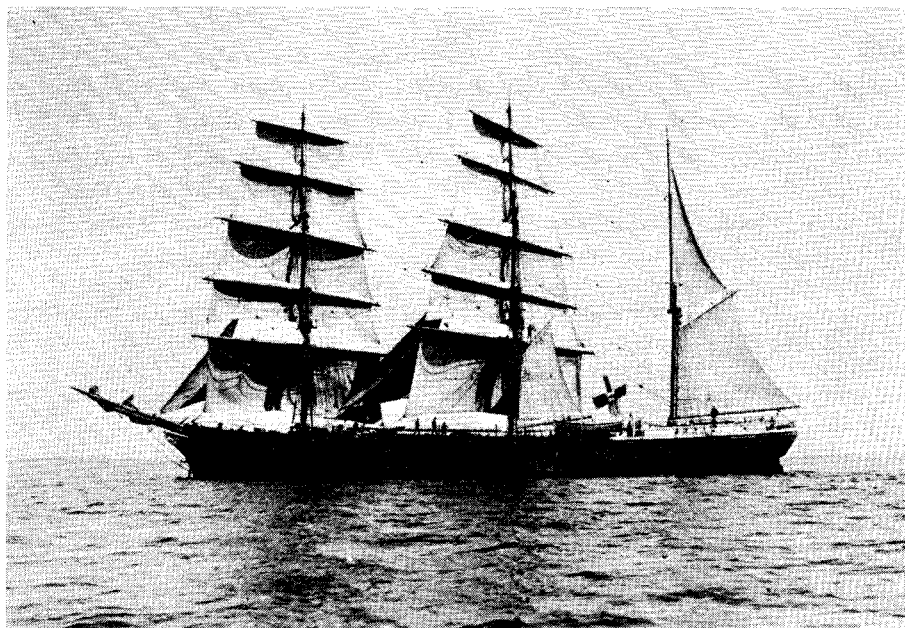
⁸⁷ *Löfström* 1943, s. 224 och *Fartygshandlingar*

(47) Anna	1898 Simrishamn–England, props
(61) Laura Maria	1898 Nederkalix–London, splitved
(72) Sirius	1898 London–Köpenhamn, koks
(64) Juno	1899 trälaster
(78) Benguela	1899 Köpenhamn–Sundsvall, petroleum
(83) Svca	1901 Gävle–Garston
(50) Gerda	1903 Nederkalix–Grimsby, trä
(70) Wakefield	1903 St Petersburg–Dal (Härnösand), ballast, Dal-Sydafrika, trä
(71) Elisabeth	1903 London–Sundsvall, ballast
(76) Anna	1903 Söderhamn o. Skellefteå–Hull o. London, splitved
(84) Zaritza	1905 Söderhamn–London, trä
(79) Karin	1911 Limhamn–Valdemarsvik, gödning
(87) Hedvig	1911 Skutskär–London
(89) Wolfe	1915 Burntisland (Skottland)–Malmö, kol ⁸⁹

Tyvärr är ju ej affärsarkivet tillgängligt, som kunde visa hur och när kontakterna togs med lastägare och mäklare och hur frakterna slöts. Några sagesmän finns ej heller längre i livet. När en skuta skulle iväg var *Storebro* medelpunkten. Bryggan försvann på 1900-talets början, men under dess storhetstid på 80- och 90-talet låg här tre skutor i rad på södra sidan, ibland i två, tre led. Yttersta leden fick vara i ballast, där låg strax intill ett klippgrund. På norra sidan fanns vatten bara för jakter, slupar och galeaser. Spannmålen till England — framförallt havre — kördes ner i hamnen på vagn och tömdes i rännor som gick in i fartyget. En tio, tolv gubbar och gummor gick nere i lastrummet och trampade ihop och packade säden. De gick barfota eller *på sock*, i strumplästen. Man gick från för till akter, i sidled och med endast korta steg. För varje steg gjorde man en knyck med benet, det skulle bli större effekt då, menade man. Detta kallades att *trampa havre*. När lasten kommit högre upp, mot däcksplankorna, blev det att trampa i allt

⁸⁹ Sammanställningen huvudsakligen efter *Fartygshandlingar*. Enstaka uppteckningar kan detaljerat berätta om resor. Barkskeppet (75) Antoinette, kapten Henrik Henriksen, gjorde under boerkriget en resa från Göteborg med hyvlat virke, glasdörrar med kulört glas, fönster och 20 stora spisar. Resan tog 101 dygn och var mycket påfrestande. Meddelaren anger dessutom ballast till Kapstaden på 30 000 tegel, som kapte-

nen ska ha tjänat bra på — sannolikt är väl att ballasten togs i Kapstaden för Melanamerika. Man tog sig nämligen via Melanamerika — dit ingen last anges — till Mississippi och lastade här plank för Buenos Aires. I Buenos Aires kläddes hela fartygets inre med säckväv som angjordes på läkten. Därefter lastade man in linfrö i säckar, som fraktades till Göteborg (*Thorsson*, SU 1964: 57).



Barkskeppet (89) Wolfe i Öresund 1906 — då skriven i Lumparland på Åland. Wolfe var det sist inköpta av de Björkegrenska skeppen. Foto tillh. Statens sjöhistoriska museum.

mer hukande ställning. Våra dagars slingerskott från för till akter på spannmålsskutorna, som hindrar förskjutningar i lasten, förekom inte.⁹⁰

Ofta hade skutorna med sig returlast av kol från England. Portlandcement importerades också i ej obetydliga mängder. Mot slutet av 1800-talet lades järnvägsspår på Storebro, så att man kunde köra dit med järnvägsagnar och lossa direkt i dessa. Den mesta kolen lossades dock på hästskjutsar.⁹¹

Smuggling har väl tillskrivits de flesta framgångsrika handelsmän som sysslat med in- och utförsel på egna skutor. Björkegren skall enligt traditionen ha haft fiskare som gått mellan Simrishamn och Bornholm.⁹² Ryktets vågor gick tyst men högt i en stillsam småstad, och visste detaljerat att berätta. Andrén refererar traditionen enligt vilken i Kockska gårdens övervåning fanns ett hemligt rum med en i taket dold ingångslucka. Här förvarades insmugglade varor som inte fick synas om tullmännen behagade snoka igenom köpmännens magasinstrymmen.⁹³

⁹⁰⁻⁹¹ Löfström 1943, s. 89

⁹³ Andrén, s. 38

⁹² Nilsson (SU 1967: 59)

Särskilt från och med 1880-talet tillkommer de norrländska hamnarna som allt viktigare lastageplatser.⁹⁴ Järnvägens ankomst till Simrishamn 1882⁹⁵ lösgör också den stora exportartikeln spannmålen delvis från beroendet av fartyg som transportmedel. Nu inleds det sista skedet i den Björkegrenska firmans sjöfartshistoria, splitvedsfrakten till England. Så småningom kommer denna fraktfart med virke från Norrland och retur eventuellt med kol eller koks att bli dominerande. De få sjömän som ännu lever och seglat på Björkegrensfartyg har samtliga bara erfarenhet av denna frakt.⁹⁶

Om samtliga meddelare gäller att de kom på sjön omedelbart efter konfirmationen, i 12-16-årsåldern. De har inte stannat längre tid än ett år, ibland två, på skutan. Sedan ville man pröva på något nytt, ett nytt fartyg, se sig mer om i världen. Barkskeppen (64) Juno, (71) Elisabeth, (77) Astrid, (78) Benguela och (84) Zaritza gick alla med splitved från Norrland till engelska hamnar som London och Hull, och ofta tomma i retur. Ej sällan hade man dock returlast av koks, särskilt sista resan, när man hade tid att lasta och lossa. Två resor, ibland tre, sällan fyra, hann man med under en seglationsperiod. Meddelarna berättar om lastningen uppe i Sundsvall, Piteå och Överkalix: ett trettioal, ja upp till femtio, kvinnor var sysselsatta. Fartyget låg på redden och pråmar kom ut dit. Allt folket ombord utom kapten stod på pråmarna och kastade in plankorna. Veden var mellan 1 och 6 fot lång. Kvinnorna tog emot och bar in virket. Det vart så tätt så man kunde inte få in fingrarna emellan. De som hade gjort ett gott arbete behövde inte fråga efter arbete nästa gång skutan kom upp till lastningsplatsen. Arbetstiden var från sex på morgonen till sex på kvällen, med en timmas middag. Landfolket hade med sig egen mat, stuerten lagade åt besättningen. »Vid Piteå var ett sågverk, där kunde vi inte lasta mer än halva lasten, sedan fick vi släpa över båten till en holme och fortsätta. Kvinnorna fick ligga kvar över veckan. Det kunde bli dragspel, valser och polska, och dans ett par timmar på kvällen.» Det tog en tre veckor, en månad få fartyget lastat, lossningen gick mycket fortare.⁹⁶

Björkegren provianterade inte hos skeppshandlarna i Simrishamn.⁹⁷ Var fartygen några av de största kom de sällan hem till Simrishamn, och eftersom hamnen var grund fick de ankra på redden. Björkegren ordnade själv fourneringen. Varje år köpte han upp en mängd nötkreatur och svin som slaktades och saltades ner för provianteringsändamål.⁹⁸

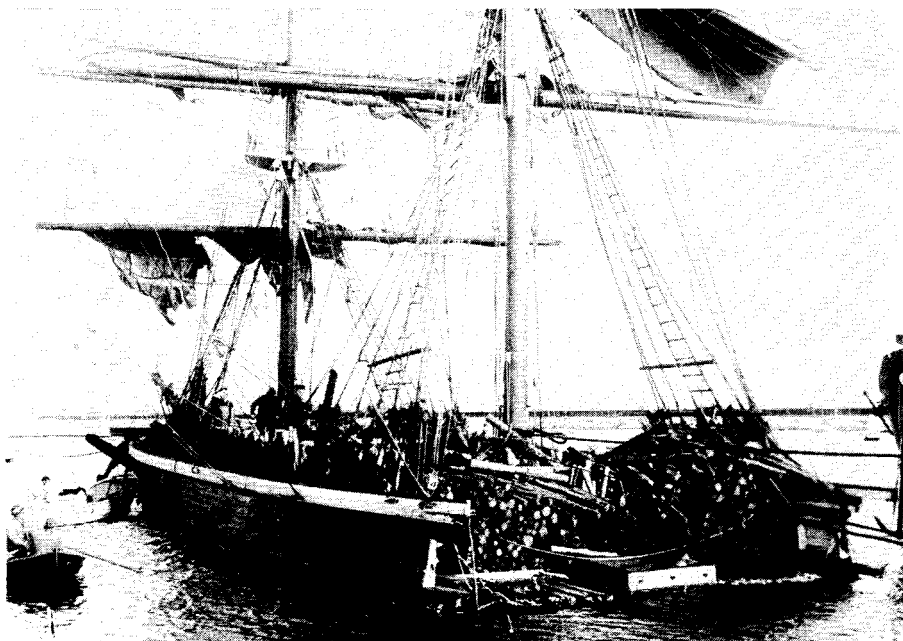
Sammanlagt är det minst 89 fartyg medlemmarna av släkten Björkegren, i egen person eller i handelsfirmans namn, står som huvudredare till. Vid genomgång av fartygshandlingarna för båtar mot förra seklets slut, tillhöriga

⁹⁴ Löfström 1944, s. 76

⁹⁷ Andersson (SU 1967: 65)

⁹⁵⁻⁹⁶ Nilsson, Tufvesson, Olsson, Andersson, Håkansson (SU 1967: 59-63). Om 1880-talet: Persson (SU 1964: 79)

⁹⁸ Löfström 1943, s. 224



Barkskeppet (93) Caesar av Skillinge. Här ägde Björkegrens blott en mindre del. Övriga partredare var 9 skeppare, huvudsakligen i Skillinge, och handlande Norberg. Bilden torde vara från 1919 när Caesar, då tillhörande Räfsö i Finland, var på väg från Karlskrona till West Hartlepool med props, stötte på en mina och skars av akter om stormasten vid explosionen. Förskeppet — se bilden — flöt på propsen, bärgades till Frederikshavn och högs upp där. Foto tillh. Statens sjöhistoriska museum.

vissa storredare — sjökaptener i Simrishamn (Per Ohlsson⁹⁹ och Nils Ingemansson, i Skillinge) tillkom åtminstone 4 fartyg där Björkegrens varit delägare med en mindre part. Det skulle förvåna om firmans medredarskap i fartyg med andra huvudredare skulle ha begränsats till dessa skutor. Troligen är det så, som Gruvberger² citerar Börjeson, att Björkegren med tiden inte bara till namnet utan också till gagnet blev huvudredare för en mycket stor del av den skånska ostkustflottan. »Björkegren hade nånting nästan i vartenda fartyg här på kusten» säger en 79-årig meddelare.³

Parterna i de första skutorna är i allmänhet enkelt uppdelade mellan ett fåtal delägare, när båten ej är helt Björkegrenägd. Viss reservation måste

⁹⁹ Ohlsson (SU 1962: 106, 1963: 70)

¹ Ingemansson (SU 1963: 71, 72)

² Gruvberger, s. 84

³ Håkansson (SU 1967: 63)

göras för de tidigare serierna av fribrev, som är torftiga och ger färre detaljuppgifter — man får känslan att temporära skepparbyten, mera detaljerade besked rörande fartygens slopande och framförallt rörande delägarskap, inte registreras ordentligt förrän in på 1870-talet. De tidigare skutorna med tillgängliga uppgifter är antingen helt Björkegrenägda eller har föga uppdelade parter som $1/2$, $1/3$, $1/4$, $1/6$, $1/8$, $2/3$, någon gång siffror som $1/12$. Det är alla förhållandevis små fartyg, utom barkskeppet (26) Anna Maria. Anna Maria äges till $7/12$ av Björkegren och $1/6$ av befälhavaren. Från och med 1870 och nu ökande dräktighetssiffror blir andelstalen mer komplicerade. Tidigare var delägarna aldrig fler än 5, nu stiger de med skonertskeppet (28) Folke till det dubbla. I 70-talets skonorter och barkar är delägarna mellan 1 och 20, parterna rör sig ofta om 12-delar, men också t.ex. 72-delar förekommer. På 80-talet kommer barkskeppen på allvar, från och med nu förekommer hela skalan från helt Björkegrenägda fartyg till, 1905, 100-delar, och med upp till 25-talet delägare. Medeltalet partredare i de tio första skutorna med kända delägare är 2,4 — i de tio sista fartygen 11.⁴

Johan Daniel Björkegren uppges i allmänhet ha krävt att befälhavaren skulle satsa en fjärdedel i fartyget, på det att de skulle känna sitt ansvar större. Medägandet band också befälhavaren och fartyget tillsammans.⁵ Så synes skepparen Bengt Olsson i Baskemölla 1874–91 ha fört (35) Cimbrishamn, sistnämnda år inropade han, ensam, skeppet på auktion i hemorten. Som motsats kan nämnas (41) Angelika, ensam ägt av Björkegren, som 1880–84 fördes av tre olika skeppare. Lämnades befälhavarskapet på ett sådant fartyg, där skepparen var partägare, av någon anledning till en annan person gjordes detta vanligen blott temporärt, eller till en bror eller son. Så var det exempelvis med (31) Najaden 1872 och 1878, (46) Vega 1883 och 1885. Ett anmärkningsvärt fall är (53) Victoria, som 1888–1904 — den utdömdes (kondemnerades) sistnämnda år — hade omväxlande kaptenen och styrmannen till befälhavare, i sex perioder, och under en period kaptenens bror (Måns Persson Wickman, Per August Lindqvist resp. Jöns Persson Wickman). Kaptenen ägde $1/2$ i fartyget.⁶

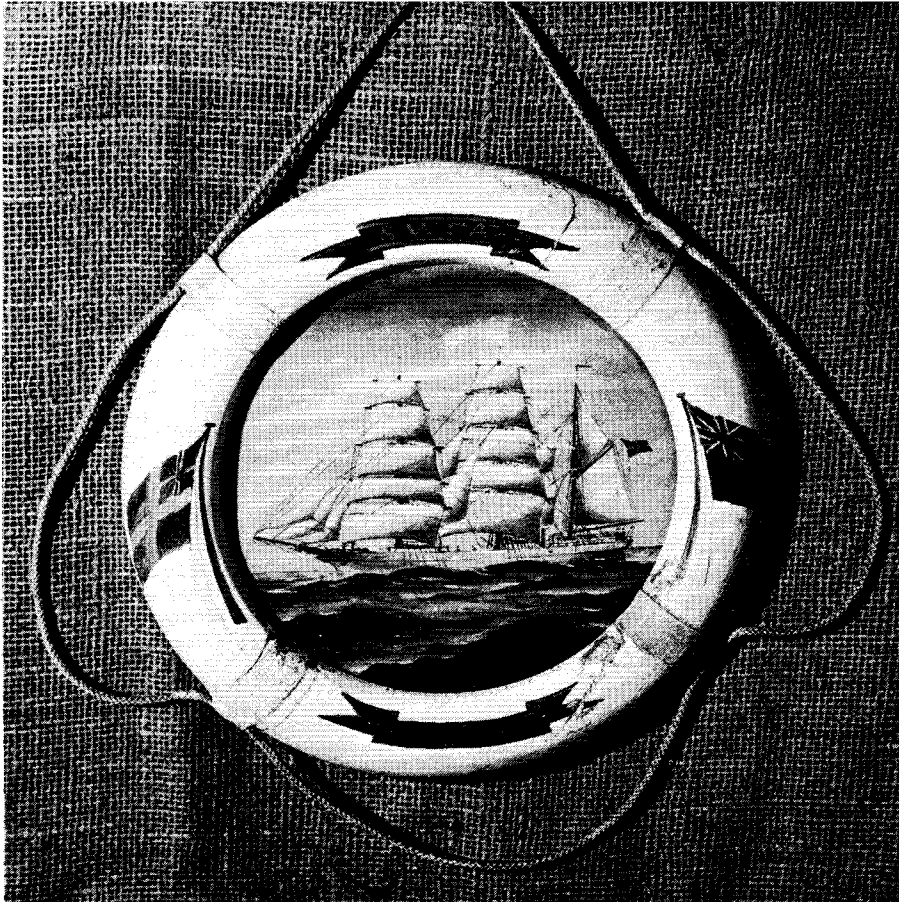
Björkegren ska själv ha tagit hälften eller mera, och ha utbudit resten till intresserade.⁷ Detta kan påvisas för ungefär hälften av fartygen. Som synes av fartygsförteckningen var dock ägofördelningen vanligen mycket mer nyanserad. Uttalandet stämmer dock in på (69) Victoria en tid och på (74)

⁴ *Fartygshandlingar*

⁵ *Löfström* 1943, s. 225

⁶ *Fartygshandlingar*

⁷ *Löfström* 1943, s. 225



»Svea, Sirishamn». Barkskeppet (83) Svea, kapten Nils Jönsson i Simrislund, var 1901, året efter förvärvat, på resa från Gävle till Garston, kolliderade med hälsingborgsångaren Vera, bogserades in till Dover och såldes som vrak. »Livbojstavl» i Österlens museum, Simrishamn. Foto Petrus Carlsson, Simrishamn, 1967.

Andrea. Från och med 1899, efter Johan Daniel Björkegrens död, kan märkas en viss minskning av den Björkegrenska parten och en ökning av antalet delägare. I gruppen fartyg där firman ej varit huvudredare kan parten bli så pass liten som $1/23$ (93) Caesar.⁸

⁸ Fartygsbandlingar

Fartygsregistreringen skedde under Lars Johan Björkegrens tid naturligtvis alltid i hans eget namn. Först under Johan Daniels tid grundas firman. Också Johan Daniel tecknar sig som ägare oftast i eget namn. Ibland, och särskilt under senare år, skriver han dock fartyget på »handelsbolaget Lars Johan Björkegren, ensam ägt av grosshandlanden Johan Daniel Björkegren». Någon enstaka gång — i briggen (58) Walborg 1890 — medtar han sonen Folke Björkegren som delägare i ett fartyg.⁹

Johan Daniel Björkegren hade först 46-årig gift sig, med Sigrid Kraak, dottern till sin gode vän borgmästaren och vice häradshövdingen Folke Kraak. I sitt äktenskap hade han tre vuxna barn, sonen Lars Johan Folke,¹⁰ kontorist i handelsbolaget, som avled ca 1902, och enligt en meddelare var ämnad till konsul i London, men dog,¹¹ döttrarna Elisabeth Kristina (ogift),¹² som var medlem av Sydöstra Skånes fornminnesförening¹³ och 1950 donerade Hafreborgs magasin till föreningen¹⁴ och Anna Maria, gift med professorn i psykologi och pedagogik vid Lunds universitet fil.dr Axel Herrlin.¹⁵

Något samband mellan ägoförhållandet (om fartyget helt tillhört Björkegren eller varit partägt) och den form som Björkegrens andel registrerats under kan inte påvisas. Detsamma gäller för fartygen under nästa innehavare av firman, Sigrid Björkegren. Efter Johan Daniels död ärves hans fartygsinnehav av änkan med $\frac{3}{6}$, sonen med $\frac{1}{6}$ och döttrarna med var sin $\frac{1}{6}$. När sonen någon tid därefter avlider ärves hans del till $\frac{2}{3}$ av modern och med vardera $\frac{1}{6}$ av systrarna. I och med arvskiftet efter Folke Björkegren kan andelarna uppdelas så pass som till $\frac{7}{480}$ -delar, i (44) Augusta. Andelarna modifieras givetvis efter hur delbar den Björkegrenska parten i respektive fartyg är. I nyanskaffade fartyg brukar nu förutom fru Björkegren barnen ingå som delägare, även i de fall där handelsbolaget står som ägare av huvudparten. Tämligen snart efter sitt giftermål överlåter Anna Björkegren teckningsrätten för sin andel på sin man professor Herrlin. 1905 ombildar Sigrid Björkegren samtliga partrederier, utom det för (70) Wakefield, till *rederiaktiebolag*. De får alla namn efter respektive fartyg, exempelvis Rederiaktiebolaget Anna, för barkskeppet (76) Anna.¹⁶ Enligt Börjeson, som citerar kaptenen på Wakefield, Nils Hallberg, avsåg fru Björkegren därigenom förhindra att om ett av firmans fartyg råkade ut för missöde och förlorade

⁹ *Fartygshandlingar*

¹⁰ *Kyrkoarkiv och Löfström* 1943, s. 227 f

¹¹ *Fartygshandlingar* och Nilsson (SU 1967: 59)

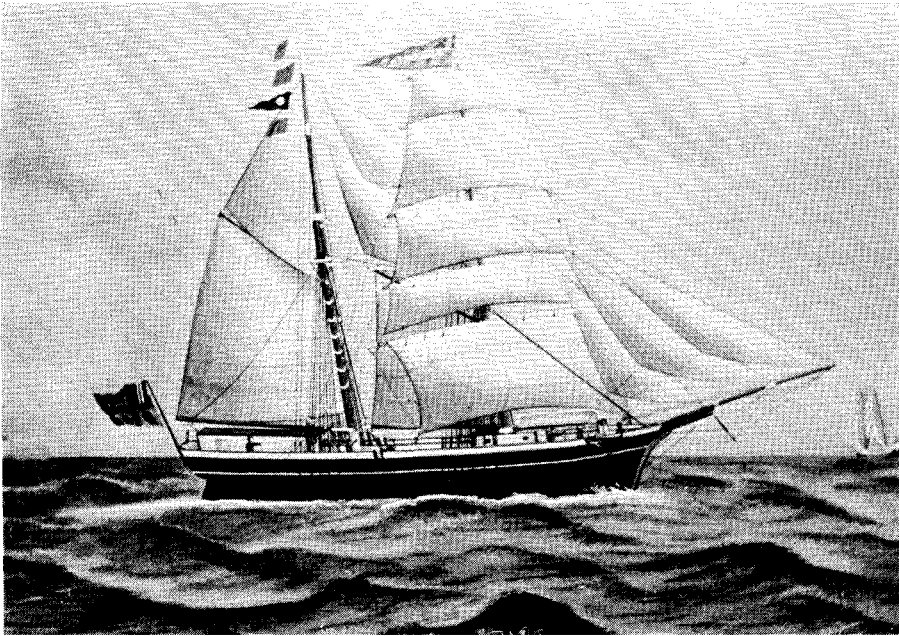
¹² *Kyrkoarkiv*

¹³ *Osterman-Åberg*, s. 2

¹⁴ *Åberg* 1957 I, s. 47 f

¹⁵ *Kyrkoarkiv* och ex. *Svenska män och kvinnor* 3, Stockholm 1946, s. 433 f

¹⁶ *Fartygshandlingar*



Råsegelskonaren (69) Victoria uppger skeppslistan vara byggd 1880 på Vaddö — ett av de många exemplen på olika uppgifter i fartygshandlingar och skeppslistor. Fördes 1894-99 av skepparen Nils Håkansson Tunér i Vik. Varken han eller styrmännen trivdes med fartyget, som var djupgående och en dålig seglare. 1900 gick det under med man och allt, på väg från Båtskärsnäs till Flensburg. Målning sign. av den produktive och intressante fartygsmålaren L P Sjöström, Malmö, 1896. Foto tillh. Inge Löfström, Lund.

i process, motparten genom beslag kunde söka sin rätt på ett annat av rederiets fartyg. Om varje fartyg utgjorde ett eget aktiebolag kunde motparten endast hålla sig till detta fartyg för sin eventuella fordran. Wakefield behövde ju ej överföras på eget bolag, då när alla de andra fartygen tillhörde aktiebolag Wakefield ju blev ensam kvar i ett enkelt rederi. Redan 1908 upphör dock åter aktiebolagsformen. Konsulinnan ska ha funnit sin handlingsfrihet för mycket kringskuren genom åtgärden, varför hon återgick till den gamla ordningen.¹⁷

Partredarna utgör ett brett tvärsnitt genom Österlens befolkning. Så gott som samtliga yrkesgrupper som kan ha haft de ekonomiska möjligheterna förvärva fartygsandelar är representerade. Rikligast förekommer skeppare

¹⁷ *Hornborg*, s. 271

och sjökaptener, därefter kommer fiskare och lantbrukare samt handlande. Lotsar, kustvakter, kopparslagar- och smedsmästare, skeppsbyggmästare, målare, lärare och andra stadsbor. Lotsförman Johan Olof Ström i Simrishamn äger 1870–1903 delar i 4 fartyg. Omständigheten att befälhavaren på 68 av 85 fartyg med delägandet bekant åtminstone tidvis själv var partredare i skutan understryker naturligtvis gruppen skeppares övervikt. Flera av dessa befälhavare var delägare i åtskilliga fartyg. Sjökapten Henrik Hallberg i Kivik ägde under perioden 1871–1916 delar i åtminstone 9 fartyg, sjökapten Per Håkansson i Vik 1894–1915 i 5, sjökapten Emil Ingvarsson i Simrishamn 1879–93 i 5, sjökapten Gustaf Nilsson i Simrishamn 1899–1916 i 6, skepparna Nils Håkansson Raflund i Kivik 1876–1903 i 5 och Per Thorson i Kivik 1889–1915 i 5, sjökapten Gustaf Wendel i Kivik 1889–1916 i 5, sjökapten Jöns Persson Wickman i Skillinge 1890–1916 i 10 och skeppare Måns Persson Wickman i Kvarnby 1880–1916 i 13. Också många befälhavare på andra fartyg än Björkegrens deltog med parter i skutorna: skeppare Per Hall i Kivik ägde under perioden 1871–1916 delar i åtminstone 7 fartyg, skeppare Per Ohlsson i Skillinge 1874–1911 i 14 och skeppare Sone Wendel i Kivik 1871–1903 i 5. Det förekommer att småandelar ej upptages i registreringshandlingarna. Så är av Per Ohlssons parter i Björkegrens fartyg blott 9 nämnda i fribreven, de övriga kan beläggas genom Ohlssons privata anteckningar. Parter på $1/4$ – $1/32$ är vanligast i de ovan nämnda exemplen.¹⁸

Intressant är att handlande i Simrishamn tämligen sällan förekommer som delägare. En kort tid ägde Lars Johan Björkegren (8) Victor tillsammans med den tidigare nämnde Johan Henrik Kock och fabrikör C M Espersson i Simrishamn samt handlandena Conrad Kistner, den likaledes tidigare nämnde Fredrik Stålhammar och skepparen ombord Christian Lantau i Ystad. Från spannmålshandlanden Sven August Bengtsson köpte Björkegren sin del i (51) Hilma. Med Joh. Tholin, en annan ovan sid. 12 nämnd stor spannmålsexportör i staden, ägde han 1853–62 gemensamt (6) Flygaren, (12) Maria och (8) Victor. Långt senare, 1908–16, hade handlanden Oscar Modén, som tidigare hetat Mårtensson, var av skepparsläkt och bror till bl. a. befälhavaren på (45) Anna Maria, Anders Mårtensson, delar i Björkegrenskutorna (86) Elsa och (88) Esmeralda. Ytterligare några Simrishamnshandlande förekommer, som Oscar August Möllerström (i Esmeralda).¹⁹

Den ovan sid. 20 nämnde Anders Fredrik Norberg i Skillinge, som övertagit den Haagenska köpmansgården, hade andelar i (67) Valborg, (73)

¹⁸ *Fartygshandlingar*. Rörande Per Ohls-
son se *Papp*, s. 97

¹⁹ *Fartygshandlingar* och *Engström* (SU
1967:64)

Eos, (85) Salem, (87) Hedvig, (89) Wolfe, (90) Selma, (91) Hilma och (93) Caesar. Det är särskilt i skutorna där Björkegren ej hade huvudredarskapet som Norberg var medredare.²⁰ Från författarens undersökning »Ett skepp kommer lastat» framgick att skonerten Karin av Skillinge (liksom andra fartyg där Norberg ägde andelar) alltid provianterade hos Norberg,²¹ trots att i Skillinge också fanns andra handlande. Handelsmannens delägarskap i skutorna kan alltså hänga ihop med förhållandet att de provianterade hos honom.

Fiskhandlanden Håkan Hall i Kivik deltar i 4 fartyg, andra Kiviksköpmän som har delar i Björkegrensfartyg är Jöns Larsson (4), Åke Nilsson (1) och Nils Thorson (2). I Brantevik handlanden Sven Peter Larsson (1 fartyg). Några Malmöhandlande deltar också 1899–1916, Jöns Lundberg (2) och Johan Persson (1), i Ystad är Johannes Holm medredare i 1 fartyg. Handlanden Franz Johan Hansen i London redar i 2 fartyg. I Helsingör deltar handlandena Frederik Christian Brunnich och Peter Waldemar Svensson i var sitt fartyg. Handelsbolaget Andersen & Cie i samma stad deltog med betydande andelar 1866–83 i (22) Christina, (27) Lars Johan och (28) Folke — i Lars Johan med 1/3. Köpmännens parter är annars relativt små i Björkegrens skutor, ofta 1/12 till 1/36. Några mäklare figurerar, Christopher Bredenberg i Sundsvall, sedan London (2 fartyg) och John Goodchild i London (1). Det är här fråga om splitvedsskutor på Londontraden.²²

Befälhavare och besättning. Grebst,²³ och efter honom Löfström,²⁴ och Börjeson²⁵ framhåller Björkegrens skickliga val av befälhavareämnen. En skötsam yngling fick hjälp till sin examen. Förordningarna fordrade examen för djupvattenfart. Var det en duktig veteran till skeppare togs då en ung flaggskeppare med ombord, för att både fartyget och lagen skulle få sitt. Sådana oexaminerade befälhavare hade Björkegrens ända in på 1900-talet. Här fanns skeppare *Nils Håkansson Raflund* i Kivik, befälhavare på (38) Salma 1872–75 — då ännu ej i Björkegrenägo — och därefter på (39) Sigrid. På den senare hade han sjökapten *Henrik Hansson Henriksson* i Kivik till flaggskeppare. Henriksson gifte sig senare med Raflunds dotter, och förde efter varandra (39) Sigrid, (50) Gerda och (75) Antoinette. En annan oexaminerad befälhavare på de stora barkskeppen var *Anders Mårtensson* i Kivik (1842–90). Han dog i gula febern ombord på sitt förda (45) Anna Maria, som han i sju års tid förde mellan Kuba och England med socker. Fartyget

²⁰ *Fartygshandlingar*

²¹ *Papp*, s. 103

²² *Fartygshandlingar*

²³ *Grebst*, s. 32

²⁴ *Löfström* 1943, s. 224

²⁵ *Hornborg*, s. 438 f

förliste samma resa, enligt uppgift därför att 1. styrmannen inte följde de order Mårtensson gav för seglingen innan han dog. *Måns Persson Wickman* i Skillinge, senare Kvarnby, hade liksom Raflund seglat för om masten i engelska skepp, dessutom i finska. Han var befälhavare på (43) Ingegerd 1880–83, sedan den förlist, 1883–85 på (46) Vega, 1885 (troligen blott en resa) på (48) Capella, 1888–90 och 1903–04 på (53) Victoria, 1890 på (58) Walborg, 1895 på (70) Wakefield och 1905 på (87) Hedvig. Samtliga dessa fartyg är anskaffade samma år Wickman blev befälhavare ombord, tydligen av eller åtminstone för honom.²⁶ Grebst uppger också att Johan Daniel Björkegren ofta inköpte fartyg för befälhavare han ansåg sig kunna bygga på.²⁷

Särskilt länge seglade i firmans tjänst under senare år *Måns Persson Wickman*, 1880–1905 (se ovan), *Henrik Hansson Henriksson*, 1887–1916 (se ovan), *Gustaf Sigfrid Pålsson* i Kivik, 1887–1916, styrman på (50) Gerda, befälhavare på (61) Laura Maria och (78) Benguela, samt *Gustaf Nilsson* i Simrishamn, 1893–1917, befälhavare på (44) Augusta, (64) Juno och (84) Zaritza.²⁸

Som synes var befälhavarna ombord till allra största delen från Österlen. Under Lars Johan Björkegrens tid kom de istället från Skanör och Ystad. En stor del av skepparna var hemma från Kivik.²⁹ Av 44 befälhavare på 90-talet var 18 från Kivik, 9 från Simrishamn, 6 från Brantevik, 5 från Skillinge, 2 från Baskemölla, 2 från Vik, 1 från Vitemölla och 1 från Skanör.³⁰ I Kivik hörde också många av partredarna hemma.³¹ Också manskapet ombord hörde hemma i fiskelägena i Österlen. 1871/72 var ombord på 9 fartyg, nämligen (15) Augusta (1+8), (20) Carolina (1+7), (21) Adolf (1+3), (23) Hoppet (1+2), (26) Anna Maria (1+9) och (28) Folke (1+7) år 1871 samt (24) Sigrd Elisabets (1+7), (31) Najaden (1+6) och (32) Svea (1+5) år 1872 inalles 63 personer (här ovan inom parentes besättningens storlek, befälhavare + manskap). De hörde *sockenvis* hemma i Simrishamn (30), Nöbbelöv (8), Mellby (7), Hovby (6), Simris (4), Gladsax (1) och Rörum (1). Från andra delar av Skåne och från övriga Sverige var bara 6 karlar, varav 2 från Halmstad och 1 från vardera Östhammar, Söderåkra, Skanör och Västervik.³²

Befälhavaren hade hyra plus kaplake, procent på bruttoinkomsten. Befäl-

²⁶ *Fartygshandlingar* och *Hornborg*, s. 439, *Engström* (SU 1967: 64)

²⁷ *Grebst*, s. 32

^{28–29} *Fartygshandlingar*

³⁰ *Hornborg*, s. 270

³¹ *Fartygshandlingar*

³² *Sjömanshusarkiv*, mönstringslängder

havaren på (69) Victoria och (80) Lufra, examinerade styrmannen Nils Håkansson Tunér i Vik, född 1863, har för Löfström uppgett hyran 50 kronor i månaden, därtill då 10 procent i kaplake, som på en brigg om 3 à 400 ton kunde bli 15 000 under ett seglationsår. Därtill kom en viss andel i vinsten. »Från 1890 och ända fram till världskriget var det dock dåliga tider för segelsjöfarten, förtjänsterna var inte mycket att dela på.»³³ Hyran växlar naturligtvis efter karlens erfarenhet och ålder och skutans storlek. På i föregående stycke nämnda fartyg hade skepparen mellan 40 och 55 riksdaler i månaden. Minst hade den av Löfström beskrivna originella skepparen på jakten (23) Hoppet, Truls Persson (när Hoppet låg i hemmahamnen och Truls låg över ombord sade simrishamnsborna att »han levde på hoppet»). Han ägde för övrigt själv hälften i skutan. Mest hade den 26-åriga skepparen på den tämligen stora skonerten (24) Sigrid Elisabeth, Ferdinand Lundberg, som tidigare också varit styrman ombord på skutan. Styrmans(bästemens)-hyrorna höll sig kring 55–36. På Hoppet hade »bästeman» blott 24 riksdaler, han var dock bara 18 år. Konstapeln hade 38–30, matroserna 45–32, lättmatrosen 30–28, jungmännen 32–20, kocken 15–12 riksdaler. Åldern för befälhavarna varierar mellan 61 och 26, bästeman är 32–18 år, konstapeln 23–22 (ovanligt unga), matroserna vanligen 27–23, också 57- och 18-åriga matrosar förekommer dock. En lättmatros är ungefär 21–20, jungman vanligen 20–17, kocken 17 eller 18.³⁴

Som jämförelse hyrorna på ett enda senare fartyg, barkskeppet (47) Anna 1895. Besättning 1 + 9 man. Påmönstring 29/4 i Simrishamn, 3/7 var fartyget i Hull, 25/7 i Åhus, 28/12 avmönstring i Rönne. Befälhavare var Frans Henrik Olsson i Brantevik, 29-årig, han hade i hyra 45 kronor. Styrman (35 år) hade 75 kronor. Kan detta ha varit ett »flaggkaptsfartyg»? Kanske ändå inte, att döma av styrmannens ungdom. Konstapeln (28 år) 55 kronor, timmerman (56 år) 45, matrosen (29 år) 40, lättmatrosen (18 år, avmönstrade, den nye 20 år) 28 resp. 35, jungmännen (17 resp. 20 år) 30, kocken (17 år) 20 kronor.³⁵

Den som ville ta hyra ombord kunde fråga kapten ombord om han behövde folk, eller också frågade man bokhållaren på Björkegrenska kontoret. På- och avmönstring kunde ske exempelvis i Hälsingborg, Köpenhamn, Landskrona, Malmö och Rönne. De Björkegrenska fartygen var nu för stora för att rymmas i hemstadens hamn, de övervintrade på den sista lossningsplatsen. Om mannarna varit med hela året och var från Österlen fick de fri hemresa, resan till båten på våren betalade

³³ Löfström 1943, s. 225

^{34–35} Sjömansbusarkiv

man ofta själv. Sängkläder fick sjömannen bestå, en sjösäck full med madrass, täcke och filter. Kackerlackor och ohyra fanns förstås ombord, en gång i veckan togs sängkläderna ut och det sopades upp i kojerna.³⁶

Förhållandena ombord på de Björkegrenska fartygen skilde sig inte från dem på andra båtar, varför man kanske kan vara sparsam med citat efter meddelare. Kommer man upp i en så hög ålder som våra sagesmän ligger också det som hände kring sekelskiftet i ett avlägset fjärran.

Fartygsförvärv. Åtskilliga särskilt av de första skutorna är haverister, vrak inköpta på offentlig auktion i Sydsåne eller Danmark. Så förvärvades (8) Victor i Vårhallen nära Simrishamn 1845 18/11, (12) Maria i Simrishamn 1852 25/10, (16) Leo i Köpenhamn 1861 12/9, (18) Rauha på Bornholm 1863 20/5, (19) Anna Wilhelmina i Köpenhamn 1864 6/9. Också senare köpes fartyg på auktion, som (72) Sirius i Hamburg 1896 25/2. Den bekanta firman Charles Hvilsum i Köpenhamn sänder på höstarna ut förteckningar över fartyg till salu,³⁷ som Björkegren studerar. Firman figurerar också i Björkegrens fartygsförsäljningar — den förmedlar avyttrandet av (44) Augusta och (74) Andrea. (32) Svea och (35) Cimbrishamn försäljes till skepparen ombord, den senare på auktion.³⁸

Flertalet fartyg inköpes dock i sjödueligt skick, direkt från ägaren eller genom förmedling av mäklare. Största delen av fartygsinköpen sker på vårvintern före seglationstidens början. Av 27 säkra data för skutköp avslutas 11 i februari, 7 i mars, 2 i januari och april samt 1 i vardera december, oktober och maj. I åtminstone tre fall, (71) Elisabeth, (57) Marie och (72) Sirius var det den blivande befälhavaren som själv slöt köpet på platsen. Några fartygspriser kan vara av intresse:

Sl	(14) Maria	köptes 1852 för 335 riksdaler banco
	(16) Leo	1861 605 danska rigsdaler
Sk	(8) Victor	1845 734 riksdaler banco
	(19) Anna Wilhelmina	1864 2 005 danska rigsdaler, såldes 1870 för 4 500 riksdaler riksmünt
	(20) Carolina	1865 12 000 riksdaler riksmünt
	(22) Christina	1865 1 500 danska rigsdaler, såldes 1867 för 4 000 riksdaler riksmünt
	(24) Sigrid Elisabeth	1868 £700
	(69) Victoria	1894 7 050 kr
	(82) Gerda	såldes 1903 för 4 500 kr

³⁶ *Andersson* (SU 1967: 62), *Håkansson* (SU 1967: 63), *Nilsson* (SU 1967: 59), *Ols-son* (SU 1967: 61), *Tufvesson* (SU 1967: 60)

³⁷ *Olsson-Wickberg* (SU 1964: 81)

³⁸ *Fartygshandlingar*

Sksk	(35) Cimbrishamn		såldes 1886 för 3 300 kr
	(60) Hebe	1892	13 000 riksmark
	(79) Karin	1899	7 400 danska kronor
Bg	(53) Victoria	1888	10 000 riksmark
	(66) Veritas	1893	6 500 kr
	(67) Valborg	1894	7 000 riksmark, såldes 1897 för 4 500 kr
Bksk	(26) Anna Maria	1869	20 000 francs
	(42) Elisabeth		såldes 1885 för \$160
	(56) Ingeborg	1889	15 000 riksmark
	(49) Elisabeth	1891	£1 600
	(62) Vega	1892	28 000 riksmark
	(64) Juno	1893	£900
	(68) Vesta	1894	7 000 riksmark
	(70) Wakefield	1895	£1 050
	(71) Elisabeth	1895	£650, såldes 1903 för 4 175 kr
	(72) Sirius	1896	15 500 riksmark
	(73) Eos	1897	17 000 norska kronor
	(75) Antoinette	1898	£850, såldes 1915 för 60 000 kr
	(76) Anna	1899	23 000 kr, såldes 1908 för 6 000 kr
	(77) Astrid	1899	£700
	(78) Benguela	1899	20 000 danska kronor, såldes 1916 för 41 000 kr
	(80) Lufra	1899	15 150 kr, såldes 1906 för 7 750 kr
	(81) Paulus	1899	11 500 kr, såldes 1905 för 5 000 kr
	(83) Svea	1900	14 000 kr
	(85) Salem	1901	26 000 kr, såldes 1902 för 25 000 kr
	(74) Andrea		såldes 1901 för 23 750 kr
	(86) Elsa	1905	22 000 riksmark
	(87) Hedvig	1905	£800
	(88) Esmeralda	1912	9 000 kr
	(89) Wolfe	1913	31 000 finska mark ³⁹

Som ett exempel på de våldsamma prisökningarna på fartyg i och med första världskriget måste nämnas (73) Eos. Sedan skeppet sålts 1901 avyttrades det inte på nytt förrän 1917, då priset var 70 000 kr. Två månader senare såldes det på nytt och kostade nu 86 700 kr. 1918 var det nytt ägarbyte, och priset var nu 156 000 kr. Samma år igen försäljning, nu 190 000 kr. 1919 kostade skeppet 25 000 danska kr. Samma år avyttrades det till Island för 45 000 danska kronor.⁴⁰

³⁹ *Fartygshandlingar* och *Ericsson*

⁴⁰ *Ericsson*, s. 125

Johan Daniel Björkegren ska gärna ha inköpt »kopprade» fartyg från utlandet och satt in dem i Östersjöfart. Kopparn lät han sitta på, tills skutorna skulle drivas i botten och behövde repareras. Då togs kopparbeklädnaden bort, och den inbringade ofta lika mycket som hela reparationen gick på.⁴¹

Förutom de fall då fartygen bl. a. genom förlisning bara är något år i firmans hand stannar exempelvis (15) Augusta 1857–81 och (44) Augusta 1881–1905 och (23) Hoppet ca 1866–90 i Björkegrenägo.⁴² Vid betraktande av fartygens »livslopp» synes det som om Björkegren följt en bestämd politik vid fartygsanskaffning resp. -avyttring. Ofta äger han skeppen cirka »i mitten» av deras livslängd. Han förvärvar alltså fartygen medan de ännu är i relativt gott skick, men priset dock är second-hand-tonnagets. Skeppen avyttras sedan när de blivit nerslitna och man kan anta att reparations- o. a. kostnader börjar uppväga lönsamheten.

Börjeson uppger att Björkegren aldrig skulle ha (samtidigt?) ägt fler än tre fartyg byggda i Sverige.⁴³ Sant är att en osedvanligt hög procent är utlandsbyggt second-hand-tonnage. Siffran är dock alldeles för låg. Av de minst 93 fartyg där firman ägt parter är åtminstone 28 svenskbyggda, och exempelvis 1878 är det 11 fartyg, (15) Augusta, (23) Hoppet, (28) Folke, (30) Anna, (33) Alma, (34) Catharina, (36) Johanna, (37) Maria, (38) Salma, (39) Sigrid och (40) Erland. Efter 1870-talet avtar de svenskbyggda skutor- nas antal och allt fler utländska fartyg köpes in.⁴⁴

Björkegren synes blott undantagsvis ha deltagit i byggandet av fartyg. Så gott som säkert byggdes skonerten (27) Lars Johan 1870, skonertskeppet (28) Folke samma år, skonerten (34) Catharina 1873, skonertskeppet (36) Johanna 1874 och briggen (39) Sigrid 1876 för firman. Björkegrens är här, redan byggnadsåret, den första ägaren (i Catharina året därefter).⁴⁵ Både Lars Johan, Folke och Sigrid är släktnamn i flera generationer i familjerna Björkegren och Kraak,⁴⁶ och man föreställer sig att firmans egna fartygsbyggen skulle döpas just så — och gärna inledas med Björkegrenska handels- husets grundare. Möjligen är också jakten (2) Johimma Christina Björkegren- bygge, däremot ej skonerten (21) Adolf, där firman var tredje ägare till andelen i fartyget.⁴⁷ Som synes är de ovan nämnda fartygen byggda 1870–76. Det kan antyda ett överskott på kapital dessa år, efter raden av vinstgivande år då segelsjöfarten ännu blomstrade utan nämnvärd konkurrens från ång-

⁴¹ Lofström 1943, s. 225

⁴² Fartygshandlingar

⁴³ Hornborg, s. 237

^{44–45} Fartygshandlingar

⁴⁶ Kyrkoarkiv. Förekommer vardera fler- faldiga gånger i släkterna på 1800-talet

⁴⁷ Fartygshandlingar

fartygen, eller en sedermera ej fullföljd avsikt bedriva seglation med nybyggda fartyg.

De Björkegrenska fartygen hade som igenkänningstecken ett B i guld på blå botten.⁴⁸

Johan Daniel Björkegren utövade genom sin position ett stort inflytande på Simrishamns kommunala utveckling. Han följde med levande intresse stadens angelägenheter och hade oftast sin egen ibland avvikande mening om dem. Seglationen och hans handelsflotta intresserade honom dock mest. Två gånger om dagen, hur vädret än var, företog han alltid sin promenad till hamnen, och när han blivit för gammal att orka gå lät han lika regelbundet köra sig ner dit. 1898 avled han. Trots den stora ålderskillnaden mellan honom och hans maka — hon var 25 år yngre och han hennes gudfar — hade det blivit ett av allt att döma lyckligt äktenskap. Hon hade före giftermålet varit skrivbiträde och hjälpreda åt sin far, som 1867 flyttade till Trelleborg där han blev borgmästare. Snart hade hon blivit Johan Daniels högra hand och allt i allo, och de arbetade sida vid sida. Sigrid Björkegren kunde alltså fortsätta där hennes make slutat. Hon blev Sveriges enda kvinnliga skeppsredare, och detta i Sveriges största segelfartygsrederi. Dessutom efterträdde hon Johan Daniel som ordförande i assurancesföreningen Njord. Kort före sin död tog Johan Daniel löfte av sin hustru att hon inte skulle göra sig av med ett enda fartyg med mindre än att skepparen ombord så önskade.⁴⁹

De mest tragiska fartygsförlisningarna i firmans historia inträffade 1871, 1893 och 1915. Den året innan byggda skonerten (27) Lars Johan, skeppare J H Jönsson, förliste 1871 med man och allt på Nordsjön. 1893 var skonerten (38) Salma, kapten Oscar Larsson från Simrishamn, på väg till England med pitprops (Löfström uppger havre), blev borta med man och allt, förolyckad på jutska kusten. Barkskeppet (89) Wolfe, kapten Per Larsson Wickman från Skillinge, förolyckades på väg från Skottland med kol till Malmö, senare hittade man liken efter kaptenen och två besättningsmän i en livbåt på Nordsjön.⁵⁰ Konsulinnan tog sjöolyckor mycket hårt och sökte avstyra att mer än en från samma familj mönstrade ombord på ett fartyg.⁵¹

För sina fartygsbesättningar och särskilt för skepparna hade paret Björkegren alltid haft tid. Långt sedan firman upphört kom de och hälsade på

⁴⁸ Grebst, s. 32

⁴⁹ Löfström 1943, s. 226 ff

⁵⁰ Fartygshandlingar, för Wolfe se äv. Hornborg, s. 273 f

⁵¹ Löfström 1943, s. 229

hos fru Björkegren. Av sina skeppare var hon nära nog avgudad, »konsulinnan», som de kallade henne.⁵²

Med avbrott för perioder av konstlat höga fraktsatser, som exempelvis boerkriget innebar, hade segelfartygsfraktfartens lönsamhet dock successivt avtagit. Ända till världskriget hade Sigrid Björkegren kvar några av barkskeppen. Men världskriget kom att bli slutet på den Björkegrenska flottan.⁵³ Trots de väldiga förtjänster som nu lockade beslöt konsulinnan upphöra med rörelsen. Hon åldrades och havet var osäkert. Barkskeppet (89) Wolfes undergång 1915 grep henne djupt. Hon orkade inte uppleva något sådant en gång till.⁵⁴ 1916 säljes den Björkegrenska flottans sista fartyg, barkskeppet (88) Esmeralda.⁵⁵

Fartygsförteckning

Förteckningen bygger på *fartygshandlingarna*. Såvitt möjligt med kritik har den kompletterats med uppgifter ur *skeppslistor*, ur *Ericssons* bok och i några fall ur *Löfströms* material. Fullständighet har här eftersträfvats. Särskilt beträffande de tidigare åren saknas dock åtskilliga uppgifter. Skonerten Christian 1899 och barkskeppet Aurora 1884 har också uppgetts tillhöra firman. Därom säger dock inte fribreven något, resp. har inga fartygshandlingar påträffats.

Årtal (inom klammer) anger att fartyget enl. skeppslista detta år haft Björkegren som korrespondentredare. Fribrev saknar uppgift om Björkegrenägo, resp. saknas helt.

Dräktighetssiffrorna har avrundats till närmaste hela tal.

I kolumnen »Ägoförhållanden» har vid växlande siffror under tiden i Björkegrenägo tagits siffran under längsta perioden. (Siffran har då satts inom klammer.) I antalet delägare har medlemmarna av släkten Björkegren räknats tillsammans som 1 person.

Använda förkortningar och tecken

...	närmare uppgift saknas	Gls	galeas
B.-	Björkegren, firman resp. medlemmar av familjen	Jkt	jakt
B.	byggd, byggt	L	läst (2 448 kg), läster
Bg	brigg	NL	nyläst (4 250 kg), nyläster
Bsk	barkskepp	Sk	skonert
fb.	förbyggd, förbyggt	Sksk	skonertskepp
förek.	förekommer	Sl	slup
		t	ton (bruttoregisterton)

⁵² *Löfström* 1943, s. 230

⁵³ *Fartygshandlingar*

⁵⁴ *Löfström* 1943, s. 231 f

⁵⁵ *Fartygshandlingar*

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Jkt	1. <i>Brita Maria</i> (1839)	13 L	
Jkt	2. <i>Johimma Christina</i> 1839-ca 1852. B. 1839 vid Simrishamn. <i>Köpt</i> 1839. <i>Förek.</i> 1852 <i>sista gången</i> i skeppslistor	20 L	helt B-ägt 1
Sk	3. <i>Jebu</i> (1841)	33 L	
Sk	4. <i>Julius</i> (1841-1843)	33 L	
Sl	5. <i>Hjalmar</i> (1845-1848)	17 L	
Sl	6. <i>Flygaren</i> (1846)-? 1857. B. 1839 i Torp, Hoby sn, Blek. l. <i>Köpt trol.</i> 1853 fr. skepp. Måns Nilsson i Kivik. <i>Såld möjl.</i> 1857 t. handl. Joh. Tholin i Simrishamn	18 L	delvis B-ägt 3 ja
Jkt	7. <i>Lyckan</i> (1846)	10 L	
Sk	8. <i>Victor</i> , ex Ralph Mielbank. 1845-1849. B. . . , fb. 1846 i Simrishamn. <i>Köpt</i> 1845 som vrak på auktion vid Simrishamn. <i>Såld</i> 1849 t. handl. Carl Gram i Ystad m. fl.	52 L	1/4 B-ägt 5 1/6
Sk	9. <i>Herkules</i> 1846-ca 1864. B. 1839 i Bergkvara, Kalm. l., s. Gl.s., 1847 Sk. <i>Köpt</i> 1846 fr. handl. M. U. Areskoug i Ystad m. fl. <i>Såld</i> 1864 trol. t. sjökapt. A. Pettersson	29 L	helt B-ägt 1
Jkt	10. <i>Vänskapen</i> (1848-1850)	14 L	
Jkt	11. <i>Två Bröder</i> (1850)	14 L	
Sl	12. <i>Maria</i> , ex Marie. 1852-1863. B. . . trol. i Preussen, fb. 1853 i Ronneby. <i>Köpt</i> 1852 som vrak på auktion i Simris- hamn. <i>Såld</i> 1863 efter strandning . . .	21 L	delvis B-ägt 4 ja
Gls	13. <i>Augustus</i> , ex Charlotta Sophia. 1853-1853. B. . . trol. 1818 vid Bergkvara, Kalm. l., s. Sl, fb. 1828 vid Djursviks varv, S. Åkers sn, Kalm. l. <i>Köpt</i> 1853 fr. hemmansäg. Anders Andersson i Karlshult. <i>Förlist</i> 1853 27.9. vid Gravesend, England	17 L	delvis B-ägt 3 ja
Sl	14. <i>Maria</i> , ex Lovisa Christina. 1855-ca 1856. B. . . möjl. på Öland, s. Jkt, fb. . . <i>Köpt</i> 1853 fr. handl. Carl Smith i Karlshamn. <i>Förek.</i> 1856 <i>sista gången</i> i skeppslistor	14 L	helt B-ägt 1
Sk, Sksk	15. <i>Augusta</i> 1857-1881. B. 1854 vid Kappelshamn, Gotland, fb. 1862 i Kalmar <i>t. Sksk. Köpt</i> 1857 fr. . . <i>Såld</i> 1881 t. Norge	35 L	helt B-ägt 1

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Sl	16. <i>Leo</i> 1861–1864. B. 1836 i Dramsvik, Bohusl., fb. 1850 å Slussen, Orust. <i>Köpt 1861</i> på auktion i Köpenhamn (tillh. skepp. Johannes Falk på Fjällbacka, Bohusl., m. fl.). <i>Förlist 1864 24.7.</i> på jutländska kusten	37 A	helt B-ägt 1
Sl	17. <i>Josephina</i> 1862–1867. B. möjl. 1838 i Vätö sn, Sthlm l., fb. 1860 i Åhus, Kr. l., t. Sk. <i>Köpt 1862</i> trol. fr. smeden ... Billgren, ... <i>Säld 1867</i> t. skeppsbyggm. Carl Thorén i Oskarshamn m. fl.	27 L	1/4 B-ägt 4 (1/4)
Sk	18. <i>Rauha</i> 1863–1864. B. ... i Lappfjärd, Finland. <i>Köpt 1863</i> som vrak på auktion på Bornholm (tillh. änkefru Blomqvist i Raumo). <i>Förlist 1864 24.9.</i> på jutländska kusten nära Hjörning	45 L	hälften B-ägt 2 1/2
Sk	19. <i>Anna Wilhelmina</i> 1864–1870. B. 1849 i Gävle, fb. 1871 i Timmernabben, Kalm. l. <i>Köpt 1864</i> på auktion i Köpenhamn (tillh. sjökapt. C. G. M. De Jounge i Gävle m. fl.). <i>Säld 1870</i> t. handl. Sven Olsson i Ålems sn, Kalm. l., m. fl.	43 L	helt B-ägt 1
Sk	20. <i>Carolina</i> 1865–ca 1875. B. 1856 i Kalmar. <i>Köpt 1865</i> fr. handl. Johan Otto Dourén m. fl. <i>Förlist ca 1875</i> på Nordsjön	53 L	2/3 B-ägt 2 (1/3)
Sk	21. <i>Adolf</i> 1865–ca 1875. B. 1865 i Oskarshamn. <i>Köpt (1865 och) 1867</i> fr. skeppsbyggm. Carl Thorén i Oskarshamn m. fl. <i>Förlist ca 1875</i> i Simrishamns hamn	20 L	(helt B-ägt) 1
Sk	22. <i>Christina</i> , ex. Matrona 1865–1867. B. ... i Preussen. <i>Köpt 1865</i> i Helsingör fr. Alexander Tschernitzky i Kronstadt (gm befälhavaren). <i>Säld 1867</i> t. skepp. Anders Grönlund i Gräsgård, Öland	51 L	1/3 B-ägt 3 1/3
Jkt	23. <i>Hoppet</i> (1866–1890. B. ... i Järnavik. <i>Köpt ... Slopad 1890</i>	10 L = 7 NL = 23 t	hälften B-ägt 2 1/2
Sk	24. <i>Sigrid Elisabeth</i> , ex Mary Ann 1868–1881. Byggd 1862 i Economy, Nova Scotia. <i>Köpt 1868</i> i Liverpool fr. J. S. De Wolf och H. J. Emshaw Marshall (gm handl. J. R. De Wolf). <i>Säld 1881</i> t. skepp. Lars Petter Strömberg i Simrishamn m. fl.	64 NL	2/3 B-ägt 2 (1/3)

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Jkt	25. <i>Blomman</i> (1869)	6 NL	
Bksk	26. <i>Anna Maria</i> , ex Clotilde 1869-1886. B. 1856 i Warren, Rhode Island. <i>Köpt</i> 1869 i Antwerpen fr. . . . <i>Förlist</i> 1886 vid Skutskär	90 NL	7/12 B-ägt 4 (1/6)
Sk	27. <i>Lars Johan</i> 1870-1871. B. 1870 i Timmer- nabben, Kalm. l. <i>Nybygge</i> . <i>Förlist</i> 1871 på Nordsjön med man och allt	32 NL	2/3 B-ägt 2
Sksk	28. <i>Folke</i> 1871-1883. B. 1870 i Kalmar. <i>Nybygge</i> . <i>Förlist</i> 1883 17.11. söder om Portland	59 NL	1/3 B-ägt 17 1/10
Bksk	29. <i>Othello</i> , ex Golden Spring 1871-1872. B. 1821 i Lynn, Norfolk. <i>Köpt</i> 1871 i West Hartlepool fr. Shields. <i>Såld</i> 1872 i Hull t. handl. J. N. Myrsten i Slite (efter strandning)	293 t	1/3 B-ägt 3 1/3
Sk	30. <i>Anna</i> , ex Sofi 1872-1879. B. . . . i Roslagen s. Sl, fb. 1867 i Timmernabben, Kalm. l. <i>Köpt</i> 1872 fr. sjökapt. Carl Johan Sjögren i Kalmar. <i>Såld</i> 1879 t. handelsbol. Maurin & Askeroth i Oskarshamn m. fl.	74 t	1/3 B-ägt 5 1/6
Sk	31. <i>Najaden</i> , ex Elise 1872-1891. B. 1858 i Arnis, Schleswig-Holstein. <i>Köpt</i> 1872 fr. . . . <i>Såld</i> 1891 t. skepp. Per Ingvarsson m. fl. i Brantevik (efter haveri vid England)	120 t	7/12 B-ägt (2) (5/12)
Sk	32. <i>Svea</i> 1872-1877. B. 1850 i Blankenese, Tysk- land. <i>Köpt</i> 1872 fr. . . . <i>Såld</i> 1872 t. sjökapt. Frans Lundberg i Simrishamn	105 t	hälften B-ägt 2 1/2
Sk	33. <i>Alma</i> 1874-1878. B. 1851 på Snäcke varv, Snäckö, Älvsb. l. <i>Köpt</i> 1874 fr. redaren, handl. M. Backelin i Fjällbacka, Bohusl. m. fl. <i>Såld</i> 1878 t. lantbruk. Erland Högvall i Högskulla, Misterhults sn, Kalm. l.	119 t	5/12 B-ägt 4 1/6
Sk	34. <i>Catharina</i> 1874-1885 o. 1894-1899. B. 1873 i Timmernabben, Kalm. l. <i>Nybygge</i> . <i>Såld</i> 1899 t. sjökapt. Håkan Andersson i Brantevik m. fl.	121 t	(1/12) B-ägt 15 (5/48)
Bksk	35. <i>Cimbrishamn</i> , ex Hongkong 1874-1886. B. 1863 i Hamburg. <i>Köpt</i> 1874 fr. . . . <i>Såld</i> 1886 på auktion i Baskemölla t. skepp. Bengt Olsson därstädes	188 t	9/16 B-ägt 10 (7/64)
Sksk	36. <i>Johanna</i> 1874-1889. B. 1874 i Bergkvara, Kalm. l. <i>Nybygge</i> . <i>Såld</i> 1889 t. sjökapt. Henrik Robert Petersson i Söderåkra sn, Kalm. l. m. fl.	190 t	(10/36) B-ägt 20 (5/72)

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Sk	37. <i>Maria</i> 1875–1883. B. 1854 i Viken, Malmöh. l. <i>Köpt</i> 1875 fr. handl. Fredrik Henckel i Hälsingborg m. fl. <i>Såld</i> 1883 t. handl. Sven August Bengtsson i Simrishamn m. fl.	121 t	delvis B-ägt 5 ja
Sk	38. <i>Salma</i> 1876–1893. B. 1872 i Timmernabben, Kalm. l. <i>Köpt</i> 1876 fr. handl. E. W. Tholin i Simrishamn m. fl. <i>Förlist</i> 1893 i nov. vid Danmark	132 t	(3/16) B-ägt (11) (1/16)
Bg	39. <i>Sigrid</i> 1876–1899. B. 1876 i Ljungnäs, Ryssby sn, Kalm. l. <i>Nybygge</i> . <i>Såld</i> 1899 t. hemmansäg. Anders Gustaf Eriksson i Utsund, Häverö sn, Sth l. m. fl.	262 t	(5/32) B-ägt (16) 2/32
Sksk	40. <i>Erland</i> 1878–1887. B. 1877 vid Högskulla varv Misterhults sn, Kalm. l. <i>Köpt</i> 1878 fr. lantbruk. Erland Högvall, Högskulla. <i>Förlist</i> 1887 vid Simrishamn	166 t	(5/8) B-ägt 4 3/32
Gls	41. <i>Angelika</i> 1880–1884. B. 1871 vid Elmshorn, Tyskland. <i>Köpt</i> 1880 fr. . . . <i>Såld</i> 1884 t. nämndeman Per Mårtensson i Simris m. fl.	51 t	helt B-ägt 1
Bksk	42. <i>Elisabeth</i> , ex Magna Charta 1880–1885. B. 1863 i Sunderland, England. <i>Köpt</i> 1880 fr. . . . <i>Såld</i> 1885 31.12. i Port-au-Prince efter grundstötning	317 t	delvis B-ägt 13 ja
Bksk	43. <i>Ingegerd</i> , ex Johan Cesar 1880–1882. B. 1867 i Hamburg. <i>Köpt</i> 1880 fr. Hamburg. <i>Förlist</i> 1882 6.11. sedan det slitit förtöjningarna i Visby hamn under lastn.	398 t	delvis B-ägt 3 ja
Bksk	44. <i>Augusta</i> , ex Sailor Prince 1881–1905. B. 1862 i Saint Johns, New Brunswick. <i>Köpt</i> 1881 i Korc, Irland, fr. . . . <i>Såld</i> 1905 t. rederi i Torekov	443 t	(7/10) B-ägt (3) (2/10)
Bksk	45. <i>Anna Maria</i> , ex Mexican 1883–1890. B. 1867 vid Great Salmon River, New Brunswick. <i>Köpt</i> 1883 fr. . . . <i>Förlist</i> 1890 1.9. på Atlanten N om Bermudas	506 t	11/20 B-ägt 6 (1/10)
Sksk	46. <i>Vega</i> , ex Marion 1883–1891. B. 1868 i Prince Edward, Kanada. <i>Köpt</i> 1883 fr. . . . <i>Förlist</i> 1891 13.12. på Nordsjön, vraket bärgat	291 t	delvis B-ägt 3 (ja)
Bksk	47. <i>Anna</i> , ex Julie Michels 1883–1898. B. 1861 i Rostock. <i>Köpt</i> 1883 fr. handl. Anders Peter Ostberg i Ystad m. fl. <i>Strandade</i> 1898 25.3. vid Kjöge, såldes	268 t	6/16 B-ägt (6) (3/16)

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befähh. har andel
Bksk	48. <i>Capella</i> , ex Corfu 1885–1886. B. 1869 i Bathurst. <i>Köpt 1885</i> i Swansea fr. ... <i>Förliste 1886 27.1.</i> i Västindien	358 t	delvis B-ägt 3 (ja)
Bksk	49. <i>Elisabeth</i> , ex Frances Herbert 1887–1891. B. 1874 i Maitland, Nova Scotia. <i>Köpt 1887</i> i London. <i>Såld 1891</i> i Santos	798 t	2/3 B-ägt 2 1/3
Bksk	50. <i>Gerda</i> , ex Concordia 1887–1903. B. 1864 i Rügenwalde. <i>Köpt 1887</i> i Danzig fr. tysk redare. <i>Strandade 1903 4.10.</i> vid Rönnskär, kondemnerades	375 t	2/3 B-ägt 2
Bg, Sk	51. <i>Hilma</i> 1887–ca 1891. B. 1861 å Prins Carls varv, Piteå sn, 1888 i Simrishamn omtackl. t. <i>Sk. Köpt 1887 (och 1890)</i> fr. handl. Sven August Bengtsson i Simrishamn m. fl. <i>Förek. 1891 sista gången</i> i skeppslistor	166 t	3/24 B-ägt 5 (7/24)
Sk	52. <i>Vesta</i> , ex Gabriel 1888–1894. B. 1884 i Nystad, Finland. <i>Köpt 1888</i> på auktion i Ystad. <i>Såld 1894</i> t. skepp. J. A. Sjölund på Åland	226 t	hälften B-ägt 3
Bg	53. <i>Victoria</i> , ex Willibald 1888–1904. B. 1864 i Tyskland. <i>Köpt 1888</i> i Stettin fr. skeppskapt. Ernst Brinckmann i Wolgast. <i>Strandade 1904 20.5.</i> på Hogland i Finska viken, kondemnerades	268 t	1/3 B-ägt 3 (1/3)
Bg	54. <i>Gumbild</i> , ex Carl August 1889–1903. B. 1863 i Ziegenort, Tyskland. <i>Köpt 1889</i> i Stettin. <i>Kolliderade 1903 22.4.</i> , inkom till Malmö, kondemnerades	236 t	hälften B-ägt 8 5/36
Bksk, Sksk	55. <i>Hildur</i> , ex Reinhold 1889–1902. B. 1840 i Pillau, Tyskland, 1892 i Grimsby omtackl. t. <i>Sksk. Köpt 1889</i> i Danzig. <i>Förliste 1902</i> vid Gotland	305 t	hälften B-ägt 4 1/6
Bksk	56. <i>Ingeborg</i> , ex Courier 1889–1903. B. 1856 i Barth. <i>Köpt 1889</i> i Danzig fr. J. N. Rodbertus m. fl. <i>Såld 1903</i> t. skepp. Henrik Hallberg i Kivik m. fl.	356 t	9/16 B-ägt 6 1/8
Jkt	57. <i>Marie</i> , ex Maria 1890–1899. B. ... i Danmark. <i>Köpt 1890</i> i Danmark. <i>Såld 1899</i> t. skepp. Anders Petter O'sson i Vinö, Misterhults sn	31 t	1/3 B-ägt 2 2/3
Bg	58. <i>Walborg</i> , ex Tirzah 1890–1891. B. 1862 i Seaham, England. <i>Köpt 1890</i> i England fr. Hull. <i>Förliste 1891 8.11.</i> utanför Raabjerg, Skågen	234 t	7/16 B-ägt 6 1/8
Bksk	59. <i>Vanadis</i> , ex Snow Queen 1891–1893. B. 1872 i Maitland, Nova Scotia. <i>Köpt 1891</i> i England fr. Newcastle-upon-Tyne. <i>Förliste 1893 11.4.</i> i Engelska kanalen	984 t	2/3 B-ägt 3 1/6

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Sksk	60. <i>Hebe</i> , ex Maria 1892-1895. B. 1875 i Finkenwerder, Tyskland. <i>Köpt</i> 1892 i Hamburg fr. tyskt rederi. <i>Strandade</i> 1895 15.7. vid Little Curacao, såldes som vrak	318 t	helt B-ägt 1
Bksk	61. <i>Laura Maria</i> 1892-1898. B. 1868 i Danzig. <i>Köpt</i> 1892 fr. Alex. Gibson i Danzig. <i>Kolliderade</i> 1898 7.9. utanför Sandhammaren, kondemnerades	486 t	helt B-ägt 1
Bksk	62. <i>Vega</i> , ex St. Johannes 1892-1895. B. 1866 i Danzig (s. pink, fb. ca 1882 o. omtackl.). <i>Köpt</i> 1892 i Danzig fr. Ernst Wendt o. skeppskapt. Wilhelm Pupp. <i>Övergaus</i> 1895 13.7. i Nordsjön och förliste	679 t	helt B-ägt 1
Sk	63. <i>Ida</i> , ex Immanuel 1893-1899. B. 1858 i Odense. <i>Köpt</i> 1893 i Köpenhamn fr. skepp. Niels Hansen Eriksen i Marstal. <i>Såld</i> 1899 t. handl. Axel Julius André i Oskarshamn m. fl.	59 t	3/8 B-ägt 3 3/8
Bksk	64. <i>Juno</i> , ex St. Patrick 1893-1899. B. 1871 i St. John, New Brunswick. <i>Köpt</i> 1893 i London fr. redare i St. John (låg i Gävle). <i>Kolliderade</i> 1899 i juni vid Öland, försåldes på auktion i Malmö till Köpenhamn	694 t	(helt B-ägt) (2) (1/5)
Bg	65. <i>Saga</i> , ex Patriot 1893-1904. B. 1866 i Tyskland <i>Köpt</i> 1893. <i>Förliste</i> 1904 30.6. på Östergarnsholm	233 t	9/16 B-ägt 7 (ja)
Bg	66. <i>Veritas</i> 1893-1898. B. i Kings Lynn, England. <i>Köpt</i> 1893 i Hälsingborg fr. Gustaf Nilsson. <i>Grundstötte</i> 1898 11.9. vid Holmö gadd, såldes	260 t	(helt B-ägt) (4) 1/2
Bg	67. <i>Valborg</i> , ex Balanc 1894-1897. B. 1863 i Rostock. <i>Köpt</i> 1894 fr. redaren August Burchard i Rostock. <i>Såld</i> 1897 t. sjökapt. Gustaf Andersson i Verkeback m. fl.	300 t	1/3 B-ägt 9
Bksk	68. <i>Vesta</i> , ex August-und-Marie 1894-1897. B. 1863 i Rostock. <i>Köpt</i> 1894 i Rostock fr. F. W. Fischer. <i>Såld</i> 1897 t. sjökapt. Peter Franz Johansson i Oskarshamn	265 t	hälften B-ägt 6 1/16
Sk	69. <i>Victoria</i> 1894-1898. B. 1879 i Sankarby, Sth l. <i>Köpt</i> 1894 fr. grosshandl. Carl Wilhelm Åkesson i Gävle m. fl. <i>Såld</i> 1898 t. urmakare Viktor Emanuel Wedberg i Häverö m. fl.	187 t	(helt B-ägt) (3) (1/4)

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Bksk	70. <i>Wakefield</i> 1895–1911. B. 1873 i Newbury Port, Massachusetts. <i>Köpt</i> 1895 fr. J. Baker, Newton, Mass., m. fl. <i>Övergavs</i> 1911 1.10. vid Oosterbank, Zeeland, blev vrak	795 t	2/3 B-ägt 4 (1/4)
Bksk	71. <i>Elisabeth</i> , ex Minerva, ex Harry Bailey 1895–1903 B. 1874 vid Cape Hopewell, New Brunswick. <i>Köpt</i> 1895 i Rotterdam fr. J. Albers, Groeningen. <i>Strandade</i> 1903 30.9. vid Stenskär, Gbgs skärgård, såldes	649 t	(2/3 B-ägt) (2) (1/3)
Bksk	72. <i>Sirius</i> , ex River Boyne 1896–1899. B. 1867 i Govan vid Glasgow. <i>Köpt</i> 1896 på auktion i Hamburg fr. C. G. Levers. <i>Såld</i> 1899 (stormskadad) på auktion i Leith t. John S. Jacobs i London	463 t	helt B-ägt 1
Bksk	73. <i>Eos</i> , ex Frithjof 1897–1901 B. 1878 i Grimstad, Norge. <i>Köpt</i> 1897 fr. Stian Salvesen, Boröen. <i>Såld</i> 1901 t. skepp. Anders Vilhelm Johansson, Hemmarö, m. fl.	402 t	1/3 B-ägt 8 10/36
Bksk	74. <i>Andrea</i> , ex Maria Stoneman 1898–1908. B. 1873 i Shelburne, Nova Scotia. <i>Köpt</i> 1898 fr. lantbrukare Carl August Andersson i Lindholmen. <i>Såld</i> 1908 t. konsortium i Torekov f. upphuggning	912 t	hälften B-ägt 3 1/4
Bksk	75. <i>Antoinette</i> 1898–1915. B. 1878 vid Skellefteå. <i>Köpt</i> 1898 fr. skeppsmäkl. Charles Edwin Dixon i London. <i>Såld</i> 1915 t. grosshandl. William Persson i Malmö, f. Rederi AB Segel (se Sjöhist. Årsb. 1945–46, s. 235 f)	815 t	13/24 B-ägt 2 11/24
Bksk	76. <i>Anna</i> , ex Lucy, ex Lucy Pope 1899–1908. B. 1875 i Prince Edward Island. <i>Köpt</i> 1899 i Kristiania fr. Chr. Möller och Chr. Hannevig. <i>Såld</i> 1908 t. köpman Chr. Hjort i Nexö	721 t	(1/3 B-ägt) (4) 1/3
Bksk	77. <i>Astrid</i> , ex Astronom 1899–1908. B. 1863 i Burg, Tyskland. <i>Köpt</i> 1899 i Bremen fr. Heinrich Johann Fisser i Bremen (låg i Hull). <i>Såld</i> 1908 för användande till logementsfartyg	794 t	hälften B-ägt (2) (1/2)
Bksk	78. <i>Benguela</i> , ex Clemens et Florentius 1899–1915. B. 1876 i Pointe Levis, Quebec. <i>Köpt</i> 1899 i Köpenhamn fr. I. P. M. Eyde i Flekkefjord, Norge. <i>Såld</i> 1915 t. AB Bön i Dals Ed, Älvsb. l.	644 t	21/44 B-ägt 16 5/44
Sksk	79. <i>Karin</i> , ex Caesar 1899–1911. B. 1859 i Troense, Danmark, fb. 1880 i Odense. <i>Köpt</i> 1899 i Marstal fr. skepp. H. P. Jørgensen där. <i>Gick på grund</i> 1911 3.4. vid Långören, kondemnerades	99 t	1/4 B-ägt 7 (1/4)

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden	
			Antal delägare	Befälh. har andel
Bksk	80. <i>Lufra</i> 1899–1906. B. 1874 i Grimstad, Norge. <i>Köpt 1899</i> i Arendal fr. S. Olsen i Strengereid. <i>Såld 1906</i> på auktion i Lübeck t. Oscar Haniel Mårtensson Modén i Vik, Rörums sn, Kr. I., m. fl.	424 t	3/16 B-ägt 6 5/16	
Bksk	81. <i>Paulus</i> 1899–1905. B. 1875 i Porsgrund, Norge. <i>Köpt 1899</i> i Porsgrund fr. H. C. Hansen där. <i>Såld 1905</i> t. M. Olsson i Råå f. upphuggning	407 t	1/4 B-ägt 7 1/4	
Sk	82. <i>Gerda</i> , ex Minerva 1900–1903. B. 1855 vid Odense, Danmark. <i>Köpt 1900</i> fr. kantorn Ola Hansson i Ö. Hobby, Kr. I., m. fl. <i>Såld 1903</i> t. sjökapt. Klas Emil Pettersson i Vängsjö m. fl.	96 t	1/9 B-ägt 8	
Bksk	83. <i>Svea</i> , ex Carl Imenaes 1900–1901. B. 1873 i Grimstad, Norge. <i>Köpt 1900</i> i Grimstad fr. N. Thue-Johnsen där. <i>Kolliderade 1901</i> vid England, såldes som vrak	336 t	5/28 B-ägt 11 9/28	
Bksk	84. <i>Zaritzka</i> , ex Coeur de Lion 1900–1915. B. 1854 i Portsmouth, USA. <i>Köpt 1900</i> fr. sjökapt. Johan Franz Skantzé i Kungsbacka m. fl. <i>Såld 1915</i> t. skeppsredare Ernst Beckman i Kivik m. fl.	889 t	2/3 B-ägt 7 9/48	
Bksk	85. <i>Salem</i> , ex Hilma 1901–1902. B. 1876 i Neder- luleå s. fregattskepp. <i>Köpt 1901</i> i Tvedestrand fr. Cecil Smith. <i>Såld 1902</i> i Köpenhamn t. Juho Saarinen i Nystad m. fl.	878 t	8/28 B-ägt 9 7/28	
Bksk	86. <i>Elsa</i> , ex Portland Lloyds 1905–1915. B. 1876 i East Deering, Maine. <i>Köpt 1905</i> i Bremen fr. Carl Joh. Klingenberg & Co där. <i>Såld 1915</i> t. Danmark	1122 t	(36/100 B-ägt) 15 (18/100)	
Bksk	87. <i>Hedvig</i> , ex Hedwig 1905–1911. B. 1872 i Bremerhaven, Tyskland. <i>Köpt 1905</i> i Bremen fr. Claus H. Dreyer där. <i>Skadades 1911</i> i. 10. under storm nära Ymuiden, Holland, såldes på auktion	785 t	(hälften B-ägt) 13 (1/6)	
Bksk	88. <i>Esmeralda</i> 1912–1916. B. 1875 i Bremerhaven Tyskland. <i>Köpt 1912</i> fr. Holmström & Co i Lysekil. <i>Såld 1916</i> t. Nordisk Handels AB Omnia i Stockholm	753 t	(hälften B-ägt) 9 3/16	
Bksk	89. <i>Wolfe</i> 1913–1915. B. 1881 i St. John, New Brunswick. <i>Köpt 1913</i> i Mariehamn fr. J. E. Stenroos, Lumparland, Åland. <i>Förliste 1915</i> i Nordsjön	873 t	16/52 B-ägt 25 10/52	

Fartyg där Björkegren ej varit huvudredare

Fartygs- typ	Fartygsnamn	Dräktighet	Ägoförhållanden Antal delägare Befälh. har andel
Bksk	90. <i>Selma</i> , ex Peabody 1897–1913. B. 1869 i Arendal, 442 t Norge. <i>Köpt</i> 1897 fr. G. Olsen i Arendal. <i>Strandade</i> 1913 3.9. vid Långören i Blekinge skärgård, blev vrak		(5/30, 7/44 B-ägt) 15 9/30
Sk	91. <i>Hilma</i> 1898–1903. B. 1882 i Oskarshamn. <i>Köpt</i> 1898 fr. sjökapt. Carl Julius Ödman i Stora Grönskhult m. fl. <i>Förliste</i> 1903 19.4. vid Wittow	145 t	1/12 B-ägt 14 10/48
Bksk	92. <i>Expedit</i> 1898–1911. B. 1877 i Porsgrund, Norge. 300 t <i>Köpt</i> 1898 fr. H. Biörn i Kragerö. <i>Såld</i> 1911 på auktion t. skepp. Jöns Persson i Brantevik		4/54 B-ägt 25 5/54
Bksk	93. <i>Caesar</i> 1908–1914. B. 1881 i Framnäs. <i>Köpt</i> 1908 fr. Wifsta Rederi AB (Carl Wilh. Löfgren) i Framnäs. <i>Såld</i> 1914 t. kapt. F. Fagerström i Raumo f. skeppsmäkl. W. Hacklin i Räfsö Finland	436 t	1/23 B-ägt 11 6/23

Källor och litteratur

Denna undersökning bygger på förf:s nedan under rubr. Bearbetningar upptagna manuskript *Familjen Björkegrens i Simrishamn fartygsinnehav*. Nämda studie grundar sig på huvudsakligen fartygshandlingar i Kommerskollegii arkiv, Sjöpassexpeditionen. Åtskilliga detaljuppgifter här har kunnat korrigeras, framställningen har utvidgats, och kompletterats ur nedan nämnda källor. I särskild tacksamhetsskuld står jag till Löfströms och Åbergs uppgifter. I fråga om övriga bearbetningar måste framhåvas att Börjessons siffror och detaljuppgifter (i *Hornborg*) beträffande Björkegren ibland är felaktiga.

ARKIVALISKA KÄLLOR

Riksarkivet

Kommerskollegii arkiv. Årsberättelser. Handlande och hantverkare i städer (cit. *Städernas handlande*)

Kommerskollegii arkiv. Sjöpassexpeditionen. Sammanfattande diariet, årsvis diariet samt fribrev och registreringshandlingar för fartyg (cit. *Fartygshandlingar*)

Landsarkivet i Lund

Kyrkoarkiv: Jonstorp, Farhult, Simrishamn (cit. *Kyrkoarkiv*)

Pastorsämbetet i Simrishamn

Utdrag ur församlingsböcker (kompletterat föregående källa)

Stadsarkivet i Malmö

Simrishamns sjömanshus arkiv (cit. *Sjömanshusarkiv*)

Statens sjöhistoriska museum, Stockholm

Sjöhistorisk undersökning (cit. *SU*). Se nedan, Uppteckningar och Bearbetningar

UPPTECKNINGAR

Statens sjöhistoriska museum, Stockholm. Sjöhistorisk undersökning

A. *Uppteckningar gjorda särskilt för denna uppsats*

Andersson, Edvin, f d fiskare, Baskemölla. F. 1891 24/7 i Baskemölla. Seglade ca 18-årig som konstapel 1 år på (84) Zaritza. SU 1967: 62

Andersson, Nils, skeppshandlare, Simrishamn. SU 1967: 65

Engström, Sigrid (f. Mårtensson), fru, Ystad. Farfadern var skeppare Anders Mårtensson i Kivik. SU 1967: 64

Håkansson, Algot, f d steward, Vik. F. 1888 30/12 i Vik. Seglade 1905 som jungman 1 år på (84) Zaritza. SU 1967: 63

Nilsson, Anders, f d fiskare, Simrishamn. F. 1882 15/5 i Simrishamn. Seglade 18-årig som lättmatros 2 år på (77) Astrid och 2 år också som lättmatros på (84) Zaritza. SU 1967: 59

Olsson, Nils, f d skeppare, Brantevik. F. 1875 5/1 i Brantevik. Seglade 1896 som konstapel på (47) Anna, »lilla Anna», och 1903-04 också som konstapel på (76) »stora Anna». SU 1967: 61

Persson, Helge, köpman, Simrishamn. Innehar diverse- och viktualiehandeln i Hafreborg, inrättad 1848. SU 1967: 66

Tufvesson, Frans, f d fiskare, Simrishamn. F. 1882 16/5 i Simrishamn. Var som pojke med och »pregjade rian» hos Björkegrens, seglade 16-årig som jungman 2 år på (64) Juno. SU 1967: 60

B. *Övriga utnyttjade uppteckningar*

Beckman, Frans, sjökapten, Kivik. F. 1880 (Uppteckning Olof Hasslöf och Nils Nilsson) SU 1962: 122

Hallberg, Nils, f d sjökapten, Kivik. (Uppteckning 1942 av Frans Löfström) SU 1964: 58

Mårtensson-Enberg, Gerda, fru, Kivik. F. 1882. (Uppteckning av Olof Hasslöf och Nils Nilsson) SU 1962: 125

Olsson, Johan, kapten, och *Wickberg*, Ivan, överstyrman, Skillinge. F. resp. 1889 och 1899. (Uppteckning av Olof Hasslöf) SU 1964: 81

Persson, Ola, f d skeppstimmerman, Mälarhusen. F. 1859. (Uppteckning av Frans Löfström) SU 1964: 79

Thorsson, Nils, f d sjöman, Kivik. F. 1857. (Uppteckning av Frans Löfström) SU 1964: 57

Wickberg, Ivan, överstyrman, Kivik. F. 1899 (Uppteckning av Olof Hasslöf) SU 1964: 83

Österlens museum, Simrishamn

Anteckningar i deposition från familjen Thorson

BEARBETNINGAR

- Aldén, Håkan*: »Bondeseglation» på Skånes ostkust vid 1800-talets början. Uppsats vt 1961 vid Lunds universitet (manuskript Folklivsarkivet i Lund)
- Andrén, Erik*: Simrishamn. Bebyggelsens och stadsplanens historia. Nordiska museets handlingar 16, Stockholm 1942
- Cimbrishamnsbladet* 1943 18/3 (Nils Håkansson Tunér 80 år)
- Ericsson, Anders*: Svenska fullriggare och barkskepp efter 1850. Maskinskrivet manuskript Stockholm ca 1935–55 (Statens sjöhistoriska museum)
- (*Grebst, Harald*.) L. J. Björkegren & C:o. I: Sveriges handelsflotta II: 4, Göteborg 1913
- Gruvberger, Nils*: Sveriges utrikessjöfart 1865–1885. Företagsformer och ägandestruktur. I: Forum navale 22, Uppsala 1965
- Hanssen, Börje*: Ekonomiska och sociala regioner i Simrishamn. I: Simrishamn med omland ..., Lund 1949
- Hasslöf, Olof*: Om sjömanshusarkiv i allmänhet och om sjömanshusarkiven i Simrishamn och Malmö (SU 1964: 86) Cit. med SU-nr
- Hasslöf, Olof*: Sjöfart och privilegier. I: Maritime studier tillegnet Knud Klem 1966, Köpenhamn 1966.¹
- Hornborg, Eirik, Bjurling, Oscar och Börjeson, Hjalmar*: Skånska sjöfartens historia, Malmö 1950 (cit. *Hornborg*)
- Ingemansson, Nils*: Anteckningsbok. /Kronologiskt ordnade excerpter rörande innehavda fartygsandelar 1887–1917/ (Avskrift SU 1963: 71). Kompletterad med avskrifter ur fartygshandlingarna (SU 1963: 72)
- Löfström, Frans*: Från den östskånska segelflottans ungdomsår. I: Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm årsbok 1944, Lund 1945
- Löfström, Frans*: Från segelfartygens dagar, Malmö 1943
- Löfström, Frans*: Här ostpå, Malmö 1946 (cit. *Löfström* 1946 I)
- Löfström, Frans*: Kring sandhammaren, Malmö 1946 (cit. *Löfström* 1946 II)
- Löfström, Frans*: Simrishamn: Björkegrenska rederiet /handskriven fartygsförteckning/. (Avskrift SU 1966: 2, korrigerad efter originalet tillh. kontraktsprosten Inge Löfström, Lund)
- Malmberg, N*: Simrishamns hamn. I: Svenska stadsmonografier ... (23.), Kristianstad, Hässleholm, Ängelholm, Simrishamn, Ystad; Stockholm 1947
- Nelson, Helge*: Jordbrukets utveckling efter enskiftet till 1880. I: Simrishamn med omland ..., Lund 1949
- Ohlsson, Per*: Journalbok /rörande innehavda fartygsandelar 1872–1912/. (Avskrift SU 1962: 106). Kompletterad med avskrifter ur fartygshandlingarna (SU 1963: 70)
- (*Osterman, John*.) Simrishamns sparbank 1853–1928, Simrishamn 1928
- (*Osterman, John, och Åberg, Gustaf*.) Österlens museum, Simrishamn. Vägledning ..., Simrishamn 1939

¹ Förf. tackar docenten Hasslöf för idén till undersökningen och diskussionerna rörande dess utformning. Då uppgifterna i det cit. arbetet sid. 98–100 bygger på det då

ännu ej färdigställda manuskriptet har siffrorna kommit att i viss mån ändras i denna uppsats.

- Papp, David*: Ett skepp kommer lastat. I: Sjöhistorisk årsbok 1965-1966. Stockholm 1967
- Papp, David*: Familjen Björkegrens i Simrishamn fartygsinnehav (Manuskript SU 1966: 1-7). Ej cit., se ingressen ovan.
- Strömqvist, Frans*: Skillinge segelfartygsflotta och dess kaptener under etthundra år, 1848-1948 (SU 1962: 99. Skall även finnas tryckt)
- Svenska segelfartyg* (tidskrift), Trelleborg årg. 1936, 1937 och 1939. Inneh. (något romantiskt färgade) artiklar om Björkegrensfartyg
- Svensson, Sam*: Bark och barkskepp. I: Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm årsbok 1944, Lund 1945
- Sveriges handels-kalender* (från 1868-1869 Sveriges handelskalender) ... 1859-1860, Stockholm 1859, 1868-1869, Stockholm 1868, 1879-80, Stockholm 1879
- Sveriges och Norges stats-kalender för år 1872*, Stockholm 1871
- Sveriges skeppslista* (exakta titlarna något varierande), Stockholm åren 1839-1915 (cit. *Skeppslistor*)
- (*Werner, Carl*): Simrishamn, staden i Österlen. Lund 1926
- Åberg, Gustaf*: Drag ur Simrishamns historia och bebyggelse. I: Svenska stadsmonografier ... (23.), Kristianstad, Hässleholm, Ängelholm, Simrishamn, Ystad; Stockholm 1947
- Åberg, Gustaf*: Österlens museum — från magasin till museum. I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1957, Lund 1957 (cit. *Åberg 1957 I*)
- Åberg, Gustaf*: Österlens museum i Hafreborg. I: Svenska museer 1957: 3, Stockholm 1957 (cit. *Åberg 1957 II*)

Et par danske og norske byers skibsflåder i slutningen af 1600-tallet

Av lektor Jørgen H. P. Barfod

1600-tallets sidste årtier var en blomstringstid for den nordiske skibsfart, og i denne periode fik norsk skibsfart et afgørende gennembrud. Ved gennemgang af bl. a. toldregnskaberne i Norge og Danmark ses under Christian V's regeringstid en meget interessant udvikling af de to landes handelsflåder. Mange forhold var naturligvis medvirkende hertil, og ikke mindst satte de urolige tider i Norden og i det øvrige Europa sit præg på skibsfarten fra de nordiske lande.

Den skånske krig, 1675–79, hæmmede nødvendigvis søfarten og handelsflådernes aktivitet, men de følgende års nordiske fred satte en stor udvikling i gang, der yderligere begunstigedes af de europæiske krige i århundredets sidste tiår. Medens de store europæiske magter sloges nød de nordiske lande godt af neutralitetens vilkår. I Danmark viser toldlisterne, at handelsflåden blomstrede op, men i Norge var det ikke en almindelig fremgang, men et voldsomt spring fremad for den norske handelsflåde.

Årsagerne hertil kan vel søges i følgende forhold. De danske skibe var i hovedsagen byggede til den mindre skibsfart i de indre farvande, og de formåede derfor kun i ringere grad at overtage de krigende sømagters søhandel. De norske skibe, der derimod takket være landets beliggenhed op ad Atlanterhavet måtte være større, var anderledes velegnede til den europæiske søfart. Da Englands, Hollands og Frankrigs handelsflåder derfor hindredes af søkrigen kunne de norske skibe i stort omfang erstatte dem. Dette forårsagede en fordobling af den norske handelsflåde i løbet af ganske få år. I denne forbindelse ville det også være interessant at se, hvorledes forholdene for den svenske handelsflåde havde været i det samme tidsrum.

Tallene for Norges og Danmarks handelsflåder fremgår af følgende tal:

	1670		1680		1688		1699	
	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster
Norge	243	10 586	394	16 844	441	14 779	577	37 735
Danmark m.htgd.	897	11 548	725	10 165	999	16 882	1 240	26 249

Som det ses har øjensynlig den skånske krig påvirket tallene for Danmark i negativ retning, men ellers har forholdet mellem den danske og den norske handelsflåde været ens både i 1670 og i 1688. Først det sidste årti har bragt en afgørende ændring, der viser en meget større norsk handelsflåde med meget større skibe end den danske.

I denne forbindelse er det måske ikke uinteressant at se lidt nøjere på nogle norske og danske byer og betragte de skibslistes, der kan fortælle noget om denne specielle udvikling. Som eksempel kan vælges nogle middelstore byer som Arendal i Norge og Ålborg i Danmark. Toldlisterne fra Ålborg angiver skippers navne, skibets art og læstetal, medens man i Arendal tillige har opført redernes navne.

I 1670 var der 51 skibe og både på ialt $372 \frac{1}{2}$ læster. De største var en skude på 32 læster ført af skipper Jens Olufsen og en skude på 18 læster ført af skipper Joen Bjørensens. I 1671 er det Oluf Pedersen, der fører skuden på 32 læster, medens Jens Olufsen må nøjes med en skude på 18 læster og desuden er der tilkommet en fjerde skude på 24 læster ført af Niels Sørensen Rachier. Også i 1672 har skuden på 32 læster skiftet fører. Nu er det Jens Nielsen Himmerig, der fører den, men ellers er der ikke sket ændringer. I årene 1675 til 1678 har et lille defensionsskib på 34 læster hjemme i Ålborg. Det førtes det første år af Hans Pedersen og de tre sidste år af Henrich Niemand, og først fra denne tid begynder der at komme flere af de noget større skibe.

I den følgende oversigt er fartøjerne angivet ved den benævnelse, der er brugt i toldlisterne. Det første tal (1) angiver antallet af fartøjer og der som der er mere end et fartøj er angivet det mindste og det største læstetal. Er alle af samme størrelse angives kun et læstetal.

Hosstående liste er hovedsagelig taget fra toldregnskaberne, men som det ses mangler der oplysninger i tidsrummet 1690 til 1695. Dette skyldes, at tolden i denne årrække var bortforpagtet. Bortforpagtningen blev beslut-

tet i februar 1691, og af de to, der afgav tilbud, fik toldereren i København Laurids Eskelsen forpagtningen overdraget den 20. marts for 160.000 rdl. Undtaget fra forpagtningen var kun strømtolden ved List og bælttolden. Imidlertid døde Eskelsen allerede den 22. april samme år, hvorfor den anden tilbudsgiver admiralitetsråd Jens Lassen fik forpagtningen overdraget, men den blev allerede frataget ham den 24. januar 1692, fordi han misligholdt kontrakten. Derefter fik konsumtionsforpagter Edvard Kruse forpagtningen, og han beholdt den til sin død den 5. oktober 1695.

Fra denne årrække, der i virkeligheden er den mest interessante må vi således nøjes med de sparsomme oplysninger, man kan få ad anden vej. For eksempel erfarer vi da fra konvojlisterne fra de dansk-svenske konvojer, der førtes gennem den europæiske krigszone, at der både i 1691 og 1692 deltog et skib fra Ålborg, *Jydske Vaaben*, på 148 læster og ligeledes, at der i 1695 fandtes et skib fra Ålborg på 100 læster, der hed *St. Johannes*. Desuden kan man af oplysningerne om defensionsskibe se, at skibet *Staden Aalborg*, der var på 170 læster og havde 58 kanoner, fik defensionsskibsbrev i 1695. Men om de øvrige og mindre fartøjer, der hørte til i Ålborg er det ikke muligt at få oplysninger.

Endvidere er benævnelserne på fartøjernes art ikke altid lige sikre. Hvad er det f. eks. for et fartøj, når det blot i toldlisten figurerer under betegnelsen: skib? Desuden ses en ejendommelig ting, når man sammenligner toldlisten fra 1684 og toldlisten fra 1685. Her ser vi nemlig, at en skipper Peder Christensen i 1684 førte en krejert på 22 læster, men i 1685 og i de følgende år anføres det fartøj på 22 læster, som han fører, som en skude.

Ålborg har kun haft tre defensionsskibe i det nævnte tidsrum. Det første var *St. Johannes* 1674–78, det andet var *De Liefde* fra 1688, men hvornår det udgik kan ikke ses, og det tredje var *Staden Aalborg* fra 1695, der endnu eksisterede i 1699. *St. Johannes* havde selvom det kun var på 34 læster 12 kanoner og det var klassificeret i defensionsskibenes tredje sarter, medens *De Liefde*, der ligeledes var på 34 læster kun havde 6 kanoner og var klassificeret i fjerde sarter. Det største af defensionsskibene var *Staden Aalborg* på 170 læster. Det havde 58 kanoner og hørte til første sarter. For dette skib har vi følgende mål:

Længde	126 fod og 11 tommer
Bredde	26 fod og 8 tommer
Dybde	12 fod og 6 tommer

Ålborgs handelsflåde 1670-99

Be- nevnelse	Defen- sions- skib	Krejt	Skude	Galiot	Bojert	Smakke	Jagt	Pram	Båd	Kåg	Ialt
1670			2 18-32 7 10-11 16 4-9	4 9-16	3 4½-16	1 5	11 1½-3½	4 1½-8	2 ½		51 372½
1671			4 18-32 7 10-11 18 4-9	4 9-16	2 14-16	1 5	8 1½-3½	5 1-8	3 ½		52 413½
1672			4 18-32 7 10-14½ 31 2-9	3 5½-13	3 10-16		4 1½-2	5 1-8	4 ½-1		61 439
1673			4 18-32 7 10-14½ 22 2-9	3 5-13	2 13-16		3 2	8 1-8	3 ½		52 373½
1675	1 34		3 18-23 6 10-11 21 2-9	1 5	2 9-16	1 11	2 2-5	11 1-8	4 ½-1		52 367½
1676	1 34		3 18-23 8 10-13 19 2-9	1 5	4 9-16		2 2	7 1-8	3 1-1½		49 380
1677	1 34		4 18-23 4 10-11 16 3½-9	2 5-9	1 9	1 11	1 2	5 1½-8	1 1		44 363½
1678	1 34		4 18-23 7 10-13 17 3½-9	2 9	1 5			4 1½-8	1-1		37 350
1679			4 18-23 8 10-13 14 3½-9	2 5-9			1 2	3 1½-8	2 1		43 372

1680				1 5	3 2-4	3 7-8	1 1	45 386 $\frac{1}{2}$
		4 18-23 11 10-13 19 3-9						
1681		5 18-23 12 10-13 19 3-9	2 24-30	1 5	2 2	4 7-8	1 1	46 443 $\frac{1}{2}$
1682		7 18-23 16 10-14 15 3-9	2 24 30	2 5-10	4 2-4	5 1-8	2 $\frac{1}{2}$ -2	53 516
1683		7 18-23 15 10-13 20 2-9	1 30	2 5-10	4 1-4	3 6-13	1 1	54 540 $\frac{1}{2}$
1684		6 18-23 15 10-13 20 3-9	2 30-34 1 22	1 10	3 1-3	3 6-8	1 1	52 535 $\frac{1}{2}$
1685		7 18-23 15 10-13 17 3-9	2 30-34	1 10	4 1-2	3 6-8	1 $\frac{1}{2}$	50 516 $\frac{1}{2}$
1686		6 18-23 15 10-17 16 3 $\frac{1}{2}$ -9	2 30-34	2 6-10	4 $\frac{1}{2}$ -3	2 6-8		47 505 $\frac{1}{2}$
1687		6 18-23 15 10-17 21 2-9	1 34		1 1	1 6	7 $\frac{1}{2}$ -1	52 485
1688	1 34	5 20-23 19 10-17 18 2-9			1 1	1 6	7 $\frac{1}{2}$ -1	52 498
1689	1 34	4 20-22 18 10-17 15 4-9	1 23		1 1	1 6	10 $\frac{1}{2}$ -1	51 476 $\frac{1}{2}$

Be- nævnelse	Defen- sions- skib	Skib	Krejt	Skude	Galot	Bojert	Smakke	Jagt	Pram	Båd	Kåg	Ialt
1696	1 170	3 40-148	7 21-24	5 19 41 11-14½ 39 3- 9	26 5½-15		2 16½	14 2-5	1 7	3 ½-1	10 ½-3	152 1 849
1698	1 170	1 40	3 20-21	1 19 18 11-17 14 4- 9	9 5½-18		1 15	2 2-5		4 ½-2	4 ½-3	57 679½
1699	1 170	1 45	2 18-20	2 19-20 15 11-17 14 4- 9	8 5½-18		2 15-19	4 2-5	1 3	2 1	8 1-3	56 702

Skipperne har naturligvis danske navne på alle disse fartøjer og de fleste mindre fartøjer har uden tvivl været ejet af skipperne selv, således som fremgår af andre byers toldlister. Det vil være for trættende her at anføre alle disse navne, men de skippere, der førte fartøjer på 20 læster og derover var følgende: Jens Olufsen, Oluf Pedersen, Niels Sørensen Rachier, Jens Nielsen Himmerig, Hans Pedersen, Laurids Nielsen, Henrich Niemand, Jost Pedersen, Johan Thiesen, Peder Pedersen, Peder Sørensen, Erik Jensen, Iffver Knudsen, Niels Jensen, Peder Christensen og Erich Jonsen.

Alt ialt viser handelsflåden, der har hørt hjemme i Ålborg en jævn udvikling. Antallet af skibe har ikke været underkastet store svingninger bortset tilsyneladende fra den årrække vi ikke kender nøjere, men hvor vi i 1696 ser 100 flere skibe end ved de andre år. Derimod er det gennemsnitlige læstetal blevet noget forøget. I 1670 var der 51 skibe på 372½ læster og fradrager vi de to største skibe i 1699 var tallene her 54 skibe på 487 læster. Desuden har man 1690-erne forsøgt sig med nogle større skibe, men øjensynligt har de ikke rigtigt kunnet svare sig, da den europæiske krig er forbi. Tendensen mod større skibe er dog umiskendelig.

Når vi skal sammenligne disse tal fra Ålborgs handelsflåde med tallene fra Arendals må man være opmærksom på læsteberegningerne. De har tilsyneladende ikke været ens overalt og i hvert tilfælde har de været forskellige alt efter hvilken varegruppe, de har været målt til. Fartøjer målt til fødevarer har ikke så stort et læstetal som fartøjer målt til trælast. Dette fremgår bl. a. af en opgørelse, der findes i Bergens toldbøger, hvor en række skibe er angivet med mål af begge arter. Nogle få eksempler herfra kan måske anskueliggøre det.

Et fartøj var på 6 læster målt til fødevarer og på 10 $\frac{3}{4}$ læster målt til trælast; Et fartøj var på 14 læster målt til fødevarer og på 18 læster målt til trælast; Et fartøj var på 24 læster målt til fødevarer og på 45 $\frac{3}{4}$ læster målt til trælast; Et fartøj var på 40 læster målt til fødevarer og på 56 $\frac{3}{4}$ læster målt til trælast; Et fartøj var på 58 læster målt til fødevarer og på 86 læster målt til trælast; Et fartøj var på 80 læster målt til fødevarer og på 132 læster målt til trælast.

I de norske lister findes mange steder måleangivelse efter begge metoder, men langt de fleste toldbøger har dog kun en angivelse uden at det er anført efter hvilken metode læstetallet er beregnet. Vi kan måske i de fleste tilfælde antage at læstetallet i Norge er beregnet efter trælast, men givet er det ingenlunde.

Desuden spiller naturligvis også andre rent menneskelige usikkerhedsmomenter ind i læsteberegningerne, idet skipperne naturligvis har villet slippe med så ringe en told som muligt. I Køges toldregister for 1670 omtales således en skipper Jørgen Cornelsen fra København, der havde angivet sin smakke til 16 læster, men, tilføjes det, da han indtog 660 tønder byg måtte smakken regnes til 23 læster, når man regnede hver læst til 28 tønder, som angivet i den udgangne forordning. Øjensynlig har man i Køge haft en særlig energisk tolder, for i det følgende år opregnes flere fartøjer, der for indgående er beregnet til et mindre læstetal end da det afsejlede.

Når skibene er målt ved deres hjemsted er sandsynligheden for svindel måske mindre, men det vil nok være klogt alligevel ikke at tage tallene alt for højtideligt. Selvom der således både skal trækkes lidt fra og lægges lidt til de tal vi arbejder med, vil de nok alligevel kunne bruges som sammenligningsgrundlag og danne basis for et skøn af handelsflådernes størrelse ved de forskellige byer i Danmark og Norge.

Ser vi på Arendals toldbøger, får vi langt flere oplysninger end vi fik i Ålborg. Den ældste liste er fra 1673. Den er tilsyneladende ufuldstændig, idet alle de mindre fartøjers data ikke er bevaret. Om de 14 større fartøjer står følgende:

skp. Peder Eilufsen, *Fortuna*, fløjte på 2 mers, 157 $\frac{1}{2}$ læster, købt i Skotland, bygget i Holland, tilh. Michel Sam, Giert Isachsen, Mogens Jensen Lofstad, Hans Madsen og søn samt skipperen.

skp. Christen Eilufsen, *St. Johannes*, fløjte på 2 mers, 60 læster, bygget her efter gl. facon, tilh. salig Eiluf Hafsoens enke Inger, Niels Eilufsen, Peder Eilufsen og skipperen.

skp. Torgrim Christoffersen, *Prins Frederik*, fløjte på 2 mers, 154 $\frac{1}{2}$ læster, købt i Skotland, bygget i Holland efter gl. facon, tilh. sognepræst Mogens Lauritzen, Anne Jensdatter salig kpt. Piter Stephsens enke, Niels Pedersen, Mogens Jensen Loffstad, Christen Eilufsen Hafsoe, Amund Kristen, Hans Søfrensen Tydsk, Haldvord Christoffersen, Mads Hansen, Henrich Mogensen, Johanne salig Alifsens, Niels Bache, Geronimus Span, Niels Bram og skipperen.

skp. Hans Søfrensen Tydsk, *Catarina*, fløjte på 2 mers, 175 læster, nybygget her, tilh. Niels Pedersen, Giert Isachsen, Toerbiørn Salvesen, Tomas Hansen, Christen Jensen, Mogens Jensen Loefstad og skipperen.

skp. Thomas Eilufsen, *St. Peiter*, fløjte på 2 mers, 163 $\frac{1}{2}$ læster, nybygget her,

tilh. Laurits Pedersen, Halvord Hansen, flere redere har han endnu ikke fået.

skp. Daniel Sofrensen, *Sammaritan*, fløjte på 2 mers, 141 læster, gl. facon, 30 år, bygget i Holland, tilh. Daniel Pietersen, er forulykket.

skp. Lauridts Nielsen, *Justitia*, skude, 28 læster, bygget ved Ebeltoft, gl. facon, tilh. Michel Sam, sognepræst Lauridts Madsen, Niels Pedersen og skipperen.

skp. Jost Jacobsen, *Fortuna*, skude, 12 læster, bygget her, gl. facon, tilh. Tomas Jørgensen, Oluf Troie og skipperen.

skp. Tomas Jørgensen, *St. Piter*, skude, 20 læster, bygget her, gl. facon, tilh. Niels Pedersen m. fl

skp. Anders Hansen Torgius Hollum, *St. Johannes*, skude, 24 læster, bygget i Arendal, tilh. Torbjørn Salfuesen og Christen Toresen Asdal.

skp. Laurids Pedersen, *St. Andreas*, skude, 14 læster, bygget i Arendal, tilh. skipperen.

skp. Niels Toersen, *St. Piter*, skude, 11 læster, tilh. Else Henrichsdatter salig Peder Jørgensens.

skp. Jens Gundersen, *Norsk Løfue*, skude, 14 læster, bygget her, gl. facon, tilh. Sifuor Eiboe og skipperen.

skp. Hans Gundersen Schaare, *Fortuna*, skude, 12 læster, bygget her, gl. facon, tilh. Niels Tommesen og skipperen.

De nævnte fartøjer er enten fløjter på 2 mers eller skuder. Fløjterne er mellem 60 læster og 175 læster store, medens skuderne er fra 11 til 28 læster. Omtrent alle ejes af flere end en person, idet kun et par af de mindste ejedes af en enkelt. Til gengæld kan der ikke tales om nogen form for rederi, da personerne ikke er de samme på blot to fartøjer, men alligevel ser vi flere gange personer optræde som partsredere ved flere fartøjer, og skipperen, der som regel er medejer, kan også have part i et andet fartøj. Niels Pedersen er den eneste, der har part i 4 skibe, Mogens Jensen Lofstad har part i 3 skibe, medens otte andre har part i 2 skibe, og ialt er mindst 38 personer impliceret i de 14 fartøjer. Det er vel iøvrigt værd at bemærke familien Hafsoe dominere i de store skibe: *Fortuna*, *St. Johannes*, *Prins Frederik* og vel også *St. Peiter*.

Hvorledes man iøvrigt takserede skibe i Arendal fremgår af nogle oplysninger om fire skibe, der i 1671 blev registrerede her. Målene for de fire skibe var følgende:

	<i>De Hop</i>	<i>Vortun</i>	<i>Kierstine</i>	<i>St. Jacob</i>
Lang	111 fod	107 $\frac{1}{2}$ fod	82 $\frac{1}{4}$ fod	79 $\frac{1}{2}$ fod
Wied	25 $\frac{1}{2}$ fod	23 fod	21 $\frac{3}{4}$ fod	20 $\frac{3}{4}$ fod
Dyb	11 $\frac{1}{4}$ fod	11 $\frac{1}{4}$ fod	11 fod	10 $\frac{3}{4}$ fod
Læster	175	117	80	45

Den store forskel i læstetal mellem de to første samt mellem de to sidste forklares nærmere i følgende redegørelse:

De Hop, (hollandsk) fløjte på 2 mers, 4 år gl. som er bygget til en spaniensfarer at føre stykker og er helt skarp nedenudi. Fordækket 5 fod, derudi er et stort afskilt kabelrum nedergåendes fortil. Taxeret for »geschutske« af middelfacon til 4. certer.

Vortun, (hollandsk) fløjte på 2 mers, 25 år gl., har været en østerlandsfarer af gl. facon. Med et halvfordæk som han til intet andet bruger end til folkenes logementer og kabelredskab. Skibet er forbundet med en stor del oplængers og kattesporer, foruden en stor forklædt pumpe som hindrer ham i hans stuvning.

Kierstine, (skotsk) fløjte på 2 mers, 3 år gl., er hel skarp langs igennem skibet neden udi, så han altid må indebeholde over 6 læster sten for den rankheds skyld. Er ej bygget til at føre trælast. Har og for en nederhængendes kabysse. Når afdrages for de sten han altid fører og consideration af fordækket på 4 læster, som er det ringeste falder han ud efter den 9. certer middelfacon.

St. Jacob, (skotsk) fløjte på 2 mers, 3 år gl., er optømt af en galiot, ej bygget til at føre trælast, så han altid må føre ved skiberummet for den rankheds skyld 8 læster ballast, sten som ligger nederstuvet agter og for. Er af sær fabrick. Med et durchgående fordæk 4 fod. Fordækket bruger agter fra og til den store luge til folkenes logementer, har også deres cabys der udi. Fortil har han i fordækket et stort kabelrum så han en ringe del kan indlade derimellem i fordækket. Eftersom ovenbemeldte skiberum ej udi nogen måder udfalder efter certernes anledning formedelst dens udanligheds skyld og ringe stuvning er det efter billigste eragtning taxeret på 45 læster.

Arendals handelsflåde viser iøvrigt en anelig udvikling i den årrække fra hvilken vi har bevaret toldlister. Efter 1690 tilgår således et væsentligt antal store skibe. Oversigtsmæssigt kan skibene fordeles som på hosstående skema over tiden 1673–83.

Det ses at der i de ti førstnævnte år har været en jævn fremgang i antal af skibe indtil 1679, hvorefter der er sket en betydelig tilgang. Læstetallet har dog ikke ændret sig meget indtil 1679, men først herefter er forøgelsen kommet. Freden har øjensynligt været til stor fordel for Arendal. Alle skibe over 20 læster er her opført enkeltvis, således at man tillige kan se den datidige navngivning af de forskellige fartøjer. Toldregnskaberne opgiver iøvrigt i 1677, at en skude på 11 læster er blevet solgt til Skotland medens en anden skude er taget af franske kapere, i 1678 får vi at vide, at *Fortuna* er blevet solgt til England. Listen for 1683 er defekt, men vi får dog her at vide, at *Catarina* er forulykket og at et skib på 69 $\frac{1}{2}$ læster dette år blev købt fra Skien men atter solgt til Kerteminde.

På skemaet over tiden 1684-92 ses tydeligt hvorledes den europæiske krig forårsager en væsentlig tilgang af nye store skibe i 1690, 1691 og 1692. Desuden fortæller toldregnskaberne, at i 1686 solgtes *Justitia* til Dunkerque, medens en skude på 14 læster solgtes til Stavanger, en anden skude på 8 læster til Øster Risør og en på 6 læster solgtes til Bergen, medens en skude på 4 læster kasseredes som gammel og ubrugelig. I 1689 blev *Den norske Løve* opbragt til London, *St. Nicolaus* blev opbragt til Ostende og galioten *Krabben* blev opbragt til Ostende. Desuden solgtes en skude på 15 læster til Larvik, en skude på 5 læster til Bergen og en på 4 læster til Skien. Også i 1690 får vi en hel del at vide om afgang af skibe. Således blev *Prindtsen* solgt til København, og to skuder på 14 og 13 læster blev solgt til Kragerø, medens en skude på 12 læster solgtes til Tønsberg, en på 9 læster til Stavanger og en på 6 læster til Larvik. I 1691 erfares, at skuden på 35 læster er solgt indenrigs ligesom to andre skuder på 16 og 4 læster, medens to skuder er forulykket, nemlig en på 8 læster og en på 4 læster. Endelig ser vi på skemaet for 1693-99 den store handelsflåde, der nu er knyttet til Arendal.

Til disse sidste toldlister bemærker man jo først og fremmest, at der må være sket en ny måling af flere af skibene mellem 1693 og 1694, da de samme skibe optræder med forskelligt læstetal. Det er tydeligt at identificere skibene ved deres navn og deres skipper, der iøvrigt passer nøje sammen hvor læstetallet ellers er forskelligt. Størstedelen af de skibe, der har fået ændret læstetallet, har fået det forøget, men der er også et par skibe, hvor læstetallet er gået ned. Desuden har der efter 1694 været en langt større støt tilgang af større skibe end afgang, og især i de tre sidste år har tilgangen været stor. I 1693 var der 19 fartøjer, der benævnedes skibe, i 1694 var der 20, i 1695: 22, 1696: 23, 1697: 27, 1698: 30, og i 1699 var der 29 skibe. En lignende udvikling fandt sted ved krejterterne, medens skudernes tal varierede mere.

Arendals bandelsflåde 1673-83

Benæv- nelse	1673	1674	1675	1676	1677	1678	1679	1680	1682	1683
Navn										
Fløjte	175	175	175	175	175	175	175	175	175	forlist
Fløjte								168½	168½	168½
Fløjte	163½	163½	163½	163½	163½	163½	163½	163½	163½	163½
Fløjte	157½	157	157	157	157	solgt				
Fløjte	154½									
Fløjte	141									
Fløjte							148			
Fløjte								108	108	108
Fløjte								87	87	87
Fløjte			87		87			82	82	82
Fløjte								71½	71½	71½
Fløjte								61½	61½	61½
Fløjte	60	60	60	60	60	60	60			
Pinas									120	120
Skude								71	71	71
Skude								59	59	59
Skude		34	34	34	34	34	34	34	34	
Skude		30	30	30	30	30	30	30	30	
Skude		30								
Skude	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
Skude	24									
Skude										
Skude	20	20	20	20	20	20	20	20	21	
Skude	5 11-14	5 11-14	5 11-14	5 11-14	4 12-14	4 12-14	4 12-14	5 12-16	6 10-18	
Skuder		20 3-9 17	3-9 17	3-7 19	3-8 24	3-8 26	3-8 29	3-9 34	3-9	
Skuder										
Ialt	14 986½	34 853½	30 808	33 1024½	34 1041½	38 885½	40 895½	48 1492	56 1551	

Arendal havde en af de største handelsflåder i Sydnorge, og de ovenfor anførte tal viser en ganske imponerende udvikling. Medens byen i 1674 kun havde 3 skibe over 100 læster og i 1682 blot 5 skibe over 100 læster når den i 1699 helt op på 26 skibe over 100 læster. Den er ved denne udvikling et billede på den rivende fremgang, som den norske handelsflåde fik i det sidste årti af 1600-tallet. Særlig interessant er denne udvikling på baggrund af den langt mere rolige udvikling, som fandt sted ved de danske byer og i den danske handelsflåde som helhed.

Der var selvfølgelig også mindre byer både i Danmark og Norge, som ikke fik del i det store opsving. Det var byer, hvis handelsflåder som i Danmark hovedsagelig var fiskeflåder eller som i Norge hovedsagelig beskæftigede sig med indenskærs søfart og fiskeri. Det var byer som f. eks. i Danmark Skagen, hvis flåde i hele perioden ikke havde fartøjer over 10 læster eller som f. eks. i Norge Mandal, der nok havde nogle enkelte større skibe, men hvor størstedelen af fartøjerne var af mindre læstetal.

Langt de største handelsflåder havde naturligvis København i Danmark og Bergen i Norge. I Bergen var der således i 1669 44 fartøjer på ialt 1 524 læster, medens der i København var 97 fartøjer på ialt 2 234½ læster i 1665. Desværre er toldlisterne fra København ikke bevarede i så vid udstrækning, eller man må vel snarest sige, at de er forholdsvis sparsomme i forhold til den omfattende række af toldlister fra Bergen. Begge byers handelsflåder havde en god udvikling indtil krigen 1675, der imidlertid gav et afbræk. I 1676 har der dog været 77 fartøjer i Bergen på ialt 4 718½ læster medens København samme år havde 189 fartøjer på ialt 4 914½ læster.

I Bergen kan man derefter følge et fald i tallene under krigen, men derefter stiger de atter jævnt år for år når det gælder antallet af fartøjer, hvori- mod læstetallene er mere svingende. I 1689 er der 81 fartøjer, der målt efter fødevarer tæller 3 804 $\frac{3}{8}$ læster og efter trælastmål tæller 4 008 $\frac{3}{8}$ læster, men ti år senere findes der her 125 fartøjer, der i fødevarelæster er 8 426 $\frac{1}{8}$ læster, og efter trælastlæster er på 8 839 $\frac{1}{8}$ læster.

Desværre savnes der for hele denne periode toldlister fra København og kun i 1698 har vi mulighed for at give et nogenlunde fuldstændigt billede af handelsflåden her. Den har imidlertid takket være sine store skibe, der fandtes her undergået en lignende voldsom udvikling, som de norske byers, og det samlede tal for København bliver derfor ialt 278 fartøjer på ialt 10 302 læster. Selvom den norske handelsflåde som helhed passerede den

Arendals handelsflåde 1684-92

Benævnelse	Navn	1684	1686
Kaldes fra 1686 skib	<i>Emanuel</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Trefoldighed</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Kiøbmand</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Haabet</i>	168½	168½
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Tomas</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Arrendal</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Johannes</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Ennighed</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Peiter</i>	163½	163½
Kaldes fra 1686 skib	<i>Dorrethea</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>De Barbara</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Norsche bunde</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Peter</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>Catrina Elisabet</i>	126½	126½
Kaldes fra 1686 skib	<i>Prindtsen</i>	120	120
Kaldes fra 1686 skib	<i>Den norske Löwe</i>	108	108
Kaldes fra 1686 skib	<i>Maria</i>	87	87
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Nicolaus</i>	82	82
Kaldes fra 1686 skib	<i>Prindtsen</i>		
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Andres</i>	71½	71½
Kaldes fra 1686 skib	<i>Maria</i>	61½	61½
Kaldes fra 1686 skib	<i>St. Jacob</i>		
Skude	<i>Maria</i>	71	Ombygget till skib
Skude	<i>Justitia</i>	58½	Solgt
Skude	<i>Pilikanen</i>		
Skude	?		40
Skude	?	38	38
Skude	<i>Pillicanen</i>	34	34
Skude	?		
Skude	<i>Pilikanen</i>		
Skude	?		26
Skude	?		
Skude	?		
Skude		9 10-16	13 11-16
Skude		33 3- 9	17 4- 8
Krejert	<i>St. Johannes</i>	44	
Krejert	?		30
Krejert	?		29
Galiot	<i>Krabben</i>		
Galiot	<i>Vindbunden</i>		
Galiot	?		
Jagter			
Ialt		56 1 522	46 1 509½

1687	1688	1689	1690	1691	1692
				230	230
				220	220
				212	212
168 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{1}{2}$
				202	
					260 $\frac{1}{2}$
					222 $\frac{1}{2}$
					198 $\frac{1}{2}$
163 $\frac{1}{2}$	163 $\frac{1}{2}$	163 $\frac{1}{2}$	163 $\frac{1}{2}$		163 $\frac{1}{2}$
				161 $\frac{1}{2}$	161 $\frac{1}{2}$
					156 $\frac{1}{2}$
			138	138	138
				135	135 $\frac{1}{2}$
126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$
120	120	120	120	120	
108	108	Opbragt	108	108	108
87	87	87	87	87	87
82	82	Opbragt			
		80	Solgt		
71 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{2}$
60	61 $\frac{1}{2}$	61 $\frac{1}{2}$	61 $\frac{1}{2}$	61 $\frac{1}{2}$	61 $\frac{1}{2}$
				55 $\frac{1}{2}$	55 $\frac{1}{2}$
				40	40
38					
			35		
					28
26	26	26			
24	24	24	24		
	23				
7 11-16	10 11-18	9 11-18	7 11-18	9 11-18	7 11-16
22 3- 9	19 3- 9	18 3- 9	17 3- 8	21 3- 8	19 3- 8
44					
	40	40	Opbragt		
16	16	16	16		
			41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	
10 1- 3	10 1- 3	9 2- 3	12 2- 4	14 2- 3	
53 1 362	53 1 389 $\frac{1}{2}$	48 1 213 $\frac{1}{2}$	49 1 393	61 2 429 $\frac{1}{2}$	47 2 967 $\frac{1}{2}$

Skib	<i>St. Peter</i>	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	135 $\frac{1}{2}$	135 $\frac{1}{2}$	135 $\frac{1}{2}$	135 $\frac{1}{2}$
Skib	<i>Catrina Elisabeth</i>	99	120	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$
Skib	<i>Unge Tobias</i>						
Skib	<i>Else Kirstine</i>						
Skib	<i>Kirstina Elisabeth</i>						
Skib	<i>Norske Löve</i>	108	102	102	111 $\frac{1}{2}$	130 $\frac{1}{2}$	130 $\frac{1}{2}$
Skib	<i>Laxen</i>			93	93	102	102
Skib	<i>St. Jørgen</i>	99	91	91	91	93	93
Skib	<i>Marria</i>	87	81	81	81	91	91
Skib	<i>St. Tommas</i>	77	77	77	81	81	81
Skib	<i>Patientia</i>			82 $\frac{1}{2}$	77	77	77
Skib	<i>St. Andreas</i>	71 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{2}$				
Skib	<i>St. Jacob</i>	55 $\frac{1}{2}$					
Skude	<i>Piilkenen</i>	28	40				
Skude	<i>Haabet</i>		37 $\frac{1}{2}$				
Skude	<i>Orranihom</i>	33	37 $\frac{1}{2}$				
Skude	?			28	28	28	28
Skude	?	26 $\frac{1}{2}$					
Skude	<i>Haabet</i>	24	24	24	24	24	24
Skuder		5 12-13	5 12-17	4 12-14 $\frac{1}{2}$	7 12-19 $\frac{1}{2}$	8 10-19 $\frac{1}{2}$	8 10-19 $\frac{1}{2}$
Skuder		17 3- 8	15 4- 9	11 4- 8	7 3- 7	16 3- 8	19 3- 8
Krejt	<i>Catharina</i>	55	55	55	55	55	55
Krejt	<i>St. Marie</i>	52	52	52	52	52	52
Krejt	<i>Krabben</i>	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$
Krejt	<i>Haabet</i>			41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$
Krejt	<i>Haabet</i>				37 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$
Krejt	<i>St. Thomas</i>	30			25		
Krejt	<i>Maria</i>						
Krejt	<i>Anna Helena</i>				24		
Ialt		51 3 611	47 3 693	42 4 002 $\frac{1}{2}$	43 4 348 $\frac{1}{2}$	56 5 101	63 5 720 $\frac{1}{2}$
						65 5 659 $\frac{1}{2}$	

danske handelsflåde i størrelse bevarede København dog sin ubestridte førerstilling i dobbeltmonarkiet.

Alle disse tal på fartøjer og læstetal fra alle de norske og danske byer kan man selvfølgelig jonglere med på mange måder, men nok så interessant foruden det samlede tal, man kan komme til, er vel også de rent kulturhistoriske oplysninger som toldlisterne kan give ved et nøjere studium af rederne og skipperne. Vi kan, især i de norske lister følge de enkelte personers eller rederes deltagelse som partnere i flere eller færre skibe. Vi kan, som f. eks i Arendals skibsliste se, at heller ikke præsterne gik af vejen for at optage part i et skib, og vi kan så godt som alle steder konstatere, at skipperne selv som regel havde part i det fartøj de førte. Til gengæld må vi konstatere, at selv de store skibe var forholdsvis små set med nutidige øjne. I Arendal var således intet fartøj over 300 læster, og de største skibe har således været på mellem 500 og 600 tons i nutidige mål. Og heller ikke i Bergen eller København var skibene større.

Endelig kan noget rent kulturhistorisk også udledes af skibsnavnene. Af 70 skibsnavne fra Arendal er de 22 helgennavne, og *St. Johannes* ligger klart i spidsen, idet det har været navn på 6 skibe. Også *Haabet* på 5 forskellige skibe var et yndet navn, og ikke færre end 17 fartøjer havde almindelige kvindenavne, men om de fire fartøjer, hvis navne var *Maria* skal henregnes til helgennavnene kan måske diskuteres. Kun et fartøj havde et fiskenavn, nemlig *Laxen*, og af dyr var der ellers kun navnene *Krabben*, *Pelikanen* og *Vindhunden*. De resterende 21 navne er det vanskeligere at rubricere. Ti af dem henviser til personer, som f. eks. *Norske bonde*, *Købmand*, *Prins Fredrik* og *Prins Christian*, *Emanuel* og *Tre brødre*, medens de andre vel nærmest har en symbolsk betydning som *Patientia*, *Enighed* og *Fortuna*. Til sidst kan nævnes, at kun et skib havde navnet *Arendal*.

De væsentligste kilder:

Det danske rigsarkiv: Toldregnskaberne for Ålborg

Danske Kancelli, C nr. 63 a, V, Forsvars- og krigsvæsen, exemptionsskibe 1680-88

Søetaten II, 3 Admiralitetets Copibog General 1693 d. 20/5, 1694 d. 21/2 og 1695 d. 6/6 og 26/10.

Det norske rigsarkiv: Toldregnskaber for Arendal

Rentekammeret, Næringsveje Z, 1 Handel og skibsfart nr. 1, Fortegnelse over handelsflåden i Norge 1688.

Danske Kancelli, Skab 14, pk. 53 Handelsflåden 1696.

Iøvrigt henvises til Jørgen H. P. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700, Søhistoriske Skrifter VI, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør 1967.

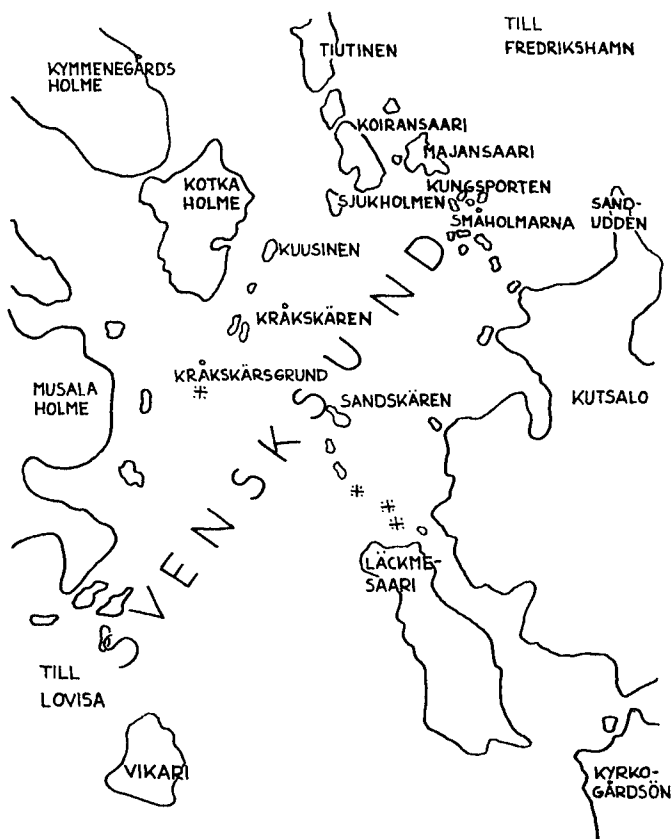
J. T. Schoultz och Svensksund

Av intendent Jonas Berg

Johan Tietrich Schoultz, 1754–1807, årtalen något osäkra, är en konstnär, vars produktion helt är knuten till skärgårdsflottan och Gustaf III:s ryska krig. 1899 skrev konsthistorikern Aug. Hahr i sin bok *De svenska lustslotten om Schoultz' målningar* »de äro med ett ord skildringar från Gustaf III:s ryska krig av tämligen tvivelaktigt värde både konstnärligt och historiskt taget». Vår tid är betydligt positivare mot Schoultz' gärning. Konstnärligt har han fått sin »Ehrenrettung» på vandringsutställningen »Finlands gustaviad», som sammanställdes hösten 1966 och sommaren 1967 visades på Nationalmuseum. Utställningens kommissarie, Hans Eklund, skriver i katalogen, att han var »den förste, som återgav Östersjöns skärgårdar in extenso, med någon bravur, men med en atmosfär som är rik på valörer och atmosfärisk sannfärdighet».

Historiskt har Schoultz' tavlor ett stort intresse, dels därför att han själv var yrkesmilitär (underofficer), dels därför att han deltog i de drabbningar och träffningar han skildrat med några få undantag, av vilka ett gäller det första Svensksundsslaget. Det faktum att tavlorna målades flera år efteråt kan inte i nämnvärd grad förringa deras värde som ögonvittnesbilder. Det är också rimligt att föreställa sig att konstnären i omedelbar anslutning till händelserna utfört skisser som han senare kunnat gå tillbaka till även om några sådana icke bevarats. J. T. Schoultz blev mot slutet av 1790-talet känd som specialist på bilder från kriget och åtskilliga officerare beställde tavlor av honom. De största sviterna utförde han emellertid för hertig Karl (nu i Rosersbergssamlingen) och den unge konungen (nu i sjöhistoriska museet). Gustaf IV Adolf medförde sin svit i landsflykten och den påträffades på 1920-talet i Tyskland och kunde genom statsinköp återföras till landet.

I detta sammanhang skall ur innehållslig synpunkt behandlas de av Schoultz' tavlor, som hämtat sina motiv från Svensksund och de båda slagen 1789 och 1790. Vid det andra slaget var konstnären med som underofficer ombord på galären Seraphim(erorden). Däremot är det klart att han inte kan ha varit närvarande vid det första slaget, då hans galär deltog i en



operation vid Wormsö nära Porkkala den 26 augusti, dagen efter slaget. Denna träffning har han för övrigt också avmålrat. De personliga intrycken av topografin i Svensksundsområdet har Schoultz fått först 1790 — först då hans galär passerade på väg österut mot Fredrikshamn och Viborg och sedan i samband med slaget den 9–10 juli 1790.

1789 års Svensksundslag har Schoultz skildrat dels i ett motiv, som finns i tre versioner, dels i en omdiskuterad målning, som synes föreställa den svenska reträtten.

Normalmotivet skildrar händelserna den 24 augusti 1789 norrifrån, troligen från en punkt mellan Kotkaön och holmen Tiutinen. Skildringen är simu- tan, dvs. flera skeenden beskrivs samtidig. Dels ser man den svenska flottan i segerrik kamp mot den ryska Aspö-eskadern, dels den senare ryska force- ringen av ökedjan i Svensksund.

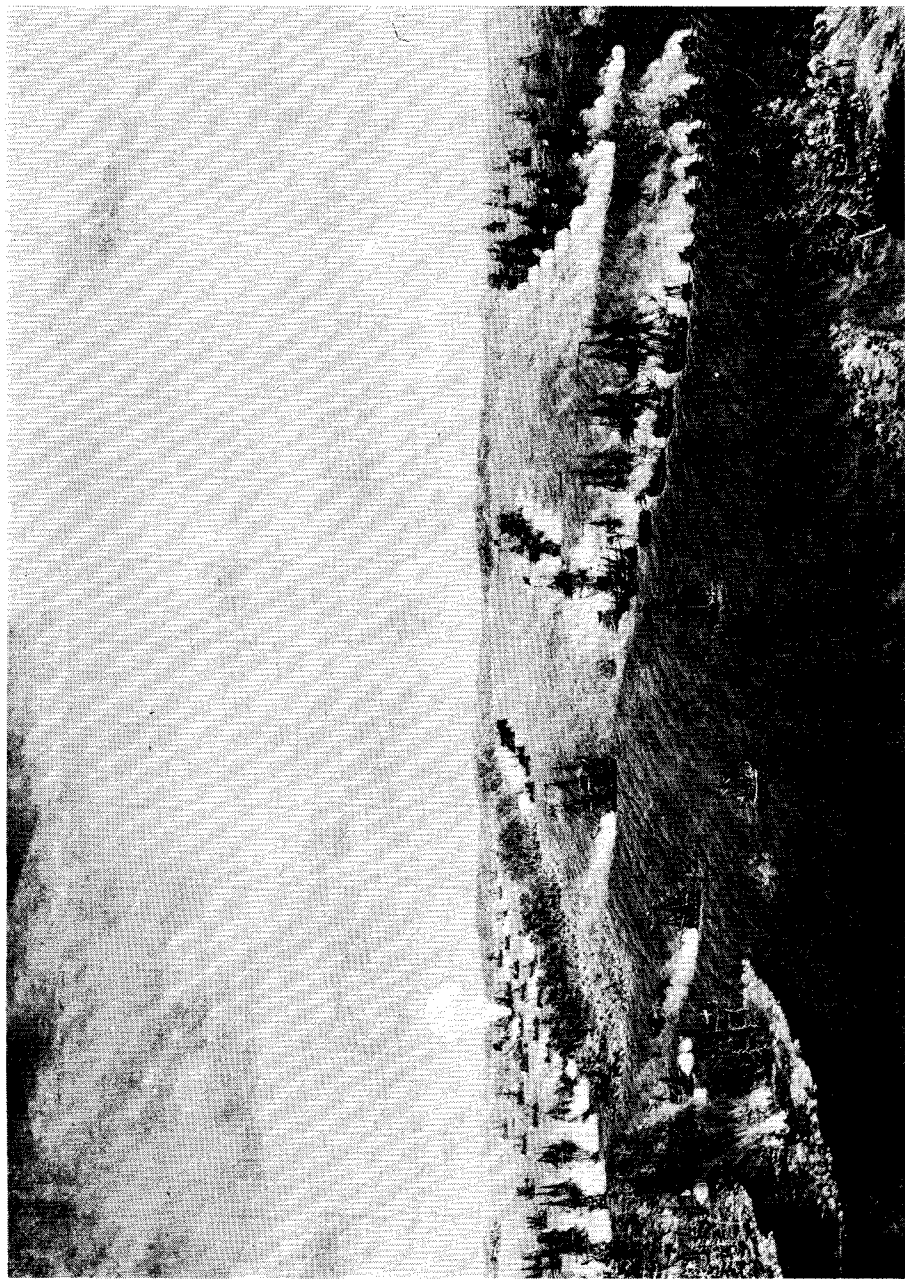


Fig. 1

1790 års Svensksundsslag har Schoultz skildrat i tavlor av två olika situationer. Huvudslaget den 9 juli har han skildrat i 3 olika motiv på så sätt att han i stort sett skildrat en och samma situation från tre olika väderstreck. Vanligast är målningar som visar slaget från väster, 4 versioner kända. Från norr finns 3 versioner kända och från söder endast en. Dessa tre motiv har av G. Unger i Tidskrift i Sjöväsendet 1932 behandlats som om det gällde ett antal repliker av samma motiv.

Träffningen på morgonen den 10 juli är känd i 5 versioner, som dock alla visar operationerna från väster. Av summa 13 kända bilder av Schoultz från Svensksund 1790 har således inte mindre än 9 stycken i stort sett samma perspektiv och topografi.

Svensksund den 24 augusti 1789. Simultan skildring.

1. Olja. Rosersberg nr 10.
2. Olja. Sjöhistoriska museet Ö 3932. 1802. Fig. 1.
3. Olja. Näsby KSS 303. Replik 1803 eller 1804.

De tre tavlorna är inte helt identiska. Repliken synes ha upptagit drag från båda tavlorna. Museets tavla har skänkts av familjen Cronstedt 1924 och har alltså ingenting med Gustaf IV Adolfs svit att göra. I denna har motivet antingen saknats eller också får man räkna med att duken försvunnit ur sviten innan den återköptes till Sverige 1922. En av tavlorna, den på Rosersberg, är försedd med en omfattande serie av nummer på duken, men någon nyckel till dessa är dessvärre inte känd. Delvis kan dock en sådan nyckel rekonstrueras.

Jag väljer att beskriva tavlan på Rosersberg, men kommer att anmärka särskilda avvikelser. Förgrunden domineras av en större gräsbeväxt bergsplatå, på vilken Gustaf III och hans stab uppehåller sig. Fyra personer är samlade kring konungen och en annan grupp om fem personer skymtar längre bort. (Repliken lika, museets har berget förskjutet till högra hörnet). Gustaf III uppehöll sig under striden på Kotkaberget, som alltså avses. Framför berget skymtar Kråkskären och något till vänster skäret Kuusinen. Mot vänster kant ligger först den lilla holmen Pikkuri och därefter ön Koriinsaari. Bakom Koriinsaari skymtar Majansaari och sedan bort emot bildens bakre del alla holmarna i ökedjan i Svensksund. Större delen av horisonten upptages av Kutsalo-landet, där också en bosättning ligger vid stranden. (Endast på denna duk.) I bakgrunden längre åt höger ligger också den högre Läckmesaari och framför denna ö de låga Sandskären. Slutligen skymtar bildens vänstra kant borta vid horisonten Högholmarna/Korkiansaari.

Gruppering. Den svenska flottan är grupperad på en bruten linje mellan Kråkskären och Kuutsalo för att i första hand möta ett angrepp från söder. Från höger i bilden en flygel bestående av ett antal kanonslupar och andra mindre fartyg. I linjen ligger 10 slupar och 5 espingar (?) och dessutom finns ytterligare en slup och en seglare bakom linjen. (De andra versionerna har väsentligt färre, 6 slupar och 2 seglare på museets och 7 slupar och 1 seglare på repliken. I båda fallen ligger samtliga i linjen.)

I linje med dessa slupar ligger av centern från höger roddfregatterna Lodbrok och Sigurd Ormöga, fregatten af Trolle och udemo Gamla. Själva knäet i linjen utgöres av tre galärer, Halland, Stockholm och Småland.

Därefter följer ut mot flanken (och bortåt i bilden) sju större fartyg, Ivar Benlös, Björn Järnsida, Sällan Värre, Ragvald, Oden, Ingeborg och Torborg.

Den andra flygeln, som skall ha bestått av sex kanonslupar, torde ha förenats med den fördelning som var avdelad att försvara småsunden närmast Kuutsalo. Denna fördelning utgjordes från början av sex kanonslupar. På denna tavla kan man räkna till 6 slupar. (På museets 5 slupar och 2 riggade fartyg och på repliken inte mindre än 10 slupar och 2 riggade fartyg.)

Det försänkta huvudsundet, Kungsporten, skulle försvaras av 2 galärer, Palmstierna och Cedercreutz, och roddfregatten Brynhilda. På Rosersbergstavlans skymtar bara masttopparna på galärerna bakom Pikkuri. (På museets och på repliken är de helt synliga.)

Den ryska flottans Aspö-eskader, som anföll från söder (höger i bilden) synes på samtliga tre tavlor bestå av ca 25 enheter, mot 20 enligt Oscar Nikulas akademiska avhandling, Svenska skärgårdsflottan 1756–1791, Helsingfors 1933. Ett fartyg, en brigg, har erövrats av svenskarna och omhändertages i närheten av Kråkskären av en kanonslup. (Denna brigg föreligger mellan stridlinjerna också på museets tavla och på repliken men där utan beledsagande slup.)

Centern, som stöder sin högra flank på Sandskären, utgöres av 6 segelfartyg. Två större segelfartyg bildar högerflygel i bildens bortre del mellan Sandskären och Kutsalo. Någon regelrätt vänsterflygel synes ej finnas men centern assisteras av en roddfregatt och 6 galärer. I en andra linje finns ytterligare 10 enheter. (Ett av dessa fartyg synes vara utrustat med mörsare, enligt vad som framgår av museets tavla.)

Den ryska huvudeskadern (till vänster i bilden) var uppdelad i center och två flyglar. Den vänstra flygeln bestod enligt Nikula av 7 galärer, 8 kanon-

slupar samt mörsarfartyg och artilleriflottor och anföll närmast Kutsalo. Ett av fartygen på denna flygel exploderar just, vilket går igen på alla tre tavlorna. I övrigt är det svårt att urskilja de olika enheterna här i bakgrunden. (Tydligast i detta avseende är repliken.) Centern bestod enligt Nikula av 5 segelfartyg och 8 galärer. Av dessa ligger 3 stycken ända inne i Svensksunds-hålet och skjuter mot svenskarna. (På museets tavla sker denna livliga eldgivning otvivelaktigt med babordssidorna — liksom hos Wallgren/Gillberg.) På Rosersbergstavlan sticker ett vrak upp ur vattnet mitt i hålet. Detta är med all säkerhet ett av de fartyg svenskarna låtit sänka i sundet. (Detta vrak syns ej på de andra två tavlorna.) Av den högre flygeln, som enligt Nikula bestod av 7 galärer och 14 kanonslupar, syns inte mycket.

Denna flygel hade ju till uppgift att försöka forcera de mindre sunden norr om Kungsporten. Med ett par av galärerna i spetsen fann man ett oförsäinkt eller ofullständigt försäinkt sund. Genom detta, mellan Majansaari och öarna Tiutinen och Koriansaari, tränger i bildens vänstra kant ryska galärer fram mot de svenska Palmstierna och Cedercreutz. På Rosersbergstavlan ger de sig endast tillkänna genom mynningsrök från kanonerna, men på museets målning kan man räkna till 4 ryska galärer.

Svensksund den 24 augusti 1789. Senare skede.

Olja. Privat ägo, deponerad i Sjöhistoriska museet under Ö 9351 sedan 1945. 1807 (?). Fig. 2.

Denna målning, som inte är signerad och inte är försedd med någon inskrift, har varit mycket omdiskuterad. Det råder dock inte något tvivel om att den står i samband med den Schoultz'ska målningssviten. Antingen är det ett verk av konstnären som farit mycket illa under 1800-talet eller också är det en kopia av någon annan hand efter en för oss okänd förlaga av Schoultz. Den livligaste diskussionen har gällt vilken situation tavlan har avsett att framställa. Man har stannat för ett senare skede av det första slaget i Svensksund, närmare bestämt den svenska reträtten efter nederlaget. Denna attribution till Svensksund bygger i huvudsak på framställningens taktiska innehåll, ty det har inte varit möjligt att fastställa och namngiva de sund och öar som utgör scenen. Landskapets dominerande drag överensstämmer dock i princip med Schoultz' övriga bilder från Svensksundsområdet. Det bör också återigen påpekas att konstnären personligen icke kan ha varit närvarande under dessa operationer.

Gruppering. I bildens vänstra del avancerar ett stort antal ryska enheter under eldgivning. Man kan räkna till ett 10-tal galärer och ca 25 kanon-

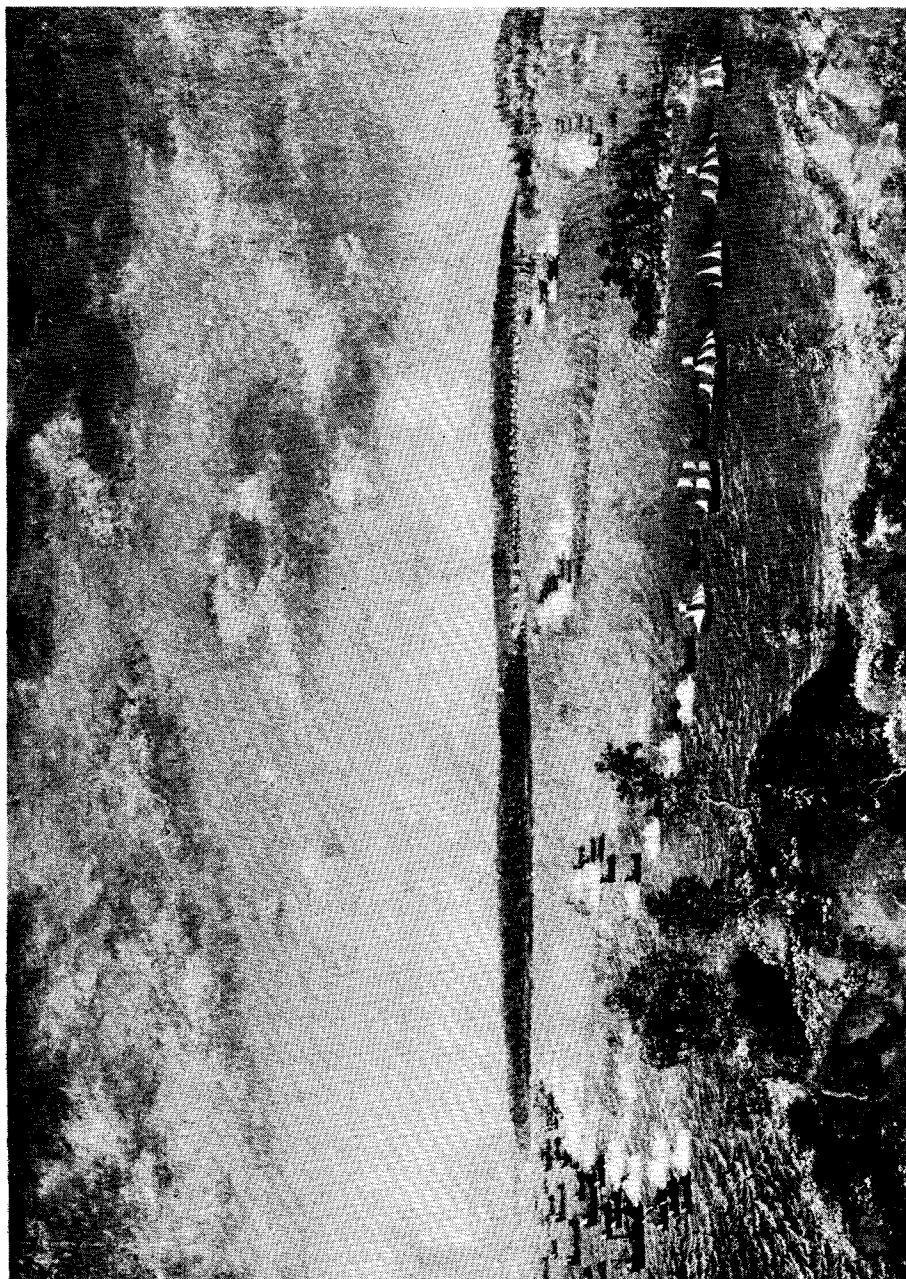


Fig. 2

slupar. Framryckningen sker på bred front och några större enheter tycks inte finnas med.

I bildens bortre högra del finns en annan rysk styrka, som på kolonn synes vara på väg bortåt. Denna styrka består delvis av råseglare. De två sista fartygen befinner sig i eldstrid med två olika svenska kanonslupsavdelningar.

De svenska enheterna är grupperade i tre klart urskiljbara avdelningar. I bildens mittparti ute på fjärden ligger 8–10 kanonslupar och dessa befinner sig i eldstrid med båda de ryska styrkorna, vilket betyder att eldgivning sker både framåt och bakåt. Ett sund i bildens högra del försvaras av en fördelning på ca 6 kanonslupar, som ger eld mot de två ryska råsegelarna. Ett mindre segelfartyg — troligen ett chefsfartyg — ligger bakom dessa kanonslupar.

De återstående svenska fartygen är på kolonn på väg ut genom ett sund i bildens högra kant. De sista 8 fartygen i denna kolonn, som alla är kanonslupar, utgör ett slags eftertrupp, som fortfarande är invecklad i eldstrid med den ryska huvudstyrkan. I övrigt utgöres fördelningen av ytterligare 6 kanonslupar och 6 seglande fartyg. Av dessa sista är en försedd med 3 master och tre med 2 master. De återstående två torde avse mindre farkoster, barkasser o. dyl.

Diskussion. Ett indicium på att attributionen till Svensksund är riktig är det förhållandet att flera av de svenska sluparna ger eld både framåt och bakåt, vilket var ovanligt under ordnade operationer men bör ha varit av nöden under reträtten på kvällen den 24 augusti. Antalet svenska enheter på bilden överensstämmer ganska väl med det antal som undgick att falla i ryssarnas händer. Vad som slutligen måste falla utslaget är att bilden inte kan föreställa någon annan drabbning mellan de svenska och ryska skärgårdsflottorna under Gustaf III:s krig.

Denna målning får således anses föreställa strider under den svenska skärgårdsflottans reträtt efter slaget och den geografiska placeringen måste då bli farvattnen sydöst eller syd Musala holme. Hade farvattnen längre norrut avsetts borde någon av de tappert kämpande roddfregatterna Sällan Värre, Björn Järnsidan eller Oden ha funnits med på bilden.

Svensksund den 9 juli 1790. Från väster.

1. Sepiateckning. Örlogsmannasällskapet i Karlskrona (skänkt dit 1801).
2. Olja. Rosersberg nr 23. 1792.
3. Olja. Sjöhistoriska museet Ö 3930. Fig. 3.
4. Olja. Näsby KSS 313. Replik 1803.

Smärre skiljaktigheter finns mellan de fyra tavlorna, men knappast några



Fig. 3

avgörande. Perspektivets höjd varierar något liksom graden av hopträngdhet. Gemensamt för alla fyra är att åskådaren placerats så att säga på första parkett. Från en punkt mellan Kotkasaari och Musala bereds han möjlighet att blicka in mellan de två flottornas linjer, parallellt med centrernas linjer. Den valda vinkeln går också igen i de tavlor som skildrar striderna på morgonen den 10 juli. Sepiateckningen i Karlskrona, som är mycket lik en svit teckningar avseende andra motiv av J. T. Schoultz i Krigsarkivet, är försedd med en nummerserie och förklaringar till denna. Även tavlan på Rosersberg har en nummerserie som delvis, men inte helt, sammanfaller med den på teckningen.

Min beskrivning följer där intet annat utsäges sepiateckningen. Horisonten utgöres från vänster av en udde av Majansaari, Svensksund med småholmarna, Kutsalo-landet, Läckmesaari och Kyrkogårdsön. I förgrunden till vänster ligger Kråkskären och i mitten av bilden framför Kutsalo ligger Sand-skären. I förgrunden något åt höger ligger Kråkskärsgrund.

Gruppering. Den svenska centern bildar en linje mellan Kråkskären och Sandskären. Första linjen utgjordes av fem större fartyg nämligen från betraktaren och bortåt kutterbriggen Alexander, udemo Thorborg, udemo Ingeborg, hemema Starkotter och hemema Styrbjörn. I luckorna mellan dessa fartyg låg (enligt Nikula) galärer, två i varje lucka. Av dessa syns inte mycket, då de döljes av krutröken. Närmast Kråkskären skymtar dock ett par av galärerna och till vänster drar sig galären Calmar ut stridslinjen, sedan en grov pjäs exploderat ombord. Omedelbart bakom denna linje ligger turuma Norden. Konungen i sin slup finns också bakom centern liksom några mindre förbindelsefartyg och längst bort emot »Svensksunds-hålet» kanonsluparna i den pommerska divisionen, som skulle skydda svenskarnas rygg. En explosion är markerad i den svenska linjen nära Sandskären. Den avser en kanonslup, som sprang i luften och vars befälhavare var fänrik Hofvensköld. (En klar avvikelse visar tavlan på Sjöhistoriska museet i vad som gäller galärernas placering. De bildar, eller åtminstone 7 eller 8 av dem, centrerna vänstra flank i anslutning till Sandskären.) Vänstra flygeln synes som ett pärlband av kanonslupar från Sandskären och söderut upp mot Kutsalolandet. Denna flygel bestod enligt Nikula av enbart kanonslupar och jollar, i huvudsak den finska brigaden. Högra flygeln är grupperad i förgrunden. Här var den bohuslänska brigaden om 61 slupar och jollar placerad. Av dessa syns 31 vara klart urskiljbara på teckningen. (Däremot knappast mer än 21 på Rosersbergstavlan). Bakom linjen befinner sig också fyra kanonslupar, som fått svåra grundskott. En av dessa har just sjunkit, och besättningen simmar omkring i vattnet.

Den ryska flottan är framställd på ett mera antydande sätt, om man bortser från vissa fartyg som befinner sig mellan linjerna och en del av fartygen på högra flygeln, dvs. längst bort på bilden. Centern syns bara som en skog av master, som sticker upp ur molnen av krutrök. Det närmaste fartyget har kantrat och håller på att sjunka. Enligt texten avses fregatten St. Nicolaus. (På museets tavla ligger ett fregattacklat fartyg längre ut på flanken.) Ganska nära den svenska centern driver chebequen Proserpina redlös och omedelbart framför de ryska linjerna ligger ett större fartyg under eldgivning.

Svensksund den 9 juli 1790. Från norr.

1. Olja. Sjöhistoriska museet Ö 3935. 1799. (Statsinköpet 1922). Fig. 4.
2. Olja. Privat ägo 1966.

De två tavlorna är varandra ganska olika trots att den avbildade situationen är densamma. Detta beror dels på perspektivets höjd, dels på att den privatägda tavlan uppvisar avvikelser i själva målningssättet, som gör att man inte helt kan utesluta att det är fråga om en replik av någon annans hand. På museets tavla har betraktaren placerats på en punkt endast obetydligt över havsytan vilket leder till att nästan alla de avbildade fartygen befinner sig på eller i nära anslutning till horisonten. På den andra tavlan däremot är betraktaren placerad ganska högt upp och i detta avseende liknar den ett par andra bildframställningar av slaget, nämligen I. Gillbergs gravyr och Deprez's monumentalmålning, som nu hänger i minneshallen på sjöhistoriska museet. Mellan dessa två sistnämnda förefaller det att finnas ett klart samband. På museets tavla finns en nummerserie och även den andra tavlan synes uppvisa spår av en sådan. Någon nyckel till dessa är tyvärr inte känd.

Min beskrivning avser museets tavla. I förgrunden skymtar två öar, en i dukens vänstra hörn — Pikkuri eller möjligen Koriansaari och en i det högra — Kuusinen. I horisonten sticker följande öar upp — Läckemesaari och Kyrkogårdsön till vänster och Musala till höger. (På den andra tavlan möjligen också Vikari i mitten.) Sandskären, Kråkskären (liknande limpor) och Kråkskärsgrund är också synliga.

Gruppering. Från Kråkskären och bortåt åt höger är Törnings bohuslänska division grupperad. Ett 35-tal slupar kan urskiljas. Ungefär i mitten av linjen springer en slup i luften.

I centern ligger från höger kutterbriggen Alexander, två galärer, udemo

Thorborg, en galär, udemo Ingeborg, en galär, hemema Starkotter, en galär, hemema Styrbjörn, två galärer, 6 mindre fartyg av vilka ett just springer i luften och slutligen åtta stycken galärer. Varje galär synes vara ledsagad av sin esping. De mindre fartygen var mörsarebarkasser och låg skyddade bakom Sandskären. Centern sträckte sig sålunda ett gott stycke förbi och öster om dessa skär. Bakom linjen ligger turuma Norden och i bildens förgrund befinner sig ytterligare en galär, av allt att döma Calmar, som drog sig ur linjen efter en pjäsexplosion ombord. I förgrunden finns också ett antal mindre segelfartyg av vilka ett par synes assistera Calmar. Dessa espingar (?) är oftast riggade med två sprisegel. Alldeles bakom centern ser man också kungaslupen med den karaktäristiska flaggan.

Den vänstra flygeln ligger i linje bortom galärerna på centerns flank. Sluparna är i stor utsträckning skymda av galärerna, men det förefaller som om linjen stödde sig bakom Läckemesaaris norra udde.

Den ryska flottan är skymd av den svenska. Segelfartygens masttoppar sticker dock upp ur krutröken. En galär har stött på Kråkskärsgrund till höger i bilden och en annan befinner sig långt bakom de svenska linjerna. Man får väl förutsätta att den blivit tagen. I knäet mellan centern och vänsterflygeln kantrar just ett större fregattacklat fartyg.

På den andra flygeln befinner sig två stora tremastare i närkontakt med de svenska styrkorna och en galär driver redlös (?) österut mot Läckemesaaris strand mellan de båda linjerna.

3. Olja. Göta pansarlivgarde, Enköping.

Så sent som detta år har ytterligare en tavla med detta motiv framkommit. Denna tavla har författaren tyvärr inte hunnit besiktiga i original, varför nedanstående reflektioner bygger på ett färgdia, som ställts till mitt förfogande. Framställningen liknar mest den ovan beskrivna på museets tavla, men vissa intressanta avvikelser finns, beroende på att betraktaren i detta fall placerats högre upp och längre bort. Törnings division på den högra flygeln har här inte samma dominerande position som vanligt — ja att döma av färgdiat har sluparna nätt och jämnt kommit med på duken.

Gruppering. I bildens främre kant syns en udde, av allt att döma Korian-saaris sydudde, och i Kungsporten bortom denna ligger 8 kanonslupar och en galär. Längre bort finns vid de mindre sunden bortemot Kutsalo ytterligare ett antal (ca 6) kanonslupar. Alla dessa fartyg tillhörde den pommerska divisionen, vars uppgift var att skydda den svenska flottans rygg och försvara själva Svensksundshålet. Helt i överensstämmelse med vad vi vet från annat håll finns inga tecken till strid på denna sektor.

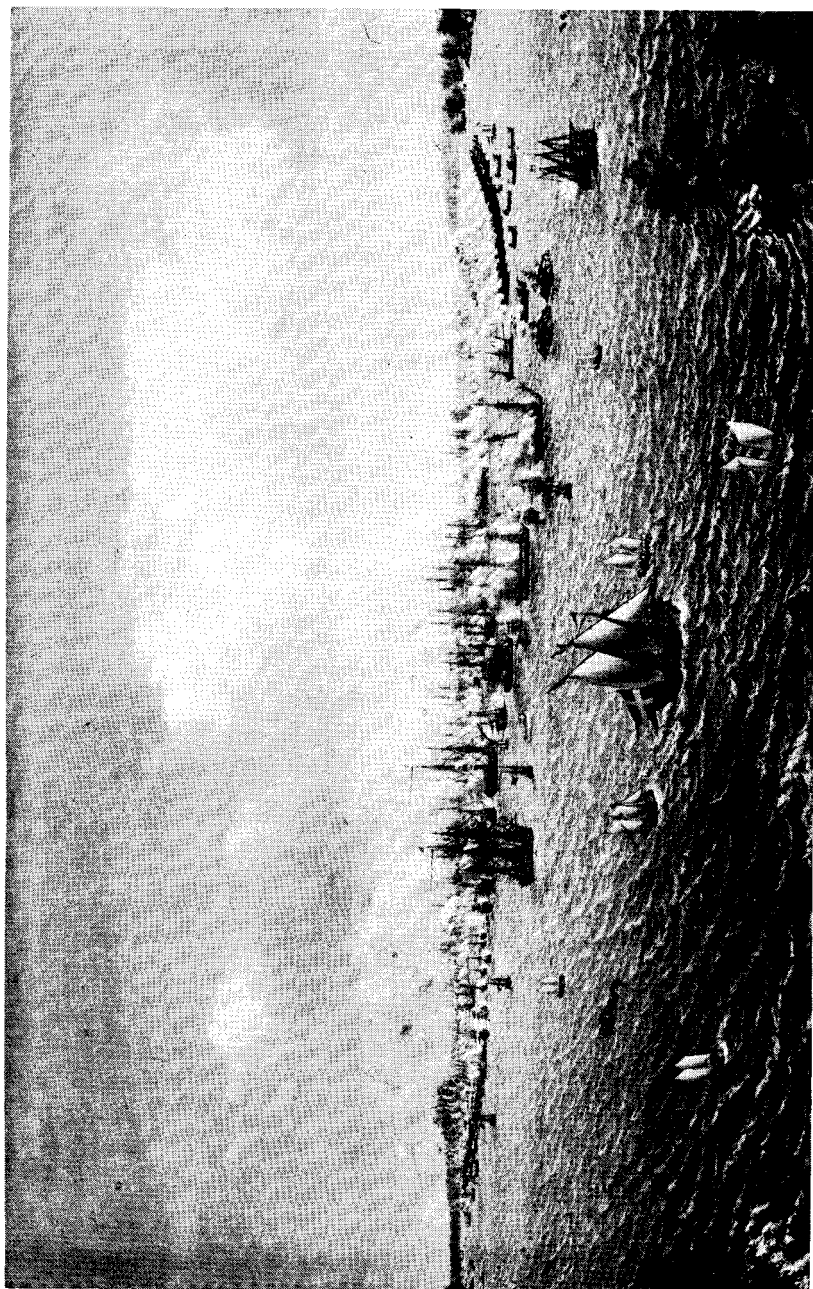


Fig. 4

Bildens mittparti domineras av den svenska centerns sex råseglare mellan Sandskären till vänster och de limpliknande Kråkskären till höger. Mellan centern och betraktaren befinner sig galären Calmar på väg ur linjen, en rysk galär, den svenska kungaslupen och några mindre fartyg. Galärerna i centern är likartat men inte identiskt grupperade. På denna bild finns sex galärer på vänstra flanken (mot 8 på museets). De två galärerna som fattas här finns i stället mellan Alexander och Kråkskären (den ena) och mellan Styrbjörn och Starkotter (den andra). I närheten av Sandskären bildas den svenska linjen av ett antal mindre enheter, av vilka en just exploderar.

Till vänster fortsätter den svenska linjen bortom galärerna med kanonslupar bort mot Läckmesaari. Till höger skymtar kanonsluparna på denna flygel bara i bildens kant.

De ryska linjerna bildar en båge med tillbakadragna ändpunkter. Även här är de större fartygen koncentrerade till centern och sluparna till flyglarna. På vänsterflygeln (till höger) exploderar en slup. I centern har ett större fartyg just kantrat (något till höger).

Mellan huvudlinjerna finns några ryska fartyg: till höger ett roddfartyg, som tydligen står på Kråkskärsgrundet, i mitten en större råseglare och till vänster dels två stora råseglare dels en galär. Därtill kommer den förut nämnda ryska galären bakom de svenska linjerna.

Här bör anmärkas att en ganska god överensstämmelse finns mellan just denna tavla och Schoultz framställningar av 1789 års Svensksundsslag, som han ju avbildar från samma väderstreck och ungefär samma punkt.

Svensksund den 9 juli 1790. Från söder.

Gouache. Sjöhistoriska museet S 1825. 1803 (?). Fig. 5.

Denna tavla är den enda som visar konstnärens uppfattning av topografin kring Svensksundsbassängens norra del. Däremot ger den ganska summariska upplysningar om den svenska flottans gruppering då denna i huvudsak skymms bakom den ryska. På tavlan finns en omfattande nummerserie och nyckeln till denna är skriven under bilden. Motivet är så vitt jag vet ej använt av andra konstnärer. I förbigående kan också påpekas att molnformationerna koncentreras mot bildens högra del, vilket stämmer med vad vi vet om vindförhållandena denna dag. I horisonten synes från vänster följande öar: Musala holme, Kotka holme, Kuusinen, Kymenegårds holme, Tiutinen, Sjukholmen, Tallholmen, Majansaari, Svensksunds små holmar och Kutsalo. Framför horisonten ligger Kråkskärsgrund, Kråkskären och Sandskären samt i bildens högra kant Läckmesaari.



Fig. 5

Gruppering. De större fartygen i den svenska centern sticker upp sina masttoppar ur moln av krutrök bakom den ryska centern och man ser också kanonslupsexplosionen i närheten av Sandskären. Även på denna gouache är det helt tydligt att 7 eller 8 av de svenska galärerna ligger bakom Sandskären, där de bildar centerns vänstra flank. Mellan dessa galärer och segelfartygen ligger ett antal slupar eller barkasser. I bakgrunden skymtar också galären Calmar på väg ur linjen efter sitt missöde. Den svenska vänsterflyglens kanonslupar fortsätter linjen efter galärerna, men bara ungefär ett dussin slupar syns på denna bild då Läckmesaaris udde skymmer fortsättningen. I den svenska högerflygeln urskiljes ett tjugotal slupar och i linjen syns också den exploderande slupen.

Bildens mittparti domineras av den ryska centerns segelfartyg, enligt beskrivningen 14 stycken varav 5 fregatter. Så många kan knappast räknas på bilden, inte ens om man räknar med de två fartyg som befinner sig mellan de svenska och ryska linjerna till höger. Till centern hörde vidare ett antal galärer och andra mindre fartyg. En livlig eldgivning pågår men av bilden framgår också ryssarnas predikament i detta slag, att slagordningen blivit så hopträngd att en del av fartygen ej kan utveckla full eldkraft. En galär har råkat ur linjen och gått på Kråkskärsgrund och tagits av sluparna på den svenska högerflygeln.

Den ryska högerflygeln som bestod av galärer och kanonslupar är grupperad mellan centern och Läckmesaari med de mindre fartygen på flanken. Man kan räkna till 10 galärer och mer än 20 slupar. Mellan linjerna ligger på denna flygel, som ovan nämnts, två större ryska fartyg, båda fregattacklade. På Läckmesaaris strand har två galärer strandat.

Den ryska vänsterflygeln bestod enligt texten från början av ett flytande batteri och 58 andra fartyg. Efter tre timmar, fortfarande enligt texten, retirerade »högst 25 fartyg de andra slagne». Bilden visar en god överensstämmelse med dessa siffror. Batteriet har sjunkit och bara masttopparna sticker upp över ytan. Av sluparna har en (efter vanligheten) just exploderat och tre stycken håller på att sjunka. 9 slupar ger eld, 6 är i huvudsak sysselsatta med att bärga överlevande och 8 har inlett reträtten. En summering ger antalet 25. De retirerande sluparna dominerar bildens förgrund.

Svensksund den 10 juli 1790. Från väster.

1. Kolorerad tuschteckning. Privat ägo 1967. Fig. 6.
2. Olja. Sjöhistoriska museet Ö 11.269. 1790.
3. Olja. Rosersberg nr 24.

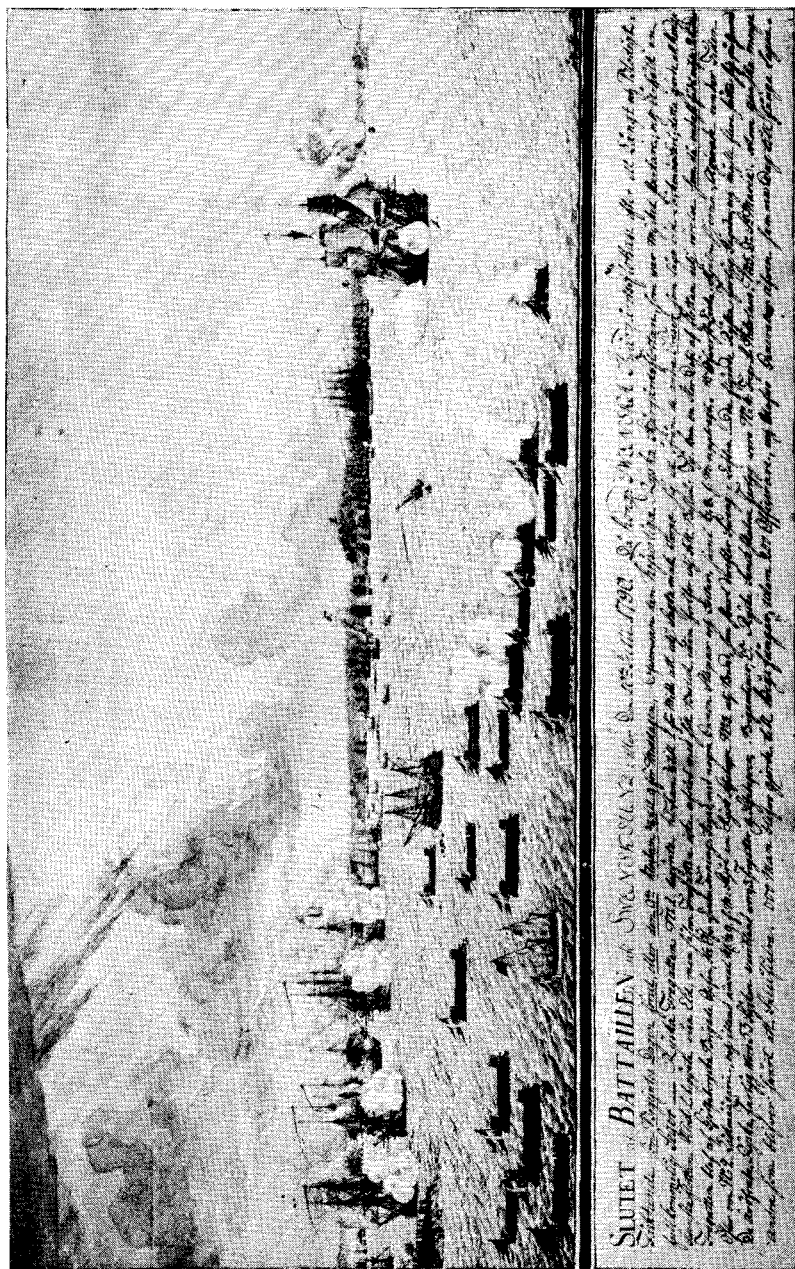


Fig. 6

4. Olja. Sjöhistoriska museet Ö 3923 (Statsinköpet 1922). Fig. 7.

5. Olja. Näsby KSS 314. Replik 1804.

Det föreligger en del skillnader mellan de fem bilderna, men inga av avgörande karaktär. Betraktaren är placerad på samma ställe som dagen innan. Oftast finns ett staffage bestående av en trädbevuxen strand i förgrunden — på Rosersbergstavlan finns också människor på stranden, en grupp bestående av tre officerare och två soldater med en hund och en annan bestående av två bönder och ett barn. På tuschteckningen finns ingen strand i förgrunden, men däremot en massa människor på Kråkskärs sydudde. Det är det enda motivet som har folk på denna ö. Tuschteckningen är försedd med en nummerserie och en förklarande nyckel under texten. I beskrivningen följes teckningen.

Situationen. På morgonen efter slaget uppstod oro bland de tagna ryska fartygen. En fregatt försökte ge sig iväg samtidigt som den svenska vänstra flygeln jagade eftersläntare bland de flyende. I övrigt behöll svenskarna valplatsen.

Gruppering. Den svenska centerns tunga fartyg ligger kvar mellan Kråkskären och Sandskären — dvs. Ingeborg har ju skadats och bogserats bort till Pikkuri. De fyra återstående fartygen i första linjen ger eld mot den ryska fregatten i bildens högra del. Alla dessa ligger med stävarna mot betraktaren. Bakom linjen ligger Norden och bakom Sandskären åtminstone ett par galärer.

I bildens bakre del dominerar de tagna ryska fartygen, av vilka en del står på grund utefter Läckmesaaris strand. Ett fartyg, i texten namngivet som Sankta Maria, håller på att kantra. Längst till höger i bildens bortre del synes en explosion, enligt texten en rysk chebeque som skjutits i brand av Hjelmstiernas kanonslupar.

I förgrunden opererar 20 enheter ur Törnings division mot den flyktande ryska prisen. 19 slupar och ett avisofartyg är ursköljbara. 12 av dessa är avbildade som kanonslupar (med två kanoner) och för den svenska örlogsflaggan medan de återstående 7 synes vara kanonjollar (med en kanon) och för arméns flottas flagga. (På nr 2) ovan 14 enheter plus avisojakten, på 4) inte mindre än 34 plus avisojakten. På Rosersbergstavlan syns drygt 25 enheter, medan repliken har det minsta antalet, bara 8 stycken.) Den ryska galär som gått på Kråkskärsgrundet står kvar där och ett stycke längre åt höger sticker en masttopp upp ur havet, enligt texten tillhörig fregatten Sankt Nicolaus. Det flyktande fartyget är fregattacklat och seglar under mäss- och bramsegel under eldgivning mot sydväst.

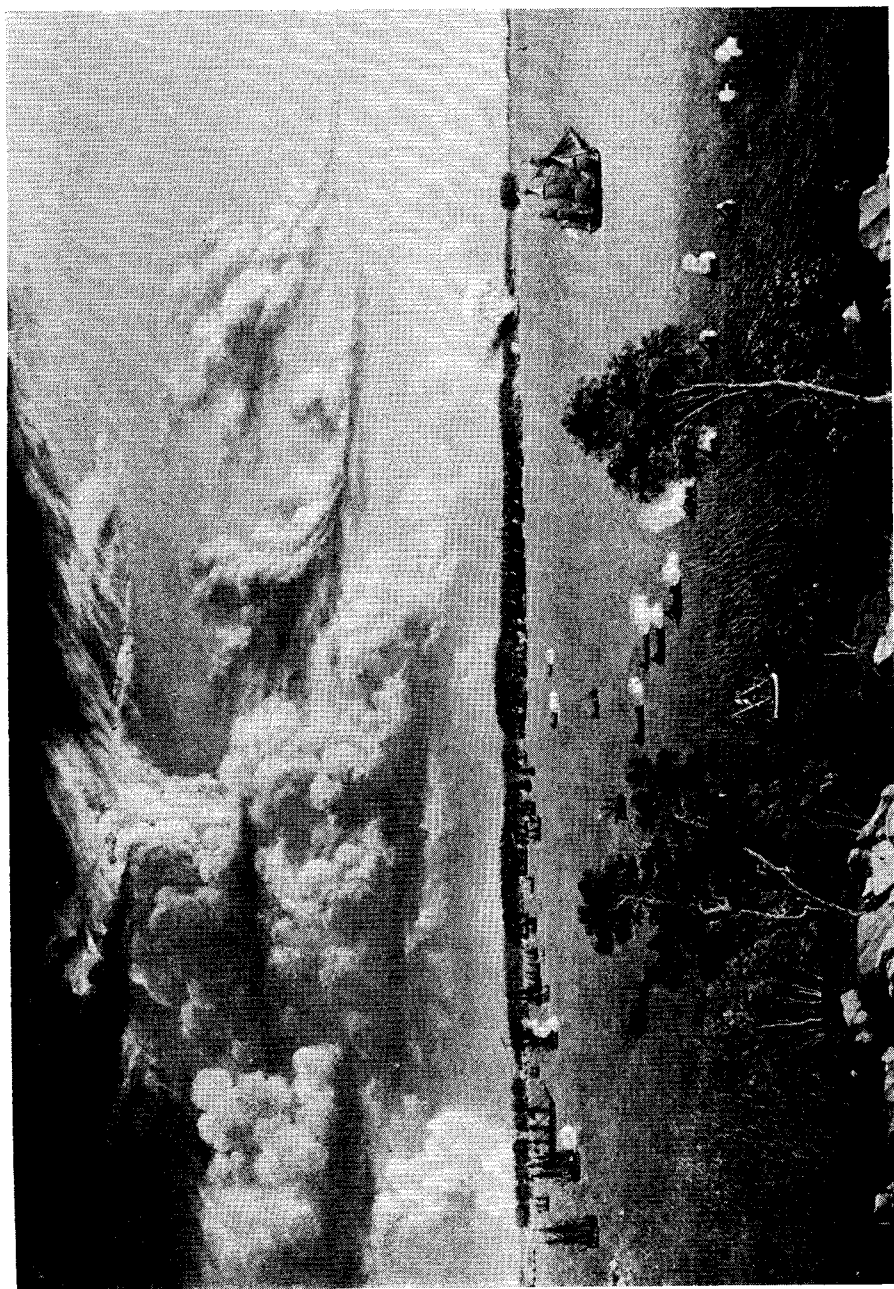


Fig. 7

Här har ur innehållssynpunkt redogjorts för de målningar av J. T. Schoultz, som skildrar de båda Svensksundsslagen 1789 och 1790. De informationer som ges i dessa bildframställningar har jämförts med de upplysningar vi har från andra typer av källor. I stort sett meddelas samma grundinformationer, men på vissa punkter får vi »nya» informationer ur bilderna.

Det har här inte varit möjligt att väga dessa informationer mot varandra för att avgöra vad som kan vara sant och osant. Men det är lätt att räkna upp en rad sådana »nya» upplysningar: Fartygen i Kungsporten vänder borbordssidan mot svenskarna på tavlorna, enligt ryska källor skall styrbordssidorna ha varit vända mot fienden (1789).

På alla Schoultz framställningar (1790) saknas varje form av batterier på Kråkskären och Sandskären, trots att arbetena på dessa batterier ofta omtalas i litteraturen.

Den svenska centern (1790) stöder inte hos Schoultz sin vänstra flank på Sandskären som allmänt påstås, utan minst hälften av galärerna finns på tavlorna öst eller sydöst om dessa holmar.

Den slup som exploderade i den svenska centern synes ej vara känd för Nikula och andra auktorer (1790). Eftersom Schoultz till och med namnger fartygschefen får man väl förmoda att han är välunderrättad på denna punkt.

Den ryska reträtten (1790) skall enligt de forskare som behandlat slaget ha börjat då Hjelmstiernas division kringgått Läckmesaari. Delar av den ryska högerflygeln beordrades då att möta den svenska divisionen. Deras rodd söderut skall då av den hårt trängda vänsterflygeln ha uppfattats som en begynnande allmän flykt och även denna flygel skall ha börjat retirera. På Schoultz' gouache har vänsterflygeln redan börjat retirera, medan högerflygeln ligger kvar i linjen.

Det är författarens förhoppning att det skall bli tillfälle att återkomma med en mera slutgiltig diskussion om dessa två slag och övriga sjöoperationer under Gustaf III:s krig. Ett delvis nytt och mycket intressant ryskt material om den ryska skärgårdsflottan synes vara under preliminär bearbetning i Finland, dit materialet kommit från Ryssland i form av arkivfilm.

Svenska flottans fartyg 1808–1849, skärgårdsfartyg

En tabellarisk framställning

Av arkivarien Lars O. Berg

Innehållsförteckning

Förord	91
Käll- och litteraturförteckning	92
Förklaringar till i tabellerna förekommande uppgifter, förkortningar etc.	94
Tabeller över fartygen	97
A. Chefs- och stridsfartyg	99
B. Träng- och skolfartyg	129
Tabell över flottans styrka 1808–1850	135
Namnregister	136

Förord

Detta avsnitt av den historiska marinkalendern omfattar en del av svenska flottans — eller flottornas — fartyg under tiden 1808–1849.

Det svenska sjöförsvaret var vid 1800-talets början delat i två flottor: Örlogsflottan och Arméns flotta eller Skärgårdsflottan. Den sistnämnda var i sin tur uppdelad i en svensk och en finsk del. Den svenska omfattade eskadrarna i Stockholm och Göteborg samt eskaderdivisionerna i Malmö och Stralsund. På grund av kriget var den pommerska styrkan år 1808 stationerad i Landskrona. 1812 drogs de bägge eskaderdivisionerna in och lades under Göteborgs station — en del av deras fartyg hade dock tidigare tilldelats Stockholms station. År 1823 slogs Arméns flotta samman med Örlogsflottan.

I de följande tabellerna behandlas Arméns flottas svenska fartyg. De finska fartygen försvann redan i början av år 1808 och kommer att tagas upp i samband med perioden före 1808, liksom även den seglande flottans fartyg. En efemär flottilj i Bottenviken har redan behandlats i föregående nummer av Forum navale. För den del av perioden då det blott fanns *en* flotta har urvalet i huvudsak begränsats till fartygsmaterialet vid

stationerna i Stockholm och Göteborg. I vissa fall har dock en del fartyg som varit stationerade i Karlskrona tagits med. Det rör sig härvid om fartygscerter, som främst varit avsedda för skärgårdarnas och kusternas försvar. Som exempel kan nämnas däckade kanonslupar, mörsarfartyg och kanonjollar med chefs- och trängfartyg.

Utöver flottornas fartyg hyrdes under krigstid ofta privata jakter, sumpar, galeaser och briggar för att användas som chefs-, rekognoscerings-, kok-, sjuk- eller transportfartyg. Dessa förhyrda fartyg har med några få undantag ej tagits med i de nedanstående tabellerna.

Perioden kännetecknas tekniskt sett av stora nyheter såväl i fråga om skrov, framdrivningssätt som bestyckning. Flottan fick nu både sina första järnbyggda fartyg och sina första ångdrivna fartyg. Omkring år 1830 började man vidare bestycka fartygen med grova bombkanoner av en typ som knappt tio år tidigare uppfunnits av den franske artillerigeneralen Paixhans.

Men med undantag för ca ett halvdussin ångfartyg och -slupar och hälften så många järnbyggda farkoster var dock 1850 års, för kustförsvaret avsedda, flottavdelningar till materielen tämligen lika dem med vilka 1808–1809 års krig hade utkämpats. Till viss del berodde detta på att man fortfarande hade en mängd av alla krigsbyggen från 1808–1809 i tjänst. Huvuddelen av de fartyg som byggdes vid periodens slut skilde sig dessutom föga från dem, som funnits vid periodens början utom i fråga om bestyckningen.

En övergång från en skärgårdsflotta, som bestod av såväl tunga som lätta fartyg hade påbörjats redan i samband med Gustaf III:s ryska krig. Nu genomfördes denna politik. Efter år 1809 sjösattes inga tyngre skärgårdsfartyg och de år 1808 ännu kvarvarande galärerna föll en efter annan för sin ålderdomsbräcklighet och slopades. I deras ställe byggdes nu ett tjog kanonslupar och ett hundratal kanonjo'lar. Under den ifrågavarande perioden hade man alltså lyckats genomföra den lätta flottans idé: många lätta fartyg i stället för få tunga fartyg.

Käll¹ och litteraturförteckning

Generaladjutantsexpeditionen för flottan

Korrespondens

Inkomna kvartalsförslag 1808–1821

¹ Samtliga Krigsarkivet.

Förvaltningen av Sjöärendena (FSÄ)

Kansliet

Korrespondens (innehållande bl. a. till K.M:t ställda årssammandrag över förändringarna vid flottans stationer samt en del inkomna generalflottbesiktningsinstrument)

Konstruktionskontoret

Korrespondens

Inkomna kvartalsförslag

Inkomna generalflottbesiktningsinstrument

Storamiralsämbetets första avdelning

Inkomna kvartalsrapporter

Chefen för Arméns flotta

Korrespondens

Stockholms station

Eskaderchefsämbetet

Korrespondens

Stationsbefälhavarämbetets civilexpedition (kansli)

Korrespondens

Ekipagemästarämbetet

Korrespondens

Stationskontoret

Korrespondens

Arbets- och besiktningsrapporter

Göteborgs station, eskader

Korrespondens

Räkenskaper (flottan)

Göteborgs eskader

Malmöeskadern

Stralsunds (Landskrona) eskader

*Marinens ritningar**Diverse oordnade handlingar*

Bäckström, P. O., Svenska flottans historia, Stockholm 1884.

Göteborgs eskader och örlogsstation 1523-1870. Utg. av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning. Göteborg 1949.

Sveriges krig åren 1808-1809. Utg. av Generalstabens krigshistoriska avdelning. Stockholm 1890-1922.

Beutlich, F., Norges Sjøvæbning 1750-1809. Oslo 1935.

Dens., Norges Sjøvæbning 1810-1814. Oslo 1940.

Garde, H. G., Efterretninger om den dansk-norske Sømagt, IV. Kjøbenhavn, 1835.

Michailofski-Danielefski, Beskrifning öfver Finska kriget till lands och sjöss åren 1808 och 1809. Tavastehus 1850.

Förklaringar till i tabellerna förekommande uppgifter, förkortningar etc.

* betecknar att uppgift ej har kunnat införskaffas.

Nummer och namn. De flesta av de mindre fartygen var före år 1820 betecknade enbart med nummer. Den 17 april 1820 bestämde Kungl. Maj:t i en generalorder att numren för dessa fartyg skulle ersättas av namn. Namnförslag inlämnades av de olika stationscheferna och namnen fastställdes sedan av *Förvaltningen av Sjöärendena*. Från omkring 1829 började en stor del av Stockholmsfartygen föras med nummer vid sidan av namnen.

Byggt. Det nämnda året är fartygets sjösättningsår. I de fall då flera årtal är nämnda avser det första sjösättningsåret, det andra antingen det år då fartyget i fråga erövrats, inköpts eller skänkts till flottan, eller det år fartyget byggts om eller på annat sätt överförts till den aktuella fartygscerten. För fartyg, vilka under den behandlade perioden byggts för flottans räkning har även byggnadsorterna angivits med nedanstående förkortningar:

Gbg	Göteborg	S-hamn	Söderhamn
G. Löd	Gamla Lödöse	Sthlm	Stockholm
H-sand	Härnösand	S-vall	Sundsvall
K-hamn	Karlshamn	Trollh	Trollhättan
Kka	Karlskrona	Vifsta	Vifsta varv
Norrkp	Norrköping	V-vik	Västervik

Utrangerad. Det datum då fartyget utrangerats, förlorats eller överförts till annan fartygscert. Utrangeringsorderna utfärdades av konungen då det gällde bevärade fartyg medan Förvaltningen av Sjöärendena fick bevilja utrangering för trängfartyg etc. Då det i många fall kunde dröja lång tid innan ett utrangerat fartyg såldes eller slopades (sl.) har årtalet för detta satts ut i de fall det avvikit från utrangeringsåret.

Dimensioner. Längd $\times$ största bredd $\times$ största djupgående uttryckt i meter. Som regel är det längden i vattenlinjen som avses.

bkr. Nominella hästkrafter.

Fart. Angivet i knop. I regel provtursfarten.

Bestyckning. Uppgifterna för bestyckningen är för periodens början något osäkra. Uppgifter saknas t.ex. för tiden före 1817 för många av Stockholmsstationens fartyg och även notiserna från Karlskrona är ytterst knapphändiga fram till omkring 1820. Utöver de uppgifter som framgår i tabellerna kan nämnas att ett flertal transportfartyg, som här upptages utan bestyckning, under vissa expeditioner utrustades med ett antal lätta pjäser.

Förkortningar:

℔	Pundig; betecknar kulans vikt i pund.
löd	Lödig; betecknar kulans vikt i lod.
B	Bombkanon.
Haub	Haubits.

- Karr Karronad; kort, slätborrad kanon.
 Lst Landstigningskanon, som regel försedd med hjullavett.
 M Mörsare.
 N Nicka, nickhake; vid relingen fäst kanon av liten kaliber.
 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.

Läster. För vissa inköpta handelsfartyg etc. har dräktigheten uppgetts i läster. Den svåra lästen som här avses, motsvarade 2450 kg.

FSÄ. Förvaltningen av Sjöärendena.

K. Bokstaven K efter ett fartygsnamn anger, att fartyget varit stationerat i Karlskrona under större delen av sin tid under den behandlade epoken.

Tabeller över fartygen

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyrkning
KUNGLIGA FARTYG (32 resp. 4 åror)				
Amphion (skonert)	1779	1873-85	34,3 × 6,7 × 2,4	16-3 $\mathfrak{E}$ N 1827: 8-2 $\mathfrak{E}$ N 1845: 8-3 $\mathfrak{E}$ N
Amadis (jakt)	1782	7.5.1838 sl.	16,6 × 5,7 × 1,8	8-3 $\mathfrak{E}$ N ¹
Esplendian (jakt)	1782	1866		8-3 $\mathfrak{E}$ N före 1817: 10-3 $\mathfrak{E}$ N 1841: 8-3 $\mathfrak{E}$ N 1842: 4-2 $\mathfrak{E}$ N

¹ 1809-1816 saknas alla uppgifter om bestyrkningen; fr. o. m. 1817 uppges den vara 8-2 $\mathfrak{E}$ N.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Hkr	Fart	Bestyrkning
ÅNGFARTYG						
Experiment ¹	1815-1820	9.11.1820	16,6 × 4,9 × 2,0	*	5,6	—
Oden	4.11.1833 Kka	9.8.1836 ²	35,0 × 6,6 × 2,7	100	*	4-2 $\mathfrak{E}$ metallkanoner
Gylfe	2.9.1834 Kka	1854	35,0 × 6,6 × 2,7	100	10,2	4-2 $\mathfrak{E}$ metallkanoner
von Sydow	1850 Sthlm	1869-82	29,4 × 6,0 × 2,4	70	7,7	1-60 $\mathfrak{E}$ B, 10 Relings-pistoler
ÅNGSLUPAR						
Ångslup ³	1836 Sthlm	1838	11,4 × 1,6 × 0,5	4	*	—
Nordstjärnan	1838 Sthlm	1863	12,0 × 2,5 × 0,5	4 ⁴	*	1849: 1-12 lod
Neptun	1843-1844 köpt ⁵	1860	16,0 × 3,3 × 0,8	6½	5,64	— ⁶
Ægir (ex Guja)	1846-1847 köpt ⁵	15.9.1865	20,4 × 3,1 ×	6	*	1849: 1-12 lod
Kare	10.4.1847 Gbg ⁷	1867	24,2 × 3,5 × 0,9	16	8,5	1849: 4-12 lod

¹ Byggt för konungens och kronans räkning på Djurgårdsvärket. Konungen betalade själva fartyget medan maskinen (färdig 1817) bekostades av fartygets konstruktör, Samuel Owen. Vid de officiella proven 1820 visade sig maskinen ej fylla kraven, varför den uttogs och lämnades till Owen medan själva fartyget genom FSÄ order 9.11.1820 förvandlades till seglande batalionschefsfartyg; se vidare under *Chefs- och rekognoseringsfartyg*.
² Förlist vid Agers fiskeläge, Jylland.
³ 1838 uttogs maskinen varefter slupen klassades som roddslup (N:o 10, med 8 åror).
⁴ Maskinen utbyttes 1844 mot en starkare på 6 hkr.
⁵ Byggda i Nyköping.
⁶ I 1848 års generalflothtsiktningssinstrument uppges Neptun vara försedd med 2 kanoner.
⁷ Byggt på Keillers Mekaniska faktori i Göteborg.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
SKÄRGÅRDSFREGATTER (före 1813 benämnda HEMMEMA; 40 åror)				
Starkorter	1790	Slopad 1816 ¹	} 43,4 × 10,7 × 3,0	(24-36 f, 2-12 f, 8-2 f N) Obestyckad
Erik Segersäll ²	2.7.1809 Norrköp	31.1.1826 sl.-27		22-36 f, 10-24 f Ca 1818 utbyttes de 36 f mot 24 f kanoner, samtidigt minskades antalet pjäser till 30
Birger Jarl	1809 V-vik	27.4.1813 ³	} 27,6 × 6,2 × 1,8	22-36 f, 10-24 f
Pojama-typ (se Anm. 2 nedan)	Plan.	—		4-24, 10-24 Karr

Anm. 1: Den av ryssarna vid Sveaborg erövrade hemmeman *Sjyrbjörn* antrades och återtog i Jungfrusund 18.8.1808. Då den emellertid gick på grund när den skulle bogseras från platsen (enl. rysk uppgift hade man glömt lätta ankar) måste den dock övergivas i helt sönder-skjutet tillstånd.

Anm. 2: Omkr. 1810 projekterades en pojama-typ (ett slags mindre skärgårdsfregatter) avsedd främst för Västkusten men med dimensioner som tillät den gå igenom slussarna vid Trollhättan. Pojama skulle vara tartan- eller loggertiggad.

¹ Sjukfartyg enl. kungl. brev 18.10.1808. Nyttjades till »sjukhus vid Kastellbron».

² 1821 planerade man att bygga om *Erik Segersäll* till ett ångbatteri med skovelhjul, bestyckat med 18-24 f och 8-12 f kanoner. Då fartyget var i dåligt skick och man ej kunde framställa en ej alltför utrymmeskrävande ångmaskin övergavs projektet.

³ Förliste i Flintränan.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
ARMERADE KRYSSARE (Inköpta och bestyckade handelsfartyg)				
<i>Korvet</i> Der Biederman (ex dansk)	1796-1808	5.4.1810 ¹	26,6 × 7,3 × 3,6	12-12 $\bar{\text{f}}$, 12-3 $\bar{\text{f}}$ N
<i>Brigg</i> Johanna Christina (ex Joh. Chr. Charlotta)	1804-1808	3.7.1816 såld	27,1 × 7,2 × 2,7	4-12 $\bar{\text{f}}$ Karr, 6-4 $\bar{\text{f}}$, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N ² 1812: 8-12 $\bar{\text{f}}$ Karr, 4-6 $\bar{\text{f}}$
<i>Brigg</i> Blomman	1802-1808	31.10.1808 ³	× × 2,7	10-12 $\bar{\text{f}}$ Karr, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N
<i>Brigg</i> Economien	1796-1808	5.4.1810 ¹	23,5 × 6,6 × 3,0	12-4 $\bar{\text{f}}$, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N 1808 ökat med 2-12 $\bar{\text{f}}$
<i>Brigg</i> Freden	1805-1808	21.9.1813 ⁴	24,4 × 6,9 × 3,6	8-6 $\bar{\text{f}}$ Karr, 2-4 $\bar{\text{f}}$, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N, 1812: 4-12 $\bar{\text{f}}$, 10-12 $\bar{\text{f}}$ Karr
<i>Brigg</i> Fredrik	1803-1808	5.8.1813 ⁴	24,1 × 6,1 × 3,1	12-4 $\bar{\text{f}}$, 6-3 $\bar{\text{f}}$ N
<i>Brigg</i> Vaksamheten	1799-1808 ⁵	18.7.1810 såld	20,6 × 5,8 × 2,7	10-4 $\bar{\text{f}}$, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N
<i>Brigg</i> Svalan	ca 1795-1808	18.7.1810 såld	20,9 × 6,1 × 2,7	12-4 $\bar{\text{f}}$, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N
<i>Skoner</i> Celeritas	1807-1808	19.10.1813 såld	22,6 × 7,0 × 1,9	12-4 $\bar{\text{f}}$, 6-3 $\bar{\text{f}}$ N 1812: 2-6 $\bar{\text{f}}$, 10-12 $\bar{\text{f}}$ Karr, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N

¹ Överförda till örlogsfloatan, jfr denna.² Ursprungligen planerad bestyckning 10-12 $\bar{\text{f}}$ Karr, 4-3 $\bar{\text{f}}$ N.³ Förlist vid Enskär, Bottenviken. Bränd 5.11. s. å.⁴ Klassade som förrädsfartyg, jfr do.⁵ Enligt en annan uppgift byggd ca 1792.

Namn	Bygged	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
GALÄRER (40-44 åror)				
Seraphims Orden	1749	7.2.1831 sl.-32	41,0 × 6,3 × 2,2	2-24 $\overline{\text{f}}$, 18-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N (plan.: 23-3 $\overline{\text{f}}$ N) <i>före 1817</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹ 1-24 $\overline{\text{f}}$, 2-12 $\overline{\text{f}}$, 11-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>1808</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
Svärdorden	1748	14.6.1826 sl.-30	39,8 × 6,1 × 2,4	2-24 $\overline{\text{f}}$, 8-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>före 1817</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N
Stockholm	1748	14.6.1828 sl.-29	40,1 × 6,2 × 2,4	1-24 $\overline{\text{f}}$, 2-12 $\overline{\text{f}}$, 7-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>ca 1809</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
Taube	1749	10.7.1835 sl.	41,0 × 6,2 × 2,5	2-24 $\overline{\text{f}}$, 12-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>före 1817</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N
von Höpken	1749	14.6.1826 sl.-29	41,0 × 6,0 × 2,4	2-24 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 11-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>ca 1809-10</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
von Seth	1749	3.3.1820 sl.	41,0 × 6,2 × 2,2	2-24 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 11-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>ca 1809-10</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
von Rosen	1749	14.6.1826 sl.-27	41,1 × 6,2 × 2,5	
Posse	1749	3.3.1820 sl.-25	41,0 × 6,0 × 2,3	
Västgöta-Dal	1749	14.6.1826 sl.-27	38,0 × 6,3 × 2,2	
Hälsingland	1749	10.7.1835 sl.	38,3 × 6,2 × 2,2	2-24 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 11-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>ca 1809-10</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
Nyköping	1749	3.3.1820 sl.-23	38,0 × 6,2 × 2,2	
Wrede	1749	3.3.1820 sl.-21	38,3 × 6,2 × 2,2	
Västmanland	1749	14.6.1826 sl.	38,1 × 6,2 × 2,2	
Kalmar (Calmar)	1749	30.7.1811 sl.	38,5 × 6,0 × 2,3	2-24 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 11-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>1809</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
Älvsborg (Elfsborg)	1749	10.7.1835 sl.	38,4 × 6,2 × 2,3	2-24 $\overline{\text{f}}$, 7-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>före 1817</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N
Västervik	1749	14.6.1826 sl.-28	37,9 × 6,2 × 2,4	2-24 $\overline{\text{f}}$, 12-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>före 1817</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N
Småland	1749	14.6.1826 sl.	38,3 × 6,1 × 2,4	1-24 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 11-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N 1-24 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 7-3 $\overline{\text{f}}$ N, 8-2 $\overline{\text{f}}$ N <i>1808</i> : 2-24 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$ N ¹
Närke	1749	30.7.1811 sl.	37,8 × 5,9 × 2,2	
Jämtland	1749	3.3.1820 sl.	37,9 × 6,1 × 2,2	

Halland	1749	3.3.1820 sl.-22	37,9 × 6,0 × 2,4	2-24 $\mathfrak{E}$, 2-6 $\mathfrak{E}$, 11-3 $\mathfrak{E}$ N, 8-2 $\mathfrak{E}$ N <i>ca 1810?</i> : 2-24 $\mathfrak{E}$, 10-3 $\mathfrak{E}$ N
S:t Petersburg ²	*-1790 pris	30.7.1811 sl.	41,4 × 6,0 × 2,0	} 1-24 $\mathfrak{E}$, 2-12 $\mathfrak{E}$, 11-3 $\mathfrak{E}$ N, 8-2 $\mathfrak{E}$ N
Penny ²	*-1790 pris	15.5.1810 sl.	42,2 × 6,1 × 2,0	
Tytters ²	*-1790 pris	15.5.1810 sl.	41,9 × 6,3 × 2,1	
Orell ²	*-1790 pris	30.7.1811 sl.	41,9 × 6,2 × 2,1	
Seskiär ²	*-1790 pris	30.7.1811 sl.	41,9 × 6,2 × 2,2	
Worona ²	*-1790 pris	30.7.1811 sl.	42,5 × 5,8 × 2,1	
Koro(t)cka ²	*-1790 pris	15.5.1810 sl.	39,5 × 5,8 × 2,1	

¹ Det planenliga antalet nickor var vid 1800-talets början 11-3 $\mathfrak{E}$ och 8-2 $\mathfrak{E}$. Det faktiska antalet varierade starkt; desutom är uppgifterna ytterst sparsamma för tiden före 1817, då bestyckningen (på papperet) hade standardiserats till 2-24 $\mathfrak{E}$ och 10-3 $\mathfrak{E}$ N.

² Ryska priser, erövrade vid Svensksund.

Namn	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
HALVGALÄRER (28-30 åror)				
N:o 1, Gustaf III	1749 (?)	29.9.1807; sl.-17	} 21,6 × 4,5 ×	1-12 $\mathfrak{E}$, 16-3 $\mathfrak{E}$ N
N:o 2, Armfeldt	1749 (?)	29.9.1807; sl.-17		
Arendal (Göteborg) ¹	1786-1808	9.5.1812 ²	21,1 × 5,0 ×	2-18 $\mathfrak{E}$, 10-3 $\mathfrak{E}$ N

¹ Ex dansk, byggd i Köpenhamn, erövrad av engelsmännen men förlst 1807 och bärgad av svenskarna. Inköpt av flottan 1808 och 1810 om döpt till *Göteborg*.

² Enligt order detta datum ombyggt till skonert, se do.

Namn	Byggt	Urrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
SKONERTER				
Fröja	1790	10.7.1835 sl.	23,5 × 5,6 × 2,3	16-3 f N 1813: 2-6 f, 6-12 f Karr
Jehu	1790	6.9.1808 såld	23,5 × 5,6 × 2,3	16-3 f N
Eglée (Aglæ, ex rysk)	1800?-1808 pris ¹	1851	18,9 × 5,8 × 2,7	10-3½ f 1814: 6-6 f Skrä 1833: 6-3 f N ²
Göteborg (ex Arendal)	1786-1812 ³	22.6.1825 sl.	21,1 × 5,0 × 2,1	4-6 f, 8-12 f Karr
N:o 63 (ex norsk) ⁴	*-1814 pris	1815 ⁴	× ×	2-3 f, 4-2 å 3 f N
N:o 54 (ex norsk)	*-1814 pris	19.10.1818 sl.	17,0 × 4,4 × 1,9	1-3 f Partikanon
L'Aigle (ex Två Bröder)	*-1826 ⁵	7.5.1831 sl.	15,5 × 5,1 × 1,8	8-2 f N
Experiment (ex amerikansk)	1810?-1830 ⁶	1858	21,7 × 6,1 × 2,0	2-4 f, 8-12 f Karr 1847: 2-4 f, 6-12 f Karr
L'Aigle	1833 Gbg	1865		8-12 f Karr 1839: 2-6 f, 6-12 f
Amiral Puke (ex Göteborg)	1839 Gbg ⁷	1876-87		Karr 1848: 2-3 f, 6-12 f Karr 1848: 2-3 f, 6-12 f Karr

¹ Rysk pris, tagen i Jungfrusund 18.8.1808.² Ev. kan skonerten haft annan bestyckning mellan 1809 och 1814.³ Ex dansk, tidigare *halvgalär* (jfr do), ombyggt till skonert 1812.⁴ Norsk parlamentärskonert infrusen i Marstrand och annekterad av svenskarna i april 1814. Återlämnad till Norge i maj följande år.⁵ Svensk kofferdiskonert, tagen av fransmännen men återtagen av svenskarna och införlivad i flottan 1813. 1826 överförd från Karlskrona till Göteborgs station.⁶ Amerikansk skonert, köpt i december 1812. 1830 överförd från Karlskrona till Stockholms station.⁷ Sjöförsatt 1834 men ej sjösatt förrän 1863; som officiellt byggnadsår räknades dock 1839. 1837 ändrades namnet från *Göteborg* till *Amiral Puke* (även namnformen *Amiral af Puke* förekommit någon gång).

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
KUTTRAR (0-20 åror)				
Kottka (N:o 1, ex rysk) ¹	*-1790 pris	1854-65	17,8 × 5,9 × 2,2	8-12 f Karr 1812: 2-6 f, 8-12 f Karr
Grip(en) ²	*-1808 köpt	26.11.1808 ²	× ×	4-16 f Karr, 4-3 f, 1-16 f Haub (plan: 1-6 à 8 f, 8-4 f, 4-3 f N)
Ystad ³	*-1808 gåva	14.5.1816 såld	16,2 × 5,2 × 1,9	2-6 f, 6-3 f 1812: 2-6 f, 6-12 f Karr
Mercurius (ex Le Mercure) ⁴	*-1811 pris	1.9.1815 såld	× ×	2-2 f, 2 snärre
Revanché ⁵	*-1810 pris	5.9.1815 ⁵	12,5 × 3,9 × 1,7	1-4 f ⁶

¹ Rysk pris, tagen vid Svensksund. *Kottka* återtog av ryssarna 7.7.1809 vid Kallvikshamn men kom ånyo i svenska händer i augusti samma år.

² Inköpt »sillbåt». Erövrade av en norsk eskader nära Skagen.

³ Av en engelsk kryssare uppbjuden dansk kapare, såld i Ystad och av staden skänkt till kronan. Efter försäljningen 1816 erhöill kuttern namnet *Thilda*.

⁴ Fransk kapare, även kallad jakt, 19.12.1811 tagen av briggen *Vänta Lilet*. Använd som vaktfartyg i Landskrona.

⁵ Dansk kapare, även kallad jakt, genom kungl. brev 4.10.1810 tilldelad Arméns flotta. 1815 utrangerad därifrån och överlåten till örlogsflottan som transportfartyg.

⁶ Inga säkra uppgifter om när bestyckningen ändrades — på 1820-talet bestod den emellertid av 4-2 f N.

N:o	Namn (efter 1820 för de senare)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
LOGGERTAR, KANONLOGGERTAR (20–28 åror)					
	Nordstjärnan (ex La Renommée) ¹	*-1808	19.2.1822 sl.	19,7 × 4,4 × 2,6	8-2 ff N ¹
	Le Vengeur ²	*-1815	2.7.1816 sl.	15,6 × 3,6 ×	?
N:o 1	(ex Kanonslup N:o 55) Hållerboll ³	1808-1812	16.1.1828 sl.-29	20,3 × 4,5 × 1,5	2-6 ff, 8-12 ff Karr 1818-20: 2-6 ff, 6-12 ff Karr
N:o 2	(ex Kanonslup N:o 47) Tölpatsch ³	1805-1812	16.1.1828 sl.-29		
N:o 3	(ex Kanonslup N:o 1) Balder ⁴	1808-1812	4.2.1825 sl.	20,3 4,7 1,5	2 6 ff, 8 12 ff Karr
N:o 4	(ex Kanonslup N:o 2) Niord ^{3 4}	1809-1812	27.2.1849 ⁵		
N:o 44	(ex Kanonslup N:o 44) Brage ^{3 4}	1805-1814 ²	16.1.1828 sl.-29	20,3 × 4,5 × 1,5	T. o. m. 1825: 2 kanoner (?) 1826: 1-6 ff, 2-3 ff, 2-3 ff N

¹ Ursprungligen en fransk kapare, tagen av engelsmännen. Inköpt i Dover och skänkt till svenska staten av en anonym patriot. Den ursprungliga bestyckningen om 20 (?) kanoner betecknades 1808 som kassabel.

² 1815 upprägnen i fartygsförslagen från Göteborg: hade tidigare räknats till örlogsflottan.

³ Ombyggnad från öppna kanonslupar. 1812 benämnda *däckade kanonloggertar*. Genom generalorder 22.11.1825 fick de beteckningen *däckade kanonslupar*. Den enda kvarvarande — *Niord* — benämndes från 1843 ånyo *kanonloggert*. N:r 1, 2 och 44 var stationerade i Karlskrona, 3 och 4 i Stockholm.

⁴ Namnförslag 1820: N:o 3 *Castor*, N:o 4 *Pollux* och N:o 44 *Blodhund*.

⁵ Överförd till obehärdade fartyg, se Förrådsakter etc.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
JAKTER				
Gustava	*-1774 köpt	10.7.1835 sl.	13,1 × 3,9 × 1,3	2-2 $\overline{\text{f}}$ N 1818: 4-2 $\overline{\text{f}}$ N 1829: 2-2 $\overline{\text{f}}$ N
Tärnan	1787	29.3.1808 ¹	17,7 × 4,8 × 1,6	4-2 $\overline{\text{f}}$ N
Tokan	*-1793 köpt	4.3.1817 sl.	14,0 × 4,3 × 2,2	8-2 $\overline{\text{f}}$ N 1809: 4-3 $\overline{\text{f}}$ N
Orust	*-1799 köpt	1858	13,0 × 6,2 × 1,4	2-2 $\overline{\text{f}}$ N 1808 2-3 $\overline{\text{f}}$ N, 2-2 $\overline{\text{f}}$ N 1810: 2-2 $\overline{\text{f}}$ N 1824: 4-2 $\overline{\text{f}}$ N
Flickan (ex sjukbåt)	*-1803	<i>Se Förräddjakter</i>		
Strömstadsjakten - Viktor ²	*-1804 köpt	19.10.1818 sl.	10,1 × 3,9 × 0,9	1810: 4-2 $\overline{\text{f}}$ N 1815: 2-2 $\overline{\text{f}}$ N
Paul (ex Havets Vän)	*-1809 köpt	14.9.1830 sl.	13,4 × 4,2 × 1,3	1810: 4-3 $\overline{\text{f}}$ N 1817: 4-2 $\overline{\text{f}}$ N
Lyckan ³	ca 1807-1809 köpt	1816 ¹	14,6 × 4,0 × 2,0	2-8 à 9 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$
Abraham (ex tulljakt)	*-1818	18.12.1834 sl.-35	13,0 × 4,7 × 1,9	6-2 $\overline{\text{f}}$ N 1834: 6-3 $\overline{\text{f}}$ N
Furusund (ex tulljakt)	*-1819	23.1.1823 sl.	15,3 × 5,3 × 1,5	Obestyckad
Johannes (ex tulljakt)	*-1819	28.9.1819 sl.	× ' ×	

¹ Ändrade till förräddjakter etc; jfr do.² Även kallad *Däckade skärgräddbåten*. Namnbyte till *Viktor* år 1809.³ Dansk kaparejakt, upphandlad i Karlshamn.

Nr	Namn (efter 1820) ¹	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
ÖVRIGA CHEFS-, AVIS- OCH REKOGNOSERINGSFARTYG (0-22 åror)					
N:o 2	Argus (skonert, slup) K 1806 Kka		22.11.1849 sl.	20,2 × 3,9 × 1,3	4-3 f N 1836: obestyckad
N:o 3 ²	Disa (skonert, jakt)	1789	10.7.1835 sl.	17,5 × 5,3 × 1,4	4-3 f N
N:o 4	Hilda (jakt, skonert)	1808 Khamn	1858	20,2 × 3,9 × 1,3	4-3 f N 1829: 2-2 f N 1843: 4-2 f N 1844: 2-2 f N
N:o 5	Frigga (skonert)	1808 Khamn	1865	20,2 × 3,9 × 1,3	4-3 f N ca 1824: 2-2 f N
N:o 6 (ex Venus)	— ³ (jakt)	1807-1809 köpt	13.1.1817 sl.	20,8 × 6,3 × 1,8	4-2 f N
N:o 4-N:o 1 ⁴	Ingeborg (skonert)	1805-1809	27.5.1845 sl.-46	20,3 × 4,7 × 1,6	4-3 f N
N:o 6 ⁵	Brynhilda (jakt)	1807-1819	27.5.1845 sl.-46	18,4 × 5,6 × 1,4	4-3 f N 1832: 4-2 f N 1840: 4-3 f N
	Experiment (skonert)	1815-1820 ⁶	5.11.1827 såld	16,6 × 4,9 × 1,9	4-3 f N
	Hulda (bark)	1829 Sthlm	1860	15,2 × 3,4 × 1,1	4-1 f
	Brynnolf (skonert, 1847 bark) ⁷	1845 Sthlm	1876	16,7 × 4,9 × 1,4	4-1 f
	Tycho (bark) ⁷	1845 Sthlm	1872	16,7 × 4,9 × 1,4	4-1 f
	Kusen (bark) ⁸	1785	13.1.1817 sl.	11,6 × 3,9 × 1,4	2-2 f N 1808-09: 8-2 f N
	Makrillen (slup, bark)	1789	1860	12,5 × 3,1 × 1,0	4-2 f N 1833: 4-1 f
	Lilla Amphion (slup, bark)	1790	1865	12,5 × 3,1 × 1,0	4-2 f N 1829: 2-1 f 1833: 2-2 f N
	Kopparormen (sump)	*-1808 köpt	1816 ⁹	12,1 × 3,6 × 1,2	Obestyckad
	Sophia (sump) ¹⁰	1808-09	—	× ×	(4 muskedunder)
N:o 1	Löjan (slup, bark)	1809 Värmdön	7.9.1832 sl.	14,3 × 3,8 × 1,3	4-3 f N 1824: 4-2 f N
N:o 2	Kuriren (Courtiren)	1809 Värmdön	20.12.1825 sl.-26	14,1 × 3,6 × 1,3	4-2 f N
N:o 5-N:o 1 ¹¹ —	*-1809 köpt	1809 Värmdön	18.9.1813 ¹¹	9,5 × 3,9 × 0,6	1-3 f N 1810: 2-N
	Snäckan (ex Skeppsbåt N:o 8)	*-1819	18.12.1834 sl.-35	8,3 × 3,4 × 1,2	Fr. o. m. 1828: 4-2 f N

Duva (ex kanonjoll, bark)	1808-1831	7.5.1838 sl.	12,5 × 3,0 × 0,7	2-2 8 N
Hök (ex kanonjoll, bark)	1808-1831	27.5.1845 sl.-46		
Hjerpe (ex kanonjoll, bark)	1808-1831	27.5.1845 sl.-46	13,4 × 4,3 × 1,4	{ Obestyckad (plan: 4-1 8) 2-16 lod N
Ripa (ex kanonjoll, bark)	1809-1831	7.5.1838 sl.		
Starkotter (skonert) K	1832 Kka	1865		
Styrbjörn (skonert, bark)	1832 Kka	1863		

Ann.: 1808 utrustades i Strömstad en rekognosceringsbåt, bestyckad med 2-3 8 kanoner. Då en norsk styrka nalkades desarmerades båten den 20 april s. å. och kanonerna kastades i sjön.

¹ Parentesen gäller endast de fartyg, vilka från början var försedda med nummer.

² 28.3.1808 föreslogs namnet *Mars*, dock utan att fastställas.

³ Ombyggd roslagsbåt; fr. o. m. 1815 stationerad i Göteborg under beteckningen *Kommisariatfjåken N:o 6*; som sådan synes den ha varit obestyckad.

⁴ Ex *Proviantslup N:o 4* (jfr do), ombyggd till chefsslup 1809. Numret ändrades från 4 till 1 genom FSÄ order 29.9.1815.

⁵ Ex *Kokslup N:o 22*, jfr do.

⁶ Ex ångbåt (jfr do), 1820 klassad som bataljonschefsfartyg sedan maskinen uttagits.

⁷ Byggda av järn.

⁸ Tillhörde eg. örlogsflottan.

⁹ Ändrad till transportfartyg, jfr do.

¹⁰ Var eg. förhyrd men upptogs trots detta i förslagen från Stockholms station 1808-09.

¹¹ Numret ändrad från 5 (den numererades urspr. i följd med de fyra första patrullbåtarna) till 1 ca 1810. Båten erövrades av nordmännen mellan Koster och Lango.

Nr	Namn (after 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
DÄCKADE KANONSLUPAR, 1844 KANONSKONERTER (22-30 åror) ¹					
N:o 1	—	1791 Stilm	15.3.1809 ²	22,7 × 4,7 × 1,4	2-24 Œ, 4-3 Œ N
N:o 1	Jupiter	1803 Kka	1862		2-24 Œ, 4-2 Œ N 1809: 2-24 Œ, 6-3 Œ N, 8-2 Œ N 1814: 2-24 Œ, 4-2 Œ N 1815: 2-24 Œ, 6-12 Œ Karr, 4-3 Œ N ³
N:o 2	Neptunus ⁴	1809 Kka	1867		<i>Plan.</i> : 2-20 Œ Haub, 4-3 Œ N 1809: 2-24 Œ, 4-2 Œ N <i>ca</i> 1814: 2-24 Œ, 6-12 Œ Karr, 4-3 Œ N ³
N:o 4	Mars	1809 Khamn	1862	22,9 × 5,4 × 1,7	2-24 Œ, 4-3 Œ N 1812-15: 2-24 Œ, 6-12 Œ Karr, 4-3 Œ N ³
N:o 5	Vulcanus	1809 Khamn	1862		
N:o 6	Löschern ⁵	1809 Khamn	Slopåd 1836		
N:o 7	Pluto ⁶	1809 Khamn	1862		
N:o 8	Bacchus	1809 Kalmar	1862		
N:o 9	Mercurius	1809 Kalmar	1862		
N:o 10	Eolus (<i>Æolus</i>)	1809 Kalmar	1880		
N:o 11	Hercules	1809 Kalmar	1862		
N:o 12	Achilles	1809 Kka	1890		
N:o 13	Hector	1809 Kka	1862		
N:o 14	Esbjörnsson	1814 Kka ⁷	1864		
N:o 15	Hökenflycht	1814 Kka ⁷	1857		
N:o 16	Ajax	1814 Kka ⁷	1862	22,3 × 6,0 × 2,1	2-24 Œ, 6-12 Œ Karr
N:o 17	Ehrens kjöld	1814 Kka ⁷	1862		
N:o 18	Castor	1814 Khamn	1862		
N:o 19	Pollux	1814 Khamn	1876		
N:o 20	Curt von Stedingk ⁸	1816 Kka	6.3.1839 sl.	22,3 × 6,0 × 2,1	2-24 Œ, 6-12 Œ Karr 2-24 Œ, 6-12 Œ Karr 1839: 1-72 Œ B, 2-12 Œ Karr ⁹
N:o 21	von Essen ⁸	1816 Kka	1859		

N:o 22	Wrede ⁸	1816 Kka	1857	$\left\{ \begin{array}{c} 22,3 \times 6,0 \times 2,1 \\ 2-24 \text{ ƒ, } 6-12 \text{ ƒ Karr} \end{array} \right\}$
N:o 23	Victor von Stedingk ⁸	1817 Kka	1859	
N:o 24	Nauckhoff	1817 Kka	1852	
N:o 25	Cederström	1817 Kka	1859	

¹ Ett flertal av de ovanstående däckade kanonsluparna tillhörde under olika tider örlogsflottan. De som 1820 tillhörde Arméns flotta (stationerade i Göteborg) erhöll mytologiska namn medan karlskronafartygen fick namn efter sjömilitärer etc. För Göteborgsfartygen föreslogs följande alternativa namn: 1 = *Forbjöter*, 2 = *Gylfe*, 4 = *Oden*, 5 = *Tor*, 7 = *Balder*, 8 = *Frej*, 9 = *Njord*, 10 = *Brage*, 11 = *Dyge*, 12 = *Ragnar*, 13 = *Ragnall*, 16 = *Hjalmar*, 18 = *Starkötter* och 19 = *Strybjörn*. Jfr loggertat.

² Bränd vid Degerby, Åland, för att ej falla i ryssarnas händer.

³ Genom kunglig order 6.10.1826 utgick nickorna ur de däckade kanonsluparnas bestyckning.

⁴ Ursprungligen byggd som *hauitslup* (N:o 3).

⁵ Erhöll bestyckning först år 1810. *Löscherns* bestyckning växlade något, en tid hade slupen 12 kanoner, senare blott 6. 1835 försöksbestyckades slupen med 1-50 ƒ B, senare med 1-72 ƒ B.

⁶ Erhöll bestyckning först år 1810.

⁷ N:ris 14 och 15 var byggda på Örlogsvarvet, n:ris 16 och 17 på köfverdivarvet.

⁸ Sluparna erhöll namn i st. för nummer genom generaladjutantens order 5.9.1817.

⁹ 1843 uppgavs att skonerten skulle föra 2-6 ƒ kanoner i st. för karronaderna (vilka då ännu ej tillförts fartyget).

Nr	Namn (efter 1820)	Nr (efter 1829)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
ÖPPNA KANONSLUPAR, 1844 KANONSLUPAR (26-32 åror)						
N:o 11	Yngvar ¹	1	1776	1851	19,0 × 4,2 × 1,2	* { 2-12 f Lst, 4-2 f N 1809: 1-16 f Haub ² , 1-12 f, 4-2 f N 1819: (1-16 f Haub), 1-24 f, 4-2 f N 1821: 1-18 f, 1-12 f Lst, 4-2 f N 1826: 1-24 f, 1-12 f Lst, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1833-34: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1833-34: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N, 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N
N:o 12	Anund ¹	2	1777	1851		
N:o 13	Ingjald ¹	3	1777	1854-64		
N:o 14	Ivar ¹	4	1777	1851		
N:o 101	Tärnan	—	1789	1863	20,2 × 4,4 × 1,2	2-24 f, 4-3 f N 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1833-34: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N, 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N
N:o 102	Abborren	—	1789	1873		
N:o 103	—	—	1789	20.9.1810 ³		
N:o 104	Alf	55	1789	1863		
N:o 104 ⁴	And(en)	—	1789	1874	20,2 × 4,4 × 1,2	2-24 f, 4-3 f N 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1833-34: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N, 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N
N:o 106	Fjolner	47	1789	22.12.1836 sl.-37		
N:o 107	—	—	1789	20.9.1810 ³		
N:o 108	Wanland	48	1789	1869		
N:o 109	Gäddan	—	1789	1869	20,2 × 4,4 × 1,2	2-24 f, 4-3 f N 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1833-34: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N, 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N
N:o 110	Gaute	45	1789	1869		
N:o 111	—	—	1789	20.9.1810 ³		
N:o 112	Hummern	—	1789	1873		
N:o 113	Torsken	—	1789	1863	20,2 × 4,4 × 1,2	2-24 f, 4-3 f N 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1833-34: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N } 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N, 2-24 f, 4-3 f N 2-24 f, 4-3 f N 1835-38: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N
N:o 111	—	—	1789	20.9.1810 ³		
N:o 112	Hummern	—	1789	1873		
N:o 113	Torsken	—	1789	1863		

* 1808-09 bestyckades en del kanonslupar tillfälligt med 2 f i st. för 3 f nickor.

N:o 114	Makrillen	—	1789	1863	} 20,2 × 4,4 × 1,2	2-24 f, 4-3 f N 1849: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N
N:o 115	Tranan	—	1789	1863		
N:o 124 (ex rysk)	—	—	*-1790 pris	11.11.1808 ^s	19,0 × 4,2 × 1,2	
N:o 41	Guttorm	54	1790	25.5.1838 sl.-44	19,0 × 4,4 × 1,2	
N:o 57	—	—	1790	22.11.1808 ^s	20,0 × 4,4 × 1,2	
N:o 58	—	—	1790	23.3.1813 sl.	} 2-24 f, 4-3 f N	
N:o 59	—	—	1790	23.3.1813 sl.		
N:o 60	—	—	1790	30.8.1808 ⁷	} 2-24 f, 4-3 f N 1833: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N	
N:o 61	—	—	1790	11.11.1808 ^s		
N:o 62	Tove	40	1790	22.12.1836 ^s	} 2-24 f, 4-3 f N	
N:o 63	Asleik	38	1790	1850		
N:o 64	Eysten	37	1790	22.5.1849 sl.-50	} 2-24 f, 4-3 f N 1833: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N	
N:o 65	Sverker	43	1790	25.5.1838 sl.-44		
N:o 66	Frej	46	1790	1869	} 2-24 f, 4-3 f N	
N:o 67	Stenkil	39	1790	22.12.1836 ^s		
N:o 68	Ragnar	53	1790	23.2.1847 sl.-48	} 20,2 × 4,4 × 1,2	
N:o 69	—	—	1790	23.3.1813 sl.		
N:o 70	—	—	1790	5.5.1818 sl.	} 2-24 f, 4-3 f N	
N:o 71	—	—	1790	5.5.1818 sl.		
N:o 73	—	—	1790	23.3.1813 sl.	} 2-24 f, 4-3 f N	
N:o 74	—	—	1790	23.3.1813 sl.		
N:o 75	—	—	1790	23.3.1813 sl.	} 2-24 f, 4-3 f N 1849-50: 1-72 f B, 2-12 f Lst, 2-3 f N	
N:o 76	Folke	44	1790	23.2.1847 sl.-48		
N:o 77	Inge	42	1790	22.5.1849 sl.-50	} 2-24 f, 4-3 f N 1833: 1-72 f B, 1-24 f, 4-3 f N	
N:o 78	Torgny	30	1790	25.5.1838 sl.-44		
N:o 79	Sigvald	29	1790	1890		
N:o 80	Kettil	41	1790	22.5.1849 sl.-50		
N:o 81	Påfågein ⁹	—	1790	1863		

Nr	Namn (efter 1820)	Nr (efter 1829)	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
N:o 82	Svegdur	22	1790	22.12.1836 sl.-37	20,2 × 4,4 × 1,2	2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1833-34: 1-72 $\overline{\text{B}}$ B, 1-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1833: 1-72 $\overline{\text{B}}$ B, 1-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 83	Ejgil	24	1790	22.12.1836 sl.-37		
N:o 84	Fasan ¹⁰	—	1790	1873		
N:o 85	Seminger	18	1790	1885		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 86	Alrik ¹¹	23	1790	1867		
N:o 10	—	—	1805	1815 ¹²		
N:o 16	Tigern	51	1805	1851		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 23	Krokodillen	57	1805	1851		
N:o 24	—	—	1805	6.12.1808 ¹³		
N:o 25	—	—	1805	6.12.1808 ¹⁴	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 28	Mörten	—	1805	1873		
N:o 43	Pantern	49	1805	1869		
N:o 44	—	—	1805	1814 ¹⁵		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1847: 1-72 $\overline{\text{B}}$ B, 2-12 $\overline{\text{B}}$ Lst, 2-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 45	—	—	1805	1815 ¹²		
N:o 46	Vita Björn	50	1805	23.2.1847 sl.-48		
N:o 47	—	—	1805	1812 ¹⁵	20,2 × 4,2 × 1,2	2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 48	—	—	1805	1815 ¹²		
N:o 9	Lejonet ¹⁶	58	1790-1808 pris	1880		
N:o 1	Fredrikssund ¹⁷	—	1805-1808	1821 ¹⁷	20,5 × 5,4 × 1,8	2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1849-50: 1-72 $\overline{\text{B}}$ B, 2-12 $\overline{\text{B}}$ Lst, 2-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1817: 1-24 $\overline{\text{B}}$, 1-24 $\overline{\text{B}}$ Haub, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1821: 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 17	—	—	1808 Khamn	1815 ¹²	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1849: 1-72 $\overline{\text{B}}$ B, 1-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 18	Fisken	—	1808 Kalmar	1863		
N:o 19	Gamen ¹⁸	—	1808 V-vik	1890		

N:o 20	Yngve	17	1808 Gbg	1863	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 ff, 4-3 ff N 1833: 1-72 ff B, 1-24 ff, 4-3 ff N
N:o 21	Agne	19	1808 Trollh	1863		2-24 ff, 4-3 ff N 1833-34: 1-72 ff B, 1-24 ff, 4-3 ff N
N:o 22	Karpen	—	1808 Trollh	1889		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 26	Dygve	20	1808 G. Löd	1865		2-24 ff, 4-3 ff N 1833-34: 1-72 ff B, 1-24 ff, 4-3 ff N
N:o 27	Uven	—	1808 G. Löd	1869		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 29	Kare	2	1808 G. Löd	1876		2-24 ff, 4-3 ff N 1847-49: 1-72 ff B, 2-12 ff Lst, 2-3 ff N
N:o 30	Sigurd	36	1808 Sthlm ¹⁹	22.5, 1849 sl.-51		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 31	Birger	34	1808 Sthlm ²⁰	1890		2-24 ff, 4-3 ff N 1847: 1-72 ff B, 2-12 ff Lst, 2-3 ff N
N:o 32	Torkel	33	1808 Sthlm ²¹	1863		2-24 ff, 4-3 ff N 1846: 1-72 ff B, 2-12 ff Lst, 2-3 ff N
N:o 33	Jarl	31	1808 Sthlm ¹⁹	1888	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 ff, 4-3 ff N 1847: 1-72 ff B, 2-12 ff Lst, 2-3 ff N
N:o 34	Sune	32	1808 Sthlm ²⁰	1888		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 35	Hallstan	35	1808 Sthlm ²¹	1863		2-24 ff, 4-3 ff N 1849: 1-72 ff B, 2-12 ff Lst, 2-3 ff N
N:o 36	Ottar	26	1808 Sthlm ²⁰	1876		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 37	Gripen	—	1808 Sthlm ²¹	1869-85		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 38	Adil	25	1808 Sthlm ²¹	1869		2-24 ff, 4-3 ff N 1830: 1-100 ff B, 1-24 ff, 4-3 ff N 1831: 1-72 ff B, 1-24 ff, 4-3 ff N
N:o 39	—	—	1808 Sthlm ¹⁹	18.10.1808 ²²		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 40	Kramsfågel(n) ²³	—	1808 Kalmar	1863		2-24 ff, 4-3 ff N 1849: 1-72 ff B, 1-24 ff, 4-3 ff N
N:o 42	Njord	21	1808 G. Löd	1862		2-24 ff, 4-3 ff N 1833-34: 1-72 ff B, 2-12 ff Lst, 2-3 ff N
N:o 49	Ostran	—	1808 Gävle	1863		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 50	—	—	1808 Gävle	5.5.1818 sl.	20,3 × 4,5 × 1,3	2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 51	—	—	1808 H-sand	1815 ¹²		2-24 ff, 4-3 ff N
N:o 52	Åke	8	1808 H-sand	1851		2-24 ff, 4-3 ff N

Nr	Namn (efter 1820)	Nr (efter 1829)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
N:o 53	Ring	28	1808 Vifsta	27.5.1845 sl.-46		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 54	E(d)mund	27	1808 Vifsta	1850		
N:o 55	—	—	1808 Norrkp	1812 ¹⁵		
N:o 56	Flundran	—	1808 Kalmar	1870		
N:o 72	Gylfe	12	1808 Norrkp	1850		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 87 ²⁴	—	—	1808 Gävle	5.5.1818 sl.		
N:o 88 ²⁴	Östen	7	1808 Gävle	22.12.1836 sl.-37		
N:o 89 ²⁴	Laxen	—	1808 Gävle	1863		
N:o 90	Jokul	6	1808 Gävle	22.5.1849 sl.-52		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 91	—	—	1808 Gävle	5.5.1818 sl.		
N:o 92	Froste	5	1808 Gävle	23.2.1847 sl.-48		
N:o 93	—	—	1808 S-vall	15.3.1809 ²⁵		
N:o 94	—	—	1808 S-vall	30.8.1808 ⁷	20,3 $\times$ 4,5 $\times$ 1,3	2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 95	—	—	1808 S-vall	15.3.1809 ²⁵		
N:o 96	—	—	1808 S-vall	15.3.1809 ²⁵		
N:o 97	Göte	11	1808 S-vall	23.2.1847 ²⁶		
N:o 98	Hajen	—	1808 S-vall	1872		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-12 $\overline{\text{B}}$ Lst, 2-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 99	Kalkon ²⁷	—	1808 Gbg	1869		
N:o 100	Fornhjoter	1	1808 Gbg	1869		
N:o 116	—	—	1808 Kka	1815 ¹²		2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 2-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N 1-24 $\overline{\text{B}}$, 4-3 $\overline{\text{B}}$ N
N:o 117	Pelikan	—	1808 Kka	1863		
N:o 118	Bruna Björn	52	1808 Visby	23.2.1847 sl.-48		
N:o 119	Hyenan	56	1808 Visby	1880		

Nr	Namn (efter 1820)	Nr (efter 1829)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
	Froste ³²	5	1847-49 Sthlm	1889	} 19,5 × 4,5 × 4,3	1-72 B, 1-24 B, 4-3 B N
	Göte ³²	11	1847-49 Sthlm	1889		
	Vidar ³²	28	1847-49 Sthlm	1872-		
	Folke ³²	44	1847-49 Sthlm	1869		
	Vita Björn ³²	50	1847-49 Sthlm	1874		
	Bruna Björn ³²	52	1847-49 Sthlm	1876		
	Ragnar ³²	53	1847-49 Sthlm	1885		
	Wale ³²	61	1847-49 Sthlm	1889		

Ännu: 1808 anbefalldes att 12 kanonslupar skulle byggas på Åland. På grund av svårigheter att erhålla virke, yrkeskunnigt folk och pengar inskränktes detta antal så småningom till 5. Av dessa hade endast 3 kölsträcks innan svenskarna i mars 1809 retirerade från Åland.

¹ Landstigningskanonslupar (1809-1821 haubitsslupar). 1821 uppgavs genom misstag *Asielé* och *Ragnar* som landstigningskanonslupar i st. för *Ivar* och *Yngvar*.

² Haubitserna var lånade från landartilleriet och återlämnades dit 1817.

³ Förlista i närheten av Varberg: *N:o 103* vid Kåkebäck, *N:o 107* vid Nabben, syd Svarthall och *N:o 111* vid »Gamla Köpstads kohage».

⁴ Numret ändrades 1818 från 104 till 105. 1820 föreslogs namnet *Höken*.

⁵ Förolyckad vid Nyhamn, Åland. *N:o 124* bärgades men brändes infrusen vid Järsö den 15.3.1809.

⁶ Strandade vid Söderarnsbåken.

⁷ Förlorad i striden i Grönvikssund.

⁸ Skjutmål 1837.

⁹ 1820 föreslogs namnet *Örnen*.

¹⁰ 1820 föreslogs namnet *Svan*.

¹¹ *N:o 86* var 1817 försöksfartyg vid försök med mekanisk rodd.

¹² Överlämnade till Preussen i enlighet med artikel II i traktaten rörande Svenska Pommerns och ön Rügens avträdande till Preussen, Wien 7.6.1815.

¹³ Strandade vid Barsebäck. Vraket slopades 1809.

- ¹⁴ Strandade i Lommabukten. Vraket såldes 1810.
- ¹⁵ Ombyggt till däckad kanonloggert, se do.
- ¹⁶ Ex rysk. Var ursprungligen Sveaborgsslupen *N:o 42*, tagen av ryssarna vid fästningens fall och återerövrad av svenskarna i Palva sund 18.10.1808.
- ¹⁷ Dansk kanonslup som togs av engelsmännen 1807 men strandade i Öresund. Bärgad och såld till svenska staten. Erhöll genom FSA skrivelse 29.9.1815 beteckningen *N:o 1*. 1821 ändrad till mörsarfartyg, jfr do.
- ¹⁸ 1820 föreslogs namnet *Fågelh.*
- ¹⁹ Byggda på Terra Nova varv.
- ²⁰ Byggda på Djurgårdsvarvet.
- ²¹ Byggda på Stora varvet.
- ²² Förlorad i striden i Palva sund.
- ²³ 1820 föreslogs namnet *Falken.*
- ²⁴ *N:r:is 87-89* numrerades 1808 preliminärt *N:r:is 1-3*.
- ²⁵ Bränd vid Degerby, Åland.
- ²⁶ Ombyggt till travalfartyg, se under Förrådsjakter etc.
- ²⁷ 1820 föreslogs namnet *Korpen.*
- ²⁸ Aldrig färdigbyggd.
- ²⁹ Skjutnål 1850.
- ³⁰ Förolyckad vid Ulvön.
- ³¹ 1839 föreslogs namnet *Fale.*
- ³² Anges i kvartalsförslagen vara färdiga 1847 men i generalflottbesikningsinstrumenten från Stockholms station först 1849.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
MÖRSARFARTYG 16–32 åror					
N:o 1	Thordön	1800 Sthlm	1854	19,5 × 3,7 × 1,1	1–60 f M, 2–3 f N. 1808 i st. 1–80 f M och 1837 1–56 f M
N:o 2	— ¹	*–1808 köpt	4.3.1817 ¹	12,3 × 5,2 × 1,1	} 1–60 f M. 1815 ökat med 2–2 f N
N:o 3	Loen ²	1805–1808 köpt	19.2.1822 sl.	20,5 × 6,6 × 1,3	
N:o 4	Björn ³	1806–1808 köpt	4.2.1825 sl.	19,0 × 5,9 × 1,5	
N:o 5	Vargen ⁴	1806–1808 köpt	6.10.1823 sl.–24	21,4 × 6,2 × 1,5	
N:o 6	Draken ⁵	1806–1808 köpt	27.12.1825 sl.–26	19,6 × 5,4 × 1,3	
N:o 1	Vandringssman ⁶	*–1809 köpt	1.9.1815 såld	ca 16 × 5,8 × 1,7	} Obestyckad (plan. 1–80 f M) 1–60 f M ⁸ , 1–24 f, 2–12 f Karr, 6–3 f N
	Fredrikssund (ex dansk) ⁷	1805–1821	22.5.1849 sl.	20,5 × 5,4 × 1,8	
N:o 2	Slungarn	1823 Sthlm	1863	} 20,3 × 4,2 × 1,2	} 1–56 f M. 1848 ökat med 2–3 f N 1–56 f M, 2–12 f Karr. 1848; 1–56 f M, 2–3 f N
N:o 3	Nittlung ⁹	1825 Kka	1885		
N:o 4	Blixten	1831 Sthlm	1885	20,0 × 4,3 × 1,5	} 1–56 f M, 1–6 f.
	Fenrik (K)	1831 Kka	1881	} 18,6 × 4,2 × 1,5	
	Surtur (K)	1831 Kka	1865		
	Risanöt (K)	(1833) Kka	8.11.1850 ¹⁰		

Ann.: Under kriget 1808–1809 hyrdes jakten *Amphitrite* och sluparna *Herdinnan* (byggd 1803 i Kalmar, 24½ läster), *Mercurius* (förbyggd 1804, 19 läster), *Catharina, Rekonnvention* (byggd 1800, 26½ läster) samt *Två Vänner* (byggd 1797, 19½ läster; förlist vid Bornholm 7.12.1808). De bestyckades med 1 60 f å 80 f mörsare och 2–3 f (2 f) nickor. Med undantag för den sistnämnda inlöstes de av staten i december 1809 och såldes på auktion följande år; de upptogs dock aldrig i strykeförlägen som örlogsfartyg. Under kriget hyrdes vidare jakten *Vandringssman* (se ovan) och nordbåten *Amiralen* (ca 10,5 × 4,5 × 1,0 m; 1–40 f M). 1813 förkyrdes vidare galeasen *Carl Wilhelm* (60½ läster) till mörsarfartyg.

¹ 1808 inköpt och ombyggd skärbåt; 1817 ändrad till transportbåt, se do. ² Ex Napoleon, 17½ läster, köpt 1808. 1820 föreslogs namnet *Tigern*. ³ Ex Snygger, 14½ läster, köpt 1808. ⁴ Ex *Kanonbåt N:o 1*, ex Enigheten, 18½ läster, köpt 1808.

⁵ Ex *Kanonbåt N:o 2*, ex Gustaf Fredrik, 13½ läster, köpt 1808. ⁶ Mörsarpräm eller -jakt, ställd till kronans förfogande 1808, upptagen i förslagen i december 1809 (FSA reg. 22.12.1809). ⁷ Ex kanonslup, se do. ⁸ Fr. o. m. 1827 uppges mörsaren vara 56 f.

⁹ Namnet *Dundret* föreslaget av lokalmyndigheterna i Stockholm (28.9.1826). ¹⁰ Aldrig sjösatt; brann upp på stapeln.

Nr	Byggt	Utrangerad	Dimensioner	Bestyckning
HAUBITSBÅTAR (4 åror) ¹				
N:o 1 ²	1802-1808 köpt	18.7.1810 såld	15,4 × 5,4 × 1,2	2-16 fl Haub
N:o 2 ³	1800-1808 köpt	18.7.1810 såld	16,0 × 5,4 × 1,2	2-16 fl Haub
KANONBÅTAR				
N:o 1	1806-1808 köpt	se <i>Mörsarfartyg</i>	N:o 5	
N:o 2	1806-1808 köpt	se <i>Mörsarfartyg</i>	N:o 6	

¹ 4.2.1808 anbefalldes att 8 st. haubitsslupar skulle byggas men ordern kontramanderades redan 18.2. s. å., jfr även kanonskonerter.

² Ex Svan, 5 läster.

³ Ex Hurtig, 7 $\frac{13}{20}$ läster.

Nr	Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
KANONPRÅMAR ¹					
N:o 1	Gustav Mauritz	*-1808	April 1810 såld	× ×	} 2-3 fl
N:o 2	Bror	*-1808	April 1810 såld	× ×	

¹ Avsedda för försvaret av Stora Le, Dalsland.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
KANONBARKASSER, SKONERTBARKASSER (12-16 åror)					
N:o 9	—	1776	15.3.1809 ¹	13,2 × 4,2 × 1,2	1-12 $\overline{\text{fl}}$, 16-2 $\overline{\text{fl}}$ N
N:o 10	—	1790	26.6.1818 sl.	13,1 × 4,2 × 1,2	1-12 $\overline{\text{fl}}$, 16-2 $\overline{\text{fl}}$ N 1817: 1-12 $\overline{\text{fl}}$, 8-2 $\overline{\text{fl}}$ N
N:o 11	—	1790	15.3.1809 ¹	13,2 × 4,2 × 1,2	1-12 $\overline{\text{fl}}$, 16-2 $\overline{\text{fl}}$ N
N:o 13	—	1790	26.6.1818 sl.	13,1 × 4,2 × 1,2	1-12 $\overline{\text{fl}}$, 14 à 16-2 $\overline{\text{fl}}$ N 1817: 1-12 $\overline{\text{fl}}$, 8-2 $\overline{\text{fl}}$ N
N:o 5	Nora	1790-1809 ²	1827 ³	13,2 × 4,2 × 1,2	1-12 $\overline{\text{fl}}$, 16-2 $\overline{\text{fl}}$ N
8 stycken		plan. 1808-09	⁴	20,2 × 4,7 × 1,3	1-12 $\overline{\text{fl}}$, 2-6 $\overline{\text{fl}}$, 6-3 $\overline{\text{fl}}$ N

¹ Bränd vid Degerby, Åland, för att ej falla i ryssarnas händer.

² Ursprungligen Sveaborgs-fartyg, taget av ryssarna och sedan av engelsmännen. Köpt av svenska staten från de senare år 1809.

³ Ombyggt till skeppsgossebrigg enl. generalorder 27.4.1827, jfr skeppsgossebrigg.

⁴ På grund av penningbrist blev dessa kanonbarkasser aldrig byggda.

Nr	Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
DÄCKADE KANONJOLLAR (10-26 åror). 1844 KANONKUTTRAR					
	Malmö (N:o 1)	*-1808 ¹	24.5.1836 sl.	13,8 × 4,5 × 1,5	1-18 $\overline{\text{fl}}$, 2-3 $\overline{\text{fl}}$, 2-3 $\overline{\text{fl}}$ N, 2-2 $\overline{\text{fl}}$ N. 1827: 1-24 $\overline{\text{fl}}$, 2-2 $\overline{\text{fl}}$ N.
N:o 1	Försöket	1822 Sthlm	1851	15,0 × 3,8 × 1,4	} 1-24 $\overline{\text{fl}}$, 1-12 $\overline{\text{fl}}$ Skrä
N:o 2	Provet	1823 Sthlm	1858	} 15,0 × 4,1 × 1,4	
N:o 3	Trilling	1831 Sthlm	1858		

¹ Skänkt av Malmö stad. Bestyckningen uppges i brev från Malmöskadern febr. 1809 till 1-18 $\overline{\text{fl}}$ och 4-3 $\overline{\text{fl}}$ men i ett flottbesiktningsinstrument från samma år till 1-12 $\overline{\text{fl}}$ och 4-6 $\overline{\text{fl}}$ av preussisk kaliber.

Nr	Namn (efter 1820)	Nr (efter 1829)	Bygga	Utrangerade etc.	Dimensioner	Bestyckning
ÖPPNA KANONJOLLAR (10-20 åror)						
N:ris 1-5	—		*-1801	18.7.1810 sålda	12,5 × 5,2 ×	{ 1-24 fl
N:o 6	—		*-1801	18.7.1810 såld	12,6 × 5,2 ×	
N:ris 7-10	—		*-1801	18.7.1810 sålda	12,5 × 5,1 ×	
N:o 11	—		*-1801	18.7.1810 såld	12,5 × 5,2 ×	
N:o 12	—		*-1801	18.7.1810 såld	12,5 × 5,1 ×	
N:o 13	Fågeln	10		1860	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ²	1-24 fl 1826 ökat med 1-2 fl N
N:o 14	Örn	26		1860	(1827-30: 2-2 fl N)	
N:o 15	Ugglan	33	1808 Sthlm ¹	1.3.1831	12,5 × 3,0 × 0,6	1-24 fl 1823: 1-12 fl
N:o 16	Struts	15		1860		²
N:o 17	Stork	17		1860		²
N:o 18	Tjäder	16		1860		²
N:o 19	Tupp	22	1808 Sthlm ⁴	1860	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ²	1-24 fl 1826 ökat med 1-2 fl N
N:o 20	Glada	14		1860		² (1827-30: 2-2 fl N)
N:o 21	Kaja	12	1808 Sthlm ⁵	1860		⁶
N:o 22	Falk	13		1860		⁷
N:o 23	Hök	35		1.3.1831 ⁸	12,5 × 3,0 × 0,6	1-24 fl 1823: 1-12 fl
N:o 24	Gök	30	1808 Sthlm ¹	1860	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ²	1-24 1826 ökat med 1-2 fl N
N:o 25	Orre	11		1863		² (1827-30: 2-2 fl N)
N:o 26	Hjerpe	38	1808 Sthlm ⁴	1.3.1831 ⁸	12,5 × 3,0 × 0,6	1-24 fl 1823: 1-12 fl
N:o 27	Lärka	i		1876		³ 1-24 fl 1826 ökat med 1-2 fl N
						(1827-30: 2-2 fl N)
N:o 28	Siska	6	1808 Sthlm ⁵	1863	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ²	1-24 fl 1813: 1-16 fl rikoschett- M 1822: 1-24 fl 1826: ökat med 1-2 fl N (1827-30: 2-2 fl N)
N:o 29	Bofink	7		1863	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ²	1-24 fl 1826 ökat med 1-2 fl N (1827-30: 2-2 fl N)
N:o 30	Steglitz	36	1808 Sthlm ¹	1.3.1831	12,5 × 3,0 × 0,6	1-24 fl 1819: 1-16 fl Haub 1822: 1-24 fl 1823: 1-12 fl

Nr	Namn (efter 1820)	Nr (efter 1829)	Bygd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
N:o 31	Svala	19	1808 Gävle	1863	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ⁶ (1827-30: 2-2 f N)	⁶
N:o 32	Vaktel	18		1860		³
N:o 33	Häger	23		1860		²
N:o 34	Sparv	20		1860		1-24 f 1826 ökat med 1-2 f N
N:o 35	Trast	21		1863		⁶ (1827-30: 2-2 f N)
N:o 36	Skata	25		1863		³
N:o 37	Särila	39		1.3.1831		1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 38	Duva	42	1808 Kalmar	1.3.1831 ⁸	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 1826 ökat med 1-2 f N (1827-30: 2-2 f N)	1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 39	Hackspik	3		1863		1-24 f 1826 ökat med 1-2 f N
N:o 40	Tätting	37		1.3.1831		1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 41	Kråka	4	1808 Sthlm ⁴	1863	12,5 × 3,0 × 0,6 ⁸ 1826 ökat med 1-2 f N (1827-30: 2-2 f N)	⁸
N:o 42	Stare ¹¹	5		1869		1-24 f 1826 ökat med 1-2 f N
N:o 43	Svan	8		1863		¹⁰ (1827-30: 2-2 f N)
N:o 44	—	—	*-1808	Se Kokslup N:o 20		
N:o 45	—	—	*-1808	Se Kokslup N:o 21	12,5 × 3,0 × 0,6 1826 ökat med 1-2 f N (1827-30: 2-2 f N)	
N:o 44	—	—	1808 Åland	16.3.1809 ¹²		1-24 f
N:o 45	Gås	28	1808 V-vik	1860		1-24 f 1826 ökat med 1-2 f N
N:o 46	Anka	29		1863	12,5 × 3,0 × 0,6 1823: 1-12 f	1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 47	Måse	32		1.3.1831		1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 48	—	—	1808 Åland	16.3.1809 ¹²	12,5 × 3,0 × 0,6 1823: 1-12 f	1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 49	Ripa	41	1809 Norrkp	1.3.1831 ⁸		1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 50	Snipa	9		1860		1-24 f 1826 ökat med 1-2 f N
N:o 51	Broms	2		1869	12,5/14,7 × 3,0 × 0,6 ² (1827-30: 2-2 f N)	1-24 f 1823: 1-12 f
N:o 52	Korp	31		1.3.1831		1-24 f 1823: 1-12 f

Nr	Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
N:o 72	Ellida	1827 Sthlm	1867	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N
N:o 69	Valhall	1829 Sthlm	1865	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N
Niris 43-54, 79-96 ¹					
Summa 30 st.		1829 Kka	1863-85	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N
Niris 55-68, 70-71, 73-78 ²					
Summa 22 st.		1831 Sthlm	1869-90	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N
Niris 97-112 ³					
Summa 16 st.		1833 Sthlm	1867-90	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N
Niris 31-42 ⁴					
Summa 12 st.		1836 Sthlm	1872-89	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N
	Freja, Sölve, Frode, Loke, Sköld, Huld, Tyr, Widga				
	Summa 8 st. (K).	1839 ⁵ Kka	1869	15,2 × 3,3 × 0,8	1-24 $\overline{\text{f}}$, 1-2 $\overline{\text{f}}$ N

¹ 43 Hjalmar, 44 Berserk, 45, Ran, 46 Dag, 47 Sleipner, 48 Lodbrok, 49 Nanna, 50, Saga, 51 Viking, 52 Torsten, 53 Frigga, 54 Bauta, 79 Bifrost, 80 Mimer, 81 Wala, 82 Auka, 83 Gimle, 84 Nidhögg, 85 Tírfing, 86 Hel, 87 Rota, 88 Waulund, 89 Vingolf, 90 Iduna, 91 Hertha, 92 Muspel, 93 Windsval, 94 Edda, 95 Drake, 96 Drapa.

² 55 Norma, 56 Urda, 57 Skuld (Skulda), 58 Frithjof, 59 Hilding, 60 Bele, 61 Tora, 62 Ask, 63 Embla, 64 Ymer, 65 Björn, 66 Halfdan, 67 Ate, 68 Ingeborg, 70 Höder, 71 Baldur, 73 Hagbart, 74 Signe, 75 Uggård, 76 Helge, 77, Runa, 78 Thule.

³ 97 Heimdal, 98 Wigrid, 99 Fridulf, 100 Skidbladner, 101 Odd, 102 Gudmund, 103 Angrim, 104 Eivor, 105 Hjórvard, 106 Rolf, 107 Krake, 108 Skofnung, 109 Bodvar, 110 Bjarke, 111 Hugin, 112 Munin.

⁴ 31 Brage, 32 Valkyria, 33 Skjalf, 34 Ulfseiter, 35 Hottur, 36 Sote, 37 Woggur, 38 Granmar, 39 Hogne, 40 Gudröd, 41 Hildiger, 42 Heimer.

⁵ Under byggnad sedan 1829; 4 av dessa sjösattes först 1848.

Nr	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
KARRONADESPINGAR (14-16 åror)				
N:o 1 (ex N:o 65)	1750 ¹		9,5 × 2,7 ×	1-18 ũ Karr, 2-2 ũ N
N:ris 4 (ex 41), 8, 9 (ex 64), 10, 14 (ex 51), 16, 17 (ex 6) 19 (ex 7), 22, 25 (ex 59), 26 (ex 42), 28 (ex 20), 29 (ex 9), 30 (ex 16), 33 (ex 45)	1741-1752 ¹	1826 ²	9,8 × 2,7 ×	
N:o 5 (ex 3)	1741-42 ¹		8,9 × 2,4 ×	
N:o 15	1752 ¹		8,9 × 3,0 ×	

Ann.: Vid Stockholms station fanns vidare de som obebärade fartyg upptagna *galärespingarna* nr 2, 3 (ex 39), 6, 7 (ex 36), 11, 12 (ex 50), 13 (ex 37), 18 (ex 49), 20 (ex 43), 21, 23, 24, 27 (ex 52), 31 (ex 7), 32 (ex 12) och 34 (ex 60) — sjösatta 1739-1750, 7,2-9,8 meter långa och 2,2-2,7 meter breda, med 6-20 åror. De slopades 1822-1849. Vid Göteborgs station fanns *Espingen nr 7* (senare nr 1), 8,9 × 2,5 × 1,1 meter, 16 åror; slopad 1827.

¹ Upptagna som bevarade fartyg genom Förvaltningens av sjöärendena order 16.8.1808.

² Avfördas som bevarade fartyg genom samma myndighets order 1.12.1826. Espingarna slopades 1827-1851.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyrkning
PATRULLBÅTAR (4-6 åror; alla utom den sista var inköpta nordbåtar)					
N:o 1	Domherren ¹	*-1809 köpt	1826 ^a	6,7 × 3,2 × 0,6	0 å 1-2 Å N
N:o 2	—	*-1809 köpt	20.9.1813 ^a	7,7 × 3,2 × 0,6	
N:o 3-N:o 2	Gröningen ¹	*-1809 köpt	1826 ^a	7,4 × 3,1 × 0,6	
N:o 4-N:o 3 ⁴	Näktergalen ¹	*-1809 köpt	1826 ^a	7,7 × 3,2 × 0,6	
N:o 4 (ex					1-2 Å N
Två Bröder)	Getingen	*-1820 köpt	14.1.1831 sl. ⁵	9,3 × 3,9 × 1,2	
N:o 5 (ex					
Neptunus)	Talgoxen ¹	*-1820 köpt	1852	9,0 × 3,9 × 1,2	
N:o 6 (ex					1-2 Å N
Diana)	Kanariefågeln ¹	*-1820 köpt	1852	9,1 × 4,0 × 1,2	
N:o 7 (ex					
Pröven)	Myran	*-1820 köpt	1852	9,4 × 3,9 × 1,2	
	Fnufse-Svan ⁶	1836 Gbg	1870	8,1 × 3,4 × 1,0	1-2 Å N

¹ 1820 föreslogs namnen *Fjäril* för N:o 1, *Flugan* för N:o 2, *Myggen* för N:o 3, *Brönnen* för N:o 5 och *Biet* för N:o 6.

² Avfördä som patrullbåtar och i stället klassade som segelbåtar (se efter *Hambåtar*).

³ Erövrade av norrmännen vid Koster.

⁴ Numret ändrat från 4 till 3 år 1815, förmodligen var fallet lika beträffande N:o 3-2.

⁵ Utrangerad på varvschefens i Göteborgs order.

⁶ Namnbytte från *Fnufse* till *Svan* 1844-46.

BRÄNNARE

Barkskeppen *Hoppet* och *Triton* samt briggarna *Eolus* och *Johan Fredrik* var under 1808 års sjötåg inredda som brännare. Se vidare under Förrädskepp och förrädsbriggar.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
SKEPPSGOSSEBRIGGAR ¹				
Nora (ex Kanonbarkass N:r 5)	1790–1827 ²	10.7.1835 sl.	13,2 × 4,2 × 1,0	4–2 $\overline{\text{ff}}$ N 4 åror
Glommen (ex jakt)	*–1846 ³	1865	17,8 × 5,2 × 1,7	6–1 $\overline{\text{ff}}$
af Wirsén	1845 Sthlm	1883	17,2 × 6,2 × 2,4	2–3 $\overline{\text{ff}}$, 6–1 $\overline{\text{ff}}$

¹ Utöver nedanstående var även briggen *Vänta livet* stationerad i Stockholm 1830–1845, jfr Örlogsflootan.

² Ombyggt till exercisbrigg från kanonbarkass, jfr do.

³ Ombyggt från transportfartyg/förrådsjakt, jfr do.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Läster
FÖRRÅDSSKEPP och FÖRRÅDSBRIGGAR				
Triton (barkskepp) ¹	*–1808 köpt	19.10.1813 såld	25,7 × 7,5 × 3,7	99 ²⁷ /110
Hoppet (barkskepp) ¹	*–1808 köpt	5.4.1810 ²	26,9 × 6,9 × 3,7	96 ² / ³
Två Bröder (brigg) ³	1806–1808 köpt	5.4.1810 ²	25,8 × 7,5 × 3,4	100
Elisabeth (brigg) ⁴	1806–1808 köpt	19.10.1813 såld	20,4 × 6,7 × 3,1	65 ² / ³
Johan Fredrik (brigg) ¹	*–1808 köpt	9.1809 ⁵	× × 3,1	90
Eolus (brigg) ¹	*–1808 köpt	16.10.1810 såld	× ×	91
Freden (brigg) ⁶	1805–1813	14.5.1816 såld	24,4 × 6,9 × 3,6	80
Fredrik (brigg) ⁶	1803–1813	14.5.1816 såld	24,1 × 6,1 × 3,1	65

¹ 1808 inredda till brännare.

² Till örlogsflootan i Karlskrona.

³ Även kallad *De Tvänne Bröder*.

⁴ Inredd till sjukfartyg med 42 sjuksängar.

⁵ Förlöst vid Gärdskär, Bottenviken; var då inredd till sjukfartyg.

⁶ Överförda från bevärade fartyg (kryssare) jfr do.

Namn	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning, läster
FÖRRÅDSJAKTER: SUMPAR ETC.				
Flickan (jakt) ¹	*-1803	19.10.1818 sl.	13,8 × 4,8 × 1,2	4-2 $\bar{u}$ N
Tärnan (jakt) ²	1787-1808	14.5.1816 sl.-17	17,7 × 4,8 × 1,6	1808-09: 4-2 $\bar{u}$ N
Papegojan (jakt)	*-1808 köpt	27.12.1825 sl.-26	19,7 × 6,4 × 2,1	35 svåra läster. 1808-09: 2-2 $\bar{u}$ N
Medborgaren (jakt) ³	1802-1808 gåva	16.3.1809 ³	× × ×	22 $\frac{1}{2}$ sv. läster
Thetis Charlotta (galeas) ⁴	*-1808 gåva	8.10.1808 såld	× × ×	28 $\frac{1}{2}$ sv. läster
Aparançen (vattenskuta)	1798-1808 köpt	12.9.1810 såld	× × ×	36 $\frac{3}{4}$ sv. läster
Glommen (ex norsk jakt)	*-1814 pris	1846 ⁵	17,2 × 5,2 × 1,7	Fr. o. m. 1824: 2-3 $\bar{u}$ Partikanoner
Huth (ex norsk jakt)	*-1814 pris	2.11.1818 sl.	9,5 × 4,0 × 1,2	
Lyckan (jakt) ²	1807?-1816	7.5.1838 sl.	14,6 × 4,0 × 2,0	
Kopparormen (sump) ²	*-1816	11.1.1820 sl.	12,1 × 3,9 × 1,2	
Vedflammen (sump)	*-1819 köpt	12.8.1823 såld	8,6 × 3,3 × 1,6	
Tärnan (galeas)	1840 Kka	1866	20,8 × 4,5 × 2,1	
Göte (ex kanonslup)	1808-1847	1851	20,3 × 4,5 × 1,5	Travalfartyg
Niord (logget) ⁶	1809-1849	1854	20,3 × 4,7 × 1,5	

¹ 1803 ombyggt från sjuktransportbåt; jfr chefs- och rekognosceringsfartyg, jakter.

² Ex chefs- och rekognosceringsfartyg och jakter, jfr do.

³ Gåva från Helsingborgs stad; bränd vid svenska arméns reträtt från Åland.

⁴ Gåva från Landskrona stad. Då det skulle ställa sig för dyrt att iståndsätta den tämligen bristfälliga galeasen, beslöt man sig i stället för att sälja den.

⁵ Ombyggt till skeppsgossebrigg, se do.

⁶ Ex däckad kanonloggert, se do.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggt	Utrangerad etc.	Dimensioner	Låster
PROVIANT-, AMMUNITIONS- och SMEDJEBÅTAR (4-22 åror)					
N:o 2 (Pr)	Siri ¹	1790	1851	18,4 × 5,4 × 1,2	ca 12
N:o 3 (Pr)	— ²	1790	22.5.1810 ²	18,7 × 5,6 × 1,8	
N:o 4 (Pr)	—	1805 V-vik	1809 ³	20,3 × 4,7 × 1,6	
N:o 5 (Pr, ex Gripen)	—	1806-1808 köpt	29.7.1816 sl.	20,9 × 6,2 × 2,1	19 ¹⁷ / ₂₀
N:o 6 (Pr, ex Lovisa)	—	1806-1808 köpt	5.4.1810 ⁴	23,8 × 7,1 × 2,4	29 ² / ₃
N:o 7 (Am, ex Tre förenade)	—	1807-1808 köpt	5.4.1810 ⁴	27,2 × 7,7 × 2,4	47 ³ / ₅
N:o 8 (Am, ex Enigheten)	—	1807-1808 köpt	15.3.1809 ⁵	23,1 × 7,0 × 2,4	30
N:o 9 (Am, ex Lyckan)	—	1807-1808 köpt	14.5.1816 såld	23,9 × 7,1 × 2,0	29 ⁷ / ₁₀
N:o 10 (Sm, ex Rosen)	Agata	1807-1808 köpt	2.12.1828 sl.	18,7 × 5,6 × 1,7	12 ¹ / ₂₀
N:o 11 (Am, ex Charlotta)	—	1805-1808 köpt	5.4.1810 ⁴	25,5 × 7,0 × 2,3	39 ⁹ / ₁₀
N:o 12 (Am, ex Nordstjärnan)	—	1807-1808 köpt	5.4.1810 ⁴	24,9 × 7,4 × 2,3	39 ⁴ / ₅
N:o 13 (Am, ex Venus)	—	1806-1808 köpt	20.10.1813 ⁶	22,9 × 6,7 × 2,1	29 ² / ₅
N:o 14 (Pr, ex Stjärnan)	—	1807-1808 köpt	29.7.1816 sl.	26,6 × 7,7 × 2,3	38 ¹ / ₂
N:o 15 (Am, ex Lovisa)	Inga	1806-1808 köpt	3.1.1822 sl.	23,6 × 7,0 × 2,1	23 ⁴ / ₅
N:o 16 (Am, ex Catharina)	—	1805-1808 köpt	5.4.1810 ⁴	24,3 × 7,1 × 2,2	30
N:o 17 (Pr, ex Seraphim)	Susanna	1807-1808 köpt	20.12.1825 sl.-26	23,4 × 7,7 × 2,1	38 ⁹ / ₅
N:o 18 (Am, ex Röda Hosen)	—	1804-1808 köpt	5.4.1810 ⁴	22,7 × 7,4 × 1,8	29 ⁴ / ₅
N:o 19 (Am, ex Anna Sophia)	—	1807-1808 köpt	22.5.1810 såld	21,2 × 6,7 × 1,8	27 ¹ / ₄
N:o 20 (Am, ex Blomman)	—	*-1809 köpt	9.12.1814 såld	20,3 × 6,5 × 1,8	24
N:o 21 (Am, ex Freden)	—	*-1809 köpt	19.3.1819 sl.-21	21,8 × 7,1 × 1,9	35
N:o 22 (Am, ex Triton)	Brigitta	*-1809 köpt	18.12.1834 sl.-35	21,2 × 6,2 × 1,8	28

¹ 28.3.1808 föreslogs namnet *Kamelen*.² 28.3.1808 föreslogs namnet *Myran*; båten såldes på auktion 18.7.1810 tillsammans med N:o 19.³ Ombyggt till chefsbåt N:o 4.⁴ Till Karlskrona för att brukas under Örlogsflottan.⁵ Bränd vid Degerby, Åland.⁶ Förlöst vid Orranäs, Kristianopol.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Läster
KOKSLUPAR (6-22 åror)					
N:o 1	—	1789	20.9.1810 ¹	19,1 × 4,0 × 1,4	
N:o 2	Vispen ²	1789	12.1.1827 sl.	19,1 × 4,0 × 1,4	
N:o 3	Löjan ³	1790	1878	16,3 × 3,6 × 1,3 ³	
N:o 4	—	1790	9.1.1818 sl.	18,9 × 3,9 × 1,4	
N:o 5	—	1789	20.6.1809 såld	18,9 × 3,9 × 1,4	
N:o 6	Braxen	1808 V-vik	14.12.1848 sl.-50	20,3 × 4,2 × 1,5	
N:o 7	Stör(en) ⁴	1808 V-vik	14.12.1848 sl.-49		
N:o 8	Cajsa Warg ⁵	1808 V-vik	6.12.1827 sl.-29		
N:o 9	Sleven ⁶	1808 S-vall	14.9.1830 sl.		
N:o 10	Simpan ⁷	1776-1801	1861	19,0 × 4,2 × 1,2	
N:o 11	—	1808 S-vall	7.10.1813 ⁸	20,3 × 4,2 × 1,5	
N:o 12	Grytan ⁹	1808 S-vall	1858		
N:o 13 (ex Elefanten)	Vittling ¹⁰	1805-1808 köpt	19.7.1827 sl.	20,2 × 5,5 × 1,6	13 ^{19/20}
N:o 14	Leoparden	1805 V-vik	14.9.1830 sl.	20,3 × 4,2 × 1,5	
N:o 15 (ex Fäderneslandet)	—	1806-1808 köpt	7.4.1818 sl.	18,8 × 5,8 × 2,0	13 ^{3/5}
N:o 16 (ex Margaretha)	— ⁵	1807-1808 köpt	19.3.1819 sl.-21	19,0 × 5,6 × 1,9	9 ^{11/20}
N:o 17 (ex Frimodig Vålgjord)	—	1807-1808 köpt	15.3.1809 ¹¹	18,4 × 5,7 × 1,7	13 ^{11/20}
N:o 18 (ex Rättvisan)	Laken	1805-1808 köpt	18.12.1834 sl. ¹²	18,9 × 5,5 × 1,5	13 ^{1/20}
N:o 19 (ex Margareta)	Kabeljo (Cabeliau) ¹³	1805-1808 köpt	19.7.1827 sl.	17,2 × 4,9 × 1,3	15
N:o 20 (ex Weppling Ros)	— ^{5 14}	1805-1808 köpt	19.3.1819 sl.	15,3 × 5,2 × 1,2	7 ^{3/10}
N:o 21 (ex Rådig)	Gösen ¹⁴	1806-1808 köpt	18.12.1834 sl. ¹²	15,0 × 4,6 × 1,0	8
N:o 22 (ex Kronan)	—	1807-1808 köpt	19.11.1819 ¹⁵	18,4 × 5,6 × 1,4	11 ^{1/20}
N:o 23 (ex Fritz, skonert)	—	1802-1808 köpt	18.7.1810 såld	× ×	15
N:o 24	Hummern	1809 S-vall	1869	20,3 × 4,2 × 1,5	
N:o 25	Siken	1809 S-vall	1851		
N:o 26	Krabban	1809 S-vall	1864		
N:o 27	—	1809 S-vall	.9.1809 ¹⁶		
N:o 28	Kamelen	1809 S-vall	12.1.1827 sl.		

N:o 29	Kräftan	1809 S-vall	29.9.1829 sl.	} $20,3 \times 4,2 \times 1,5$
N:o 30	Ambrosia ⁵ 17	1809 S-vall	4.12.1821 sl.-22	
N:o 31	—	1809 S-vall	19.3.1819 sl.	
N:o 32	—	1809 S-vall	31.10.1813 ¹⁸	

¹ Förolyckad vid Svarthall, Varberg.

² 1820 föreslogs namnet *Björn*.

³ Ex *Finska kokslupen* N:o 3. 1820 föreslogs namnet *Laxen*. Ef-

ter 1824 uppges kokslupens dimensioner till $20,3 \times 4,2 \times 1,5$ meter.

⁴ 1820 föreslogs namnet *Gäddan*.

⁵ Till Karlskrona 1815.

⁶ 1820 föreslogs namnet *Värgen*.

⁷ Ex *Kanonslup* N:o 10.

⁸ Förolyckad på Vallögrundet, Skåne.

⁹ 1820 föreslogs namnet *Tigern*.

¹⁰ 1820 föreslogs namnet *Flundran*.

¹¹ Bränd vid Degerby, Åland.

¹² Anbefäld att säljas redan 19.7.1827.

¹³ 1820 föreslogs namnet *Mörten*.

¹⁴ Ursprungligen planerades att inreda fartyget till kanonjoll, jfr do.

¹⁵ 1819 ombyggd till bataljonsfartyg (N:o 6).

¹⁶ Tagen av ryssarna vid Ratan.

¹⁷ 1820 föreslogs namnet *Fru Rükersköld*.

¹⁸ Förolyckad på skånska kusten.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner
TRANSPORTBÅTAR (2-4 åror)				
N:o 1 ¹	—	1806 köpt	20.6.1809 såld	$13,4 \times 5,3 \times$
N:o 2	—	*-1801 köpt?	16-17.10.1809 ²	$13,7 \times 5,9 \times$
N:o 3	Sköldpaddan	1799?	1863	$13,5 \times 6,0 \times 1,0$
N:o 4-N:o 2	Skalbagen	*-1817 ³	1852	$12,3 \times 5,2 \times 1,1$

¹ En gammal norskbbyggd nordbåt, köpt för Malmö eskaderdivision 1806.

² Förlist vid Vithög, 2 mil norr Malmö.

³ Ex *Mörarabåt* N:o 2 (jfr d:o) 1817 överförd till obebärade fartyg. Numret ändrat från 2 till 4 genom FSÄ order 19.10.1818.

Nr	Namn (efter 1820)	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Läster
SJUKTRANSPORTBÅTAR (före 24.3.1808 Sjukbåtar; 8-10 åror)					
N:o 1 ¹	—	*-1796 köpt	13.1.1817 sl.	19,6 × 5,6 × 1,9	—
N:o 2 (ex Anna Lovisa)	Esculap	1807-1808 köpt	19.7.1827 såld -28	27,8 × 7,2 × 2,2	38 ^{1/2}
N:o 3 (ex Lyckan)	Hippocrat	1805-1808 köpt	19.7.1827 såld -29	24,8 × 7,1 × 2,1	34 ^{4/5}
N:o 4 ²	—	*-1796 köpt	13.1.1817 sl.	18,6 × 5,9 × 1,7	—
N:o 5 (ex Troheten)	Lazarus	*-1809 köpt	19.7.1827-29 ³	26,1 × 8,0 × 2,2	53 ^{1/5}

¹ 28.3.1808 föreslogs namnet *Hoppet*, båten kom dock aldrig att betecknas med annat än nummer.

² 28.3.1808 föreslogs namnet *Hälsan*, i övrigt som nr 1.

³ Använd som skottavla och sönderskjuten 1829.

Nr	Byggd	Utrangerad etc.	Dimensioner	Bestyckning
HAMNBÅTAR (2 åror)				
N:o 1 (ex Mörsarbarkass N:o 1)	1776-1801	19.2.1822-22	10,5 × 4,2 × 1,5	—
N:o 2 (ex Mörsarbarkass N:o 2)	1776-1801	6.10.1823-24		
N:o 3 (ex Mörsarbarkass N:o 3)	1776-1805	2.12.1824-25		
N:o 4 (ex Mörsarbarkass N:o 4)	1776-1805	1813		

Ann.: Utöver de ovannämnda fartygen fanns ett antal smärre skeppsbåtar, barkasser, slupar, jollar, pråmar etc. Med undantag för segelbåtarna N:o 3 *Dombarren* (ex patrullbåt, jfr d:o, slopad 1832), N:o 4 *Gröningen* (ex patrullbåt, slopad 1830), N:o 5 *Näktergalen* (ex patrullbåt, i tjänst som segelbåt till 1870) och N:o 6 *Jägaren* (köpt 1831, såld 1853; 5,9 × 2,4 meter) var dessa betecknade enbart med nummer.

Uppgifterna avser läget den 1 januari resp. år

Fartygscert	1808	1809	1810	1815	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850	Förkortning i namnregistret
Kungliga fartyg	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	Kgl f
Ängfartyg	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	Ängf
Ängslupar	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	4	Ängslup
Hemmema — Skärgårdsfregatter	1	1	3	2	1	1	—	—	—	—	—	Skgefreg
Armerade kryssare	—	8	8	1	—	—	—	—	—	—	—	Kryss
Galärer	27	27	27	18	18	12	4	3	—	—	—	Galär
Halvgalärer	2	3	3	2	—	—	—	—	—	—	—	Halvgal
Skonerter	2	2	2	5	3	3	3	4	4	4	4	Skon
Kuttrar	1	2	2	4	1	1	1	1	1	1	1	Kutter
Loggertar — Kanonloggertar	—	1	1	6	6	5	1	1	1	1	—	Logg — Klogg
Jakter	5	4	6	6	5	4	4	2	1	1	1	Jakt
Övriga Chefs-, Avis- och Rekognosceringsfartyg	5	8	13	12	11	12	11	15	12	12	9	Chefsf, Rekf
Däckade kanonslupar — Kanonskonerter	2	2	12	18	24	24	24	24	22	22	22	Kskon
Kanonslupar (öppna)	62	106	114	99	87	86	86	87	76	88	80	Kslup
Mörsarfartyg	1	6	7	7	5	5	4	8	8	8	7	Mörsf
Haubitsbåtar — Haubitsslupar	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanonbåtar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanonpråmar	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	Kpråm
Kanonbarkasser — Skonerbarkasser	4	4	3	3	1	1	—	—	—	—	—	Kbark
Däckade kanonjollar — Kanonkuttrar	—	1	1	1	1	3	3	4	3	3	3	Kkutter
Kanonjollar (öppna)	12	48	46	44	44	44	76	102	122	122	122	Kjoll
Karronadespingar	—	18	18	18	18	18	—	—	—	—	—	—
Parullbåtar	—	—	4	3	3	7	4	3	4	4	4	Pirbåt
Brännare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bränn
Skeppsgossebriggar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Brigg
Förrädskepp och Förrädsbriggar	—	6	4	2	—	—	—	—	—	—	—	Lastf
Förrädsjakter, sumpar etc.	1	5	4	5	5	3	2	2	1	2	3	—
Transportbåtar	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	Tpbåt
Proviant-, Ammunitions- och Smedjebåtar	3	18	19	9	5	4	2	1	1	1	1	—
Kokslupar	7	23	29	25	19	18	12	8	8	8	6	Kokslup
Sjuk(transport)båtar	2	4	5	5	3	3	—	—	—	—	—	Sjukbåt
Hannbåtar	4	4	4	3	3	—	—	—	—	—	—	—
Segelbåtar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Segelbåt

Namnregister

Endast de namn som under perioden 1808–1850 burits av flottans fartyg och båtar har medtagits i nedanstående register. Namn, vilka föreslagits, men som aldrig fastställts, har satts inom parentes. I de fall då såväl fartygsnamnet som fartygscerten står inom parentes, rör det sig om fartyg, vilka aldrig tillhört flottan utan varit förhyrda eller dylikt. Namnen har, liksom i tabellerna, i stor utsträckning återgivits i normaliserad form. Angående förkortningar se sid. 135.

Abborren Kslup	(Balder) se Pluto, Kskon
Abraham Jakt	Baldur Kjoll
Achilles Kskon	Bauta Kjoll
Adil Kslup	Bele Kjoll
Aegir Ångslup	Berserk Kjoll
Aegir Kslup	Der Biederman Kryss
Aeolus se Eolus	Biet Kjoll
Agata Tpbåt	(Biet) se Kanariefågeln, Ptrbåt
Aglæ se Eglée	Bifrost Kjoll
Agne Kslup	Birger Kslup
L'Aigle Skon	Birger Jarl Skgfreg
L'Aigle Skon	Bjarke Kjoll
Ajax Kskon	Björn Mörsf
Alf Kslup	Björn Kjoll
Alrik Kslup	(Björn) se Vispen, Kokslup
Amadis Kgl f	Blixten Mörsf
Ambrosia Kokslup	(Blodhund) se Brage, Klogg
Amiral (af) Puke Skon	Blomman Kryss
(Amiralen Mörsf)	Bodvar Kjoll
Amphion Kgl f	Bofink Kjoll
Amphitrite Mörsf	Brage Klogg
And(en) Kslup	Brage Kjoll
Angrim Kjoll	(Brage) se Eolus, Kskon
Anka Kjoll	Braxen Kokslup
Anund Kslup	Brigitta Tpbåt
Aparançen Tpbåt	Broms Kjoll
Arendal/Göteborg Halvgal	(Bromsen) se Talgoxen, Ptrbåt
Argus Chefsf	Bror Kpråm
Armfeldt Halvgal	Bruna Björn Kslup
Ask Kjoll	Bruna Björn Kslup
Asleik Kslup	Brynhilda Chefsf
Atle Kjoll	Brynnolf Chefsf
Auka Kjoll	
	C Jfr även K
Bacchus Kskon	Cabeliau se Kabeljo
Balder Klogg	Cajsa Warg Kokslup

(Carl Wilhelm Mörsf)
 Castor Kskon
 (Castor) se Balder, Klogg
 Catharina Mörsf
 Cederström Kskon
 Celeritas Kryss
 Couriren se Kuriren
 Curt von Stedingk Kskon

Dag Kjoll
 De Tvänne Bröder se Två Bröder
 Der Biederman Kryss
 Disa Chefsf
 Domherren Ptrbåt, Segelbåt
 Drake Kjoll
 Draken Mörsf
 Drapa Kjoll
 (Dundret) se Nifflung, Mörsf
 Duva Kjoll, Rekf
 Dygve Kslup
 (Dygve) se Hercules, Kskon
 Däckade Skärgårdsbåten/Victor Jakt

Economien Kryss
 Edda Kjoll
 E(d)mund Kslup
 Egir se Aegir
 Eglée Skon
 Ehrenskjöld Kskon
 Ejgil Kslup
 Ejgil Kslup
 Ejvor Kjoll
 Elisabeth Lastf
 Ellida Kjoll
 Embla Kjoll
 Eolus Kskon
 Eolus Bränn, Lastf
 Erik Segersäll Skgfreg
 Esbjörnsson Kskon
 Esculap Sjukbåt
 Esplendian Kgl f
 von Essen Kskon
 Experiment Ängf, Chefsf
 Experiment Skon
 Eysten Kslup

(Fale) se Torfin, Kslup
 Falk Kjoll
 (Falken) se Kramsfågeln, Kslup
 Fasan Kslup
 Fenris Mörsf
 Fisker Kslup
 Fjölner Kslup
 Fjölner Kslup
 Fjäril Kjoll
 (Fjäril) se Domherren, Ptrbåt
 Flickan Jakt, Tpbåt
 Flugä Kjoll
 (Fluga) se Gröningen, Ptrbåt
 Flundran Kslup
 (Flundran) se Vittlingen, Kokslup
 Fnufse/Svan Ptrbåt
 Folke Kslup
 Folke Kslup
 Forn(h)joter Kslup
 (Fornjoter) se Jupiter, Kskon
 Freden Kryss, Lastf
 Fredrik Kryss, Lastf
 Fredrikssund Kslup, Mörsf
 Frej Kslup
 (Frej) se Bacchus, Kskon
 Freja Kjoll
 Fridulf Kjoll
 Frigga Chefsf
 Frigga Kjoll
 Frithjof Kjoll
 Frode Kjoll
 Froste Kslup
 Froste Kslup
 (Fru Rückersköld) se Ambrosia, Kokslup
 Fröja Skon
 Furusund Jakt
 Fågeln Kjoll
 (Fågeln) se Gamen, Kslup
 Försöket Kkutter
 Gamen Kslup
 Gaute Kslup
 Getingen Ptrbåt
 Gimle Kjoll

Glada Kjoll
 Glommen Tpbåt, Brigg
 Granmar Kjoll
 Grip(en) Kutter
 Gripen Kslup
 Grytan Kokslup
 Gröningen Ptrbåt, Segelbåt
 Gudmund Kjoll
 Gudröd Kjoll
 Gustaf III Halvgal
 Gustav Mauritz Kpråm
 Gustava Jakt
 Guttorm Kslup
 Guttorm Kslup
 Gylfe Ångf
 Gylfe Kslup
 (Gylfe) se Neptunus, Kskon
 Gås Kjoll
 Gäddan Kslup
 (Gäddan) se Stör(en), Kokslup
 Gök Kjoll
 Gösen Kokslup
 Göte Kslup, Tpbåt
 Göte Kslup
 Göteborg/Arendal Halvgal, Skon
 (Göteborg) se Amiral (af) Puke, Skon

Hackspik Kjoll
 Hagbart Kjoll
 Hajen Kslup
 Halfdan Kjoll
 Halland Galär
 Hallstan Kslup
 Hector Kskon
 Heimdal Kjoll
 Heimer Kjoll
 Hel Kjoll
 Helge Kjoll
 Hercules Kskon
 Herdinnan Mörsf
 Hertha Kjoll
 Hilda Chefsf
 Hildiger Kjoll
 Hilding Kjoll
 Hippocrat Sjukbåt

Hjalmar Kjoll
 (Hjalmar) se Ajax, Kskon
 Hjerpe Kjoll, Rekf
 Hjorvard Kjoll
 Hogne Kjoll
 Hoppet Bränn, Lastf
 (Hoppet) Sjukbåt
 Hottur Kjoll
 Hugin Kjoll
 Hugleik Kslup
 Hugleik Kslup
 Huld Kjoll
 Hulda Chefsf
 Hummern Kslup
 Hummern Kokslup
 Huth Tpbåt
 Hv... se V...
 Hyenan Kslup
 Hållerboll Klogg
 Häger Kjoll
 (Hälsan) Sjukbåt
 Hälsingland Galär
 Höder Kjoll
 Hök Kjoll
 Höken se And(en), Kslup
 Hökenflycht Kskon
 von Höpken Galär

Iduna Kjoll
 Inga Tpbåt
 Inge Kslup
 Ingeborg Chefsf
 Ingeborg Kjoll
 Ingjald Kslup
 Ivar Kslup
 Jarl Kslup
 Jehu Skon
 Johan Fredrik Bränn, Lastf
 Johanna Christina Kryss
 Johannes Jakt
 Jokul Kslup
 Jorund Kslup
 Jupiter Kskon
 Jägaren Segelbåt

Jämtland Galär
Järpe se Hjerpe

K Jfr även C
Kabeljo Kokslup
Kaja Kjoll
Kalkon Kslup
Kalmar Galär
Kamelen Kokslup
(Kamelen) se Siri, Tpbåt
Kanariefågeln Ptrbåt
Kare Ångslup
Kare Kslup
Karpen Kslup
Kettill Kslup
Kopparormen Rekf, Tpbåt
Koro(t)cka Galär
Korp Kjoll
(Korpen) se Kalkon, Kslup
Kottka Kutter
Krabban Kokslup
Krake Kjoll
Kramsfågel(n) Kslup
Krokodilen Kslup
Kråka Kjoll
Kräftan Kokslup
Kuriren Rekf
Kusen Rekf

L'Aigle Skon
L'Aigle Skon
Laken Kokslup
Laxen Kslup
(Laxen) se Löjan, Kokslup
Lazarus Sjukbåt
Lejonet Kslup
Leoparden Kokslup
Le Vengeur Logg
Lilla Amphion Rekf
Lodbrok Kjoll
Loen Mörsf
Loge Kslup
Loke Kjoll
Lom(men) Kjoll
Lyckan Jakt, Tpbåt

Lärka Kjoll
(Lärkan) se Utter(n), Kjoll
Löjan Rekf
Löjan Kokslup
Löschern Kskon

Makrillen Rekf
Makrillen Kslup
Malmö Kkutter
Mars Kskon
(Mars) se Disa, Chefsf
Medborgaren Tpbåt
Mercurius Kutter
Mercurius Kskon
Mercurius Mörsf
Mimer Kjoll
Munin Kjoll
Muspel Kjoll
Mygga Kjoll
(Myggan) se Näktergalen, Ptrbåt
Myran Ptrbåt
(Myran) Tpbåt
Måse Kjoll
Mörten Kslup
(Mörten) se Kabeljo, Kokslup

Nanna Kjoll
Nauckhoff Kskon
Neptun Ångslup
Neptunus Kskon
Nidhogg Kjoll
Nifflung Mörsf
Niord Klogg, Tpbåt
(Niord) se Mercurius, Kskon
Njord Kslup
Nora Kbark, Brigg
Nordstjärnan Ångslup
Nordstjärnan Logg
Norna Kjoll
Nyköping Galär
Näktergalen Ptrbåt, Segelbåt
Närke Galär

Odd Kjoll
Oden Ångf

Oden Kslup
 Oden Kslup
 (Oden) se Mars, Kskon
 Orell Galär
 Orre Kjoll
 Orust Jakt
 Ostran Kslup
 Ottar Kslup

Pantern Kslup
 Papgojan Tpbåt
 Paul Jakt
 Pelikan Kslup
 Penny Galär
 Pluto Kskon
 Pollux Kskon
 (Pollux) se Niord, Klogg
 Posse Galär
 Provet Kkutter
 Puke se Amiral (af) Puke
 Påfågeln Kslup

Ragnar Kslup
 Ragnar Kslup
 (Ragnar) se Achilles, Kskon
 (Ragvall) se Hector, Kskon
 Ran Kjoll
 Rekonvention Mörsf
 Revançe Kutter
 Ring Kslup
 Ripa Kjoll, Rekf
 Risanöt Mörsf
 Rolf Kjoll
 von Rosen Galär
 Rota Kjoll
 Runa Kjoll

Saga Kjoll
 S:t Petersburg Galär
 Seminger Kslup
 Seraphims Orden Galär
 Seskjär Galär
 von Seth Galär
 Sigge Kslup
 Signe Kjoll

Sigurd Kslup
 Sigvald Kslup
 Siken Kokslup
 Simpan Kokslup
 Siri Tpbåt
 Siska Kjoll
 Skalbaggen Tpbåt
 Skata Kjoll
 Skidbladner Kjoll
 Skjalf Kjoll
 Skofnung Kjoll
 Skuld(a) Kjoll
 Sköld Kjoll
 Sköldpaddan Tpbåt
 Sleipner Kjoll
 Sleven Kokslup
 Slungarn Mörsf
 Småland Galär
 Snipa Kjoll
 Snäcken Rekf
 (Sophia Rekf)
 Sote Kjoll
 Sparv Kjoll
 Stare Kjoll
 Starkotter Skgfred
 Starkotter Rekf
 (Starkotter) se Castor, Kskon
 Steglitz Kjoll
 Stenkil Kslup
 Stenkil Kslup
 Stockholm Galär
 Stork Kjoll
 Storken Kslup
 Struts Kjoll
 Strömstadsjakten/Viktor Jakt
 Styrbjörn Skgfred
 Styrbjörn Rekf
 (Styrbjörn) se Pollux, Kskon
 Stör(en) Kokslup
 Sune Kslup
 Surtur Mörsf
 Susanna Tpbåt
 Svala Kjoll
 Svalan Kryss
 (Svalan) se Lom(men), Kjoll

Svan Kjoll
 Svan/Fnufse Ptrbåt
 (Svan) se Fasan, Kslup
 Svegdur Kslup
 Svegdur Kslup
 Sven Kslup
 Sverker Kslup
 Sverker Kslup
 Svärdsorden Galär
 von Sydow Ängf
 von Sydow Kslup
 Särila Kjoll
 Sölve Kjoll

Talgoxen Ptrbåt
 Taube Galär
 Thetis Charlotta Tpbåt
 Thordön Mörsf
 Thule Kjoll
 Tigern Kslup
 (Tigern) se Loen, Mörsf
 (Tigern) se Grytan, Kokslup
 Tirfing Kjoll
 Tjäder Kjoll
 Tokan Jakt
 Tor Kslup
 (Tor) se Vulcanus, Kskon
 Tora Kjoll
 Torfin Kslup
 Torgny Kslup
 Torgny Kslup
 Torkel Kslup
 Torsken Kslup
 Torsten Kjoll
 Tove Kslup
 Tove Kslup
 (Trana) se Stare, Kjoll
 Tranan Kslup
 Trast Kjoll
 Trilling Kkutter
 Triton Bränn, Lastf
 Tupp Kjoll
 Två Bröder Lastf
 (Två Vänner Mörsf)
 Tycho Chefsf

Tyr Kjoll
 Tytters Galär
 Tärnan Jakt, Tpbåt
 Tärnan Kslup
 Tärnan Tpbåt
 Tätting Kjoll
 Töllpatsch Klogg

Ugglan Kjoll
 Ulfseiter Kjoll
 Urda Kjoll
 Utgård Kjoll
 Utter(n) Kjoll
 Uven Kslup

Vaksamheten Kryss
 Vaktel Kjoll
 Wala Kjoll
 Wale Kslup
 Valhall Kjoll
 Valkyria Kjoll
 Vandringsman Mörsf
 Wanland Kslup
 Vargen Mörsf
 (Vargen) se Sleven, Kokslup
 Vaulund Kjoll
 Vedfamnen Tpbåt
 Le Vengeur Logg
 Victor von Stedingk Kskon
 Vidar Kslup
 Widga Kjoll
 Wigrid Kjoll
 Viking Kjoll
 Viktor/Däckade Skärgårdsbåten/Ström-
 stadsjakten Jakt
 Windsval Kjoll
 Vingolf Kjoll
 af Wirsén Brigg
 Vispen Kokslup
 Vita Björn Kslup
 Vita Björn Kslup
 Vittling Kokslup
 Woggur Kjoll
 Woronna Galär
 Wrede Galär

Wrede Kskon
 Vulcanus Kskon
 Vänta Litet Brigg
 Västervik Galär
 Västgöta-Dal Galär
 Västmanland Galär

Ymer Kjoll
 Yngvar Kslup
 Yngve Kslup
 Ystad Kutter

Åke Kslup

Ägir se Aegir
 Älvsborg Galär
 Äolus se Eolus

Örn Kjoll
 (Örnen) se Påfågeln, Kslup
 Östen Kslup
 Östen Kslup

Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet

I. IO. 1968

Stödjande medlemmar

Fahlström, Rune, verkställande direktör, Zeiss Svenska AB, Stockholm
Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö
Svenska Tändsticksaktiebolaget, Jönköping

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
v. Arbin, Claës M, direktör, Milano, Italien
Arnell, Nils Gustaf, kommendör, Västra Frölunda
Aspegren, Ebbe, redaktör, Stockholm

Bachér, Gunnar, kommendör, Visby
Barfod, Jörgen, lektor, Lyngby, Danmark
Beckman*, Yngve, direktör, Stockholm
Berg, Gösta, professor, Stockholm, *styrelseledamot*
Berg, Jonas, intendent, Ektorp
Berg, Lars O., arkivarie, Uppsala
Bergelin, Stig, konteramiral, Nätraby
Bernström, Göran, kommendörkapten, Djursholm
Berthelsson, Bertil, viceamiral, Bromma
Bjernekuhl, Stig, överstelöjtnant, Täby
Bjurling, Oscar, professor, Lund, *styrelseledamot*
Bjurman, Christer, löjtnant, Vendelsö
Bjärsjö, Hans, disponent, Bromma
Björklund, Sven, kommendörkapten, Lidingö
Björkqvist, Karl-Axel, stud., Ronneby
Blekinge museum, Karlskrona
Blidberg, Einar, konteramiral, Bromma, *ordförande*
Boldt-Christmas*, Gösta, kommendörkapten, Västra Frölunda
Borlind*, Ove, kommendörkapten, hovmarskalk, Stockholm
Borgenstam, Curt, marindirektör, Täby
Borås stadsbibliotek, Borås
Brigge, Gösta, överingenjör, Lidingö
Brinck, Seth, generalkonsul, Stockholm

Brodin, Lars, skeppsredare, Enebyberg
 Broomé, Bertil, krigsarkivarie, Stockholm, *vice ordförande*
 Broström, Olle, byrådirektör, Stockholm
 Brusewitz, Sven, direktör, Djursholm, *styrelseledamot*
 Brännström, Edvin, lokförare, Spånga
 Bäckman, Johan Olof, fastighetsingenjör, Lidingö

Cederlund, Carl Olof, 1:e intendent, Hägersten
 Cederlöf, Olle, 1:e intendent, Karlskrona
 Celsing, Gustaf, kommendörkapten, Stockholm
 Chalmers tekniska högskolas bibliotek, Göteborg
 Christiansson*, Eric Th., civilingenjör, Göteborg
 Clason, Edward, kommendör, Stockholm
 Claus, Gillis, byråchef, Stockholm
 Croneborg, Rutger, kommendör, Stockholm

Daggfeldt, Bertil, kapten, Stockholm
 Degerström, Anders, stud., Lidingö

Ekensbergs varv*, aktiebolag, Stockholm
 Ekman*, Gustaf Henrik, fil. kand., Göteborg
 Ellsén, Jarl A. A:son, kommendörkapten, Farsta
 Engdahl, Roland, gränschef, Stockholm
 Englund, Fritz, bankkamrer, Bromma
 Englund, Maj, fru, Bromma
 Engwall*, Sven, kapten, Gävle
 Ericson, Stig H:son, amiral, 1:e hovmarskalk, Stockholm
 Ericsson, Christoffer, amanuens, Helsingfors
 Ericsson, Göran M., ekon. stud., Stockholm

Fagerholm, Per Olof, sjöfartsråd, Stockholm
 Fahlström, Jan Magnus, redaktör, Stockholm, *styrelseledamot*
 Falk, Sven, aukt. revisor, Stockholm
 Finnboda varv*, aktiebolag, Stockholm
 Florman, Gösta E., direktör, Stockholm
 Forsgren, Christer, tekn. stud., Älvsjö
 Forssell*, Arne, fil. doktor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd, hedersledamot*
 Frölich, Janos, ingenjör, Stockholm
 Föreningen Varvsmuseets vänner i Karlskrona, Karlskrona
 Försvarets materielverk, marinmaterieförvaltningen

Gerentz, Sven, direktör, Stockholm
 Gihl, Torsten, professor, Stockholm
 Gjöres, Axel, generaldirektör, Bromma
 Gradelius, Erik, kapten, Stockholm
 Graffman*, Holger, mariningenjör, Danderyd

Grundström, Torsten, fil. mag., Uppsala
 Gruvberger, Nils, lektor, Linköping
 Grönstrand, Lars, magister, Åbo, Finland
 Gunnarson, Börje, bankdirektör, Ångskulla, Finland
 Gävle museum, Gävle
 Gävle stadsbibliotek, Gävle
 Göransson, Henrik, byråchef, Stockholm
 Göteborgs bogserings- och bärgnings AB*, Göteborg
 Göteborgs historiska museum, Göteborg
 Göthammar, Hugo, löjtnant, Södertälje

Hafström, Georg, kommandörkapten, Saltsjöbaden, *styrelseledamot*
 Hafström, A. Gerhard G:son, professor, Lund
 Haglund, Egon, folkskollärare, Henån
 Hahr, Henrik, programdirektör, Stockholm
 Hallands museum, Halmstad
 Hallström*, Sten G:son, sjökapten, Täby, *styrelseledamot*
 Hamilton, Percy, kommandör, greve, Bromma
 Hammar, Maja, fru, Stockholm
 Hammargren*, Henning, kommandör, Stockholm
 Hansson, Hans, styresman, Stockholm, *styrelseledamot*
 Hasslöf, Olof, docent, Malmö
 Hector, Stefan, leg. tandläkare, Stockholm
 Hedin, Sören, kommandörkapten, Stockholm
 Heijne, Lennart, advokat, Saltsjöbaden
 Hjerner, Evald, godsägare, Solna
 Holm, Nils F., r:re arkivarie, Bromma
 Holmberg, Svante, byråassistent, Solna
 Holmquist, Åke, fil. mag., Spånga
 Holmsunds aktiebolag*, Holmsund
 Hållenius, Bo R., advokat, Stockholm
 Hälsingborgs stadsbibliotek, Hälsingborg
 Härlin, Axel, civiling., Göteborg
 Högborg, Staffan, fil. lic., Solna
 Högström, Per Olof, kommandörkapten, Stockholm
 Hörgren, Karl Gösta, direktör, Stockholm

Insulander, Ivar, krigsråd, Stockholm
 Isidorsson, Håkan Isidor, sjökapten, Tollered

Jakobsson, Carl-Axel, postmästare, Visby
 Jansson*, E. Alfred, fil. dr, Bromma
 Jardal, Jan-Gunnar, kapten, Vällingby
 Jedeur-Palmgren, Gunnar, viceamiral, Onsala
 Jonson, Knut Per-Olov, kommandörkapten, Västra Frölunda
 Jägerskiöld, Olof, arkivråd, Bromma

Kalmar läns museum, Kalmar
 Kalmar stadsbibliotek, Kalmar
 Karlskrona stadsbibliotek, Karlskrona
 Karlzon, Arthur, finmekaniker, Oskarström
 Kemmer, Gunnar, förste marindirektör, varvschef, Bromma
 Kleingardt, Birgitta, fil. mag., Stockholm
 af Klint, Erik, viceamiral, Stockholm
 Kramfors, aktiebolag*, Kramfors
 Krigsarkivet, Kungl., Stockholm
 Krokstedt, Oscar, viceamiral, Kristianstad
 Kromnow, Åke, riksarkivarie, Stockholm
 Kull, Allan, kommendörkapten, Stockholm, *styrelseledamot*
 Kullenberg, Börje, professor, Göteborg, *styrelseledamot*

Lagerman, Sigurd, viceamiral, Stockholm
 Lamm*, Olof, generalkonsul, Lidingö
 Landström, Björn, konstnär, Saltsjöbaden
 Larsander, Lennart, överste, Stockholm
 Larsson, Erik, direktör, Hälsingborg
 Liljekvist, Gösta, marindirektör, Stocksund
 Lindemalm, Åke, viceamiral, Stockholm
 Lindgren, Torsten, kommendörkapten, Solna
 Lindkvist, Olof, annonschef, Djursholm
 Lindström, Allan, rektor, Göteborg
 Lingis, Jozuas, lektor, Bromma
 Ljungqvist, Lennart, inköpsdirektör, Stocksund
 Lundström, Per, museidirektör, Stockholm
 Lundvall, Bengt, konteramiral, Strängnäs
 Löw, Bengt, arkivarie, Enskede

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

Nettelbladt, Bo, överingenjör, Täby
 Neumeyer, Fredrik, doktoringenjör, Bromma
 Nisser, Marie, fil. lic., Uppsala
 Norberg, Erik, fil. kand., Stockholm
 Nordiska museet, Stockholm
 Nordström, Elsa, riksarkivarie, Stockholm

Norrköpings stadsbibliotek, Norrköping
 Norrtälje stadsbibliotek, Norrtälje
 Norsk Sjöfartsmuseum, Oslo
 Notini, Stig, kommendörkapten, Göteborg, *styrelseledamot*

Odelberg, Wilhelm, överbibliotekarie, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Ohrelius, Bengt, kapten, Stockholm
 Oldenburg, Ivar, marinöverdirektör, Stockholm
 Olofsson, Jan, arkivarie, Hägersten
 Olsson, Axel, advokat, Göteborg
 Olsson, Martin, professor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Olsson, Mats, civilingeniör, Karlskoga
 Olsson, Nils William, doktor, Minneapolis, Minnesota, USA
 Oskarshamns varv*, Aktiebolag, Stockholm
 Oxenstierna, Johan Gabriel, kommendör, greve, Norrtälje

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

Rehnsfeldt, Wilhelm, läroverksadjunkt, Danderyd
 Reichenberg, Olof, lektor, Stockholm
 Rosell, Folke, advokat, Partille
 Rosell, Lennart, arkivarie, Danderyd, *sekr. och redaktör för Samfundets skriftserie*
 Rothfjell, Eric, ingenjör, Stockholm
 Rudling, Lennart, kommendörkapten, Solna
 Rumenius, John, kapten, Vällingby
 Rundquist*, Erik, direktör, Lidingö

Sandberg, Per, rektor, Stockholm
 Sandvall, John, överstelöjtnant, Täby
 Schoerner, Gunnar, marindirektör, Stockholm, *skattmästare*
 Schröder, Karl, civilingeniör, Stockholm
 Segrell, Karl, konteramiral, Stockholm
 Simonsson, Tore Magnus, kommendörkapten, Stockholm
 Sjöblom, Ragnar, aukt. revisor, Göteborg
 Sjöfartsmuseet, Göteborg
 Sjökrigsskolan, Kungl., Täby
 Sjöofficerssällskapet, Västra Frölunda
 Sjöofficerssällskapet, Stockholm
 Skantze, Leif, lektor, Östersund

Soop, Hans, intendent, Tyresö
 Staf, Nils, stadsarkivarie, Hägersten, *styrelseledamot*
 Statens sjöhistoriska museum, Stockholm
 Stendahl, Arne, direktör, Stockholm
 Sterner, Bertil, bokförläggare, Stockholm
 Stetler, Emil, avdelningsdir., Farsta
 Stifts- och landsbiblioteket, Linköping
 Stifts- och landsbiblioteket, Västerås
 Stille, Åke, rektor, Uppsala, *ledamot av Samfundets råd*
 Stockholms stadsarkiv, Stockholm
 Sundström, Göran, intendent, Västerhaninge
 Swartz, Carl, bankdirektör, Stockholm
 Svenska Amerikalinjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Amerika-Mexiko linjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Cellulosa Aktiebolaget*, Stockholm
 Svenska Lloyd, Rederiaktiebolag*, Göteborg
 Svenska Sockerfabriksaktiebolaget*, Malmö
 Sveriges Flotta, Föreningen*, Stockholm
 Söderlund, Carl Axel, direktör, Djursholm

Taube, Fredrik, kommandör, greve, Lidingö
 Tellander, Folke, ingenjör, Hägersten
 Tenzelius, Rutger, kommandör, Karlskrona
 Thorburn, Thomas, professor, Tumba
 Traung, Björn, ingenjör, Hisings Kärra

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

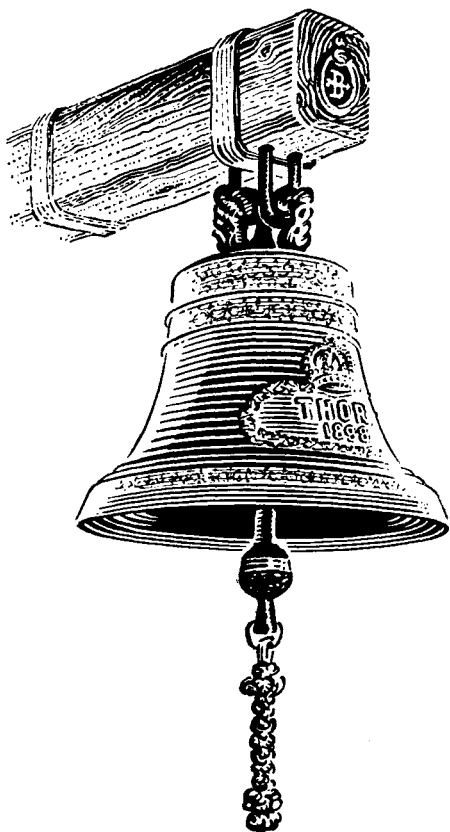
Wallenberg, Berit, fil. lic., Stockholm
 Wallenberg, Birgitte, konsul, Stockholm
 Wallenberg*, Henry, generalkonsul, Stockholm, *styrelseledamot*
 Vallerö, Rolf, r:e arkivarie, Enskede
 Webe, Gösta, r:e intendent, Stockholm
 Wedin*, Folke, amiralitetsråd, Stockholm
 Wetter, Erik, konteramiral, r:e hovmarskalk, Solna
 Wetterblad, Ragnar V., konteramiral, Sparreholm
 Wettergren, Nils, krigsråd, Stockholm
 Wichman, Holger, r:e arkivarie, Bromma
 Wickberg, Ingmar, kommandörkapten, Lidingö

Wiklund, Bo, leg. tandläkare, Solna
 Visby stadsbibliotek, Visby
 Vitterhets-, Historie- och Antikvitets-akademien, Kungl., Stockholm
 Wängberg, Hans Åke, assessor, Stockholm
 Västerbottens läns museum, Umeå

Zingmark, Bengt, leg. tandläkare, Täby

Åhlund, Gustaf Bertil, kommandörkapten, Täby
 Åkerman, Rolf, plåtslagare, Glumslöv
 Åkesson, Arne, kommandör, Stockholm
 Ängfartygaktiebolaget Tirfing*, Göteborg
 Århus stadsbibliotek, Århus, Danmark
 Åström, Torsten R., professor, Bromma

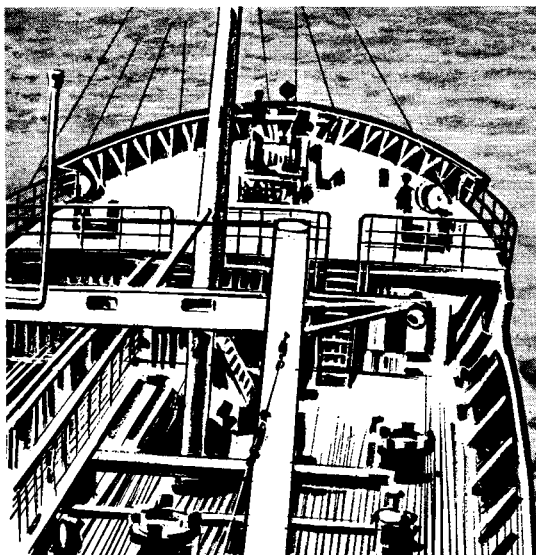
Ödman*, Nils Erik, kommandör, Djursholm
 Ödman, Tor, överingenjör, Stockholm
 Örlogsmannasällskapet, Kungl., Karlskrona
 Örtendahl, Sune, kapten, Enebyberg



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 fruktbarande samarbete.

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



i Ert in- tresse...

Svenska fartyg stävar ständigt över världens alla hav. De nationella intressen sjöfarten tjänar är ytterst också Era personliga... Läs i SVERIGES FLOTTA om våra sjöintressen, vårt sjövärn och vår sjöpolitik. Särskilt intressant för ungdomen är vårt årliga seglingsläger på Fejan och rapporterna från adopteringsfartygens resor på världshaven.

FAKTA OM VÅRA SJÖINTRESSEN

- Drygt 95 % av vår utrikeshandel går sjövägen.
- Genom våra hamnar passerar årligen c:a 50 miljoner ton gods.
- Sveriges handelsflotta är nr 2 i världen i förhållande till folkmängden.
- Handelssjöfarten betalar c:a 10 % av hela vår import.

Är Ni intresserad av handelssjöfart,
sjöförsvär och sjöpolitik?

prenumerera på



FÖRENINGEN SVERIGES FLOTTA

Tel. 11 26 42, 11 26 49, 11 26 63, 11 26 79

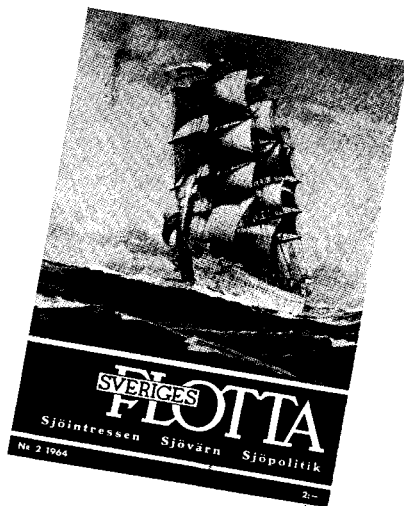
Birger Jarlsgatan 18, 114 34 Stockholm Ö

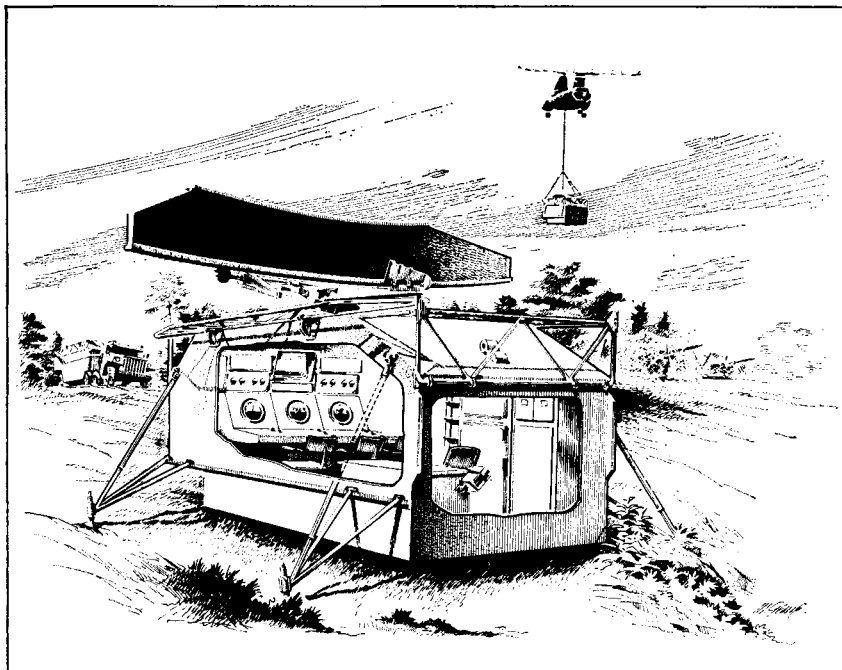
ENDAST 25:—

kostar det att prenumerera på 11 nummer av SVERIGES FLOTTA. Sätt in beloppet på

Postgiro 21 58

Utöver tidskriften SVERIGES FLOTTA erhåller Ni även medlem-
skapets övriga förmåner.





Transportabel eldledningscentral för kustartilleri

Militärelektronik - systemkunnande

Philips Teleindustri AB producerar:

- Radarstationer
- Eldledningssystem
- Kommunikationsmateriel
- Radionavigeringsutrustningar för armé-, marin- och flygbruk såväl i Sverige som utlandet.

Några aktuella leveranser:

- Hoppfrekvensradar för spaning och följning av luft- och sjömål
- Vapenkontrollsystem för torpedbåtar typ SPICA, ubåtar typ SJÖORMEN,

- fregatter typ VISBY samt för fasta och rörliga kustartilleribatterier
- Navigeringsutrustningar för DRAGEN och SK60

Bakom Philips Teleindustri AB finns den internationella Philips-koncernens samlade resurser för forskning och avancerat utvecklingsarbete.

DRIFTSÄKERHET

AVANCERAD TEKNIK

SYSTEMKUNNANDE



Vi sänder Er gärna specialbroschyr om hoppfrekvensradar, skriv eller ring till

PHILIPS TELEINDUSTRI AB

FAK. 175 00 STOCKHOLM-JAKOBSBERG
TEL. 0758/100 00

PHILIPS 

Militärelektronik

Hör White, så dom berömmar oss,
alla husse vännar!

Inte alls, Black, det är
WHISKYN dom menar!



FÖRENINGEN
SVERIGES
SJÖFARTSMUSEUM

I STOCKHOLM

stöder
Sjöhistoriska
museets
verksamhet

STÖD FÖRENINGEN
GENOM ATT
GÅ IN SOM MEDLEM

TELEFON 22 39 80, 60 37 50

POSTGIRO 15 46 10

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Ledamöter av Samfun- dets råd	{	Konteramiral Einar Blidberg, Bromma, 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,
		Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm,
		Professor Martin Olsson, Stockholm,
		Rektor Åke Stille, Uppsala,

Professor Gösta Berg, Stockholm,
 Professor Oscar Bjurling, Lund,
 Direktör Sven Brusewitz, Djursholm,
 Byråchef Gillis Claus, Stockholm,
 Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm,
 Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
 Sjökapten Sten G:son Hallström, Täby,
 Styresman Hans Hansson, Stockholm,
 Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm,
 Professor Börje Kullenberg, Göteborg,
 Kommendörkapten Stig Notini, Göteborg,
 Stadsarkivarie Nils Staf, Hägersten,
 Konteramiral Hans C:son Uggla, Stockholm,
 Generalkonsul Henry Wallenberg, Stockholm.

Innehåll

Magnus Hammar (1908–1967). Av Bertil Broomé	4
David Papp, Ett handelshus och dess fartyg. L. J. Björkegren & Co i Simris- hamn	7
Jørgen H. P. Barfod, Et par danske og norske byers skibsflåder i slutningen af 1600-tallet	53
Jonas Berg, J. T. Schoultz och Svensksund	71
Lars O Berg, Svenska flottans fartyg 1808–1849, skärgårdsfartyg. En tabel- larisk framställning	91
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet 1 oktober 1968	143

ALMQVIST & WIKSELL
STOCKHOLM

Pris 21 kronor