

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 49*

Sjöhistoriska Samfundet

- ... har som målsättning att bidra 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: Box 10233, 100 55 Stockholm. Telefon: 08-755 70 88.
Postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift f n 90:-.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1-4, 6, 8-20 (10:- per st), "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:-) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943" av Uno Willers (20:-).

Manuskript till Forum navale sändes under adress:
Förste arkivarie Lennart Rosell
Sjöhistoriska Samfundet
Box 10233
100 55 Stockholm

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 49*

Utgives med stöd av
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 1993

Innehåll

<i>Jan Glete</i> , Johan III:s Stora Skepp. Att finna ett skepp i 1500-talets skeppsgårdsräkenskaper	5
<i>Ingrid Rosell</i> , Hörningsholms skeppsgård och skeppet Fortuna. Presentation av ett arkiv, 1629–30	18
<i>Lars Otto Berg</i> , Gref Wachtmeister och Caisa Warg, Göta Rike och Alnösund, Lejonet och Kramsfågeln. Om svenska örlogsfartygsnamn efter 1680	20
<i>Hans Andersson</i> , Brottsliga båtsmän. En undersökning om båtsmäns brottslighet i Stockholm under senare delen av stormaktstiden	39
<i>Tryggve Foghelin</i> , Galeasen Lovisa – ett rättsfall om plundring av fartygslast, lurendrejeri och sänkning 1801	73
<i>Björn Gäfvert</i> , Flottan och ångkraften – debut med problem	93
In memoriam: Gösta Berg (1903–93), Einar Blidberg (1906–93) och Ebbe Aspegren (1910–93). Av <i>Wilhelm Odelberg</i>	121

Johan III:s Stora Skepp

Att finna ett skepp i 1500-talets Skeppsgårdsräkenskaper

Av docent Jan Glete

1500-talet – de ”stora skeppens” århundrade

I historiska framställningar om 1500-talets örlogsflottor ägnas stort intresse åt ett fåtal jätteskepp; skepp som varit långt större än genomsnittet. Den engelska flottans *Henry Grace a Dieu* (1514), franska *Grande Françoise* (ca 1524), Johanniterordens *Sant’Anna* (1523), danska *Fortuna* (1566), Lübecks *Adler* (1566) samt svenska *Stora Kravelen* (ca 1530)¹ och *Mars* (1563)² är de som gång på gång brukar nämnas i den internationella litteraturen. Flera andra 1500-talsskepp av ungefär samma storlek har funnits men de har av olika skäl hamnat i skymundan. På svensk sida är det således känt (men inte särskilt uppmärksammat) att Erik XIV efter förlusten av *Mars* år 1564 byggde en ersättare som skulle bli något större. Det sjösattes i Västervikstrakten 1566 som *Neptunus* och blev färdigt följande år. Det omdöptes 1568/69 till *Röde (Store) Draken* vilket har gjort att det uppfattats som två olika skepp.

Under 1989 gjorde jag en genomgång av det centrala källmaterialet om den svenska örlogsflottan under Johan III:s och Karl IX:s tid. Undersökningen var preliminär och syftade mer till att få överblick än att göra en fullständig källinventering. De uppgifter om svenska örlogsfartyg som lämnas i artikeln bygger på denna undersökning. Även om jag var medveten om att forskningen rörande fartygsbeståndet under denna tid har många luckor så blev det ändå en överraskning att upptäcka att det som kanske var 1500-talets allra största svenska örlogsskepp (och därmed ett av världens största fartyg) blivit helt bortglömt. Eftersom detta säger en del om de fallgropar som forskare i 1500-talets och det tidiga 1600-talets källmaterial om flottan kan falla i så finns det anledning att något beröra hur skeppet ”upptäcktes”, inte på havsbotten utan i Kammararkivets äldre räkenskaper på Riksarkivet.

Det Stora Skeppets väg genom källorna

1579 inleds en svit räkenskaper från skeppsbyggningen vid Drakenäs i Mönsteråstrakten (mellersta Smålandskusten). Den visar att 55 personer under ledning av byggmästaren Bertil Henriksson avlönades detta år. Drakenäs var en typisk varvsanläggning för perioden från 1570 och ca 50 år framåt. Under denna tid byggdes de flesta av flottans skepp inte vid skeppsgårdarna (Stockholm, Kalmar, Älvsborg m fl) utan vid en rad lokala varv runt om i Sverige och Finland. Uppenbarligen lokaliserades skrovbygandet till områden med

god tillgång till ek. Skroven fördes därefter till Stockholm för att inredas och utrustas.

Från Drakenäsvarvet finns räkenskaper från alla år mellan 1579 och 1589 med undantag för 1587.³ I huvudsak rör det sig dock om en redovisning av löner och utspisning av personalen medan ganska lite nämns om material till fartygsbyggandet. Ett femtiotal personer arbetade vid varvet under 1580-talet men till detta kom att bönderna i trakten utförde transport av timmer från skogarna till byggnadsplatsen. Som skeppsbyggmästare efterträddes Bertil Henriksson 1581 av Eskil Jakobsson vilken 1585 ersattes av Jakob Eriksson. 1580 nämns bakstammen (akterstaven) till "Stora Skeppet". Följande år nämns kölen, sandborden (plankgången närmast kölen) samt (för?)stammen. Under de följande åren fortskred bygget men i mycket långsam takt. I 1583 års räkenskaper nämns t ex att ställningar restes kring skeppet. Ingenting tyder på att det var mer än ett större skeppsbygge som var igång under 1580-talet – varvet byggde i övrigt endast några små farkoster. Byggnadstiden blev exceptionellt lång och under 1588 tappade Johan III tålmodet och började att i arga brev kräva att skeppet snabbt fördes till Stockholm. Han hotade med bestraffning om så inte skedde.⁴

Skeppet började under 1588 också att göras klart för att kunna förflyttas. Detta är levererades till Drakenäs från Stockholms skeppsgård delar av tacklingen samt två ankaren från *Röde Draken* (1566). Flottans gamla storskepp nalkades nu slutet på sitt tjänstedugliga liv. Skeppsgårdsräkenskaperna från Stockholm visar att detta skepps segel, tackling, ankaren m m successivt flyttades över till andra skepp och 1590 saknade skeppet nästan helt inventarier. Året därpå omtalas det som vrak och under 1590-talets första år har det successivt huggits upp. Sannolikt är det från *Röde Draken* som skeppsbygget i Drakenäs någon gång under 1580-talet fått överta det 270 famnar långa och 21 tum tjocka ankartåg som redovisas i det ingående inventariet för 1588.⁵ Det är det grövsta ankartåg som är känt inom flottan under 1500-talet och att det sänts till Drakenäs pekar på att det var ett mycket stort skeppsbygge som var på gång. Att det nya skeppet fick överta ankaren och tacklingsdelar som var dimensionerade för *Röde Draken* pekar också på att det var av samma storleksordning.

Under 1589 anlände enligt Måns Pederssons räkenskap för "Skeppsrullan" (förteckningen över skeppens master, rundhult, rigg, kablar, ankaren m m) *Mönsteråsskeppet* till Stockholm där det inventerades den 12 augusti samma år.⁶ Det hade då endast fock- och stormast med tillhörande rigg, d v s det saknade mesanmast samt märsstänger på de två master som fanns. Eftersom alla större skepp när de var i tjänst hade märsstänger (vissa hade även bramstänger) så var detta uppenbarligen en provisorisk rigg som använts för att segla skeppet från varvet till Stockholms skeppsgård. Detta var av räken-

skaperna att döma ett vanligt arrangemang för skepp byggda vid de lokala varven. I detta fall kom emellertid skeppet aldrig mer att gå till sjöss och efter 1592 finns inga uppgifter om att det hade någon rigg.

Det stora och i tiden långt utdragna skeppsbygget föranledde någon att göra en utredning om kostnaderna. Resultatet finns i en för 1500-talet unik sammanställning av redovisade utgiftsposter för ett skeppsbygge där material, dagsverken, proviant m m utvärderats i pengar. Utvärderingen slutar på 21.983 daler men eftersom den största utgiftsposten, timmer, i stort sett saknas är denna summa av begränsat intresse.⁷

I Skeppsgårdens löneräkenskaper för 1589 och 1590 vilka upprättades av Abel Larsson 1591 då lönerna betalades ut (Johan III:s anställda måste ha tålmod) finns inte *Mönsteråsskeppet* men väl *Drakanösskeppet*.⁸ Båda namnen syftade på byggnadsorten och de är typiska för den ofta informella namngivningen under Johan III:s tid då många skepp under längre tid – ibland hela deras livstid – inte hade några egentliga namn. Räkenskapsförarna fick använda ett informellt namn för att hålla ordning på utgifterna och i detta fall har olika personer använt olika namn. Fram till 1593 figurerar i materialräkenskaperna *Mönsteråsskeppet* medan lönings- och mantalsregistren till 1592/93 använde namnet *Drakanösskeppet* och därefter *Stora Skeppet*. Av Israel Hanssons räkenskaper för inventarier 1593 framgår otvetydigt att *Stora Skeppet* och *Mönsteråsskeppet* är identiska. Från 1594 används namnet *Stora Skeppet* i alla källor – det har uppenbarligen hunnit stadga sig som det normala.

Källmaterialet om flottan under senare delen av 1590-talet är bristfälligt, detta på grund av att inbördeskriget bröt sönder redovisningssystemet. Fram till 1598 står *Stora Skeppet* i räkenskaperna för Stockholms skeppsgård som det första i ordningsföljden vilket indikerar att det är det största skeppet. Därefter försvinner detta namn. Från 1599 – när hertig Karl övertagit kontrollen av hela flottan – står i räkenskaperna från denna skeppsgård istället skeppet *Julius Caesar* först. Samma fartyg finns emellertid i andra listor från 1599 under namnet *Mars*. Att det är samma skepp framgår både av deras placering i listorna och av att utgiften för järn för *Mars* är exakt densamma som för *Julius Caesar*. I ett brev från 1599 (1598?) från hertig Karls amiral Joakim Scheel uppräknas de tillgängliga skeppen och här nämns bl a ”das grosse Schiff der *Mars*” och detta namn står även först på en storleksordnad fartygslista från november 1599.⁹ Från 1600 är det emellertid endast namnet *Julius Caesar* som gäller.

Ingen källa ger otvetydigt belägg för att det till 1598 existerande *Stora Skeppet* var identiskt med *Julius Caesar/Mars* även om Scheels brev kommer ganska nära till att vara ett sådant belägg. Det är dock ingen tvekan om att det är fråga om samma exceptionellt stora skepp. Utöver det faktum att ett nytt

mycket stort skepp inte gärna kan ha tillkommit utan att detta avsatt något spår i källorna så kan nämnas att *Stora Skeppet* under 1595–98 hade samma uppbördsansvarige skeppare som *Julius Caesar* hade 1601, Kol (Koll) Larsson (tyvärr saknas uppgift om skeppare åren 1599–1600). Det var vanligt att skepparna hade ansvar för samma fartyg under en följd av år och detta är ofta en möjlighet att spåra namnbyten på fartyg.

Under 1600-talets första årtionde låg *Julius Caesar* kvar vid Stockholms skeppsgård. De ofullständigt bevarade räkenskaperna visar att det efterhand använts som något slags logementsfartyg eller förråd vid varvet. I löningsregistret för november 1603 hade skeppet en besättning om 29 man som synes tillhöra skeppsgården och i materialräkenskaperna för 1605 återfinns det bland pråmar och båtar, inte tillsammans med större skepp. Proviastränskaperna för 1606 visar att båtsmännen på *Julius Caesar* redovisningsmässigt utspisades ihop med varvspersonalen, inte som ett normalt vaktmanskap på ett upplagt skepp. Förhållandet är likadant i provianstränskaperna för 1609. I materialräkenskaperna för 1608 och 1609 står skeppet dock först för att i ett inventarium från november 1609 ha hamnat bland de sista. Här kallas skeppet *Julius Caesar* eller *Makelös*. Under det sistnämnda namnet – det sjätte i ordningen som detta skepp burit – nämns det för sista gången i materialräkenskaperna för Stockholms skeppsgård år 1611. Det är då upptaget bland de sista fartygen på listan vilket med tanke på hur denna är arrangerad pekar på att det inte längre räknades som ett verkligt örlogsskepp.

Skeppets vidare öden efter 1611 är inte möjliga att följa i hittills påträffade källor. Örlogsfartyg blev vid denna tid sällan mer än tjugo år gamla. Ofta blev de liggande vid skeppsgårdarna under några år medan de successivt avrustades och efterhand höggs upp.¹⁰ Detta kan ha blivit slutet för Johan III:s stora skepp men det finns en möjlighet att dess försvinnande efter 1611 kan ha en annan orsak. Bland Hjalmar Börjesons efterlämnade arbetsanteckningar finns en notis som tyder på att ett skepp *Makelös* år 1675 låg försänkt i något av de sund (Stegesund eller Oxdjupet) som permanent eller i krigstid hölls avspärrade med stenfyllda vrak m m som ett led i försvaret av Stockholm från sjösidan. Anteckningen är tyvärr oklar och utan källhänvisning och det har inte gått att spåra var Börjeson fått uppgiften från.¹¹ Något annat skepp än giganten från 1580-talet som verkligen burit namnet *Makelös* har dock inte stått att finna i källorna. En försänkning år 1611 eller 1612 kan förklaras med att försvaret av inloppen måste förstärkas under kriget med Danmark – just 1612 trängde den danska flottan in i Stockholms skärgård ända till Vaxholm.

Hur skeppet försvann

Genom att följa olika räkenskaper från 1580 till 1611 har det således varit möjligt att klarlägga ett källkritiskt säkerställt levnadsförlopp för ett tidigare

okänt stort svenskt skepp. Exemplet med ett skepp med sex olika namn är visserligen extremt men det är ingenting ovanligt under 1500-talet att ett skepp bytt namn eller haft två olika namn samtidigt i olika källor. Förvirring har på så sätt uppstått kring flera av flottans största 1500-talsskepp, t ex *Neptunus/Röde Draken* och *Smålands Lejonet/Förgyllda Vasan* som hittills i litteraturen beskrivits som fyra olika skepp.¹² Det stora skeppet från Drakenäs har däremot helt enkelt försvunnit. Ursprunget till detta förbiseende är Axel Zetterstens i och för sig mycket grundliga forskningar i flottans äldre arkiv vilket resulterade i hans tvåbandsverk *Svenska Flottans Historia 1522–1680* (1890–1903). Zettersten hade tänkt sig att låta en fartygslista ingå i volym 1 (1522–1634) men ekonomiska skäl gjorde detta omöjligt. Listan finns kvar i den Zetterstenska samlingen på Krigsarkivet.¹³ En stor del av de data som finns där har flutit in på olika ställen i Zetterstens flotthistoria och genom denna till andra skrifter.

Listan och dess data måste tyvärr karakteriseras som både ofullständig och i väsentliga delar felaktig. Särskilt påfallande är det att Zettersten inte systematiskt utnyttjat den utmärkta källa som materialräkenskaperna från Stockholms skeppsgård under perioden 1569–1590 utgör, trots att dessa varit tillgängliga för honom.¹⁴ I dessa räkenskaper ("Skeppsruellan") finns en rad upplysande anteckningar om när fartyg tillkommit eller försvunnit genom att huggas upp eller säljas. Det fartygsregister som utarbetades på Sjöhistoriska museet på 1940- och 1950-talen utnyttjade detta källmaterial bättre men resultatet blev ändå så bristfälligt att de uppgifter ur detta som publicerades i *Svenskt skeppsbyggeri* (1963) får tas med betydande reservationer.

Zetterstens behandling av uppgifterna om "vårt" stora skepp är belysande. Han har sett namnet *Mönsteråsskeppet*, bedömt det vara ett örlogsskepp av mindre typ byggt vid Drakenäs 1587 och senast nämnt 1592. *Drakenåsskeppet* eller *Draken* anger han som ett medelstort örlogsskepp byggt vid Drakenäs 1587–89, senast nämnt 1633.¹⁵ *Stora Skeppet* har Zettersten identifierat med det medelstora örlogsskeppet *Stockholms Näktergalen*, byggt på Skeppsholmen 1593–94 och senast nämnt 1598. Han har observerat *Mars*, klassificerat det som ett litet örlogsskepp tillkommet 1599 och ej vidare nämnt. *Julius Caesar* slutligen har av Zettersten angivits vara ett litet örlogsskepp omnämnt åren 1600–09. Namnet *Makalös* har Zettersten inte observerat. En orsak till denna förvirring är att skeppet aldrig tilldelades någon bestyckning eller varit fullt bemannat vilket gjort det svårt att se hur stort det var. Ett annat skäl är att en del räkenskaper, i synnerhet från 1590-talet, inte var tillgängliga för Zettersten utan har framkommit först under 1900-talets arbete med att ordna Kammararkivets äldre handlingar. Detta arbete är för övrigt ännu inte fullbordat – att forska om 1500-talsflottan kan ibland kännas som att söka sig fram i en labyrint.

Hur stort var Stora Skeppet?

Under 1500-talet och långt in på 1600-talet är det ytterst sällsynt att vi känner dimensionerna för svenska örlogsfartyg. Dimensionstabeller som anger längd, bredd, djupgående och djup i rummet finns inte förrän från 1660-talet. Den näst dimensioner mest lättbegripliga storleksuppgiften är lästetal, ett mått på fartygets lastförmåga (om det hade varit ett handelsfartyg). Sådana uppgifter är mycket tunnsådda för 1500-talet. Det finns strödda uppgifter om enstaka fartyg men endast en lista över samtliga existerande örlogsfartygs lästetal, nämligen från 1565.

Andra uppgifter som kan ge vägledning är *normerande* besättningslistor.¹⁶ Sådana finns från 1560- och 1570-talen samt återigen fr o m 1600-talets början. Normerande bestyckningslistor eller uppgifter om bestyckning vid full krigsrustning kan också ge viktig information om ett fartygs storlek. Sådana uppgifter finns i rikt mått från 1560- och 1570-talen men därefter blir bestyckningsuppgifterna fram till 1610-talet mindre givande. Orsaken är att många fartyg inte utrustades för krigstjänst samt att åtskilliga större skepp när de utrustades sannolikt endast varit partiellt bestyckade. De tjänstgjorde under dessa årtionden främst som trupptransportfartyg och i blockadtjänst där full bestyckning snarare var ett hinder än en fördel.

Vi är dock inte helt utan möjlighet att bedöma fartygsstorlek även när dimensioner, lästetal, bestycknings- och bemanningsuppgifter saknas. I räkenskapsmaterialet finns ytterligare två uppgifter som ger en ganska tydlig bild av fartygens relativa storlek. Den ena är den *ordning* i vilken de placeras i räkenskaper och olika slags listor. Det är uppenbart att många räkenskapsförare hade för vana att lista de fartyg de svarade för i storleksordning. Detta gjordes inte konsekvent – i åtskilliga räkenskaper är fartygen placerade utan någon klar ordning – men om man följer ett stort antal räkenskaper och listor framträder ett mönster där den vanligaste sorteringsformen är fartygens storlek. Detta kan utnyttjas för att bedöma storleken på ett fartyg – man jämför dess placering med andra om vilket mer är känt.

Ett annan viktigt men förbisett mått för att grovt uppskatta ett fartygs storlek är ankarkabelns diameter. Ankarets vikt och därmed ankarkabelns tjocklek måste stå i proportion till fartygets displacement. Ju tyngre skepp desto tyngre ankare, ju tyngre ankare desto grövre kabel. Tyvärr saknas i stort sett viktuppgifter för svenska 1500-talsfartygs ankaren men kablaras diameter är i stor utsträckning kända. Den angavs i de inventarier över rigg, kablar m m som för 1500-talets senare del är väl bevarade. Åtminstone i England har det funnits en tumregel som sade att största ankarkabelns diameter i tum borde vara hälften av fartygsbredden i fot – ett 40 fot brett fartyg borde således ha en 20 tum tjock kabel.¹⁷

Vad har då källorna att säga om vårt skepps verkliga storlek. Tyvärr är

uppgifterna mycket knappa. Fartyget finns inte med i några bestyckningsräkenskaper, det finns inget lästetal och inga dimensioner. Placeringen i räkenskaperna är helt entydig – när dessa är storleksordnade står skeppet först. Det enda skepp som var av jämförbar storlek, *Röde Draken*, figurerar under några år kring 1590 i samma räkenskaper. Det står i vissa fall före, i andra fall efter vårt skepp. Den slutsats vi kan dra av detta är att de var av samma storleksordning. *Röde Draken* om vilket mer är känt kan uppskattas till att ha haft ett displacement (fullt rustat) på ca 2.000 ton.¹⁸ Som jämförelse kan nämnas att *Vasan* vid sin avsegling 1628 enligt nutida beräkningar har haft ett displacement på drygt 1 200 ton (inte helt fullrustat).¹⁹

Som redan nämnts hade skeppet en 21 tum tjock ankarkabel vilken sannolikt var ett arv från *Röde Draken*. Det finns inget belägg för att någon ny kabel tillverkades för skeppet men det finns en lista från den 13 januari 1602 över ett antal örlogsfartygs behov av ankarkablar. Där anges att *Julius Caesar* behövde kablar om 24, 20, 18 och 14 tums diameter och 120 famnars längd.²⁰ 24 tum är den grövsta kabel som påträffats i Vasatidens källmaterial om flottan och tyder på att skeppet var minst lika stort som *Röde Draken*. Som jämförelse kan nämnas att *Vasans* grövsta kabel var på 15 tum.²¹

Slutligen finns en odaterad normerande lista på olika fartygs behov av sjöfolk inför ”tillkommande sommar” (knektar, vilka vid denna tid utgjorde majoriteten av besättningarna, ingår inte). Med ledning av de fartyg som finns med kan den dateras till omkring 1600.²² Här anges *Julius Caesars* behov till 200 man. För de tre skepp som kommer därnäst, *Vasan*, *Finska Svanen* och *Tre Kronor*, anges behovet till 80 man. Dessa tre skepp kan på grundval av olika uppgifter uppskattas till att ha haft displacement i storleksordningen 700–900 ton. Listan är schematiskt ordnad och ska inte tillmätas någon avgörande betydelse. Det är dock slående att *Julius Caesar* ansågs kräva 150 procent större besättning än de skepp som kom närmast i storlek. Både med tanke på vad vi vet om besättningsstyrka för senare perioder samt med tanke på att sjöfolket till stor del behövdes för att med muskelkraft delta i manövrering och segelsättning finns det goda skäl att tro att manskapet ungefärligen stod i proportion till fartygsstorleken. Återigen har vi då fått ett mått som pekar på en storlek av runt 2.000 tons displacement.

Detta är de uppgifter vi har. Om vi till detta lägger två av de namn som skeppet bar, *Stora Skeppet* och *Makalös*, så framträder en tydlig bild av någonting som samtiden uppfattade som något extraordinärt. Skeppet skulle, om det någonsin blivit fullt utrustat, med ganska stor sannolikhet ha haft ett displacement om minst 2.000 ton. I samtiden fanns endast några få skepp som kunde tävla med detta. Danmark-Norge hade sin gamla *Fortuna* (1566), i början på 1600-talet avlöst av *Tre Kroner*. I Spanien byggdes omkring 1590 ett mycket stort örlogsskepp, *San Felipe*, som kan ha varit jämförbart, dock

sannolikt något mindre än 2.000 ton. Den engelska flottan fick först med *Prince* (1610) någonting av samma storleksordning, återigen dock snarast något mindre än 2.000 tons displacement. Frankrike hade under detta skede ingen örlogsflotta och i Nederländerna var även de största skeppen väsentligt mindre. Portugal hade stora karacker som seglade mellan Indien och Europa men dessa var beväpnade lastfartyg, inte örlogsskepp. I Medelhavet fanns bara enstaka seglande örlogsfartyg vid denna tid.²³

Stora Skeppet och Johan III:s flotta

Johan III hör till de regenter som i flottans historieskrivning fått ett negativt eftermäle. Han delar detta med Karl XI:s förmyndare, Frihetstidens ständer samt större delen av 1800-talets politiska makthavare. Johan framstår som den försumlige fördärvaren av det stolta arvet från faderns och den äldre broderns målmedvetna flottuppygge. I den äldre historieskrivning som söker analysera flottan som en institution med upp- och nedgångsperioder beroende på politiska makthavares intressen och nycker (inte t ex beroende på det statsfinansiella läget eller rustningsnivån i angränsande länder) så faller Johan in i ett vågmönster. Den äldre traditionen såg hela perioden mellan Erik XIV och Gustav II Adolf som en djup nedgång mellan två storhetstider.²⁴

Den grundliga genomgång av källmaterialet som Axel Zettersten genomförde förändrade bilden såtillvida att Karl IX kom att framstå som flottans återupbyggare åtminstone i materiellt avseende. Det är också helt riktigt att flottan expanderade kraftigt under hans tid. Men Johan III blev i Zetterstens framställning en svag ledare av flottan, "viljan var god, men förmågan saknades".²⁵ Samma bild återgår i senare framställningar, uppenbarligen främst med Zettersten som auktoritet. För läsare med denna litteratur i minnet kan det vara förvånande att erfara att ett jätteskepp av *Julius Caesars* mått byggts under denne kungs regeringstid. Det kan också finnas anledning att misstänka att Zetterstens inställning till Johan gjort att han helt enkelt inte "sett" skeppet sådant det var – en gigant. I den föreställningsvärld om Johan III som Zettersten presenterar passar denna verklighetsbild helt enkelt inte in.

Ett av de stora oskrivna kapitlen i den svenska flottans historia är flottan och Östersjöimperiets uppbyggnad. Så länge det är oskrivet får det räcka med att säga att bilden av Johan III som flottans försumlige nedrivare inte är hållbar. Flottan genomgick dramatiska förändringar under hans 24-åriga regeringstid men det finns ingenting som tyder på att han inte hela tiden var väl medveten om vikten av att bevara en sjömakts som tryggade det svenska väldet över åtminstone norra Östersjön. Hela hans utrikespolitik präglades av en envig kamp om makten över Baltikum och med denna inriktning vore det anmärkningsvärt om denne kung skulle ha försummat sina sjömilitära resurser på det sätt flottans traditionella historieskrivning gör gällande.²⁶

Johan ärvde en mycket stor flotta från Erik XIV – sannolikt världens då största segelfartygsflotta. Han ärvde emellertid också dyrbara krig och stora krigsskulder och den flotta som under kriget blivit massivt överlägsen den dansk-lybska fienden föreföll efter stettinfreden 1570 kunna skäras ned avsevärt. Så skedde även. Emellertid beordrade Johan redan 1574 ett stort nybyggnadsprogram som förverkligades under 1570-talets senare del. Det kan här räcka med att säga att flottan från 1575 till 1579 tillfördes sju skepp av stor typ (ca 200 till 350 läster) av vilka *Smålands Lejonet* (ibland kallat *Förgyllda Vasan*) var det största. Åren 1581 till 1588 färdigställdes ytterligare fem örlogsskepp av denna storleksordning (utom *Stora Skeppet*). Dessutom anskaffades en rad fartyg av mindre storlek. Dessa nyanskaffningar under ett årtionde var större än vad Gustav Vasa tillförde flottan på 37 regeringsår.²⁷

I synnerhet under perioden 1574–86 var Johan inriktad på att hålla en mycket stor flotta. Under dessa år var den ungefär lika stor som Fredrik II:s i Danmark-Norge och drottning Elizabeths i England. Dessa tre var då – tillsammans med den år 1580 under Filip II förenade spansk-portugisiska flottan – Europas stora segelfartygsflottor. Detta är anmärkningsvärt eftersom det svenska rikets finansiella ställning var mycket svag till följd av kriget mot Ryssland. Riksrådet uppmanade gång på gång kungen att reducera den dyra flotta som till större delen inte användes i detta krig vilket visar att flottpolitiken i hög grad bar Johans personliga signatur.²⁸

När det stora skeppsbygget under 1579/80 startades i Drakenäs måste kungen ha avsett att skaffa ett nytt flaggskepp för en stor flotta. Antagligen var det redan från början tänkt att i denna roll bli ersättare för *Röde Draken* från 1566. När bygget kom att dra så långt ut på tiden så var orsaken kanske inte enbart organisatoriska och ekonomiska problem utan även en omläggning i flottpolitiken som gjorde att kungen inte drev på verksamheten i Drakenäs. Under 1580-talet satsade Johan nämligen främst på galärer. Inte mindre än ett 30-tal galärer tillkom 1584–90. Detta var en större satsning på galärer under sju år än vad Gustav Vasa gjort under de 20 år (1540–60) han byggde sådana. I själva verket var det den största roddfartygssatsningen i Sverige före Frihetstiden och Sverige var 1590 en av Europas största galärmakter. Endast Spanien, Venedig och det Ottomanska imperiet hade större galärflottor.²⁹

Johan III:s satsning på galärer har aldrig blivit undersökt. Den låter sig utan svårighet förklaras av att Sverige under hela Johans regeringstid var indraget i ett hårt krig mot Ryssland (under 1580-talet visserligen med avbrott för vissa stillestånd) om hegemonin i Estland och Livland, ett krig som tidvis även utkämpades i Finland och Kexholms län. Flottan användes för blockad av ryska hamnar och trupptransporter. I den finska skärgården, i Finska vikens inre del samt på Neva och Ladoga var roddfartyg med tungt artilleri och stor trupptransportkapacitet på flera sätt mer lämpade än djupgående segelfartyg.

Johan satsade av allt att döma under 1580-talet målmedvetet på att bygga upp en galärflotta som skulle ge Sverige ett kvalitativt övertag mot Ryssland som vid denna tid saknade egentlig flotta. Axel Zettersten har helt förbisett galärflottans betydelse och ingen har senare sökt revidera hans bild. Zettersten har visserligen noterat att det fanns många ”galejor” men han trodde att de var avsedda för hovet och han framställer det som om de ingick i en praktfull hovhållning.³⁰

1580-talets omläggning av flottpolitiken gjorde att nyanskaffningen av större segelfartyg avstannade och att åtskilliga av de som fanns såldes till utländska köpmän eller höggs upp. När *Mönsteråskeppet* kom till Stockholms skeppsgård 1589 var det till ett helt annat militärpolitiskt sammanhang än när det en gång påbörjats. Det var inte aktuellt att sätta in ett så stort, djupgående och dyrbart skepp på rutinmässig blockad- och trupptransporttjänst i Baltikum. Det enda sammanhang där Sverige behövde stora segelskepp var vid ett krig mot Danmark-Norge. En sådan konflikt hade flera gånger varit aktuell under 1570-talet men på 1580- och 1590-talen var läget avspänt och även den dansk-norska flottan reducerades avsevärt. På 1590-talet skedde en kraftig upprustning av den svenska örlogsflottan – kung Sigismund och hertig Karl rustade i själva verket mot varandra. Det förefaller som om de avsevärda skeppsbyggen som drevs i Finland stod under kungens kontroll medan åtminstone en del av de svenska skeppsbyggena initierades och kontrollerades av hertigen. Under inbördeskriget 1597–99 fick hertigen efterhand kontroll över nästan hela flottan, bl a över Stockholm och Stockholms skeppsgård där *Stora Skeppet* låg.

Under 1599 förefaller det ha varit aktuellt att göra *Stora Skeppet* sjöklart. Det utfördes en hel del arbeten på det och det fick ett verkligt namn, *Julius Caesar*. Men flottan hade nu växt till sådana dimensioner att det inte fanns något akut behov av det. De många mindre och medelstora skepp (på upp till 800/900 ton) som nu fanns var mer lämpade för den blockad-, trupptransport- och arméunderstödstjänst som nu stod i centrum. *Julius Caesar* blev liggande ännu ett antal år som reserv om det hade blivit en svensk-dansk konflikt. När denna till slut kom 1611 var skeppet dock ett kvartssekel gammalt och uppenbarligen inte längre sjödugligt.

Det är värt att notera att Christian IV omkring år 1601–04 hade byggt ett eget jätteskepp, *Tre Kroner*, ett i litteraturen välkänt fartyg, bl a därför att det finns avbildat på ett kopparstick.³¹ *Tre Kroner* och *Julius Caesar* måste ha varit av ungefär samma storleksordning och därmed arvtagare till Nordiska Sjuårskrigets giganter: *Mars*, *Röde Draken*, *Fortuna* och *St Oluf*. Det är sannolikt att Christian kände till att Sverige hade ett jätteskepp och att han ville ha ett eget. I det tidiga 1600-talet var de förmodligen världens två största örlogsskepp. De fick emellertid inga direkta efterföljare i sina flottor. Danska *Tre Kroner* hade

tjänat ut som sjögående enhet i mitten av 1620-talet och i flera årtionden hade denna flotta inget skepp som var mycket mer än hälften så stort som detta. Gustav II Adolf – som i unga år har sett det stora skrovet vid Skeppsholmen – visade sig med tiden bli en övertygad anhängare av stora skepp men det är inte sannolikt att ens hans två största satsningar – *Kronan* (1632) och *Göta Ark* (1634) nådde upp till samma dimensioner som Johan III:s gigant. Först *Stora Kronan* (1668) har med stor sannolikhet nått upp till och kanske överträffat denna.

Frågan om 1500-talets och det tidiga 1600-talets europeiska storskepp var resultatet av rationella militära kalkyler eller om de främst ska ses som uttryck för renässanskungars extravaganser och behov av att imponera på sin omvärld är inte tillräckligt undersökt. Den sistnämnda faktorn spelade otvivelaktigt en betydande roll men den svenska erfarenheten från sjöslagen 1535 och 1564 visade också att stora skepp (*Stora Kravelen* respektive *Mars*) kunde vara effektiva enheter i en modern artilleristrid. För att rätt kunna bedöma motiven för de stora skeppens existens måste vi mer systematiskt studera deras tillkomsthistoria. Med det bristfälliga källmaterial vi har från de flesta 1500-talsflottor är detta inte alltid så lätt. Från den svenska flottan har vi ett på många sätt rikt material. Som framgår av denna artikel kräver det dock en del bearbetning för att ge ifrån sig rätt information.

Noter

1. *Stora Kravelen* kallas ofta i litteraturen – senast i *Nationalencyklopedin*, band 5, s 379 (1991) – felaktigt *Elefanten*. Inga samtida källor anger detta namn. Se vidare Jan Glete, "Svenska örlogsfartyg 1521–1560. Flottans uppbyggnad under ett tekniskt brytningsskede", *Forum Navale*, nr 30–31 (1976–77).
2. *Mars* kallas i litteraturen ofta *Makalös* men inga samtida svenska källor anger detta namn.
3. Räkenskaperna finns i Skeppsgårdshandlingar, Riksarkivet med undantag för 1581 års räkenskaper vilka finns i Kammararkivet, Strödda militiehandlingar före 1631, 2. Flottan, vol 3, Riksarkivet. Den senare serien är en arkivsump som rätteligen borde inordnas i Skeppsgårdshandlingar.
4. Riksregistraturet 22/2 1588, 10/10 1588 och 6/1 1589. Kungen beskriver i breven bygget som ett stort skepp som i många år stått under byggnad vilket bekräftar räkenskapernas bild.
5. *Röde Draken* hade 1582 ett 21 tum tjockt och 276 famnar långt ankartåg. Luckor och skador i räkenskaperna gör att det inte går att fastställa om detta ankartåg flyttats från Stockholm till Drakenäs. Vissa viktiga handlingar om flottan från 1580-talets mitt är i så dåligt skick att de inte kan användas förrän de konserverats.

6. Inventariet finns i 1589 års räkenskaper för Drakenäs, Skeppsgårdshandlingar, Riksarkivet.
7. ”Till ett förslag av vad som är bekostat på den nya Skeps Bygning widh Draknäs och äre gjort Reckenskap för Pro Anno 80-81-82-83-84-85-86-87 och 88”, M 1754, Riksarkivet. På handlingen är med annan hand (troligen en 1600-talshandstil) antecknat ”Huadh thz Skip Makelös kostet som S(alig) konungh Johan lätt byggja”. Som visas nedan var *Makalös* det sista namn som skeppet var känt under.
8. Uppgifterna i det följande är hämtade ur räkenskaper för Stockholms skeppsgård, Skeppsgårdshandlingar, Riksarkivet.
9. Odaterat brev från Joakim Scheel, M 1848, Riksarkivet samt fartygslista i Sandbergska samlingen, fol Z 2778, Riksarkivet.
10. Carl-Olof Cederlünd, *The Old Wrecks of the Baltic Sea: Archaeological recording of the wrecks of carvel-built ships* (Göteborg, 1983) har registrerat uppgifter om vrakrester runt den gamla skeppsgården. Av dessa vrak finns ett, utgrävt på Blasieholmen 1873, som av sina dimensioner att döma måste ha varit ett av flottans största 1500- eller 1600-talsskepp. Vraket uppges ha varit bränt till vattenlinjen. Det finns fyra tänkbara skepp: *Stora Kravelen*, utgår 1553/54, *Röde Draken*, upphuggen på 1590-talet, *Julius Caesar* samt *Göta Ark*, upphuggen 1658. Den kanske troligaste kandidaten är *Stora Kravelen* som kan ha försänkts som utfyllnad på platsen i samband med att skeppsgården höll på att anläggas på 1550-talet.
11. Hjalmar Börjesons samling, bunt 43, Krigsarkivet, uppslagsord *Kronan* (1632). Notisen lyder ”1675. Gamla Cronan hade sänkts i Sticksund men då hon ej kom rätt sänktes i konungens närvaro dikt bredvid skeppet Makalös i slutet av juli.” Sticksund (Steksund) är Stegesund men enligt Amiralitetsskollegiets protokoll 5/7 och 7/7 1675 (Krigsarkivet) sänktes *Kronan* i Oxdjupet. Varifrån Börjeson fått uppgiften framgår inte av anteckningen som dessutom förefaller stympad. Efterforskningar i relevanta källor och litteratur har hittills inte givit några ytterligare ledtrådar.
12. Gustaf Halldin (red), *Svenskt skeppsbyggeri. En översikt av utvecklingen genom tiderna* (Malmö, 1963), s 59, 65, 144.
13. Axel L Zetterstens samling, vol 7, Krigsarkivet.
14. ”Skeppsrollorna” finns med i den förteckning över Skeppsgårdshandlingar som Zettersten upprättade 1884 (numera i forskarexpeditionen, Riksarkivet).
15. *Draken* byggdes i verkligheten vid Drakenäs ca 1594–95 och förliste vid Gotland 1605.
16. Mantals- och avlöningslistor som anger *verklig* besättning kan endast med största försiktighet användas för en bedömning av fartygsstorleken. Fartygen var ofta långtifrån fullbemannade och man kan dessutom ofta inte vara säker på att en avlöningslista verkligen omfattar alla som tillhört besättningen.
17. Brian Lavery, *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600–1815* (London, 1987), s 44. Lavery har funnit regeln i en bok från 1642 men noterar att kablarna i allmänhet var något tunnare än om den följts strikt.

18. Det skulle föra för långt att här redogöra för hur displacementsberäkningarna utförts. De bygger på en kombination av bestycknings- och bemanningsuppgifter, lästetal, placering i fartygslistor, ankarkablarnas tjocklek, dimensioner samt uppgifter om undersökta vrak.
19. Curt Borgenstam & Anders Sandström, *Varför kantrade Wasa?* (Stockholm 1984), s 39, 42.
20. Kammararkivet, Strödda militiehandlingar före 1631, 2. Flottan, vol 9, Riksarkivet.
21. Björn Landström, *Regalskeppet Vasan från början till slutet* (Stockholm, 1980), s 117. Det är möjligt att man 1602 och tidigare använde ett något mindre tummått än på 1620-talet.
22. Kammararkivet, Strödda militiehandlingar före 1631, 2. Flottan, vol 7, Riksarkivet.
23. För en översikt av dåtida flottor, se Jan Glete, *Navies and Nations: Warship, Navies and State-Building in Europe and America, 1500–1860*, 2 vol (Stockholm, 1993), i sht s 161–167 och Appendix 2.
24. P O Bäckström, *Svenska flottans historia* (Stockholm, 1884) s 53–64.
25. Axel L Zettersten, *Svenska flottans historia, 1522–1634* (Stockholm, 1890), s 366.
26. Allmänt, se Artur Attman, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik, 1558–1595* (Lund, 1944). Jag söker skissera en bild av flottan under detta skede i Jan Glete, *Bridge and Bulwark: The Swedish Navy and the Baltic, 1500–1809*, publiceras i en kommande skrift om Östersjöområdets säkerhetspolitiska historia.
27. Gustav Vasas flotta, se Glete 1976–77.
28. Birgitta Odén, *Kronohandel och finanspolitik 1560–1595* (Lund, 1966), s 191, 387, 390f, 395, 399.
29. Glete 1993, Appendix 1. Frankrike hade vid denna tid så gott som inga galärer och traditionella galärflottor som Florens, Genua, Malta, och Påvestaten hade högst tio.
30. Zettersten 1890, s 324 och s 366. Johan har liksom sin far uppenbarligen funnit galärer vara lämpliga som resefartyg för det rörliga hovet. De kunde i skärgårdar och på Mälaren förflytta sig efter en förutbestämd plan med kungens gardes-knektar vid årorna. Det var emellertid bara ett fåtal galärer som utnyttjades av hovet – huvudparten av 1580-talets galärer måste ha haft ett rent militärt syfte.
31. se t ex Halldin 1963, s 40.

Hörningsholms skeppsgård och skeppet Fortuna

Presentation av ett arkiv, 1629–30

På många skeppsvarv landet runt upptimrades i samband med trettioåriga kriget själva skroven till skeppen. Därefter inbogserades de till någon av kronans skeppsgårdar för att upptacklas och utrustas. Gustav II Adolf inriktade sig på flottans återuppbyggnad och förstärkande och önskade välutrustade varv och skeppsbyggnadsplatser. En volym i Tidöarkivet, Riksarkivet (vol. 46) innehåller handlingar från 1629–30 om en skeppsgård vid Hörningsholms slott i Södermanland.

Ruinerna av Sturarnas renässansslott ligger bredvid det nuvarande Hörningsholms slott på en klippa ovanför en djup vattenled till Östersjön. Byggnaden förstördes vid ryssarnas härjningar 1719. Vattenleden var ett utmärkt läge för en skeppsgård. Ekskogarna, bl a vid Tullgarn, gav virke till skeppen. Ekvirket högs och sågades i skogen, forslades till sjön och fördes på prämar till skeppsgården.

Volymen innehåller ett stort antal handlingar om arbetet på skeppsgården. Dagsverkslistor, listor över material, verktyg och arbetsfolk samt räkenskaper ger oss ett flöde av information om det dagliga livet på skeppsgården. Man får insyn i dess brokiga liv med smedja, kolmila och bönder som hjälpte till med att hugga grova bjälkar till skeppen. Här redovisas arbeten av sågare, smeder, skogs- och släggedrängar, propphuggare, o s v. Materialet berättar om ett halvt arbetsår på skeppsvarvet och därefter utrustning och upptackling av skeppen på Stockholms skeppsgård. Tränger man in i materialet, finner man en samordnande hand som ledde arbetet på platsen. Arbetet gällde främst ett större skepp men även mindre båtar nämns i materialet.

En nött och tummad dagsverksjournal, på pärmen prydd med en teckning i form av ett galjonslejon, är upprättad av arbetsledaren på platsen, skeppsbyggmästaren Johan Walkier. Hans härkomst är okänd, men han hade en skotsk timmerman i sin tjänst. Detta liksom namnet ger en antydning om hans möjliga ursprung. Arbetet påbörjades vintern 1629 och pågick till sommaren samma år. Av andra handlingar får vi information om att det gällde ett särskilt skepp, benämnt Fortuna.

Den 29 januari 1629 slöt Walkier kontrakt med riksrådet Clas Horn om att bygga skeppet Fortuna. Horn var även en tid riksmarskalk och ståthållare på Stockholms slott. Kontrakt upprättades i januari 1629. I juli hade man hunnit så långt, att skrovet kunde bogseras till Stockholms skeppsgård. I ett brev befallde Clas Horn skeppsbyggmästaren att se till att smeden och den skotske

timmermannen som åtföljde skrovet inte drog omkring i huvudstaden. Arbetet på Stockholms skeppsgård redovisas även i volymen. Räkenskaper upptar tackel och tåg, block, bultar, kramper och beslag. Vid denna tid leddes arbetet på skeppsgården av viceamiral Clas Fleming. I handlingarna möter vi även Fleming som gav order om att Clas Horns skepp Fortuna skulle förses med segel och linor. Vi får insyn i arbetet på skeppsgården med bultslagare, tjärstrykare, segelsömmare och repslagare.

Handlingarna ger ett värdefullt komplement till den bild av Stockholms skeppsgård som tecknats av Carl Olof Cederlund och Hans Soop. I arbeten om Stockholms skeppsgård och skulpturutsmyckningen av regalskeppet Vasa får vi lära känna skeppsbyggmästare och bildsnidare i verksamhet under åren 1625–28. Vi får i volymen i Tidöarkivet ingen information om någon utsmyckning av skeppet Fortuna. Snickare arbetade med akterkastellet som innehöll kajuta med två avdelningar och två dörrar. Rummet närmast aktern hade kistbänkar och hemlighus. I aktern fanns även rum för arkli som brukade användas för förvaring av blanka vapen men även som förläggning för artilleriofficerare och konstaplar.

Skeppet Fortuna var på 160 läster, hade en besättning på 80 man och var bestyckat med 14 kanoner (Sveriges krig 1611–1632, Bilagsband I, Bilaga I, Svenska flottan s. 236). Skeppet inköptes 1630 av Gustav II Adolf. Ytterligare ett skepp, okänt till namnet, var 1630 under byggnad vid Hörningsholm. Möjligen är detta identiskt med skeppet Elefanten som 1631 tillfördes flottan (a.a. s. 36).

Den kunskap vi får av Tidöarkivet har sitt intresse om den sätts in i ett större sammanhang, i raden av arbeten på skeppsvarven runt landets kuster och den uppladdning som skedde inför trettioåriga kriget. År 1629 biföll Svenska rådet förslaget om svenskt deltagande i kriget. Den 26 juni 1630 landsteg Gustav II Adolf på Usedom, och företaget tog sin början.

Ingrid Rosell

Gref Wachtmeister och Cajs Warg, Göta Rike och Alnösund, Lejonet och Kramsfågeln

Om svenska örlogsfartygsnamn efter 1680

Av landsarkivarie Lars Otto Berg

Från 1500-talet och framåt känner man till namn på de svenska örlogsfartygen. Fram till förra hälften av 1600-talet beskrev namnen ofta fartygens typ och ursprungsart som t ex Älvsborgs barken (1566) och Skottska pinkan (1576), deras färg eller dylikt som Förgyllda galejan och Röda jakten (båda i tjänst 1621).

Örlogsskeppen var som regel försedda med galjonsfigurer eller med målningar och sniderier på akterspegeln. Dessa kunde vara av tämligen växlande kvalitet. Skeppsbyggmästaren Sohlberg föreslog t o m vid Frihetstidens slut att figurerna skulle förses med förklarande text, så att folk kunde förstå "att det skall vara ett lejon, som dock snarare liknar en hund, och att en diffigurerad och estropierad Jupiter och Mars ej må bliva tagna för några alldeles obekanta sjöspöken." Från början verkar det snarast som det var galjonfiguren, som bestämde namnet och ej tvärt om. Gustaf Vasa skriver t ex 1559: "Det vore Oss icke obehagligt, om man på skeppet målade en elefant, den största målaren kunde". Kravelen blev för samtiden och eftervärlden kända som Stora kravelen Elefanten.

Från början var det konungen som gav namn, åtminstone åt de större skeppen. När Amiralitetskollegiet inrättades år 1634 blev det en av dess uppgifter att föreslå namn för nya fartyg. Även cheferna för de skilda flottstationerna synes ha satt sin prägel på namnen för de fartyg, som byggdes eller anskaffades dit. Namnen fastställdes sedan av konungen, ibland i rådet eller senare i konselj. Efter 1809 kom namnfrågorna upp i kommandokonselj. När befattningen som Chef för Marinen inrättades 1936, blev det denne som efter hörande av berörda intressenter föreslog lämpliga namn hos konungen.

Under Gustaf IV Adolfs tid synes namnen ibland ha fastställts muntligt eller genom handbrev. 1803 och 1804 sjuksattes exempelvis kutterbriggarna Vänta Litet och Kommer Straxt. En anekdot förmåler att en ivrig adjutant frågade konungen, vilka namn fartygen skulle få. Den något jäktade Gustaf Adolf bad honom vänta litet och meddelade att han skulle komma straxt. Adjutanten antecknade lydigt konungens svar; så skall dessa fartyg ha fått sina namn. Förmodligen är dock anekdoten en ren efterkonstruktion för att förklara de mer ovanliga fartygsnamnen.

Amiralitetskollegiet fick 1688 rätt att själva döpa småfartyg, en rätt som åtminstone delvis utnyttjades under den karolinska tiden. Även under senare tid har smärre båtar etc döpts lokalt.

Den decentraliserade flottförvaltningen, som uppstod under 1700-talet, med från Amiralitetskollegiet fristående enheter i Stockholm, Göteborg och i Finland, medförde att ett och samma namn kunde ges åt skilda fartyg vid de olika stationerna. Detta blev än mer påtagligt då skärgårdsflottan 1756 skildes från örlogsflottan under namnet Arméns flotta. 1714–15 fanns exempelvis en brigantin med namnet Pollux i Karlskrona och en med samma namn i Göteborg. 1750 hade man såväl ett litet linjeskepp vid huvudflottan som en galär i Stockholm, som hette Södermanland, 1815 ingick samtidigt i fartygsbeståndet en korvett, en loggert och en jakt, som hette Svalan, på 1830-talet fanns en skonert Falk och en kanonjoll med samma namn o s v.

Då det gäller fartyg, som köpts eller erövrats, har bruket varit växlande. Ibland har de fått behålla sina ursprungliga namn, ibland har de döpts om. 1709 till 1714 erövrades exempelvis en rysk brigantin och tre galärer. Två av dessa kallas i svensk tjänst Vita Falken och Storken – de övriga Paltox och Sudox. Det torde vara de ryska namnen för flundra och gädda, som här går igen. Ett erökrat ryskt skepp, byggt i Frankrike, kallas Kronskeppet eller någon gång Le Beau Parterre. Bland sjöfolket lär det dessutom ha kallats Store Fransosen. De ryska fartyg, som erövrades under Gustaf III:s krig fick även behålla sina namn, Wladislaff, S:t Petersburg, Korocka, Woronna etc. Efter kriget i Pommern tillfördes flottan bl a de f d preussiska galjoterna Alte Treu och König von Preussen, som ej heller döptes om. Likadant var det med många av de priser, som uppbringades under Napoleonkrigen och brukades av svenska flottan. I skeppslistorna återfinns under några år Balloyeur, L'Impatience, Le Vengeur och Pass-par-tout. L'heureuse Henri blir Lycklige Henrik, La bonne Cécile tycks däremot ha bytt kön och blev Cecil. Ett mer förvånande undantag är att kaparskonerten La bonne Virginie i svensk tjänst benämns Gute Virginia. Jakten Le jeun Adolphe, som stannade i svensk tjänst 1812–1856, kallas hela tiden Svan och La Renommée blev Nordstjärnan. Den erövrade norska halvgalären Arendal, blir efter ett par år Göteborg. Inköpta fartyg synes mer sällan ha fått behålla sina ursprungliga namn.

Som ett kuriosum kan även nämnas att de svenska linjeskeppen Wachtmeister och Rättvisan, som förlorades till ryssarna 1719 respektive 1790, inte bara fick behålla sina namn. Nya ryska fartyg, som byggdes, fick överta namnen. Ett linjeskepp Retvisan existerade vid 1800-talets mitt och ett slagskepp med samma namn sjösattes 1900 för att dock 1905 falla i japanska händer, där det däremot ej fick behålla sitt namn, utan döptes om till Hizen.

Ett ytterligare problem, som kan vålla förvirring, är att ett likalydande namn ej alltid har samma betydelse. Två lastfartyg med namnet Vasa 1701 och

1732 är otvivelaktigt uppkallade efter den finska staden medan linjeskeppet Vasa från 1778 och pansarskeppet Vasa av år 1901 bar sina namn efter den gamla svenska konungaätten.

Av sammanhanget kan man även sluta sig till att brigantinen Kräftan från 1703 var uppkallad efter zodiakens stjärnbild medan galären med samma namn från 1717 och kanonslupen från 1820 i stället hade rent zoologisk anknytning. De äldre brigantiner och andra fartyg, som efter diaskurerna hetat Castor och Pollux, kan räknas som mytologiska namn, medan två par torpedbåtar under 1900-talet med samma namn blivit uppkallade efter stjärnorna.

Alla fartyg har dock ej haft namn. Smärre båtar, slupar eller espingar har som regel i stället varit numrerade. Även något större farkoster har under olika tider försetts med nummer. Sexton stycken bojorter, upp till 20 meter långa transportfartyg, som byggdes i Finland 1676–1679, numrerades. Under Frihetstiden förekommer exempelvis dockpråmarna eller bombardergaljoterna n:r 1 och 2, men i princip dröjer det till 1776 innan man började bygga mer omfattande serier numrerade farkoster. Fram till 1817 byggdes över två hundra kanonslupar, kanonjollar, kanonbarkasser, kokslupar etc, vilka till 1820 bara var betecknade med nummer. Påbudet att så gott som alla dessa då skulle förses med namn, skapade, som kommer att nämnas i det följande, en hel del huvudbry hos berörda stationschefer.

Även efter 1820 har det förekommit vissa typer av stridsfartyg, som fått nummer i stället för namn. Våra smärre torpedbåtar förlorade sina namn 1895 och försågs i stället med udda nummer, 1, 3, 7 o s v – de jämna numren var av allt att döma reserverade för de norska torpedbåtarna (som dock behöll sina ursprungliga namn). Under senare tid har ett par serier undervattensbåtar (1909 och 1941/1944), minutläggare samt olika serier smärre motortorpedbåtar, vedett- eller patrullbåtar, minsvepare, landstigningsfarkoster etc fått nöja sig med nummer – även om minutläggarna på senare år fått namn i stället.

I det följande kommer vissa kategorier av namn, som förekommit i flottan från omkring år 1680, att behandlas något mer ingående. Att 1680-talet valts som gränsår beror på de stora omdaningarna, som då skedde. Huvudflottan samlas i Karlskrona dit även Amiralitetskollegium flyttar. Namnmässigt sker även en växling under 1600-talets sista kvartssekel. Svenska flottans största slagfartyg hade tidigare ofta uppkallats efter riksregalierna: Kronan, Svärdet, Äpplet, Scepter eller efter gudar ur den romerska mytologien¹. Från och med denna tid börjar man till synes mer genomgående införa en ny namnpolitik.

Personnamn

Många örlogsfartyg har under tidernas lopp fått namn efter olika personer. Även förnamn utan påtaglig anknytning till någon viss person förekommer tidvis som fartygsnamn.

Inte minst figurerar kungahuset och dess släktingar inom skeppslistorna. Denna utveckling börjar redan 1623–1624, då ett par skepp erhåller namnen Gustavus och Kristina, av allt att döma efter Gustaf II Adolf och änkedrottning Kristina av Holstein-Gottorp. 1651 kommer även den första Carolus med i skeppslistorna – ett namn som kan föra tankarna till såväl drottningens farfar Karl IX som till hennes kusin och tronföljare Karl (X) Gustaf. Nästa exempel på kungliga namn är dock icke hämtat från Sverige utan från furstehuset i vårt bundförvantland Holstein-Gottorp. 1674 får heriginnan Fredrika Amalia ett svenskt skepp uppkallat efter sig. Ytterligare ett skepp döpts 1698 efter hertiginnan, nu även i sällskap med fregatten Fridericus, uppkallad efter hennes son och Karl XII:s svåger, hertig Fredrik av Holstein.

Från 1680 och fram till 1830-talet förekommer regelbundet namn på medlemmar ur det svenska kungliga huset samt i vissa fall även deras utländska släktingar bland de större fartygen i flottan. Då och då spred sig detta namnskick även ned till jakter och även andra mindre fartyg. Alla medlemmar i de kungliga familjerna, som uppnått mogen ålder, fick under denna tid åtminstone ett fartyg uppkallat efter sig. Karl XII representeras exempelvis av 110-kanonskeppet Konung Karl eller Carolus Rex (1694–1771 – ursprungligen uppkallat efter Karl XI), galären Carolus (1717–1719), brigantinen på Peipussjön Carolus (1702–1704)², kungliga jakten Carolus (1695–) samt inte mindre än tre linjeskepp med namnet Prins Carl (1682–1694, 1694 samt 1694–1734). Det senare kan verka något egendomligt, men under 1680- och 1690-talen förekommer en veritabel karusell av namnbyten mellan svenska linjeskepp. Vi har då tre Drottning Ulrica Eleonora och två vardera av Drottning Hedvig Eleonora, Prinsessan Ulrica Eleonora och Prinsessa Hedvig Sofia. När ett nytt, större skepp sjösattes fick det ofta ärvä namnet efter en företrädare, som i sin tur fick ta över namnet från något annat fartyg. När Carolus Rex sjösattes 1694 fick exempelvis det tidigare skeppet Carolus i stället namnet Drottning Hedvig Eleonora. Det gamla Hedvig Eleonora döptes om till Sverige, ett äldre Sverige blev Drottning Ulrica Eleonora o s v.

Skeppen med kungliga namn kunde även drabbas av namnbyten av andra skäl. 1770 döptes skeppet Adolf Fredrik om till Riksens ständer. Detta var dock ej något utslag av Frihetstidens maktkamp mellan konung och riksdag. Ett nytt större skepp, som fick namnet Konung Adolf Fredrik, stod redan på stapeln. När Gustaf IV Adolf avsattes 1809 fick det skepp, som var uppkallat efter honom, först namnet Gustaf Adolf och snart därefter Gustaf den Store – ett namn som man förmodligen hoppades snarare skulle associera till Gustaf

II Adolf eller kanske Gustaf Vasa. 1825 tog man steget fullt ut och döpte för säkerhets skull om skeppet till Försiktigheten. Liknande öde drabbade samtidigt det skepp, som var uppkallat efter drottningen, Fredrica Dorotea Wilhelmina, vilket i stället fick bära den nye konungens namn, Carl XIV Johan, medan fregatten Fredrica döptes om till Orädd.

Seden att döpa fartyg efter kungafamiljen togs åter upp i början av 1900-talet med pansarskeppen Oscar II, Gustaf V och Drottning Victoria (sjösatta 1905–1918). Det enda exemplet efter denna tid är lasarettsfartyget Prins Carl, som inköptes i samband med andra världskriget – prinsen var bl a ledare för Röda Korset i Sverige. Även namnen på ett par av våra dynastier har fått ge sina namn till fartyg. Linjeskeppen Hessen-Cassel från 1731 är ett exempel på detta liksom de tidigare nämnda skeppen med namnet Vasa från 1778 respektive 1901.

Andra personer, som sjömiliterer i framskjuten ställning, kunde också hedras med att få fartyg uppkallade efter sig. Denna utveckling tog sin början 1662 då riksamiralen Carl Gustaf Wrangel fick lämna namn åt linjeskeppet Wrangel. Riksamiralen Gustaf Otto Stenbock torde ha varit förebilden för skeppet Stenbocken 1679. Riksrådet Lorentz Creutz, som förlorade livet som befälhavare över flottan i det olyckliga slaget vid Ölands södra udde 1676, tycks även ha fått ge sitt namn åt ett fartyg. Han blev dock ej ihågkommen genom stort linjeskepp utan i stället ett mindre lastfartyg, bojorten Creutzen. Detta tycks dock ej ha skett förrän 1677 – till synes första gången som en icke levande svensk fått ge namn åt ett fartyg i svenska flottan.

Amiralgeneralen Hans Wachtmeister, som ledde flottan ännu under första hälften av Karl XII:s regeringstid, fick följdriktigt även ett skepp uppkallat efter sig (1680). Även i den svenska eskader, som de första åren av 1700-talet existerade på Peipus, fanns såväl en kitz som en jakt vid namn Gref Wachtmeister. Utmärkande för denna lilla eskader är att flera av de samtida befälhavarna till lands och sjöss fick lämna sina namn till de halvgalärer eller dubbla slupar, som ingick i sjöstyrkan. Här fanns såväl Numers som Skytten, Horn, Schlippenbach och Strömfelt – den förste befälhavare över de svenska sjöstridskrafterna i Finska viken, de övriga kommandanter över de svenska styrkorna och fästningarna i Estland.

En annan person, som kan förtjäna att uppmärksammas i detta sammanhang, är kommandören Jonas Ruschenfelt i Stralsund, vilken omkring år 1700 byggde och sålde ett antal fartyg till flottan. Ett av dessa fick namnet Ruschenfelt, ett annat Jonas eller Profeten Jonas. Att just det senare namnet valts verkar vara något mer än en ren tillfällighet.

Under Frihetstiden synes de sjömilitära ledarna ej ha stått särskilt högt i kurs. Med undantag för överamiralen och riksrådet Claes Sparre, som fick två smärre linjeskepp uppkallade efter sig – det ena först efter sin död – förekom-

mer de så gott som inte alls. En annan grupp hade makten, vilket även avspeglar sig i skeppslistorna. Icke färre än ett trettio-tal av de mäktiga riksråden med Greve Arvid Horn i spetsen blev ihågkomna vid namngivningen av de galärer (samt dessutom en fregatt), som byggdes mellan 1720-talet och 1740-talets slut.

Under Gustaf III:s tid kommer ytterligare nya strömningar, som vittnar om konungens intresse för såväl hovliv som historia. En fregatt uppkallas efter en av skönhheterna vid hovet, grevinnan Ulla Fersen. Penningbristen lade dock hinder i vägen för att de övriga av "de tre gracerna", Augusta Fersen och Grevinnan Meijerfeldt, blev ihågkomna på samma sätt, även om detta varit planerat. Nu inträder även rent historiska personer i fartygslistorna – ej blott nyligen döda sjömilitärer. Det är med de två skärgårdsfregatterna – avsedda för såväl rodd som segling – Birger Jarl och Erik Segersäll från år 1790. Dessa kan dock kanske snarare ses som representanter för de historieromantiska götiska strömningarna, varom mera nedan. Birger Jarl och Erik Segersäll återkommer även tjugو år senare som namn på ett par nya skärgårdsfregatter.

År 1820 kom befallning att alla drygt 200 kanonslupar och andra smärre fartyg, som tidigare bara fått bära nummer, skulle ges namn. En serie kanonskonterter uppkallas nu efter levande och döda sjöofficerare. Bland dem, som ihågkoms på detta sätt är kaptenerna Hökeflycht och Löschern, vilka bägge under Karl XII:s krig föredrog att spränga sig och sina fartyg i luften före att kapitulera. Med undantag för de medeltida Erik Segersäll och Birger Jarl samt de nyligen döda Creutz och Sparre, är detta första gången som historiska personer får plats i namnlistorna.

Även skeppsbyggare har ihågkommits på detta sätt. Den förste synes ha varit en person vid namn Klundert, som uppges ha varit byggmästare till barkassen Klundert, byggd i Pommern år 1760. Den stora skeppsbyggardynastien Sheldon har ej fått några skepp uppkallade efter sig. Deras efterträdare, af Chapman, har dock ihågkommits med två fregatter (1803 och 1830) samt ett övningsskepp (1924). Andra skeppsbyggare, som hedrats på samma sätt är J. G. von Sydow (en kanonslup 1830 – den enda av sitt slag med personnamn – samt en ångkanonslup 1850), Otto Carlsund med en kanonbåt av 2:a klass 1860 samt slutligen monitörens skapare John Ericsson, som ganska naturligt fick ge namn åt den första svenska monitören 1865.

Även under 1900-talet har traditionen att ge fartyg namn efter framstående sjömilitärer fortsatt med fyra torpedkryssare, en minkryssare och åtta jagare med namn efter namnkunniga amiraler (Jacob Bagge, Claes Horn, Clas Ugglå, Psilander, resp Clas Fleming, resp Wachtmeister, Wrangel, Ehrensköld, Nordenskjöld, Klas Horn, Klas Ugglå, Puke och Psilander). Även ett antal sjömättningsfartyg har fått namn efter kartografer och sjömilitärer: Anders

Bure, Peter Gedda, Jacob Hägg, Gustaf af Klint, Johan Nordenankar och Nils Strömcröna.

En bevakningsbåt vid 1900-talets början bar namnet Carl Edholm, efter den person, som i sitt testamente skänkt pengar till dess byggande.

Även en i sammanhanget till synes mer udda person bör nämnas: Cajsa Varg, som 1820 på förslag av varvsamiralen i Karlskrona O. G. Nordenskjöld fick en kokslup uppkallad efter sig. En annan känd kokboksförfattarinna var även med på förslaget, Fru Rückersköld, men den senare fick stå tillbaka för Ambrosia, även det i sig ett passande namn för en farkost av denna typ – liksom de övriga, Grytan, Slevan och Vispen.

Mytologiska och bibliska namn

De bibliska och mytologiska namnen har gammal tradition i flottan. Redan 1522 finns den gammaltestamentliga kämpan Samson och på 1560-talet kommer den klassiska mytologien till synes med Troilus (eller Trojan) samt Hector. Ur den mytologiska faunan hade man redan tidigare hämtat namnen Draken, Gripen och Enhörningen. Under senare hälften av 1600-talet försvinner såväl de klassiska namnen som de bibliska namnen så gott som helt då det gäller större stridsfartyg. Venus, Saturnus och Jupiter blir på 1680-talet om döpta till Finland, Bohus och Uppland. Endast Hercules får behålla sitt namn tills det slopas 1710. De sista namnen med bibliskt eller kyrkohistoriskt ursprung – (S:t) Hieronymus och Abraham (tidigare Abrahams offrande) här- rör från 1670-talet.

Rent kvantitativt får de bibliska namnen en renaissance under åren före och omkring sekelskiftet 1700. En lång rad krejare, lastfartyg som huvudsakligen användes för vikestransporter, uppkallades efter de tolv apostlarna. När någon förliste eller försvann av annan anledning fick snart en nybyggd krejare överta namnet – som regel förekommer de tolv apostlarna härigenom i tre eller fyra upplagor under denna tid – rekordet slås av S:t Johannes, ett namn som bärs av inte mindre än tio lastfartyg under tiden 1676–1719 – fem av dessa var dock prisfartyg som kan ha haft namnet redan innan de uppbringades. Serien kompletteras med Johannes Baptista (Johannes döparen) samt Profeten Daniel och Profeten Jonas. Vidare ges namnet Simson åt en starkt bestyckad pråm (skottpråm), avsedd för skärgårdsförsvaret. De bibliska namnen blir härigenom ett av de mest frekventa under slutande karolinsk tid.

De klassiskt mytologiska försvinner ej heller helt under denna tid, även om de ej längre bärs av linjeskepp. Fenix, Stora Fenix och Lilla – eller Tyska – Fenix – är namn på tre tre fregatter. Ett par brigantiner döps till Castor och Pollux och några skottpråmar benämns Hector, Hercules och Mars. En bombkitz med en bombkastande mörsare får det passande namnet Vulcanus medan en serie galärer avrundar det klassiska inslaget i form av Achilles,

Bellona, Fama, Fenix, Fortuna, Proserpina och Ulysses. Om ytterligare en skottpråm med det inhemska namnet Sjöspöket skall räknas till den mytologiska gruppen kan vara mer diskutabelt liksom även Havfrun, vilket namn bars av några vattenskutor.

Det bibliska och klassiska inflytandet är som synes klart märkbart vid slutet av 1600-talet. 1701 kommer en helt ny grupp namn in i bilden. Ett antal brigantiner och fregatter köps. De får namnen Disa, Frigga, Göja, Habor, Oden och Thor. Den nordiska gudasagan har nu gjort sitt inträde i skeppslistorna – götiska tankegångar förekommer vid denna tid i flera sammanhang, Johannes Rudbeckius historieskrivning kan sägas vara ett exempel på detta.

Efter denna tid försvinner de bibliska namnen nästan helt; enda exemplen under resten av 1700-talet och hela 1800-talet är tre – förmodligen snabbseglande – småfartyg byggda 1764–1790 med namnen Jehu samt en bestyckad pråm som fick namnet Simson (1743). Att den bibliska anknytningen ej var primär framgår av namnen på dess systerfartyg Kämpen, Achilles, Hector och Mars. De många nya skeppsnamnen, som tillkom 1820, innefattar inga som primärt kan räknas till denna typ om man ej medtager en mer infernalisk grupp patrullbåtar i Karlskrona. De namn, som föreslogs för dem, var Asmodeus, Belsebub, Lucifer och Satan – alla godkändes utom det sista, som utbyttes mot Cerberus. Ytterligare en båt i samma serie fick namnet Doktor Faust. Om det fanns något särskilt skäl för detta namnförslag, som kan ha hängt samman med uppfattningen om tjänsten ombord på dessa båtar, har ej gått att fastställa. En viss jämförelse kan kanske göras med de engelska krigsfartygen Infernal och Beelzebub, vars namn enligt uppgift skall ha haft sin bakgrund i att en irriterad sjölord, när han uppmanades lämna förslag till nya namn, utbrast: "Call them the Devil if you wish!"

I svenska flottan dröjer det sedan ända till 1940-talet innan namn med biblisk härstamning kommer till synes igen, nu med transportbåten Simson.

Det klassiska motivet var däremot ej bortglömt. Ett nytt par brigantiner Castor och Pollux byggs omkring 1740. Man kan nu även se påtagliga paralleller med den samtida litteraturen. År 1761 skrev Gustaf Philip Creutz herdedikten "Atis och Camilla". 1761 sjösattes jakten Atis i Stralsund, följd följande år av jakten Camilla. Under Gustaf III:s tid byggs 1782–1785 en serie fregatter: Bellona, Minerva, Venus, Diana, Thetis, Camilla, Galathé, Euridice och Zemire (de senare med för tiden typisk fransk stavning) – en tiode i denna systerserie får dock det inhemska namnet Fröja. Till samma namntyp hör även skonerten, senare briggen Diana (1776).

1760 börjar man även bygga fyra nya typer av skärgårdsfartyg av olika storlekar – de större brukar betecknas skärgårdsfregatter. Med dessa fartyg, som byggdes i Pommern, Stockholm, Karlskrona och framför allt i Sveaborg, kommer en kombinerad satsning på de bägge rikshalvorna till synes på ett

nytt sätt. Fartygstyperna benämndes hemmema, turuma eller turkoma, ude-ma och pojama – d v s de finska länsnamnen Hämeenmaa (Tavastland), Turunmaa (Åbo län), Uudenmaa (Nylands län) och Pohjanmaa (Österbot-ten). Att politiska hänsynstaganden till de allt tydligare finsknationella stäv-andena låg bakom kan nog anses troligt. Den första turuman fick namnet Norden medan de följande i huvudsak uppkallades efter nordiska gudar Oden, Tor, Frej och Fröja eller personer ur olika fornsagor som Lodbrok, Björn Järnsida, Ivar Benlös, Ivar Vitsärk, Ragvald, Sigurd Ormöga, Yngve, Hjalmar, Styrbjörn och Starkotter samt Brynhilda, Disa och Ingeborg. Efter Finlands förlust dröjer det ej länge innan dessa för många svårförståeliga typnamn försvinner; 1813 får de sista kvarvarande hemmema beteckningen skärgårdsfregatter.*

De ovan nämnda fornordiska namnen var förebud till det allt mer ökande götiska intresset i Sverige som manifesterades genom bildandet av "Götiska förbundet" 1811 och som satt djupa spår i den svenska litteraturen men även i vår flottas skeppslistor. När c:a 210 tidigare nummerförsedda farkoster av olika typer i stället skulle få namn, var de nordiska guda- och fornsagorna till mycket stor hjälp. 30 % erhöll nordiska mytologiska namn, 7 % klassiska. Av de 135 skärgårdsfartyg, som därefter namngavs fram till 1849, erhöll icke färre än 121 namn av denna typ. Ett par axplock kan räknas upp: Gaute, Gimle, Granmar, Gudmund, Gudröd, Guttorm, Gylfe, Göte – Sigge, Signe, Sigurd, Sigvald, Skidbladner, Skjalf, Skofnung, Skulda, Sleipner, Sote, Starkotter, Stenkil och Styrbjörn. Trots en nära nog barskrapning av de nordiska forn-sagorna synes man ha haft svårt att få namnen att räcka till. Man fick till och med dela namn; en kanonjoll döptes till Rolf, den följande till Krake.

Även de klassiska mytologiska namnen togs åter till heder för att täcka namnbehovet år 1820: Achilles, Bacchus, Jupiter, Mars o s v. Tre sjuktran-sportfartyg fick vidare de passande namnen Esculap, Hippocrat och Lazarus.

Den nordiska mytologien behöll sin popularitet under hela 1800-talet. De vinner nu även insteg bland de större fartygen med pansarbåtarna av 1:a klass Oden, Thor och Njord, d:o av andra klass Loke, Thordön och Tirfing, fre-gatten Vanadis (ett binamn på Fröja) samt korvetterna Balder, Freja, Saga, Thor. Bland de mindre fartygen var namnen lika populära, hos pansarbåtarna av 3:e klass Fenris, Garmer, Sköld o s v samt torpedbåtar som Alf och Agne, Bygve och Bylgia, Gondul och Gudur.

Utvecklingen fortsatte fram till första världskriget med pansarkryssaren Fylgia (1905) samt jagarna Mode och Magne, Hugin och Munin m fl. Under mellankrigstiden tillförs flottan minsvaparna Starkodder och Styrbjörn och i början av andra världskriget kustjagarna Magne, Mjölner, Mode och Munin. Fyra jagare köptes även i Italien. Som tack för köptillståndet fick två av dessa namnen Romulus och Remus – benämningar som inte förekommit i svenska

flottan på drygt tre hundra år, då några galejor bar dessa namn.

Även under senare år förekommer mytologiska namn på flera fartygsklasser. Våra isbrytare har övertagit namnen Njord, Oden och Tor vartill även lagts Atle, Frej och Ymer samt Ale. Namnserierna Hugin, Munin, Magne och Mode dyker igen upp på 1970-talets vedettbåtar liksom Styrbjörn och Starkodder. Ett antal transportfartyg och tendrar kompletterar sviten med namn som Ane, Balder, Skagul, Sleipner, Tjelvar och Ägir liksom även tvättbytesfartyget Sigrun.

Den klassiska mytologien representeras av bogserbåtarna Achilles och Ajax, Hector, Hebe, Hera, Hercules och Hermes.

De äldre undervattensbåtarna erhöll som regel zoologiska namn. Dessa kompletterades med fabeldjuren Draken och Gripem samt sjögudomligheterna Najad, Neptun och Näcken, båda serierna i två omgångar från omkring 1930 och 1940-talet respektive 1960 och 1970-talet.

Astronomiska och meteorologiska namn

Namn som Solen, Månen, Nordstjärnan eller bara Stjärnan förekommer väl spridda över tiden från 1500-talet till och med 1700-talet. De förekom i skilda fartygsklasser, från linjeskeppet Nordstjärnan, sjösatt 1703, till lastdragarna Solen, Månen och Stjärnan under Frihetstiden. Ett par av 1800-talets tidigare ångslupar bar även Nordstjärnan.

Att ett antal bombkitzar och mörsarfartyg med sina eldsprutande pjäser under 1700-talet och 1800-talets första hälft kallades Blixt, Tordön och Åskedunder är kanske inte att förvåna, liksom ej heller att en ångslup (1871) förmodligen med tanke på den önskade snabbheten även fick namnet Blixten.

Till denna typ bör man väl även räknas de tolv transportfartyg, katter, som byggdes 1684–1691 och som uppkallades efter zodiakens tolv stjärnbilder. Fyra av dessa namn, Jungfrun, Kräftan, Skorpionen och Väduren, återkommer på brigantiner, sjösatta vid 1700-talets början.

Sedan blir namntypen tämligen sparsamt företrädd fram till sekelskiftet 1900. Från och med 1896 byggs ett antal torpedbåtar, som kallas Komet, Blixt, Meteor, Stjärna, Orkan, Bris och Vind. Deras efterföljare blir uppkallade efter fixstärnor – från Altair, Antares, Arcturus till Vega, Vesta och Virgo. Samma namn återkommer även på 1950- och 1960-talens torpedbåtar.

Telespaningsfartyget Orion från våra dagar, bör även räknas till denna grupp.

Zoologiska namn

Vid sidan av fabeldjuren har naturligtvis även namn på verkliga fåglar och fiskar, däggdjur och kräldjur samt ibland även insekter under tiderna förekommit regelbundet och tidvis tämligen rikligt. De tillhör även de äldsta

namntyper fr o m Gustaf Vasas Svanen och Bunte Ko (=brokiga kon) och Erik XIV:s Böse Lejonet. Namn som Lejonet – med olika bestämningar – Falken och Svanen förekommer ymnigt bland skeppen på 1600-talet. Smärre skärgårdsfarkoster och dylikt får ofta namn efter fågel och fisk. Rovfåglar eller sjöfåglar som Örn, Falk, Uggla, Gås och Pelikan är vanliga, men även landfåglar förekommer; Orre och Fink. Fiskarna omfattar ett vitt spektrum från Valen (som egentligen ej hör dit), Svärdfisken och Makrillen till Gäddan, Helgeflundran och t o m Sardinien.

Under senare delen av 1600-talet minskar de zoologiska namnen i antal för att sedan åter öka efter år 1700. Några namn försvinner också för gott som Hjorten, Renen och Älgen. De vanligaste blir nu fiskarna, som får ge namn åt smärre fartyg. Här finns nu Abborren (1701, 1707, 1730), Braxen (1706), Gäddan (1701, 1713, 1719), Laxen (1701, 1705, 1713, 1719, 1727) o s v, sammanlagt mer än ett 40-tal. Landdjuren uppgår till c:a 20 – de flesta fredliga – som sex kitzar och pråmar med namnet Elefanten, ett par galejor Stövaren och Mjöhunden (= vinthund), samt ett antal pråmar eller lastfartyg med de passande namnen Oxen, Kamelen och Dromedarius. Fågelnamn finns på fregatter Svarta Örn, Vita Örn samt den från Danmark erövrade Danska Örn. Även galärer och skärbåtar bär ofta namn efter fåglar; Ankan, Gåsen, Svan, Korpen och Storken vartill kommer lastfartyget eller lastdragaren Påfågeln. Endast en insekt har påträffats så tidigt, skärbåten Flugan.

Fram till 1820 är bilden i stort sett oförändrad. Nya varelser som gör sitt inträde i namnlistorna under Frihetstiden är Skillpaddan eller Sköldpaddan, Tärnan och Måsen. Även fisknamnen förekommer rikligt, bl a på en serie skärgårdsbåtar inköpta till Karlskrona på 1780-talet (Abborren, Braxen, Flundran, Gärss, Gösen, Karp, Laken, Löjan, Makrill, Mörten, Ruda, Sik, Simpa och Torsken – vartill även kom Flugan).

Vid den stora namnreformen 1820 blir faunan en räddning för flera stationschefer. Drygt femtio kanonslupar och kanonjollar får fågelnamn som Anden, Hackspik (= hackspett), Kalkon, Kramsfågeln, Pelikan, Steglitz, Uggla och Örn. Där fåglarna ej räcket till skarvar man i med insekter: Biet, Broms, Fjäril, Flugan, Mygga. Ytterligare ett antal kanonslupar får namn efter landdjur, fiskar etc – Bruna Björn, Vita Björn, Tigern, Krokodilen, Flundran och Ostran. Vid denna tid dyker även namnet Hajen upp för första gången. Några mörsarfartyg får de krigiska namnen Björn, Loen och Vargen. Mer förvånande är att även en fredlig kokslup benämns Leoparden, men där finns även en Kamel samt en rad (ätliga) sjövarelser som Cabeliau (=kabeljo), Vittling, Hummern och Krabban.

Under resten av 1800-talet blir de zoologiska namnen mer sällsynta igen. 1896 sjösätts dock torpedkryssaren Örnen. När det föreslogs att dess systerfartyg skulle få namnen Ejdern och Tärnan möttes detta av protester. Man ville

ha mer krigiska namn och dessa fredliga sjöfåglar fick ge vika för namnen på de gamla sjöhjältarna Claes Horn och Jacob Bagge.

Under 1900-talet är det främst undervattensbåtar, som för de zoologiska traditionerna vidare. Vid sidan av vattenvarelserna Abborren, Bävern, Delfinen, Hajen och Valen finner man även ett rent landdjur, och det t o m i två former: Ulven och Vargen. Den förstnämnda ingick i trilogin Draken, Gripén, Ulven från omkring år 1930. När namnen åter togs upp trettio år senare bytte man ut namnet Ulven mot Vargen med hänsyn till Ulvens tragiska olycksöde 1943.³

1958 köpte man en engelsk miniundervattensbåt Stickleback. Man kunde nu utan att bryta traditionerna direkt översätta namnet till Spiggen, ett namn som 1990 även fördes vidare genom en målubåt.

Två serier ubåtar från 1930- respektive 1960-talen kan förtjäna att noteras särskilt. De omfattar Sjöbjörnen, Sjöhunden, Sjöhästen, Sjölejonet och Sjöormen jämte Sjöborren, som dock ej kom med i den andra serien, då antalet båtar inskränktes till fem. Alla börjar på samma förstavelse, vilket kan jämföras t ex med tidigare i Storbritannien vanligt förekommande namnskick avseende exempelvis jagare, ubåtar och s k "boom defence vessels", där alla fartyg i samma klass fick namn, som började på samma bokstav eller förstavelse. Utöver detta har ett antal sjömättningsfartyg samt slutligen några nya hydrofonbojfatyg fått ta upp och även utöka fågelnamnstraditionen; Ejdern, Krickan, Svärtan och Viggen. Mer utomnordiska fåglar representeras av torpedbärgarna Pelikan och Pingvinen.

Om zoologiska namn är mycket vanligt förekommande, är botaniska namn dess sällsyntare. De enda exemplen, som påträffats är briggen Blomman, som köptes och förliste 1808 samt galären Rosen, byggd 1721.

Namnet Rosen dyker även upp på två andra ställen i litteraturen, dels i en skeppslista avseende år 1700 i samlingsverket "Svenska flottans historia", dels i "Sveriges krig 1808–1809". I bägge dessa fall rör det sig dock om felläsningar. I det senare fallet är det fråga om vattenskutan Roxen, varmed man är inne på de geografiska namnen.

Geografiska namn

Geografiska namn på fartyg har gammal hemvist i flottan. De förekommer redan under Gustaf Vasas tid, och har då ofta samband med var fartyget i fråga var byggt eller varifrån det köpts. Älvsborgs barken och Skottska pinkan är redan nämnda. Just denna typ av benämningar finns i enstaka fall kvar även under senare tid. Större Korposkutan och Mindre Korposkutan byggdes 1695, Kurska katten (även benämnt Katt des Kurfürst eller Herzog von Kurland) erövrades 1701 i Windau och Strömstadsjakten köptes 1804 på Västkusten. Om skeppet Persianske Köpman – erövat i Kurland 1701 – har någon anknyt-

ning till Persien kan däremot vara svårt att belägga. Namnen Göteborgs Fama, Stralsundska Falken och Tyska Fenix förekommer i början av 1700-talet och utgör vid sidan av skottpråmen Svenska Lejonet (1739–1761) de sista resterna av en namntradition, som kan sägas börja med Gustaf Vasas första chefsskepp, Lybska Svan.

Namn på städer och orter är även vanliga före den här behandlade epokens början. Ofta har namnet anknytning till var fartyget i fråga byggdes. Strussen Karlshamn var byggd 1669 i Karlshamn liksom även det lilla skeppet Karlshamn 1676, krejaren Kronoby köptes 1697 i Österbotten o s v.

På 1680-talet börjar namnskicket avseende de större skeppen att standardiseras. 1682 sjösätts det första skeppet i Karlskrona. När det får namnet Blekinge inleds även en ny tradition – landskapsnamn hade tidigare inte förekommit i flottan. Skeppen var vid 1700-talets början indelade i sex rangklasser efter storlek och antal kanoner. De största skeppen bar oftast kungliga namn. Sedan följde skeppen av andra rangen med namnen Sverige, Göta och Göta rike samt Venden efter kungatitulaturen ”Sveriges, Götes och Vendes konung”. Även landskap som Småland och Blekinge samt städerna Stockholm och Karlskrona fick komma med i detta fina sällskap. Tredje och fjärde rangens skepp uppkallades som regel efter landskap och provinser samt några större städer: Halland, Västmanland, Skåne och Öland, Bremen, Estland, Stettin och Wismar. Här ingick även de gamla skeppen Jupiter, Saturnus och Venus, som på 1680-talet bytt namn till Uppland, Bohus och Finland. Bland skeppen av femte och sjätte rang, som nu mera regelbundet börjar kallas fregatter, finns städerna Marstrand, Varborg och Älvsborg, Reval och Viborg.

Bland mindre fartyg är de geografiska namnen mer sällsynta. Ett par bombkitzar erhöll de passande namnen Stromboli och Vesuvius. Några lastdragare, som i Pommern byggts om till fregatter, fick namnen Anklam, Demmin och Stralsund.

Bland småfartygen, som 1703–1704 kryssade på Peipus, fanns Dorpat och Narva men även en skottpråm med namnet Karlskrona.

Under Frihetstiden är de geografiska namnen ej så vanliga bland de seglande fartygen. Utom linjeskeppen Sverige (1734), Finland (1736), Uppland och Södermanland (1749–1750) har vi en serie fregatter uppkallade efter kungliga slott, Drottningholm, Ekholmssund, Karlberg och Ulriksdal samt den bestyckade lastdragaren Karlshamns kastell.

1748–49 byggdes inte mindre 44 galärer i Sverige. 30 av dessa fick geografiska namn – hälften efter landskap och hälften efter städer. Tidigare hade man valt sjöstäder, men nu fick även vissa inlandstäder komma med, bl a Uppsala. Några bestyckade pråmar, byggda 1734–42, bar namn efter sund, de kunde tänkas försvara (Oxdjupet, Pålundet, Vaxholm) bombkitzar och flytande batterier fortsatte med vulkannamn (Heckla, Stromboli, Ätna) och de

skutor, som skulle förse flottans fartyg med vatten, uppkallades efter floder, sjöar och öar (Göta Älv, Mälaren, Lindholmen och Stubbholmen, 1785–1790)

I slutet av 1700-talet kommer ännu en nyhet. Det är en kutter, som bär namnet Svensksund till minne av Gustaf III:s sjöseger. Namnet återkommer två gånger (1856 och 1891) och är jämte segernamnet från 1788 Hogland (1856) de enda exemplen på denna namntyp. Det är dock inga stora slagfartyg som utmärks på detta sätt utan i stället smärre kanonbåtar. Detta visar en påtaglig skillnad mellan Sverige och många länder på kontinenten, som låtit sina mera slagkraftiga fartyg bära segernamn. Även Danmark hade pansarskeppet Helgoland, uppkallat till minne över segern av en österrikisk eskader 1864.

1800-talet är mer fattigt på geografiska namn. Två linjeskepp tillkommer, Stockholm (1856) och det för 1800-talets strömningar tidstypiska Skandinavien (1860), liksom fregatterna och korvetterna Norrköping, Karlskrona och Gävle (1839–1858) jämte Göteborg, vilket senare var det nya namnet för det till fregatt nedhuggna linjeskeppet Äran. De första pansarskeppen i svenska flottan (1885–1893) bär även namn med geografisk anknytning, om än i mer personifierad form – Svea och Göta – vilken serie kompletteras med Thule. Det sistnämnda namnet hade även burits av en kanonjoll (1831).

Bland småfartygen kan noteras kanonslupen Malmö och kuttern Ystad, skänkta till flottan 1808 av respektive städer.

Den stora namnsatsningen 1820 lämnar de geografiska namnen nästan helt oberörda. Enda tillskottet är kanonslupen Fredrikssund, som erövrats från Danmark. Nya namn bär också vattenskutorna Lyckeby Å, Ronneby Å samt Boren och Roxen.

Namnet Sverige tas åter upp 1915 med ett pansarskepp. Först på 1930-talet börjar geografiska namn bli mer vanligt förekommande igen inom flottan. Vi får flygplanskryssaren Gotland (1933) och därefter "stadsjagarna" Göteborg, Stockholm, Karlskrona m fl (1935–1943). När kryssarna försvinner och jagarna blir större, får dessa övertaga landskapsnamnen (Öland, Uppland, Småland o s v, 1945–1957). När jagarna så i sin tur försvinner, ärvs landskapsnamnen slutligen på 1980-talet av ubåtarna av Västergötland-klanen med efterföljarna Gotland, Uppland och Halland. Stadsnamnen tas efter 1972 över av torped- eller robotbåtar och efter 1984 även av kustkorvetterna.

På 1930-talet uppkallas vedettbåtar efter vatten i Stockholms skärgård som Aspöfjärd, Baggensfjärd o s v medan minsvepare får namn efter fyrplatser (Arholma, Landsort), fiskelägen och öar (Arkö, Gillöga, Hanö). Det samma gäller även de senare patrullbåtarna (Skanör, Arild, Smyge, Viken m fl). Fyrplatsnamnen har gått i arv till denna minsveparklass efterträdare, minjaktfartygen. Att namnet Smyge 1991 återupptagits för ett experimentfartyg har en klar dubbelmening, detta är konstruerat så att det skall kunna smyga sig fram utan att bli upptäckt av radar.

De större minfartygen fick namnen Älvsnabben, Älvsborg, Visborg och Carlskrona, medan de mindre först på 1980-talet bytt sina nummer mot namn. I detta fall är det sund, som kommit att bli den gemensamma nämnaren: från Alnösund till Öresund.

Som ett sista och mer exotiskt inslag i den geografiska serien kan nämnas inspektionsfartyget Fujijama under andra världskriget. Namnet har dock ej sin förklaring i någon sjöofficers eventuella beundran för japanska flottan. Fartyget var en övertagen privat jakt, som fick behålla sitt tidigare namn.

Övriga namn

Många andra typer av namn har passerat revy inom flottan. Några grupper kommer att nämnas.

Yrkesinriktade namn, gärna med anknytning till militärväsendet, har då och då förekommit. Under Karl XII:s sista år byggdes en serie galjoter i Stockholm, som uppkallades efter de sjöartilleristiska befälstitlarna Arklimästaren, Fyrverkaren och Konstapeln. Under senare delen av 1700-talet tillkom även Dragon, Husaren och Kosacken. Vid sidan av detta förekom ett antal Postiljoner och Postryttare. Pojken och Flickan är tillskott bland lastfartyg i början av 1800-talet.

1930-talets vedettbåtar får namnen Jägaren, Kaparen, Snapphanen och Vaktaren – namn som återupptas av 1980-talets patrullbåtar och nu även utökas med Spejaren. Dessa namn ligger kanske snarare på gränsen till egenskapsord, liksom även Löparen, vilket förekommer ett flertal gånger (1756, 1820-talet, 1895).

Egenskapsnamn kommer i olika former till synes redan på 1600-talets början – t ex Justitia (= rättvisan) redan 1607. I den karolinska flottan lever namnen Spes (= hoppet) och Victoria (= seger) kvar vid sidan av det svenska Enigheten (1696). Bland mindre fartyg förekommer de typiskt karolinska namnen Ge på, Gå på, Stå bra, Stå bi och Putz Weg. Under frihetstiden blir namnen mindre matialiska. Vi har då linjeskeppen Enigheten och Friheten samt fregatten Freden. Bland galärerna finns exempelvis Beständig, Flink och färdig, Framfus (= dristig), Hurtig, Lustig, Näsvis, Snäll (= rask) och Vaksam.

Gustaf III lät sina linjeskepp huvudsakligen få namn efter egenskaper. Deras namn sammanställdes av samtiden på följande sätt: "Prins Gustaf Adolf styr Fäderneslandet med Ömhet och Rättvisa, Dygd och Ära, välj Försiktighet, Dristighet, Manlighet och Tapperhet till rådgivare." En planerad fortsättningsserie omfattande Enigheten, Ståndaktigheten, Styrkan, Segern och Gott Samvete kom aldrig till utförande.

Linjeskeppet Försiktigheten och fregatten Orädd från 1800-talets början är redan nämnda. 1812 respektive 1815 anskaffades ett par fartyg på prov – en amerikanskyggd skonert och flottans första (och misslyckade) ångbåt, som

bäggē bar namnet Experiment. På 1820-talet byggdes även på försök tre stycken kanonkuttrar, vilka fick namnen Försöket, Provet och Trilling. Denna namntyp är i övrigt tämligen sällsynt under 1800-talet.

Även på 1900-talet återuppstår egenskapsnamnen med pansarskeppen Dristigheten, Manligheten, Tapperheten och Äran (1900–1903). De första minsveparna, byggda i slutet på första världskriget, får namnen Sveparen, Sprängaren och Sökaren, ett par mintransportfartyg från 1940 hette Minören och Fällaren och flottans tankfartyg fick de med hänsyn till fartygens uppgifter lämpade namnen Brännaren, Eldaren och Oljaren. Än mer verksamhetsinriktat är Torpedbärgaren, som kan karaktäriseras som ett mellanting mellan namn och typbeteckning.

Några fartyg har även anknytning till riksvapnet. Det första Tre Kronor är från 1598 och namnet återkommer sedan 1626 och 1702. Sedan bärs namnet av ett par mindre slupar och barkasser (1729 och 1760). Ett par linjeskepp från 1702 och 1746 döps till Göta Lejon. Både namnen kommer sedan igen på våra sista kryssare, sjösatta 1944–1945. Till denna grupp kan kanske även föras de första galärerna i den stora serien från 1748–1748, som uppkallades efter de tre nyinrättade ordena: Serafimsorden, Nordstjärneorden och Svärdsorden. När Vasaorden tillkom 1772 fick den ge namnet åt kungsslupen, som efter att ha förstörts då Galärvarvet brann, på 1920-talet fick en identisk efterföljare med samma namn.

Ett par andra namn med avvikande bakgrund kan få avsluta denna sammanställning. När Karl XII 1711 återkom till svenskt område efter sin nödtvungna vistelse i Turkiet, döptes en fregatt, som var under byggnad i Pommern, till Willkommen aus Orient, snart förkortat till Välkomsten. Namnet kan jämföras med de tidigare omnämnda jakterna på Peipus, Carolus och Vivat.

Från Karl XII:s turkiska vistelse härstammar även ett par andra örlogsnamn, Jilderim eller Illerim och Jarramas, till vilka kungen själv sänt hem ett skissartat utkast. Tolkningen är "Blixt" och "Dunder" även om någon vändande Karl XII-anhängare fått fram översättningen "Nu kommer jag på stunden". Den första Jilderim sjösattes 1716 men erövrades redan 1717 av danskarna, som döpte om fartyget till Pommern. En ny Illerim byggdes 1754. Den första Jarramas från 1716 har fått efterföljare sjösatta 1756, 1821 och 1900.

Slutord

Ett studium av örlogsfartygens namn kan ge en hel del antydningar om ledande föreställningars och litterära riktningars påverkan under olika tider – om man söker sig till religiösa eller mytologiska motivkretsar eller väljer levande eller historiska personer, fiskar, fåglar eller djur, länder, provinser och orter eller om man i stället väljer olika egenskaper.

En serie mytologiska namn ersätts med geografiska namn på 1680-talet, samtidigt som de religiösa namnen upplever en sista stor blomstring. På 1680-talet slår även de geografiska namnen igenom. På Karl XII:s tid kommer även den nordiska mytologien in i skeppslistorna och under frihetstiden uppkallas en rad galärer efter de mäktiga riksråden och i slutet av denna tid börjar de fornnordiska namnen åter komma i ropet. Under Gustaf III:s tid blir de klassiska namnen vanligare igen och bland linjeskeppen dominerar egenskapsnamnen – även om flera av dessa för våra öron ej verkar särskilt martialiska. Litterära strömningar kan spåras; Creutz herdedikt om Atis och Camilla måste ha påverkat namngivningen inom flottan, götismanen under början och även slutet av 1800-talet satte överväldigande spår flottans namnlistor. Ett par små hamnbåtar i Karlskrona, kallade Pigge och Gnidde, visar att i våra dagar t o m serielitteraturen kan ligga till grund för namngivningen.

Tabell 1

Frekvensen av olika namntyper under olika tider¹

Namntyp	1680–99	1700–49	1750–99	1800–49	1850–99	1900–49	1950–
Mytologiska namn							
Klassiska	18,7%	20,0%	16,2%	11,4%	7,7%	10,1%	2,4%
Nordiska	–	1,7%	10,4%	40,3%	52,4%	15,1%	15,1%
Övriga	3,2%	2,6%	1,7%	2,5%	1,5%	1,4%	1,4%
Bibliska namn	16,0%	6,7%	1,7%	–	–	0,5%	–
Geografiska namn	27,3%	15,4%	10,0%	3,6%	14,6%	28,9%	43,1%
Zoologiska namn	13,4%	20,1%	20,0%	26,3%	9,2%	15,6%	16,9%
Astronomiska eller meteorologiska namn	8,6%	3,0%	2,0%	0,6%	5,4%	11,9%	10,1%
Yrkes- eller egenskapsnamn	5,9%	14,2%	12,9%	5,3%	5,4%	7,4%	4,6%
Typ- eller härkomstnamn ²	2,1%	1,7%	1,7%	0,4%	–	1,8%	–
Övriga namn	–	7,5%	12,1%	4,1%	3,1%	5,0%	1,4%
Antal undersökta namn ca:	188	466	240	472	130	218	218

1 Smärre motorslupar, segelbåtar etc är ej medräknade.

2 Fartygsnamn av typ Kurska Katten, Strömstadjakten och Torpedbärgaren.

Tabell 2

Vid jämförelser med namnskick i andra länder märker man att, även om det finns många nationella särdrag, så finns många namntyper som är allmängiltiga. En mer omfattande studie skulle föra för långt i detta sammanhang. En jämförelse mellan namnskick i svenska och danska flottorna under äldre tid kan dock ge en liten bild av läget. Nedanstående ytterst schematiska jämförelse bygger avseende Danmark främst på H G Garde, *Efterretninger om den danske og norske Soemagt*, 4, 1835.

TID	Vanligast förekommande namntyper	
	SVERIGE	DANMARK
1600-t början	<i>Zoologi</i> <i>mytologi</i>	<i>Zoologi</i> <i>religion</i>
1600-t slut	<i>Geografi</i> <i>person</i>	<i>Zoologi</i> <i>person</i> <i>heraldik</i>
1700-t början	<i>Zoologi</i> <i>person</i> <i>geografi</i>	<i>Geografi</i> <i>zoologi</i> <i>person</i>
1700-t slut	<i>Mytologi</i> <i>zoologi</i> <i>person</i>	<i>Geografi</i> <i>zoologi</i> <i>person</i>
1800-t början	<i>Mytologi</i> <i>zoologi</i> <i>person</i>	<i>Geografi</i> <i>person</i>

Anmärkning: Grupper, som omfattar mer än 25% är kursiverade

Källor och litteratur

Artikeln är en bearbetning av uppsatsen *Rättvisan och Kramsfågeln*, publicerad i Nordnytt, Nordisk tidskrift för folkelivsforskning, nr 5 (med tema Skibet), Viborg 1979.

Underlaget till uppgifterna består främst av tryckta och otryckta skeppslistor.

De otryckta källorna utgörs av ett stort antal listor och uppgifter från Krigsarkivet ingående i Amiralitetskollegiets arkiv (bl a riksdagsberättelser), Förvaltningens av sjöärendenas och Storamiralsämbetets arkiv jämte örlogsstationernas handlingar och samlingen Sheldoniana.

Från Riksarkivet har hämtats uppgifter ur samlingen Administrativa handlingar rörande flottan, samt från Uppsala universitetsbibliotek handskrifterna N 894, Handlingar till Sveriges Pol. Historia 1703–1719, N 134, Collect. Nordin, Svenska flottan m m samt I 422–426, Handlingar om svenska flottan.

Bland de tryckta arbetena, i vilka skeppslistor ingår, kan nämnas

R. C. Anderson, *Naval wars in the Baltic during the sailing-ship epoch 1522–1850*, London 1910.

L. O. Berg, Svenska flottans fartyg 1850–1900, i *Forum Navale* nr 21, 1965.

L. O. Berg, Svenska flottans fartyg 1808–1849, skärgårdsfartyg, i *Forum Navale* 24, 1968.

L. O. Berg, Karolinsk flotta, i *Forum Navale* nr 25, 1970.

L. O. Berg, Peipuseskadern 1701–1704. Den doptska skeppsflottan, i *Eesti Teadusliku Seltsi Rootsis Aastaraamat*, XI, Stockholm 1992.

P. O. Bäckström, *Svenska Flottans historia*, Stockholm 1884.

H. Börjesson, *Lists of men-of-war 1650–1700*, The Society for Nautical Research, 1936.

O. Nikula, *Svenska skärgårdsflottan 1756–1791*, Helsingfors 1933.

A. Zettersten, *Svenska flottans historia 1635–1680*, Norrtelje 1903.

Kungl Marinförvaltningen, *Marinens fartyg. Klassificering och kodifiering*. 1963 och 1966.

Marinkalendern 1938–1992.

Warship International 1964–1993.

Namnen i främst svenska örlogsflottan har tidigare behandlats i ett antal olika uppsatser, bland vilka här bör nämnas

G. Hafström, *Romulus och Remus*, i *Tidskrift i Sjöväsendet* (TiS) 1940.

E. Holmberg, *Carolus-namnet i vår örlogsflottas skeppsförteckningar*, TiS 1935.

H. Karlsson, *Studier över båtnamn, särskilt namn på backebåtar och bankskutor från 1700-talets Bohuslän*, i *Meijerbergs arkiv för svensk ordforskning*, 12, Göteborg 1970.

G. Langenfelt, *Örlogsmannanamn*, TiS 1938.

J. E. Olow, *Från Häringeskeppet till Halland*, TiS 1953.

E. C. Talbot-Booth, *Warship Names and Badges*, i *The Royal Navy*. London u å (1944).

G. Unger, *Ur vår flottas dopböcker*, i *Sveriges Flottas årsbok* 1911.

G. Unger, *Jilderim och Jarramas*, TiS 1910.

G. Unger, *Namnbyten inom Karl XI:s skeppsflotta*, TiS 1935.

G. Unger, *Vår örlogsfartygs namn*, TiS 1939.

K. V. Zettersten, *Jilderim och Jarraman*, TiS 1910.

Noter

1. Gustaf III hade visserligen planer på att återuppta riksregalienamnen, men förslaget kom aldrig längre än till papperet.
2. Denna Carolus förekommer i par med brigantinerna Vivat – d v s ”Leve (konung) Karl!”
3. Andra förlisningar med stora manskapsförluster har tidigare ej hindrat att nya fartyg fick det förlistas namn, även om man oftast väntat en längre tid. 1738 förläste linjeskeppet Sverige, det dröjde till 1915 innan nästa fartyg med samma namn sjösattes. 1846 förolyckades korvetten Karlskrona; först 1939 kom ett nytt fartyg med samma namn.

Brottsliga båtsmän

En undersökning om båtsmäns brottslighet i Stockholm under senare delen av stormaktstiden

*Av fil. kand. Hans Andersson**

År 1662 blev båtsmannen Lars Olufsson dömd att få en bit av tungan avskuren för att han upprepade gånger "försmädat och grueligen svurit emot Herrans Nattvard uti sitt fylleri". Straffet utdömdes av riksrådet i egenskap av förmyndarregering för Karl XI och därmed högsta instans.¹

Kronans båtsmän stod under särskild jurisdiktion men jag har i min pågående forskning om brottsligheten, rättssäkerheten och rättsuppfattningen i stormaktstidens Stockholm ofta stött på båtsmän och båtmanshustrur, som anklagade, vittnen eller målsägare, inför stadens egna rättsinstanser. Jag tänkte nu beskriva i vilka sammanhang så skedde och hur båtsmännens lagförda brottslighet skiljer sig från övriga sociala grupper under perioden 1696–1720. Framställningen är huvudsakligen deskriptiv. I ett tjugotal exempel skildras såväl båtsmännens levnadsvillkor som rättsväsendets arbetssätt.²

Under stormaktstiden skedde många reformer på det juridiska området, präglade av ökad kontroll från statsmaktens sida över olika rättsliga instanser. I det medeltida straffsystemet kunde de flesta brott sonas med böter eller förvisning medan alla de grövsta bestraffades med bestialiska avrättningar eller stympning. I och med att en allt större del av befolkningen kom att leva under så ekonomiskt knappa förhållanden att de inte kunde betala böter, samtidigt som de mer besuttna gruppernas beteende civiliserades, kom mer eller mindre offentliga skam- och kroppsstraff att bli det vanliga. Civil- och kriminalrätt kom i allt högre grad att skiljas åt. Det gamla rättsväsendets uppgift, att lösa konflikter i samhället, övertogs av civilrätten och berörde i första hand de besuttna grupperna. Kriminalrätten kom däremot huvudsakligen att syssla med social kontroll av underklassen.

I hela Västeuropa omvandlades maktstrukturen, det feodala samhällets lokala autonoma kollektiv bröts upp och människorna inordnades i hierarkiska system med såväl kyrklig som militär förebild. I och med reformationen ställdes nya krav på enskilda människors religiösa ansvar och sedlighet. Den katolska gudstjänsten och läran betecknades i hög grad som vidskepelse, dvs inte i enlighet med Bibelns ord. Folkets hederscentrerade och halvt animistiska kultur utsattes samtidigt för häftiga angrepp. Hedern var en social reali-

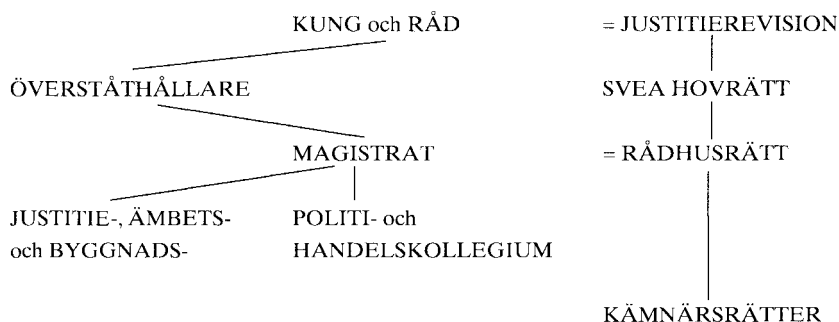
* förf. är doktorand vid institutionen för ekonomisk historia vid Stockholms universitet.

tet, något man ägde i andras ögon, medan det kyrkliga idealet var efterlevandet av ett moraliskt system där man var ansvarig inför en allvetande gud. Under en fas av utvecklingen förenades kyrkliga och statliga intressen. Kontrollen över rättsväsendet var det strategiska nav kring vilket konfrontationen, kulminerande i häxprocesserna, kretsade. De borgerliga eliternas problem med att kontrollera den växande underklassen bidrog till att de gav upp städernas traditionella autonomi för att istället erhålla en plats i det nya hierarkiska systemet.³

I den äldre vasatidens samhälle hade, liksom på medeltiden, myndigheter och andra sociala institutioner vanligen både förvaltande och rättskipande funktion. Under 1600-talet sker gradvis ett särskiljande så att allt fler samhällsorgan får antingen den ena eller den andra uppgiften (se fig 1, renodlat administrativa organ står till vänster, de med båda funktionerna i mitten och de juridiska till höger).

I Stockholm sköttes såväl administration som rättskipning av magistraten, dvs borgmästare och råd. Deras arbete övervakades av överståthållaren som också var medlem av riksrådet. Det fanns fyra borgmästare i ledningen för respektive: justitie-, politi-, handels- samt ämbets- och byggnadskollegiet. Till sin hjälp i det administrativa arbetet hade de ett varierande antal rådmän. I början av 1600-talet dominerades magistraten av de rika handelsmännen och Stockholms styrelsesätt kunde karaktäriseras som en köpmannaoligarki. Genom statsmaktens expansion skedde en byråkratisering av rådet. Omkring år 1700 var över hälften av rådmännen och alla borgmästare professionella ämbetsmän.⁴

Fig 1. Förvaltning och rättsväsen i Stockholm omkring år 1700.



I egenskap av rådhusrätt utövade magistraten den högsta dömande makten i staden. Som underrätter fungerade de tre kämnärsrätterna, en för varje stadsdel: Staden – nuvarande Gamla stan, Norra förstaden (Norrmalm, Östermalm

och Kungsholmen), samt Södra förstaden, dvs Södermalm. I början av 1600-talet var deras huvuduppgift att utföra förundersökningar åt rådhusrätten. Egen domsrätt hade de endast i smärre mål. Under 1690-talets sista år drabbades landet av svår missväxt vilket bland annat fick till följd att tjuvnaden ökade i huvudstaden. För att magistratens arbetsbörda ej skulle bli övermäktig fick kämnärsrätterna ökade befogenheter år 1700. På egen begäran upphörde rådhusrätten helt att befatta sig med brottmål 1720. Min undersökning som i huvudsak är begränsad till rådhus- och kämnärsrätternas verksamhet, slutar samma år.

Politi- och Handelscollegierna hade, utöver sina administrativa funktioner, vissa rättsliga uppgifter. De avdömde ordningsfrågor rörande t ex brandsäkerhet, tiggeri och övervakning av näringsstadgorna. Ett flertal andra rättsinstanser var också verksamma i staden. Accisrätten behandlade fall i samband med indrivandet av Lilla tullen, på införsel av varor från landsbygden, samt fusk med avgifter på bakning, brygd och brännvinsbränning. En speciell posträtt sysslade med mål i samband med posten.

Kyrkan hade sedan 1571 inte någon egen domsrätt men konsortiet var en viktig remissinstans, framförallt i de ymnigt förekommande sedlighetsmålen men också i de mer sällsynta men ur samhällsbevarande synpunkt lika viktiga religionsmålen.⁵

Bland militära rättsinstanser var livgardets den viktigaste men alla olika regementen, som i särskilt hög grad under Karl XII:s krig, passerade Stockholm hade egen rättskipning. Konflikter beträffande de militära och civila domstolarnas behörighet förekom. Känsligt var de militäras krav på jurisdiktion över borgargardet, som utgjorde huvuddelen av stadens garnison då större delen av livgardet 1700–09 följde kungen i fält.

I och med indelningsverkets inrättande under Karl XI:s regering föll det på städernas lott att sätta upp och underhålla ett bestämt antal båtsmän för flottans behov. Stockholm skulle hålla med 100 båtsmän. Antalet fördubblades i krig och vid krigsrisk. Om krigsrisk förelåg eller ej avgjordes av kungen, vilken ansåg att så ständigt var fallet.⁶

På grund av de nyerövrade landskapens utsatta läge i krigstider hade flottans huvudstation på 1680-talet förflyttats till Karlskrona. I Stockholm kvarblev endast en mindre styrka, förlagd på Skeppsholmen. Den kallades Kungliga Hovjaktsvarvet, och omfattade ett tiotal fartyg. Chef blev 1690 baron Anders Appelbom, från 1698 med viceamirals rang.

Under senare delen av det Stora nordiska kriget fick man åter behov av en större flottstyrka i stockholmstrakten, för att möta det hot som uppstått genom tsar Peters erövringar och maritima upprustning. Riksamiralen Hans Wachtmeister var chef för den 1715 hit förflyttade eskadern, men efterträddes året därpå av Fredrik Örnfeldt. Vid denna tid börjar också fall remitteras

mellan stadens och flottans rättsinstanser. Jag har överhuvudtaget endast påträffat ett fall från Skeppsholmen som nått stadens egna domstolar.⁷

Material och definitioner

En social indelning av befolkningen i en stad under ståndssamhällets tid bör utgå från de burskapsägande borgarna, den grupp som gjorde att staden var en stad. Borgerskapet omfattade ungefär 2.500 personer vid denna tid, av en total befolkning på kanske 60.000. Tillsammans med sina familjer torde de då ha utgjort ca 20 % av stadens samtliga invånare, om familjerna i genomsnitt inte var större än fem personer. Ca 18.000 människor dog i pesten 1710–11. Ett befolkningstillskott skedde å andra sidan genom tillströmningen av flyktingar från krigsdrabbade områden i Finland och de baltiska provinserna.⁸

De som ekonomiskt och socialt befann sig under borgerskapet definierar jag som underklass. Hit hör gesäller och utbildade arbetare såsom dagsverkskarlar, drängar, pigor, meniga soldater, ryttare, gardeskarlar och båtsmän. Ett fåtal män som endast namnges, utan uppgift om titel eller annan indikation på status, räknas som underklass.

Kvinnornas sociala ställning måste vanligen definieras genom deras relation till en man. Däremot förekommer det knappast att bara namnet uppges. En bit upp i hierarkin kallas en gift kvinna "dygdesam hustru", en egenskap som alltså automatiskt tilldelas en kvinna om hon är gift med en köpman, tjänsteman av någotsånär hög rang eller officer. Titeln "fru" används knappast nedanför högadlig nivå. Fanns ingen form av titel fick kvinnan ett nedsättande epitet som kona, kvinnsperson. Giftna kvinnor i under- och hantverkarklass kallas bara "hustru". Om mannens titel eller yrke nämns räknas hon då naturligtvis till samma grupp som han. När så inte är fallet antar jag att det är fråga om underklass. Här kan förvisso en stor felkälla rymmas men den berör inte närmare den pågående undersökningen.

Rangen var viktig och grunden till att jag anser att man kan göra dylika antaganden är att den inte borde vara utelämnad om och när den är värd att nämnas. Även i den genomgång jag gjort av materialet från Karl XII:s kontributions styrker uppfattningen att de som ej har annan titel än "hustru" eller kan räkna släktskap till en man av högre social ställning hör till de fattigaste i samhället och således kan räknas till underklassen.

En exakt beräkning av de olika sociala gruppernas storlek torde vara omöjlig att utföra. Med ledning av min undersökning av taxeringslängderna för Karl XII:s kontribution 1715/16, uppskattar jag dock underklassen till nära 60 % av stadens befolkning, hantverkare, underofficerare och lägre tjänstemän samt deras familjer och övriga personer på motsvarande social nivå ca 35 % och slutligen adliga personer, präster, det högre borgerskapet, officerare och högre tjänstemän drygt 5 %. Medlemmarna av denna elit är liksom kvin-

nor ur hantverkarklassen ytterst sparsamt förekommande bland dem som anklagas och/eller döms för några brott. Inom underklassen fanns vid denna tid betydligt fler kvinnor än män, troligen i proportionen mellan 1,5–1,7 per man.⁹

Den märkligaste egenskapen hos brottsstrukturen i Stockholm vid denna tid är den höga frekvensen kvinnlig brottslighet. På 1710-talet var nära 60 % av de dömda i staden kvinnor. En del av förklaringen till den extremt höga andelen kvinnlig brottslighet ligger naturligtvis i kvinnoöverskottet. Delvis torde detta vara ett resultat av kriget, men andelen kvinnlig brottslighet var omkring 50 % redan på 1690-talet.¹⁰

Termen båtsmän används i materialet både för civila och militära sjömän. Vad jag här intresserar mig för är dock endast de militära. Dessa benämns ofta stads-, fördubblings-, rote- eller helt enkelt kronobåtsmän. De civila kallas sjömän eller "coupwardhiebåtsmän". De förefaller ha varit en relativt välbeställd grupp, figurerar i samband med arvs- och andra ekonomiska tvister, men sällan i brottmål. När det inte står klart utskrivet vilken sorts båtsmän det är frågan om framgår det vanligen ändå av sammanhanget. I ett fåtal fall där indikation saknas har jag tagit mig friheten att anta att det är kronobåtsmän.¹¹

En mellanställning intar de båtsmän som haft tjänst ombord på de under 1710-talet vanliga kaparfartygen. Vid ett tillfälle är t ex tre kaparbåtsmän misstänkta för delaktighet i en stöld, men släpps på sin löjtnants "caution" eftersom de behövs ombord på kaparen. Inte heller dessa kommer att beröras i denna undersökning.¹²

Det exakta antalet båtsmän har ej gått att fastställa men det torde ha räckt med något hundratal för att bemanna de små fartyg som var stationerade vid Skeppsholmen. Vid olika tillfällen besöktes Stockholm av enheter ur flottan varvid antalet båtsmän mångdubblades. I genomsnitt kan det dock knappast ha funnits mer än 500 båtsmän i staden, dvs ungefär en procent av samtliga innevånare.

Flottans båtsmän stod under amiralitetets jurisdiktion, men amiralitetsrättens eget arkiv har ej gett så mycket. Inom flottans rättsväsen förekom en extra flora av kroppsstraff utöver de i det civila livet vanliga, t ex att sitta på trähästen, kölhalas och "springa från rån". Från undersökningsperioden är bara 1701 års protokoll bevarat och få mål däri har anknytning till Stockholm. Både rymning och att sova eller supa på sin post, vilka hör till de vanligaste brotten båtsmännen anklagas för vid amiralitetsrätten, var belagda med dödsstraff. Exekution skedde på militärt vis genom arkebusering. Ofta slapp man dock undan med att hoppa i vattnet från rånocken eller löpa gatlopp några gånger.¹³

Den grundläggande indelningen för brott som jag utgår ifrån är om de är riktade mot person eller egendom. Därutöver kommer sedlighetsbrotten, som vid denna tid, då all form av utomäktenskapligt sex var olaglig naturligtvis blev otaliga. De var också föremål för en intensiv övervakning vilken främst drabbade ogifta kvinnor som blivit med barn. Fadern hade större möjlighet att klara sig, antingen genom att avresa eller att svära sig fri. Beviskraven var högre då än nu, vid alla typer av brott, utom trolldom och barnamord. Man fick inte döma på indicier utan det krävdes antingen ett erkännande eller två ojäviga vittnen – något som sällan förekom i sedlighetsmål.

Bland egendomsbrotten dominerar stöld, en term som här infattar såväl snatteri, tjuvnad och rofferi (rån). Övriga egendomsbrott omfattar handel med tjuvgods bedrägeri och olaga handel. Det senare föll egentligen under handelskollegium, men hamnade ej sällan också hos kämnärsrätterna eller remitterades till rådhusrätten.

Brotten mot person är i första hand våld och verbala brott men omfattar i tabell 1 också olydnad. Till den sistnämnda kategorin hör t ex rymning, sabbatsbrott och lösdriveri. Våldsbrotten varierar naturligtvis i grad, från mord – en term som så gott som uteslutande används om offret var ett barn – och dråp till örfilar, hårdrag, spottande och "orenlighets kastande". Bland de verbala brotten utgör okvädingsord den klart största gruppen, men det förekommer även förtal, ohemula anklagelser (om man anklagade någon och denna visade sig oskyldig kunde straffet för det nämnda brottet i stället drabba den som anklagade) samt eder och svordomar – allt missbruk av guds namn var brottsligt men endast extra svåra fall därav, som i det inledande exemplet, ledde till åtal.

Vid rådhusrätten behandlas, efter år 1700 då smärre stöldmål flyttats över till kämnärsrätterna ungefär lika många mål av dessa tre kategorier (jfr tabell 1) Sedlighetsbrotten kan tyckas vara något fler än de andra kategorierna, men man ska då komma ihåg att det är fråga om rannsakingar, ej domar. Andelen frikända är störst just vad gäller män som anklagats för dessa brott. Eftersom stöld vanligen inte bestraffades med böter och således inte är med på kämnärsrätternas saköreslängder blir det svårt att uppskatta den totala frekvensen av denna brottskategori.

Tabell 1. Mål remitterade från kämnärs- till rådhusrätt. Genomsnitt/år.

BROTT MOT	EGENDOM	PERSON	SEDLIGHET
1696–1700	106	26	21
1701–1705	13	14	22
1706–1710	25	33	34
1711–1715	25	30	44
1716–1719	32	25	43

Källa: Norra förstadens kämnärsrätts rannsakningsbok (1699–1719)

Man måste hålla i minnet att det exakta beteendet som ligger till grund för relationen mellan olika sociala grupper och rättsväsendet inte är och aldrig kan bli känt. Den brottsstruktur som kan iaktas är bara den lagförda delen och inte heller den bild vi har av denna är fri från felkällor. Materialet är inte bevarat i sin helhet och man har inte funnit det nödvändigt att registrera allt. En stor lucka är t ex att Norra förstadens kämnärsrätts kriminalprotokoll saknas för hela perioden 1700–18.¹⁴

Det material jag gått igenom kan indelas i tre grupper: saköreslängder, målslistor och protokoll. Saköreslängderna är förteckningar över utdömda och inbetalda böter, med uppgift om namn, yrke eller annan indikation på social tillhörighet, brott, bötessumma och eventuellt omvandlingsstraff. De som är upprättade av kämnärsrätterna är av störst intresse eftersom det var de som oftast utdömde bötesstraff, men också från rådhusrätten samt politi- och ämbetskollegierna finns saköreslängder bevarade. De brott som var belagda med bötesstraff var framförallt okvädings-, sedlighets- och mindre våldsbrott samt vissa former av olydnad. Jag har här valt att arbeta med tvärsnitt och gått igenom åren 1697–99 1708–11 och 1716–18. 1710 saknas så det blir tre år i varje tvärsnitt.

Målslistorna kan gälla antingen avkunnade domar eller remitterade mål. De domlistor som finns bevarade är från rådhusrätten 1697 och 1699, 1709–14 samt 1718, Stadens kämnärsrätt 1710–20 och Södra förstadens 1694–1706. Den senare är betecknad "tjuvbok" och även den från Staden har karaktären av en sådan, de brott som dominerar i saköreslängderna finns ej med här. För perioden 1696–1719 finns en lista med mål remitterade från Norra förstaden till rådhusrätten. Samtliga dessa ingår i den utförda undersökningen.

Kriminalprotokollen från rådhus- och kämnärsrätter ger i många fall en utförlig beskrivning av såväl brott som rättens arbetssätt. De är vanligen förda i löpande ordning, dag för dag, så att ett mål som är uppe till förhandling fler gånger också är utspritt på en mängd olika ställen i protokollet. Civilmålen ska vara samlade i ett särskilt protokoll tillsammans med de förvaltningsfrågor som avgjordes av magistraten "in pleno", d v s gemensamt i stället för av de

olika kollegierna. Även i kriminalprotokollet har dock smugit sig in en del både civilmål och administrativa ärenden. Vissa år har man samlat en dombok i slutet av volymen, vilket gör det hela betydligt överskådligare men å andra sidan går en del detaljer av processen förlorade. Jag har gått igenom några av dessa domböcker i sin helhet och använt protokollen för att få en utförligare inblick i några av de intressantare målen, som påträffats vid genomgången av det övriga materialet. Några fall har jag också försökt spåra till hovrätt och justitierevision. Det är inte alltid ett mål från en domlista eller rannsakingsslängd kan påträffas i protokollen. Särskilt Svea hovrätts material är mycket dåligt bevarat.

Tonvikten läggs i det följande på skillnader mellan båtsmännens och andra sociala gruppers brottstruktur. Straffsystemet kommer att diskuteras och beskrivas närmare för de olika brottskategorierna. Konkreta exempel ges i första hand på mål där båtsmän och deras hustrur samt i ett fall en amiralitetslöjtnant varit inblandade. Avslutningsvis sammanfattas olika sociala gruppers respektive brottsstruktur och diskuteras kortfattat tänkbara orsaker till att båtsmännens brottslighet såg ut som den gjorde.

Egendomsbrott

Den lag som gällde i Stockholm ända fram till 1734 var Magnus Erikssons stadslag, skriven vid mitten av 1300-talet, men så vitt man vet inte stadfäst förrän 1618. I denna stadgas dödsstraff om det stulnas värde uppgår till en mark silver eller en halv om stölden sker i kyrka, badstuga eller från husbonde. För mindre summor kunde tjuvarna mista öronen eller "hudstrykas", d v s pryglas, på torget samt förvisas från staden. Vid upprepad förseelse skärptes straffet. Avrättning skedde för män genom hängning, kvinnor skulle stenas eller begravas levande.

Dessa drakoniska åtgärder mildrades med tiden dels genom ändrad praxis dels på grund av inflationen. I drottning Kristinas straffordning av år 1653 fastställdes gränsen för dödsstraff vid stöld av 60 daler silvermynts värde. Då alltså motsvarande 240 mark! Det bestämdes också att man fick chansen att böta med tre gånger det stulnas värde – en summa som sällan kunde erläggas, eftersom stöld oftast skedde på grund av fattigdom. Om den dömde ej hade råd att böta omvandlades straffet till gatlopp för män och risslitning för kvinnor. Antalet gatlopp – som skulle löpas genom två led med 300 man vilka efter förmåga rappade till den dömde med en träpåk – var noga graderat i förhållande till det stulnas värde, ett gatlopp för var åttonde daler.¹⁵

Omvandlingen av kvinnornas bötesstraff ansågs ej behöva motsvarande exakta kvantifiering. Det fanns dock grader även här. I lindrigare fall fick en stadstjänare utföra "hudstrykning i rådstuvugången", medan allvarigare brott skulle bestraffas mer offentligt. Den dömda fick då först stå vid en påle på

torget och skämmas och risades därefter av skarprättaren. I en del fall anbefalls ”skarpt risslitande”. Ofta kombinerades kroppsstraffet med några månaders arbete på tukthuset.¹⁶

Utom böter eller kroppsstraff skulle den som dömts för stöld fullgöra kyrkoplikt, d v s ett bestämt antal söndagar stå på pliktballen i kyrkan och därefter skriftas, få syndernas förlåtelse och återupptas i Guds församling. Pojkar dömdes liksom kvinnorna till riset medan vuxna män ibland kunde få slita spö istället för att löpa gatlopp. Besträffningen av omyndiga skulle helst utföras av föräldrarna under en vaktmästares överinseende.

Förvisningsstraffet fanns kvar till slutet av 1600-talet och tillämpades då i första hand för tjuvnadsbrott. Stockholms rådhusrätt beklagade sig då över Svea hovrätts praxis att ständigt benåda de förvisade tjuvar som man dömt till döden för att de återvände till staden. På 1660-talet kunde ”unga och friska” män, även omyndiga, som dömts för stöld, lösdriveri eller andra mindre brott istället för att förvisas ”skickas till amiraliteten”, d v s tvångsenrolleras till flottan.¹⁷

Under Karl XI:s tid utdömdes sällan dödsstraff för stöld utom i särskilt svåra fall. Kungen hävdade att det ingenstans i Bibeln var påbjudet och således ej förenligt med ”Guds lag”. Karl XII som från 15 års ålder innehade den högsta domsrätten i landet var mindre känslig på denna punkt. Annars var han en lika varm anhängare som fadern av principen att rättspraxis skulle följa skriftens (helst Gamla testamentets) ord. Kvinnor brukade dock ej avrättas för stöld, även om de ofta dömdes till döden. Hovrätten eller justitierevisionen ”leutererade”, d v s mildrade den av underrätten utsatta domen.¹⁸

Under nördåren i slutet av 1600-talet var tjuvnaden extremt hög. Båtsmännen stod för ungefär 10 % av det totala antalet män som vid rådhusrätten dömdes för stöld. Det är sällan någon som ej hör till underklassen anklagas för stöld. Under perioden 1709–14 döms tio båtsmän och endast 30 andra män för stöld, vilket innebär en klar ökning. Under samma period döms så mycket som 96 kvinnor. Även vid kämnärsrätterna ökar andelen kvinnor inom denna brottskategori markant på 1710-talet (se tabell 2), vilket torde förklaras av den mansbrist som uppkom genom kriget.

Tabell 2. Män och kvinnor dömda för stöld vid kämnärsrätterna.
Genomsnitt/år.

SÖDRA KMR	MÄN	KVINNOR
1695–1700	5	5
1701–1706	3	5
STADENS KMR		
1710–1715	6	12
1716–1720	7	16

Källa: Södra förstaden kämnärsrätts tjuvbok och Stadens kämnärsrätts straffbok (1710–1720).

Tabellen är baserad på uppgifterna i två olika kämnärsrätters domböcker. Den ger intryck av en kraftig ökning av det totala antalet stölder omkring år 1710, samma tendens kan iaktas i tabell 1. Det är dock tänkbart att materialet från den Södra förstaden är ofullständigt, eftersom det förefaller osannolikt att frekvensen där verkligen varit så låg. Enligt saköreslängderna har vid denna kämnärsrätt vanligen avdömts minst lika många mål rörande brott mot person och sedlighetsnormer som vid de båda andra tillsammans. Det torde ändå vara så att tjuvnaden minskat under 1700-talets första decennium och sedan särskilt den kvinnliga andelen ökat.

I justitierevisionen diskuterades redan på 1690-talet den tilltagande tjuvnaden. Enligt Göta hovrätts president Stålarb berodde ökningen på Karl XI:s omtalade ovilja att låta dödsstraffen gå i fullbordan. När dödsstraffen mildrades blev det för män till nio gatlopp (det högsta antal som kunde utdömas) och ibland livstids straffarbete på Marstrands fästning. Man var medveten om att särskilt kvinnor i allt högre grad gjorde sig skyldiga till tjuvnad och beklagade att man inte hade något liknande ställe att förvara dem på. Överståthållare Gyllenstierna (som också satt i justitierevisionen) sade att "här i Stockholm sätter vi tjuvkonorna på barnhuset, där de bliva så plägade att många hellre har avhänt sig livet än att hamna där."¹⁹

Mot slutet av perioden begås allt fler stölder och ett antal grövre sådana utförs av båtsmän. Sålunda anklagades t ex stadsbåtsman Jacob Hägg för en anseilig stöld begången hos factor Christoffer Pauli under juldagarna 1717. Både Paulis egna och hos honom pantsatta saker hade försvunnit. Han lyste stölden på nyårsdagen och hade fattat misstankar mot Hägg eftersom denne varit på besök 3:e dag jul och även hörts yttra att det nog fanns en del att finna i Paulis magasin. Han har ej begärt att Hägg skulle arresteras, vilket annars var det vanliga när misstanke om grövre brott förelåg. En båtsmanshustru, Brita Larsdotter har angivit att Hägg försökt sälja el pantsatta en del silver,

byxknappar etc – hon har lånat honom ett mynttecken och sedan gått till Pauli. Båtsmannen nekar förstås, men efter ivriga uppmaningar att bekänna sanningen erkänner han att han gått över Fatburssjöns is och klättrat över Paulis plank, brutit sig genom muren och tagit ett antal skedar. Han säger sig ha varit ensam, men en annan båtsman, Sven Röhår, blir också misstänkt. Hemma hos Hägg hittar man flera guldringar och silver i ett skrin. Han döms till döden, medan hustrun som misstänkts för delaktighet frias, liksom Röhår, vilken vi dock kommer att få möta igen. Domen underställs hovrätten.²⁰

Båtsmannen Jöns Haning anklagas för en stöld av 6000 daler kopparmynts värde. Han satt en kväll på en krog vid Slussen, tillsammans med två gardeskarlar. De tre hade sedan tagit sig upp på taket till några lärftskrämarbodor och med yxa klubbor och långa spikar brutit sig in i dem. De bröt upp skrin och lådor och tog alla ”vita pengar” och annat silver, så mycket de kunnat bära. Senare har de delat bytet mellan sig på Skinnarviksberget. Haning säger sig ha fått 300 daler silvermynt. Senare ändrar han sig dock, har givit sin käresta Anna Maria Ekelund 400 daler, att köpa sig en gård för och själv behållit fyra riksdaler specie, tio dubbla caroliner och fem skedar, en diamant-ring mm – en del skall ha blivit taget av några engelsmän. Ett 20-tal vittnen och/eller misstänkta hörs. Anna Maria föder barn i fängelset – barnmorskan försöker då inte, såsom annars var brukligt, ta reda på vem som är fadern, utan vad och hur mycket stöldgods hon tagit emot av Haning. Denne får också sitta i s k hårdare fängelse för att man ska få fram sanningen, särskilt då angående medbrottslingarnas identitet. Han anger då istället för de tidigare omtalade gardeskarlarna två båtsmän, Isak Apelquist och Christian Söderman. Dessa kan dock ej bevisas ha varit delaktiga.

Haning blev redan 1711 dömd för stöld, men var då minderårig. Fick slita ris, samt blev av en vaktmästare förd till tukthuset, men eftersom han icke låtit detta straff lända sig till varning och förbättring döms han nu till döden. Angående Anna Maria kan rätten inte utlåta sig eftersom hon i fängelset är ”genom döden avgången”. En båtsmanshustru Maria Giös – som förekommer på många ställen i materialet, den här gången sitter hon inne för handel med tjuvgods – skall, enligt en annan ”tjuvkonas” vittnesmål, i fängelset ha emottagit en ring av Haning men detta kan ej bevisas.²¹

Båtsmanshustrur var ofta inblandade i människors stölder och ibland även anklagade för egen sådan verksamhet. Änkan Ebba Abrahamsdotter Falk anklagades av stadsbåtsman Hans Utter för att av honom ha stulit en tennpotta, ett par tråvantar en kjortel, nio servetter, ett förkläde, en kvinnfolk halsduk, silverspetsar till en mössa samt en bok: Salomon Likovits Tåre- och tröstekälla. Hon erkänner sig ha tagit allt detta utom vantar, spetsar och servetter. Säger sig ha sålt och pantsatt det mesta för att få pengar till sitt döda barns begravning. Det stulna värderas till 25 daler kopparmynt och hon be-

finns vara tidigare straffad för stöld (1709 och även 1717). Detta är således tredje resan och hon döms till döden i enlighet med drottning Kristinas straffordning. Domen underställdes Svea hovrätt, vilken troligen sänkte straffet.²²

Beträffande övriga egendomsbrott skiljer sig båtsmännens verksamhet åtskilligt från övriga sociala grupper. Frekvensen brott inom hela denna kategori är dock låg för såväl båtsmän som övriga män i underklassen. Olovlig och förbjuden handel hörde till den annars vanligaste formen av egendomsbrott, men jag har bara funnit ett exempel när det gäller båtsmän:

Enligt stadsfänrik Erik Svahn har fördubblingsbåtsmannen Anders Andersson gått omkring på gatorna och sålt visor och almanackor. Dessutom har han dragit kniv och överfallit två stadsvakter som försökt hindra honom. Statsvakten har flera gånger tagit fast honom men han har då fått hjälp av sina kamrater. Efteråt brukar han då inte "allenast hotat skära dem sönder och samman utan också gjort spe av dem då han kommit undan och bett dem komma och köpa hans visor". Anders erkänner att han dragit kniv mot vaken men endast i nödvärn och av raddhåga – eftersom de utan orsak överfallit honom med dragna värjor, slagit honom till marken och släpat honom på gatan. Vaken hävdar dock att båtsmannen var den som först drog vapen, samtidigt som han sade sig vilja "skära lever och lungor ur dem". Rätten finner inget behov av någon närmare utredning, han har ju erkänt att han dragit kniv mot vaken för att hindra denna i sin ämbetsgärning – och kan för den skull hans liv ej förskona utan dömer honom till döden (krigsartiklarnas 45.e kap). Domen underställs dock "ödmjukeligen" Svea Hovrätts omdöme.²³

En speciell brottskategori för just båtsmän var bondfångeri, t ex säger sig två bönder ha blivit inlockade på krogen Kråkan av båtsmannen Johan Larsson Frimodig. Därinne har fyra hans kamrater suttit och spelat remspel och erbjudit bönderna att delta. Dessa har först vunnit några stick (det är tydligen fråga om ett kortspel) men sedan "liksom tvingats" att fortsätta tills de förlorat åtta mått gryn. Båtsmännen försvarar sig med att bönderna "voro fullvuxna karlar och inga vanvettingar och hade för den skull kunnat hålla sig ifrån spelet om de velat". Johan Frimodig säger att han inte alls stått utanför krogen för att locka in någon utan bara gått ut för att pissa och då kommit i samspråk med bönderna som gått omkring och ropat att de ville sälja gryn.

Vicefiskal Anders Röding har konsulterat amiral Appelbom vilken meddelar att en av de anklagade, stadsbåtsman Johan Broms tidigare är straffad för sådant spel och att det ej är annat än bedrägeri. Han har inget emot att rådhusrätten dömer dem.

En kvartermästares hustru, Maria Bryngelsdotter besvärar sig över att Broms tidigare bråkat och slagit sönder fönster på hennes krog Kråkan, för att

hon inte velat ha deras remspelande där. Han säger att hon tvärt om har lånat honom två dukater för att locka några finnar till spel men blivit sur när detta inte lyckats och drämt till honom med en panna lut. Han har då bara försvarat sig. En hattmakargesäll vittnar emellertid till krögerskans förmån. Domen blir för Broms tre och för de övriga två gatlopp. Hovrätten ändrar dock senare till tolv daler silvermynt i böter för var och en av de inblandade båtsmännen.²⁴

Våld och verbala brott

I motsats till stöld betraktades våldsbrott ej som skamliga i sig. Våld kunde vara ett sätt att upprätthålla sin heder. Man bör också betänka att åtskilligt våld var helt legalt, mot underlydande och inom familjen. En profoss som slagit ihjäl sin son får t ex bara 8 dagars fängelse på vatten och bröd, medan en dotter som ger sin mor en örfil döms till döden. ”Guds ord är klart” – hedra din fader och moder annars jävlar!²⁵ För mindre våldsbrott utdömdes böter men om dessa inte kunde erläggas omvandlades de oftast till fängelse på vatten och bröd. Böterna fördubblades på söndagar och större högtider, som jul och påsk, samt när kungen var i staden.

En speciell form av våld vid denna tid var vad Arne Jansson kallar suicidal-mord Människor som bragts till förtvivlans rand begick – hellre än självmord, vilket man var övertygad skulle bestraffas med evig förtappelse – ett brott som säkert medförde dödsstraff. Före avrättningen fick man då syndernas förlåtelse och kunde räkna med saligheten därefter. Vanligen är det då fråga om kvinnor som dränker eller skär halsen av ett barn. Av de sju män som under hela perioden 1621–1756 dömdes för denna typ av brott i Stockholm var en båtsman (1733) och en överbåtsman (1698). Bland 25 kvinnor förekom å andra sidan endast en båtsmanshustru (1676).

Den ende av dessa som hör till min undersökningsperiod är alltså överbåtsmannen, Jakob Mattsson Vitlök. Under en storm visade sig djävulen för honom och de ingick i förbund med varandra. På grund av sin stora fattigdom och samvetskval över ”förskrivningen” skar han halsen av en tioårig flicka så att han skulle bli avrättad. Rätten fann hans historia om djävulen osannolik, men han höll envist fast vid den.

I samband med detta kan nämnas ett fall av gårtjuvnad, stöld av boskap som gick lös, ”under Guds lås”, och därför betraktades som särskilt allvarlig. Båtsmannen Svärtdaska dömdes för tredje resan stöld. Han hade lagt beslag på en gammal bagge, sex får och en kviga och begärde att få bli hängd eftersom han ej kan låta bli att stjäla. Det framhålls i justitierevisionen att de som ber om att bli avrättade ej brukar förunnas detta.²⁶

Av de män som dömts för lindrigare våldsbrott var ca 20 % båtsmän i de två först tvärsnitten. I det tredje har andelen sjunkit till 12 %. Även hantverksklassens andel sjunker i proportion till övriga grupper. Underklassens, utom

båtsmännen, är konstant, medan det kvinnliga våldet är betydligt mindre omfattande före kriget än i de två sista tvärsnitten.

Tabell 3. Dömda för våldsbrott i olika sociala grupper 1697–1718.
Genomsnitt per år.

	BÅTSMÄN	ÖVR UND	HANTV	KVINNOR	TOTALT
1697–99	23	31	57	38	149
1708–11	18	35	44	79	176
1716–18	9	33	34	66	142
SUMMA	50	99	135	183	467

Källa: Saköreslängden, Statskamrerarens arkiv.

Anm. Kolumnerna gäller båtsmän, övriga män i underklassen, hantverkare och andra grupper på motsvarande social nivå samt kvinnor, varav alla utom tolv tillhör underklassen.

Våldsbrottsligheten är ganska jämnt fördelad mellan män ur hantverks- och underklass. Båtsmännen står för en oproportionerligt stor, men fallande, andel av den manliga underklassens våld.

Grövre våld remitterades till rådhusrätten. Åren 1709–14 har endast fyra båtsmän dömts för våldsbrott vid denna instans. I inget fall under denna period anklagas en båtsman för dödligt våld. Ur kategorin övriga män från underklassen har 40 stycken dömts vid Rådhusrätten och 27 från hantverkarklassen, dessutom 34 kvinnor. Båtsmännen var således bråkiga men deras våld vanligen lindrigare än andra grupper. Särskilt markant är denna skillnad jämfört med andra män ur underklassen.

Överhuvudtaget sker en entydig minskning över flera sekler av det dödliga våldet i Stockholm liksom troligen hela landet. Samma tendens finns på de flesta håll i Europa. En tillfällig lokal stegring som förtjänar att nämnas i sammanhanget är att vid mitten av 1800-talet hade Blekinge län den klart högsta dråpfrekvensen i Sverige.²⁷ Detta kan förklaras av den höga våldsbegågenhet bland de i Karlskrona förlagda båtsmännen.

Lindrigare våld beskrivs ofta kortfattat och kan då framstå som helt omotiverat. Man får inte veta vad bråket egentligen gäller, om det fanns en bakomliggande anledning till konflikten. En västgöte, Pär Larsson, anklagar t ex båtsmannen Lars Brandt för att utan ringaste orsak ha kastat en sten i huvudet på honom så att han fallit omkull. Brandt nekar och säger sig ha tillbringat hela den dagen på varvet. Två ojäviga kvinnor avger dock under ed vittnesmål som styrker Larssons anklagelse och båtsmannen döms till 12 marker silvermynt i böter. Eftersom han saknar pengar omvandlas straffet till fyra dagars fängelse på vatten och bröd.²⁸

Det är också möjligt att göra en jämförelse mellan den sociala riktningen hos olika sociala gruppers våld. I tabell 4 visas i den första kolumnen den agerande och därmed inför rätta anklagade, samt i övriga kolumner offrets sociala ställning i förhållande till förövaren. Undersökningen är gjord på ett mindre urval av det första tvärsnittet.

Båtsmännens våld visar här ingen skillnad gentemot andra mäns ur underklassen. Det mesta våldet sker inom det egna sociala skiktet. Man torde också kunna utgå från att chansen att saken förs inför rätta är störst beträffande det våld som riktade sig uppåt i den sociala hierarkin. Hantverkarklassen och eliten har inte något registrerat våld uppåt. Från andra delar av undersökningssperioden finns dock exempel på sådant och även mellan olika personer inom eliten. En påfallande stor del av det lagförda våldet riktar sig mot kvinnor. Detta kan bero på att våld mellan män anmäldes i mindre utsträckning. Även om männens våld mot kvinnor var vanligt utgjorde lagen och rättsväsendet verkligen ett skydd för de kvinnor som drabbades.

Tabell 4. Våldets sociala riktning, 1697–99.

	UPPÅT	LIKA	NEDÅT	KVINNOR
ELIT	–	–	2	1
HANTV	–	5	7	9
UND-KL	4	11	–	10
BÅTSMÄN	4	8	–	10
KVINNOR	1	2	–	16

Källa: Saköreslängder, Stadskamrerarens arkiv.

Att det kvinnliga våldet mer riktas mot andra kvinnor än mot män är knappast förvånande. Jag har också här tagit mig friheten att bunta ihop alla kvinnor i en grupp, men en stor del av deras våld är riktat upp- eller neråt, särskilt mellan "hustrur" och pigor. Bland mer ansedda kvinnor finns uppfattningen att våld riktad mot t ex en adelskvinna borde bedömas hårdare, men rätten tillämpar här en "likhet inför lagen"-princip, som ej låter sig rubbas. Det enda våld som bedöms hårdare med anseende till person är sådant som riktar sig mot föräldrar samt stads- eller kronotjänare i "sitt ämbetes utövande", såsom Anders Andersson som dömdes för att ha gjort våldsamt motstånd mot stadsvakten (jfr s 12).

Ett exempel på våld mot socialt högre stående män (och kanske därför lite mer utförligt beskrivet): båtsmännen Lars Larsson och Sven Lorentzon har på gatan överfallit constapeln Claes Gripendahl och hökaren Jonas Berglund. Gripendahl var på kvällen på väg hem till Skeppsholmen då båtsmännen strax före bron ropat på honom och kallat honom "hundsfott" och andra okvä-

dingsord, samt frågat varför han stött till dem. Gripendahl har försökt lugna dem men de har dragit sina knivar och överfallit honom. Han drar i sin tur värjan, retirerar mot en krog i närheten och ropar på vittnen! En garvarmäster kommer ut och ger båtsmännen några käppslängar, Gripendahl sårar den en av dem i handen så att han tappar sin kniv.

Senare på kvällen överfaller båtsmännen en hökare, Jonas Berglund, som de förväxlat med den ingripande garvaren. De skriker att han ska få betalt för senast och rusar mot honom med dragna knivar. Hökaren flyr men blir upphunnen på trappan till sitt hus. Lorentzon sparkar där omkull honom samt slår sönder samtliga fönster på huset. Larsson står under tiden lutad mot en vägg. Vakten kommer och sätter de båda i arresten. Inför rätta tillstår de sina gärningar och har inget annat att säga till sitt försvar än att de var helt druckna. De döms till 40 daler silvermynt var i böter för överfallet på Gripendahl och Lorentzon dessutom 40 för det andra överfallet samt att ersätta de sönderslagna fönstren. Boten är extra hög eftersom det räknas som frids- eller edsöresbrott, vilket var värre än vanlig misshandel. Detta är uppenbart då det gällde angreppet på Berglunds bostad. Beträffande det första överfallet kan orsaken till det höga beloppet vara bruten ”brofred”. Eftersom de saknar pengar får de istället plikta med fängelse på vatten och bröd.²⁹

Att det socialt nedåtriktade våldet också kunde beivras är ett gott betyg åt rättssäkerheten i stormaktstidens samhälle. Här kan inget exempel med båtsmän som agerande ges, men ändå ett med maritim anknytning: Amiralitetslöjtnanten Carl Silversparre anklagas för att med dragen värja ha anfällt en 16-årig ”vinskänks gässe”, Adam Anthonisson Franki, utanför Johannes kyrka vid Roslagstull, samt bestulit honom på hans husbondes häst och chais (en sorts vagn). Silversparre har fört in honom i en gård och försökt tvinga honom att dricka konungens skål ur en bägere vari han lagt värvarpenningen. När Adam vägrat har han, enligt egen utsago, istället fått leda löjtnantens häst vid betset och uppmanats giva honom något för att slippa undan. Vid Malm-torget arresteras dock Silversparre av borgarvakten.

Viceamiral Appelbom har anmält att han ej anser att Silversparre står under amiralitetskollegiets jurisdiktion, eftersom han var på permission, för att se till sina gods.

Löjtnanten berättar att han varit på sin gård vid Stocksund och ridit in mot staden i sällskap med en korpral och några ryttare. Eftersom han själv ridit på en liten ölandshäst har han kommit efter men åter stött på dem vid tullen, där de redan varit i samspråk med gossen. Han har varken sett häst eller chais men visst försökt värva Franki och fördenskull ”utkommenderat ett glas öl, deruti han lagt en dubbel carolin” har varit något drucken, men varken slagit eller ”bedit honom giva sig något, på det han skulle undslippa”.

En av ryttarna, av någon anledning den som ridit sist, vittnar om att han

hört pojken skrika, men vet inte varför. Han har också sett häst och vagn stå vid ett plank i närheten. Pojken har hoppat ner från vagnen och löjtnanten sagt åt dem att ta vara på hästen. Drabantänkan Anna Maria Orm som bodde i närheten har hört något bråk och skrik och gått ut för att se vad som var på färde. Hon har hört gossen ropa: ”käre herre, låt mig komma till min häst igen”. Då hon sagt till ryttarna att de handlade orätt, svarade en av dem: ”Det var intet rätt att bonden slog hustrun med krokot trä.” Flera soldathustrur och andra kvinnor har lagt sig i och vittnar inför rådhusrätten mot löjtnanten och hans medhjälpare. Ryttarna går dock fria medan Silversparre döms till 40 marker silvermynt i böter. Domslutet underställs Svea hovrätt innan det vinner laga kraft.³⁰

Man eftersträvade likhet inför lagen. Olaus Petri, vars Domarregler under flera sekel var ett rättesnöre för juridiken, ansåg att principerna: ”lika straff för lika brott” och ”den som ej har penningar pliktar med kroppen”, var så allmänt omfattade att de hade karaktären av gällande lag. Någon motsättning mellan dessa såg han tydligen inte och det är möjligt att han hade rätt i att en utbredd konsensus förelåg beträffande dessa principer. Det är dock uppenbart att det var lättare för en godsherre som Silversparre att punga ut med 40 marker än för ett par båtsmän, som de tidigare nämnda Gripendahl och Lorentzon.³¹

Att stockholmsdamerna inte drog sig för att gå emellan ens när de såg en kronans officer begå ett övergrepp är ett vackert exempel på civilkurage. Detta är helt i linje med den stridbarhet de annars visar prov på och som gör dem till målsägare och anklagade inför stadens rättsinstanser. Ett fall där en kvinna ur underklassen förolämpar en socialt högre stående man och därmed blir offer för ett nedåtriktat våld kan också återges. Om inte annat så för att ett par båtsmän här uppträder som vittnen – de dyker alltså inte bara upp inför rätta när de anklagats för något brott.

Två båtsmän och en borgare från Uleåborg vittnar under ed angående ett bråk mellan en hustru Elisabeth Swart som från gatan ”mant ut” distilatoren (ett finare ord för brännvinsbrännare?) Casper Rumpler. Han har kommit ut tillsammans med sin hustru och tagit ett grepp om Elisabeths näsa samt slagit henne på mun. Uleåborgaren har uppmanat honom att släppa vilket han gör och medan han går baklänges beklagar han sig över att hon, hustru Swart, åstadkommit ovänskap mellan honom och hans hustru. En av båtsmännen, Jan du Bois, säger att hustru Swart först kallat honom (Rumpler) skälm och hundsfoth samt dragit sin kniv mot honom, han har ej sett honom slå henne eller att hon ”varit blödig”. Den andre båtsmannen bekräftar detta med tillägget att han visst sett Rumpler slå och även dragit henne i håret. Rumpler erkänner – och det gör även Swart: ”att hon i hastighet kan ha skällt honom”. Rumpler får böta sammanlagt 30 mark silver och hon 18.³²

Ett exempel på kvinnornas våld sinsemellan: båtsmanshustrun Maria Grim anklagades av en gardeskarls hustru, Brita Persdottert Geder, för att hon på lördagsaftonen slagit henne på mun tre gånger och sagt "det skall du ha, din tjuvkona, av långa falla mitt på", samt rivit sönder hennes förkläde. Maria Grim förklarar att hon stått och talat med sin svåger, båtsmannen Mört, då hustru Geder kommit och tagit denne i armen och sagt: "ska du stå här och tala med den utstrukna horan och canaille långa falla mitt på", men hon har inte slagit henne. Ett första vittne, hustru Lind, berättar att hon sett Maria springa ikapp hustru Geder på bron och strax slagit henne tre örfilar och då vid den tredje sagt "här ska du få din tjuvkona" – hustru Geder har inte svarat utan gråtit. En gardeskarl som varit i hustru Geders sällskap har därvid också sett att hon tappat mössan blödit ur näsan och Maria har fällt hela det tidigare citerade yttrandet. "Långa falla mitt på" är tydligen ett öknamn hon fått att dras med, kanske på grund av notorisk lättillgänglighet? Fler liknande vittnesmål avhörs, en piga säger att det var Marias svåger som rev sönder hustru Geders kläder. Maria Grim döms för blodvite till 12 marker silvermynt i böter, örfilar 2x6 (den tredje var ej belagd med två säkra vittnen) och skällsord 6, dessutom sätts 40 mark i vite mellan dem. Det sistnämnda var ett vanligt, och som det förefaller ganska effektivt, sätt att försöka göra slut på öppna fientligheter mellan olika parter. Att Brita inte döms för sitt uttalade okvädingsord kan bero på att det var sant, att Maria Grim verkligen blivit dömd för hor – eller något lindrigare sedlighetsbrott. Man kan visserligen tycka att Brita då borde sagt "hudstrukna", men läsarten kan knappast vara annan än "utstrukna". Huruvida detta haft en annan innebörd är dock oklart.³³

I många fall föregås, som synes, våldet av förolämpningar och båtsmännen visar sig här ha en större uppfinningsrikedom än andra. Båtsmannen Sven Petersson Röhår anmälde att han blivit överfallen och slagen av notfiskaråldermannen Simon Pålsson och två av dennes drängar. Han uppvisar en attest från stadskirurgen, enligt vilken han fått ett blodsår i pannan. Röhår berättar att när han gått på Skeppsbron har Simon Pålsson och hans drängar kört på honom med sin not, så han stött sitt ben, varvid han skällt drängen för "f:b fitta", och frågat om han skulle köra på folk? varpå de samlats omkring honom och börjat slå. Pålsson kan inte neka att han dragit Sven Petersson i håret och givit honom en örfil, men endast för det att han slagit hans dräng. Såret har Röhår fått då han "tumblat omkring med drängen" och råkat slå sig mot berget. Båtsmannen har dessutom kallat honom för tjuv, skälm och fintarm(!) samt skurit sönder hans not. Rätten frågar var drängarna befinner sig nu – den ene ligger sjuk den andre är bortrest. Åldermannen döms att betala 2x6 marker silver för örfil och hårdrag. Drängen kan man inte uttala sig

om, en stadsvakt intygar att en av dem nu ligger sjuk och det är just den som var mest inblandad i bråket. Man dömde aldrig någon i sin frånvaro. Beträffande åldermännens anklagelser befinns det att Röhår "står under uppbud" och för eventuella klagomål eller skadeståndsanspråk hänvisas till schoutbynachten Örnfelt. Simon Pålsson betalar sina böter.³⁴

De vanliga skällsorden för män var annars skälm och hundsfoth och för kvinnor hor- eller tjuvkona. Normalt straffas varje bevisligen uttalat okvädingsord med 6 markers böter, samma summa som gäller för sådant våld som ej resulterat i sår eller blånad. Till skillnad mot våldsbrotten fördubblas inte okvädandet vare sig på grund av helger eller kunglig närvaro och ökas inte heller om det är riktat mot en tjänsteman. Däremot stadgas i stadslagen dubbelt bötesbelopp om förolämpningen föregås av ordet "förvunnen", d v s överbevisad.³⁵

Om båtsmännens våldsbenägenhet var större, men mindre grov, än andra mäns så tycks det motsatta fallet gälla deras verbala brottslighet. De anklagas och döms inte oftare än andra för okvädande eller förtal. Den sociala riktningen skiljer sig inte heller här från övriga mäns i samma samhällsskikt. För alla grupper är de verbala brotten i högre grad än våldet riktade uppåt i den sociala hierarkin. Kvinnornas brott har här riktat sig i högre grad mot män än vad som var fallet med deras våld. För männen gäller det omvända förhållandet (se tabell 5).

Man bör hålla i minnet att det endast är fråga om den lagförda brottsligheten och något som gör det troligt att de så våldsbenägna båtsmännen inte heller var särskilt återhållsamma i sitt tal är att när de verkligen kommer inför rätta för verbala brott är det fråga om ovanligt grova sådana. Detta gäller då särskilt svordomar och eder, något som man på denna tid såg mycket allvarligt på som en form av hädande.

Tabell 5. Verbala brotts sociala riktning, 1696–99.

	UPPÅT	LIKA	NERÅT	KVINNOR
ELIT	–	1	–	–
HANTV	3	5	3	5
UND-KL	9	4	–	4
BÅTSMÄN	3	2	–	1
KVINNOR	10	4	–	36

Källa: Saköreslängder, Stadskamrerarens arkiv.

Med anledning av "amiralitetskollegii brev och extractum protocolli, och uppå hans höggrevliga excellence kungliga rådet högvälborne herr överståthållarens igenom den ädla och högtbetrodda magistraten, ankommna befall-

ning” hålls i Södra Förstadens Kämnärsrätt en rannsaking över båtsmannen Johan Lagerberg. Denne har suttit i arrest för stöld och enligt edsvurna vittnen då han fördes därur varit mycket ”otidig”. Kompaniskrivaren Magnus Söderberg har därvid påpekat att det var söndag och man bör därför ej föra ett sådant väsende. På detta har Johan svarat: ”att han gav söndagen djävulen, att den onde innan kvällen skulle få en stek av honom, att han med handklovarna skulle slå ut bägge ögonen på sig och att Renman var en skrivarfitta”. Rätten förmanar Söderberg och ett annat vittne att bekänna sanningen: de säger då båda att Johan var drucken och förbittrad eftersom hans kamrater som suttit häktade för samma sak gått fria. De tillfrågas också om han ”flera formulantier vid söndagens bannande brukat? varpå de svara: Nej”. Kämnärsrätten ser sig ej kompetent att döma detta gruvliga brott utan remitterar till Rådhusrätten. I dennas dombok omnämns det dock ej, möjligen har man skickat det vidare uppåt i instanserna, men inte heller där har jag funnit några spår av det.³⁶

Ett annat exempel på båtsmännens ogudaktighet ges i ett mål av Göta hovrätt underställt justitierevisionen, eftersom inget lagrum egentligen fanns. När annat folk vid en gudstjänst sjungit ”har jag Jesum i mitt hjärta” böt två båtsmän ut ”Jesum mot fanen”. Överståthållare Gyllenstierna tyckte liksom de övriga rådsmedlemmarna att det var ”faseligt” och framhöll att i andra länder bestraffades sådant genom att ett papper, där det stog att de försmädat Gud fästes på bröstet varpå syndaren brändes på bål. Greve Piper frågade (försynt) vilket straff som var brukligt här. Greve Falkenberg, vilken var preses i Åbo hovrätt, men också satt i den högre instansen, sade att det inte brukade straffas med annat än halshuggning, men eftersom detta var ett mycket grovt fall ansåg han också att de borde brännas. Den slutliga domen blev att de först skulle halshuggas och kropparna därefter brännas på bål.³⁷

För en sentida betraktare framstår relationen brott/straff i dessa mål som absurd. Men för tidens rättskloka var det något av ett axiom att guds vrede skulle drabba landet, om man ej bestraffade hädare. Även den annars ganska humane Olaus Petri ansåg att detta var den absolut värsta formen av brott. Jämfört med det inledande exemplet, båtsmannen som förbannat nattvarden och får en bit av tungan bortskuren, kan halshuggning förefalla som ett ännu hårdare straff. Ser man däremot på straffsystemet som en helhet måste avskaffandet av stympningsstraff ses som ett steg i humaniserande riktning.

Jag har inte funnit några motsvarande fall av grov hädelse, utom i ett mål där en piga anklagas för att stulit en tunna kött av sin husbonde. Det kommer då fram att även hennes värdinna, en båtsmanshustru, Greta Johansdotter, ätit därav. Problemet blir då om hon visste att det var stulet eller ej. En sådan sak är svår att bevisa och hon erbjöds att fria sig från misstanken genom edgång. På detta svarar hon att ”hon är lika nögd om Gud eller faan får

siählen”. Fruktansvärt ogudaktigt, tycker rätten, men mer slående är kanske det otaktiska – om hon inte brydde sig om sin salighet kunde hon ju lika gärna svära falskt.

Sedlighet

De värsta formerna av sedlighetsbrott, belagda med dödsstraff, var dubbelt hor (samlag mellan två på var sitt håll gifta personer), tidelag (med oskaliga kreatur) samt tvegifte. För det sistnämnda krävdes inte fullbordade äktenskap, t ex döms båtsmannen Nils Nilsson, som under äktenskapslöfte ”besovit” två kvinnor, till döden för tvegifte.³⁸

Det i särklass vanligaste sedlighetsbrottet bestod i att en ogift kvinna blev med barn. Detta kunde ske i tre former: med eller utan äktenskapslöfte, samt med en redan gift man. Var den ena parten gift kallades det enkelt hor, vilket straffades hårdare än vanligt lönskaläge. Att en gift kvinna blir med barn och det kan bevisas att hennes man inte är fadern är mindre vanligt, men dessa fall är utförligare beskrivna och gäller ofta just båtsmännens hustrur. Jag väljer därför i det följande huvudsakligen sådana som exempel.

Liksom för stöld, men däremot inte våld och verbala brott, fördubblas böterna om brottet upprepas och straffet avrundas med kyrkoplikt. Detta är i linje med den rättsuppfattning som kommer till uttryck i landslagens ord: ”bästa ting som en bonde i sitt hus haver är hans hustru, och den som stjal henne skall hängas högre än andra tjuvar”. Synen på kvinnan som mannens egendom var ännu levande i slutet av 1600-talet, Emporagius skrev som ”enfaldig förklaring” på tionde budet: ”Ens nästas hustru, oxe etc, det är hans lösöre, eller rörliga egendom... av vilka hustrun är det förnämsta stycket.”³⁹

Kyrkopliktens officiella innebörd var att syndaren skulle förlätas och återupptas i Guds församling. Det är dock inte otroligt att dess verkan snarare var stigmatiserande, brottslingen utpekades (än en gång) offentligt, och fick svårare att återgå till ett normalt socialt liv.⁴⁰

Som framgår av tabell 6 straffades kvinnor fyra gånger så ofta som män för sedlighetsbrott (699 resp 164 sammanlagt i de tre tvärsnitten), vid kämnärsrätterna. I urvalet från rådhusrätten är könsfördelningen något jämnare. En kvinna som blivit med barn hade i stort sett bara två möjligheter att klara sig undan ”rättvisan”. Dels kunde hon hävda att hon blivit våldtagen, men detta var svårt att bevisa och få sådana fall har kommit inför rätta. Särskilt pigor blev ofta utnyttjade av husbonden i våldtäktsliknande former. T ex med den föga romantiska motivationen: ”får jag inte göra med dig vad jag vill, du är ju mitt tjänstehjon”. Det andra sättet var att dölja havandeskapet och sedan ”lägga fostret i lön”. Detta var ett av de fall där de annars så stränga beviskraven släppte – eller rättare sagt de överfördes genom s k presumtion på den anklagade. Om man upptäckt att en kvinna fött i lönndom och hennes

barn sedan inte levde var det hennes sak att bevisa att hon ej mördat barnet.

Tabell 6. Dömda för sedlighetsbrott, 1697–1718.

	BÅTSMÄN	ÖVR UND	HANTV	KVINNOR	TOTALT
1697–99	2	69	26	261	358
1708–11	2	27	6	229	264
1716–18	2	25	5	209	241
SUMMA	6	121	37	699	863
Rådhus	15	33	18	153	219

Källa: Stadskamrerarens arkiv, kämnärsrätternas saköreslängder (Tvärsnitt som i tabell 1) och rådhusrättens dombok i kriminalmål 1709–14.

En lång historia om otukt och barnamord ger god inblick i handhavandet av ett sådana fall. Maria Östensdotter har under sin mans fleråriga bortavaro under en tid haft en skeppstimmerman, Jochum Barendick, från Lübeck inneboende hos sig. Hon anklagas två år senare för att i lönndom fött och mördat det barn de därvid avlat. Jochum befinner sig i Stettin (då fortfarande svenskt) med hyra på ett skepp på väg till Amsterdam. När han får höra talas om rannsakingen beger han sig istället till Stockholm ”för att försvara sitt ärliga namn”.

Tillsammans med en annan kvinna, Anna Beijer, förhörs Maria av kämnärsrätten. Enligt Anna har Maria så fort hon visste sig vara havande berättat detta för henne och bett om råd. Anna har då föreslagit att de skulle köpa ett parti tobak och fara till hennes hemstad Västerås så att Maria där i lönndom kunde föda sitt barn. Maria har då låtit skriva ett brev, föregivandes att hennes mormor i Västerås önskade att hon kom dit, så att de skulle kunna få respass av prästen. Jochum har erbjudit henne en tröja som ersättning för hennes besvär. Barnet var dödfött och de har begravt det i hemlighet i en skogsbacke utanför Västerås. Enligt tidens hårda sociala kontroll fick man inte resa ens mellan två svenska städer utan att först ha redogjort för sina skäl och erhållit behörigt pass från den kyrkliga myndigheten.

Maria uppmanas nu att bekänna sanningen men säger att Anna måste vara förblindad av den onde anden. Jochum inkallas men nekar ”enständigt” till allt. Rätten frågar varför han uppehöll sig så länge i Stockholm då han hade en hustru i Lübeck. Något klart svar på detta ger inte Jochum, men framhåller att han nu är änkling! Detta är något som ibland kommer upp i horsmål och kan spegla en äldre rätts- och sedlighetsuppfattning. Enligt stadslagen var det bara den förfördelade parten i ett äktenskap som kunde uppträda som målsägare när den andre varit otrogen.

Anna förhörs åter i enrum och rätten påpekar att det är orimligt att Jochum

skulle återvänt om han verkligen vore skyldig! Hon svarar: ”de är så förstockade att de menar sig skola gå det ifrån sig.”

En drabanthustru berättar att hon sagt till Maria att om hon visste sig vara skyldig ”skulle hon ge sig till Gud och bekänna sanningen, betänkandes att detta världsliga var blott ett ögonblick”. Och till Anna Beijer: ”Gud hjälpe eder vad grym sak i tagit eder före”. Även andra grannkvinnor vittnar, dock utan att mycket nytt kommer fram, utom att det ryktats och skvallrats en hel del om Maria Östensdotters eventuella havandeskap. Eftersom det gått tal om att hon legat i barnsäng under sin frånvaro har en hustru vid hemkomsten rått henne att gå till drottningens barnmorska och låta ”signa” sina bröst. Maria har då svarat att: ”den och den må visa sina bröst men finge jag en för mig som ville säga mig det i ögonen skulle jag väl försvara mig.”

Maria nekar till att ha fällt dessa ord, men erkänner att hon varit i Västerås och att hon hört vad det ryktades om när hon kommit hem. Rätten frågar då hur det hänger ihop med brevet från mormodern och hur hon fått pass. Hon säger då att Anna föreslagit att de skulle resa till Västerås för att driva handel med tobak och hon har då uppsökt en student, Magnus Fagrell och bett honom skriva ett brev i mormoderns namn, vilket han dock vägrat.

Fagrell vittnar, hon har sagt sig ha tappat det brev hon verkligen fått från mormodern, men han har inte velat skriva ett nytt. Han tillfrågas om han lagt märke till om hon var havande – Nej, det har han inte sett, förstår sig inte på och det var inte heller något som angick honom!

Maria tillfrågas då hur hon kunde få sitt pass, har hon visat något brev för prästen eller ej? Hon säger sig inte ha gjort det men tidigare visat ett brev för klockaren, ett som hon verkligen fått från sin mormor. Målet remitteras till rådhusrätten.

Vid denna instans upprepas hela historien, varefter både Maria och Anna skickas till Västerås, för att höras på den plats där mordet skett. Det sista jag sett av målet är att Hovrätten skriver till Västerås där de sitter fängslade. Kvinnorna ska nu tillbaka till Stockholm för att få sitt fall prövat och tidigare utfärdade (men ej bevarade) domar överses.⁴¹

För männen fanns också två möjligheter att klara sig undan, antingen genom att försvinna eller också gå ed på att de ej ”plägat köttsligt umgänge” med kvinnan i fråga. Båtsmännen fälldes sällan vid kämnärsrätterna. I de svårare fall som hamnat inför rådhusrätten utgör de däremot över 20 % av de dömda männen. Det är också många ”med barn rädda” kvinnor som skyller på bortresta båtsmän.

En ryttares hustru Catharina Rotlind har hos sin syster på Västerlånggatan blivit bekant med båtsmannen Samuel Ahlquist. De har senare träffats i Uppsala. Medan hennes man, Sven Holm, var i Skåne blir hon på något sätt med barn. Den edsvurna barnmorskan Elisabeth Eriksdotter säger sig inte

veta något annat än att barnet var "äkt", Catharina har inte nämnt någon båtsman i barnsnöden. Barnet var dödfött. Mannen anklagar henne för enkelt hor och inför rätta erkänner hon att hon därefter åter inlåtit sig i köttslig beblandelse med Ahlquist. I oktober 1717 har hon fött ett barn som levde i 3 veckor. Ahlquist utpekas som fadern och även han erkänner.

Catharina klagar å sin sida över att mannen illa hanterat henne och slagit med en yxa i bröstet. Ahlquist säger sig också ha blivit överfallen av Holm, som dragit kniv, skurit honom i händerna samt med en avbruten åra slagit honom i huvudet. Detta är den så gott som enda antydning till att svartsjuka kunde förekomma som motiv till våld. Sven Holm väljer dock att skylla på att han var tvungen att försvara sig mot sin hustru som överföll honom när han skulle hämta sina saker. Svartsjuka var alltså mindre gångbart som motiv än självförsvar. Han förnekar dock att han skulle slagit henne med någon yxa. Båtsmannen har även skadat honom i handen med en kniv... och eftersom hans hustru varit otrogen i äktenskapet vill han nu skiljas från henne. Catharina döms till 80 och Samuel 40 daler silvermynt i böter, i avsaknad av pengar får de "plikta med kroppen". Angående äktenskapskiljandet remitteras till konsistoriet. Det våld som parterna eventuellt utsatt varandra för tycks rätten strunta i.⁴²

Bland gifta kvinnor var båtsmännens liksom andra militärers och sjömäns hustrur särskilt utsatta grupper. Deras män var ofta borta under långa perioder och det var svårt att erhålla säkra underrättelser om ifall de fortfarande var i livet eller ej.

En båtsman från Södertälje, Jöns Lustig, hade sålunda under äktenskapslöfte "hävdat och med barn rätt" kvinnspersonen Engla Mårtensdotter Girs. Detta skulle normalt inte medfört något egentligt straff, förutsatt att de verkligen gifte sig med varandra. Men eftersom Lustig befanns vara en gift karl blev brottsrubriceringen enkelt hor. Engla födde ett flickebarn, som när målet kom inför rådhusrätten ännu levde. Jöns Lustig erkänner men hade icke på ett och ett halvt år hört av sin hustru och trodde därför att hon var död. En edsvuren barnmorska vittnar att Engla Mårtensdotter såväl under havndskapet som under barnsnöden sagt att Jöns var fadern. Hustrun, Catharina Andersdotter säger sig ha varit gift med Jöns i 12 eller 13 år och vet ej något annat än ära och gott om honom. De har emellertid varit åtskilda snart två år. Nu när hon hört att han haft att beställa med annat kvinnfolk vill hon dock förlåta honom och återta honom som sin man. Engla Girs tillfrågas var hon är född och om hon varit gift förut – på Ladugårdlandet, jo med en båtsman som 1715 avlidit i barackerna i Karlsrona. Magistraten har skrivit till amiralitetkollegium och fått detta bekräftat.

Dock "prövar rätten skäligt, eftersom Jöns Lustig ej haft några skäl, vittnen eller omständigheter som kunnat få honom att tro att hustrun var död, och

han själv deltagit i flera sjöexpeditioner och ej i enlighet med kyrkoordningen lyst efter henne”, kort sagt att döma honom till döden! Engla Girs behöver i enlighet med Kyrkolagen (kap 5:2) bara erlægga 2 daler sitvermynt till de fattiga för otidigt sängelag.⁴³

I ett mer komplicerat fall hade stadsbåtsmannen Elias Sjöberg och Ingrid Persdotter avtalat att ingå äktenskap med varandra. Men hon befanns av rätten vara gift sedan 18 år tillbaka med soldaten Hans Walmo. Walmo hade emellertid år 1700 blivit dömd till sex års straffarbete på Marstrand. Ingrid har under tiden dömts upprepade gånger för enkelt hor och barnavling, varför han lyckats erhålla skilsmässa och efter fullgjort straff gift om sig i Varberg 1708. Dessutom har hon ”fördristat sig att pläga köttsligt umgänge med stadsbåtsman Petter Haning, först utom och sedan under äktenskapslöfte, oaktat att hon tillförne för enkelt hor var avstraffad och icke hade skiljobrev från sin förra man Walmo, mindre makt och vederbörandes tillstånd att träda i annat gifte... sedan hon förnummit att Walmo vore gift på annat håll tänkandes av enfaldighet, det hon således ifrån Walmo nog skild var”.

Han var alltså skild från henne, men inte hon från honom! Denna kyrkliga logik var inte bara lika svårbegriplig för den stackars Ingrid som för den moderne betraktaren utan också lite väl svårsmält för rådhusrätten – man tar inte i med värsta möjliga brottsrubriceringen. Det skulle kunna ha räknats som dubbelt hor eller tvegifte, utan nöjer sig med att kalla det enkelt hor. Detta motiveras med att Haning nu gift sig med en annan och att det ”icke kan befinnas att hon av Sjöberg besoven är”. Eftersom det ändå måste betraktas som minst andra resan fördubblas böterna till 80 daler silvermynt, dessutom ska hon naturligtvis undergå behörig kyrkoplikt. Huruvida böterna omvandlades till fängelse eller kroppsstraff framgår ej, men det är föga sannolikt att Ingrid skulle kunna betala en sådan summa.⁴⁴

Olydnad

Rymning var den vanligaste formen av olydnadsbrott bland båtsmännen, ofta förknippad med ny värvning t ex som ryttare (talesättet ”en sjöman till häst” kanske inte var gångbart på denna tid). Även motsatsen kunde förekomma, men jag har bara sett ett ex därpå:

Överstelöjtnanten baron Åke Rålamb som skötte värvningen av livgardister i Stockholm kom i konflikt med amiral Appelbom för att denne tagit i sin tjänst en man som redan var värvad till livgardet. Rålamb skickade en korpral till Skeppsholmen för att hämta rymlingen, men Appelbom tog det som en personlig förolämpning att en person av så låg rang sändes till honom: ”vem har dig, sakramentskade karl, utskickat... bed den gamble fylleunden och hemmaliggaren draga för tusende djävlar, eller bed honom komma själv till mig och taga tio med sig, jag skall dem alla nedersticka!” hur detta mellanha-

vande avslutades är inte känt, men uppenbart är att Rålamb hade en svår uppgift.⁴⁵

Värvarna var en illa omtyckt grupp och när ropet ”slå värvarna” skallade mellan husen samlades stadens slagskämpar för att överfalla och misshandla Rålambs folk. 1702 lyckades han endast få ihop tio frivilliga och dessutom ett hundratal tvångsvärvade lösdrivare. Under månaderna februari till maj misshandlades 32 av hans hantlangare, och rådhusrätten tycks ha förhålat rättegångarna mot de som var misstänkta för att ligga bakom dessa brott. Åtskilliga gånger under året nämns i kriminalprotokollet att överstelöjtnant Rålamb inträtt och mer eller mindre upphetsat påmint om rannsakingarna. Vid ett tillfälle beklagade han sig också över att ”en hop gardeskäringar” skriket förolämpningar och spärrat hans väg på Skeppsbron.⁴⁶

Ur rättslig synpunkt var det ett problem att personer som redan bekant ett brott inför och även avtjänat sitt världsliga straff, när de sedan skulle fullgöra sin kyrkoplikt påstod att de blivit oskyldigt dömda. På underrätternas förfrågan påbjöd Svea hovrätt att de som var så ”hårdnackade och förhårdade” skulle dömas till ytterligare åtta dagars fängelse på vatten och bröd. Därefter än en gång undergå kyrkoplikt och efter syndernas förlåtelse återupptas i Guds församling.⁴⁷

Jag har inte direkt stött på något sådant fall men den tidigare omnämnde Johan Larsson Frimodig (remspelaren) ställde till med en liknande historia. När han skulle fullgöra sin kyrkoplikt efter ett lägersmål och på söndagsmorgonen kom till Ladugårdsgärdets kyrka (nuvarande Hedvig Eleonora) anmälde han sig för kyrkovaktmästaren, Mats Bråttom, vilken dock ej hade gjort i ordning plikt-pallen. Den frimodige båtsmannen gick då till en krog ”gint emot” för att dricka brännvin och bad vaktmästaren meddela när pallen var klar. När predikan börjat observerade en ej namngiven ”hustru” i församlingen att Johan Frimodig ej var på sin plats. Här går skildringarna isär angående förloppets exakta tidsföljd: Vaktmästaren hävdar att han flera gånger varit ute och påmint honom men att han ej kommit in förrän predikan redan var slut, Frimodig själv säger att det var kvinnan som kommit till krogens fönster och att han då genast gått in i kyrkan samt varit på pallen medan predikan fortfarande pågick. Hursomhelst har prästen meddelat honom syndernas förlåtelse, vilket inte borde ha skett – förutsatt att båtsmannen inte stått på pallen under åtminstone en del av predikan. Varken kämnärs- eller rådhusrätt vet hur man ska döma i detta kinkiga mål och inte heller konsistoriet tycks ha någon bestämd åsikt. Det underställs därför Svea hovrätts ”höga omdöme”.

Emellertid saknas något bestämt lagrum och inte heller hovrätten, utan endast kungen själv eller den s k Justitierevisionen, den del av rådet som under kungens resor och krigståg residerade i huvudstaden hade rätt att

avkunna "arbitrala" domar. Den numera gällande principen "inget straff utan lag", eller att stiftade lagar ej får ha retroaktiv verkan, gällde inte på denna tid. Myndigheterna var medvetna om lagarnas ofullständighet och förbehöll sig rätten att utdöma straff när en gärning uppenbarligen var brottslig, även om lagrum saknades. Dessutom hade redan Karl IX, i sin besvikelse över att riksdagen vägrade godta hans nya lagförslag, kompletterat de gamla svenska lands- och stadslagarna med lämpliga stycken av "Guds lag" såsom den kom till uttryck främst i Moseböckerna.⁴⁸ Inte heller denna gav dock någon vägledning.

Hovrätten måste därför vända sig till Justitierevisionen, som dock ej tycks ha varit alltför aktiv under Karl XII:s utrikes krigföring. Denne har därför själv blivit tillfrågad om saken – vid en tid då han bör ha haft händerna fulla med slaget vid Klissow. Det beslutas såsmåningom att både Frimodig och den, som man tyckte, försumlige kyrkovaktmästaren skulle dömas till fängelse på vatten och bröd, i sju respektive fyra dagar. Båtsmannen skall sedan fullgöra ny kyrkoplikt, dock utan att åter få sina synders förlåtelse. Dessutom skall magistraten ta reda på vem som dristat sig hålla krogen öppen under pågående gudstjänst.⁴⁹

Slutord

Båtsmännen som grupp uppvisar en annorlunda brottsstruktur än såväl befolkningen i sin helhet, den manliga delen därav och övriga män i underklassen.

Den kvinnliga brottsligheten bestod i hög grad av stöld, men också andra egendomsbrott, okvädande och smärre våldsbrott. Grövre våld tycks de ha utövat huwdsakligen mot barn. Lindrigare våld och verbala brott riktas i första hand mot andra kvinnor, men åtminstone det senare också mot män både ur den egna och högre klasser. Då de låter munnen gå och förolämpar män, ur det egna eller högre samhällsskikt, bemöts detta ofta med våld från mannens sida. För sedlighetsbrott, till vilka rimligen ungefär lika många av båda könen borde varit skyldiga bestraffas ungefär fyra gånger så många kvinnor som män. De drabbades dessutom hårdare av de sociala och ekonomiska följderna av oönskade havandeskap. Man kan helt enkelt säga att det var offret, och dessutom de barn som blivit till genom den brottsliga samvaron, som straffades.

Hantverkarklassens män hamnade inför rätta då de begått våldsbrott eller verbala brott. Målsägande var då ofta ur ett lägre socialt skikt. De dömdes sällan för stöld men ibland för andra egendomsbrott, såsom handel med tjuvgods eller olaga ölförsäljning. När de anklagade för sedlighetsbrott svor de sig vanligen fria.

Män ur underklassen dömdes för tjuvnad men sällan andra egendomsbrott.

Våld i lika hög grad som hantverkarna, men genomsnittligt grövre sådant. Deras verbala brottslighet lagfördes inte lika ofta, men när så skedde var det främst när den riktat sig uppåt i den sociala hierarkin. Man kan misstänka att en relativt stor del av okvädandet inom underklassen aldrig kom att leda till lagliga åtgärder. De dömdes oftare än andra män, men betydligt mer sällan än kvinnor, för sedlighetsbrott.

Båtsmännen har periodvis varit mer benägna att stjäla än andra män. I några fall har det gällt relativt stora värden, vilket var ovanligt utom för en liten grupp professionella stortjuvar. De vanligaste andra egendomsbrotten, olaga handel och döljande av stöldgods dömdes de så gott som aldrig för, däremot händer det att deras hustrur fälls när de gömt vad mannen stulit. De var någon gång engagerade i "bondfångeri" en annars på det hela taget okänd företeelse. Jobbade ofta i grupp och kunde också visa solidaritet med varandra, t ex då de skulle gripas.

De blev oftare anklagade och dömda för våldsbrott än andra sociala grupper. Deras våld var dock i genomsnitt lindrigare än andra mäns. En påfallande hög andel av männens lagförda våld var riktat mot kvinnor. Den sociala riktningen hos båtsmännens våld förefaller vara identisk med andra mäns ur underklassen.

De anklagades inte oftare än andra för verbala brott, men när så skedde var det fråga om mycket grova sådana. Skällsord som går utöver de vanliga, nästan rutinartade, förolämpningarna "skälm och hundsfo" och svordomar på gränsen till hädelse. Även båtsmanshustrurna kunde ibland ge prov på likartad ogudaktighet.

När båtsmännen blev angivna för sedlighetsbrott hade de relativt goda möjligheter att komma undan, och blev de inte i högre grad dömda för dessa än andra män. Det finns dock en kvalitativ skillnad, vid rådhusrätten var nära en tredjedel av de dömda männen (ur underklassen) båtsmän. De sedlighetsmål som behandlades där var av grövre art, vanligen för att en av de inblandade parterna var gift.

Båtsmanshustrurna var liksom andra militärers och sjömäns hustrur en utsatt grupp. Deras män kunde vara borta i flera år utan att de fick någon säker underrättelse från dem. De drog sig då inte för att inleda nya förbindelser, med eller utan äktenskapslöfte. Regeln var att de i sådana fall skulle anmäla för prästen att de trodde att mannen var död så att det kunde lysas i kyrkan efter honom. De underlät ofta detta och drabbades därför av hårda samhälleliga sanktioner.

Tjuvaktiga, våldsbenägna, ogudaktiga och osedliga – vad var det som gjorde att båtsmännen fick denna speciella brottsstruktur? Något definitivt svar på den frågan kan nog inte ges utan en djupare inblick i deras föreställningsvärld och värderingssystem.

Det kan dock framhållas att de utgjorde en grupp unga män som en stor del av sin tid levde under hård disciplin och utanför normala sociala förhållanden. En grupp som skapats av överheten och rekryterades ur de lägsta sociala skikten. Detta kan förklara att de var bråkiga och hade svårare än andra att anpassa sig till gällande sedlighetsnormer. Till deras stöldbenaägenhet kan bidra dels att de kom från samhällets botten, dels att deras löneförhållanden var minst sagt orgelbundna. Enligt civilprotokollet från början av år 1719 frös och svalt båtsmän ihjäl på stadens gator, för att det sedan kungen stupat inte längre gick att handla för de nödmynt de fått ut som lön.

Beträffande grovt våld och det okvädande som utgör den vanligaste formen av verbala brott ligger de på ungefär samma frekvens som andra män i underklassen. Detta gäller också andra egendomsbrott än stöld, där dessa grupper är mindre aktiva än kvinnor och socialt högre stående män. Dessa likheter antyder ett gemensamt kulturellt mönster, båtsmännens brottslighet uppvisar större likhet med den övriga manliga underklassen än med hantverkare eller kvinnor.

Slutligen har vi det gruvliga hädandet. Det är ett fåtal fall och osäkert om de kan sägas vara typiska för båtsmännen som grupp. Varje individs förhållande till kulturella element är unikt, men uppstår å andra sidan ej i något kulturellt vacuum. Man måste försöka härleda ett beteende eller mönster till sociala grupper. Det förefaller irrationellt att dra på sig ett fruktansvärt straff bara för det kortvariga nöjet att raljera med den kyrkliga överheten. Någon genomtänkt ateism var det troligen inte frågan om. I en del fall var hädandet förknippat med fylleri. Men supandet var så allmänt utbrett att det borde ha förekommit andra fall än bara båtsmän, om det inte var så att dessa tankar var mer spridda bland dessa. Kanske svårigheterna med att leva upp till gällande normer på andra områden har medfört att båtsmännen också tenderade att åsidosätta den respekt de var skyldiga att visa den gudomligt givna världsordningens representanter.

Noter

1. Enligt kungligt brev 14/3 1662. Schmedeman, Justitieverket, Stockholm 1706. Den ursprungliga domen utfärdades av Svea Hovrätt, men har ej kunnat återfinnas i dess hårt gallrade arkiv. Vilket straff som däri utdömts nämns varken hos Schmedeman eller i rådsprotokollet samma dag, där en kort diskussion av målet nedtecknats.
2. Den engelske brotthistorikern Peter Linebaugh har gjort ett liknande försök att skildra sjömannens – såväl de civila som militära – relation till rättsväsendet i *The London hanged* (1991), s 121–152. Som detta arbetes titel antyder begränsas undersökningen till dem som avrättats. Han arbetar med ett marxistiskt kontroll-

perspektiv och ser sjömännen främst som en tidigt lönearbetande del av proletariatet.

3. Detta kan betraktas som en mycket kortfattad beskrivning av det s k ackulturationsperspektivet, beskrivet av Muchembled i *Popular culture and elite culture in early modern France* (1985). Enligt det civiliseringshistoriska synsätt som lanserats av Söderberg och Jarrick framstår överhetens makt att disciplinera som överskattad i förhållande till folkets egen förmåga att spontant skapa sig ett mer hänsynsfullt förhållningssätt till sina medmänniskor. Se t ex Söderberg: *Civilisering, marknad och våld i Sverige 1750–1870* (1993).
4. Lars Ericson: *Borgare och byråkrater* (1988) och även Corin: *Självstyrelse och kunglig maktpolitik inom Stockholms stadsförvaltning 1668–1697* (1958).
5. En omfattande undersökning gjordes t ex av invandrade reformertas religionsutövning, Södra förstadens kämnärsrätts protokoll 12–29/7 1693.
6. Corin, s 384.
7. Rådhusrättens protokoll 8/11 1709 och flera gånger under året. Det rör sig om ett ovanligt fall där en student, Sven Staulin, vilken varit anställd som privatlärare "preceptor" åt en mastmakares två döttrar och därvid förgripit sig på åtminstone den äldre av dem, Anna Stina Bure, 9 år. Han säger sig dock älska henne mycket och erbjuder sig att äkta henne när hon når lämplig ålder. Föräldrarna godtar detta och är villiga att förlåta honom, men rätten dömer honom till en månads fängelse på vatten och bröd. Rätten framhåller att man inte kan veta vad hon kommer att tycka efter flera år.
8. Enligt Lundström, Magnus Stenbock i Stockholm 1712 (1959), s 36 f. Det fanns 2.582 borgare år 1699, men bara 1.632 år 1711, därefter ökade antalet åter.
9. Undersökningen av Karl XII:s kontribution har redovisats i en opublicerad seminarieuppsats "Tillbörlig näpst IV" (1992) vid Ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms universitet.
10. Enligt Braithswaith i *Crime, shame and reintegration* (1989) utgör den kvinnliga andelen av brottsligheten 5–10 % av den totala och inte i något känt fall över 20.
11. Det fanns också ett särskilt kofferdibåtsmanskompani, men jag har ej påträffat några båtsmän som uttryckligen tillhörde detta.
12. Södra förstadens kämnärsrätts protokoll 3/5 1716.
13. Amiralitetsrättens arkiv 1701. Det finns också ett speciellt arkiv för Stockholms station före 1757, med en del bevarade domar från slutet av min undersökningsperiod, huvudsakligen i disciplin- och sedlighetsmål.
14. Det s k mörkertalet, antalet brott som aldrig upptäckts eller av annan anledning ej lagförs, diskuteras utförligt av flera forskare kring brott i historien, se t ex Österberg/Lindström i *Crime and social control in medieval and early modern Swedish towns* (1988), s 38 f.
15. Straffordningen finns bl a i Schmedeman. Utom stöld berör den "enkelt hor", d v s äktenskapsbrott, otukt i förbjudna led, samt regler för edgång. Tidens pengasystem

kan uppfattas som förvirrande. Av de myntsorter som nämns här utgör förenklat uttryckt en daler fyra mark och värdet av silver är tre gånger så stort som koppar. En daler silvermynt blir då värd tre daler kopparmynt, fyra marker silver eller tolv mark kopparmynt. Dessutom förekom riksdaler, dukater, karoliner och plåtar samt nödmynt, men jag har undvikit att ange värden i dessa myntslag.

16. Beträffande en kvinna, Karin Hindriksdotter i Rågsjön, som dömts för signeri (en lindrigare form av trolldom) förklarar Svea hovrätt, på landshövdingen C. G. Frölichs förfrågan angående hur många ris och slag hon ska ha, att det ej är brukligt att fastställa detta utan risandet avpassas efter den brottsligas ålder, hälsa och krafter, men 40 par ris och ett slag av varje par kan vara lagom, Svea hovrätts registratur 10/2 1699.
17. Rådhusrättens kriminalprotokoll, t ex 13/7 1662.
18. Birger Wedberg, Karl XII på justitietronen (1944) s 45 f, 79 f och 107 f.
19. Citerat efter Wedberg s 112 ff. Det var faktiskt så att barn- och tukthuset var identiska. Inrättningen bedrevs tidvis i privat regi som en manufaktur, med katastrofalt resultat, se Corin s 43 ff.
20. Rådhusrättens kriminalprotokoll 1718 mål nr 27.
21. Rådhusrättens kriminalprotokoll 1718 mål nr 55. "Hårdare fängelse" innebar en sorts tortyr, det vanliga fängelset borde varit hårt nog. Det tillämpades i första hand för att få svårt misstänkta tjuvar att bekänna.
22. Rådhusrättens kriminalprotokoll 1718, mål nr 17. Fallet har ej påträffats i material från de högre instanserna.
23. Rådhusrättens protokoll 20/51699. Målet har ej kunnat återfinnas i de högre instansernas arkiv.
24. Rådhusrättens protokoll 5/11 och 15/12 1702. Ett annat fall av vad man kan kalla bondfångeri är föremål för en 15 sidor lång rannsaking. En tysk på resande fot, Hieronymus Hertz, anklagas för att "på ett behändigt vis som en filour practicerat till sig penningar" från ett antal personer i staden. Den förslagne tillåts dock befria sig med edgång eftersom inga vittnen kan säga hur han burit sig åt (Rådhusrättens protokoll 3/7 1699). De omnämnda båtsmännen är de enda som döms för denna typ av brott.
25. Rådhusrättens kriminalprotokoll 27/12 1712 resp 1709 års dombok mål 6.
26. Svärddaskas öde skildras kortfattad av Wedberg s 177. Vitlöks är hämtat ur Arne Janssons analys av suicidalmorden i *Människovärdet och makten*, (1993) Jarrick/Söderberg ed.
27. Söderberg, s 11 ff.
28. Norra förstadens kriminalprotokoll 22/4 1697.
29. Rådhusrättens protokoll 14/2 1702.
30. Rådhusrättens kriminalprotokoll 28/4 1712. Målet har ej kunnat återfinnas i hovrättens arkiv.

31. Olaus Petris samlade skrifter band IV. Domarreglerna diskuteras utförligt av MunkteLL i Svensk juridisk tidskrift 1939. Petri nämner fler liknande principer, en som ibland refereras till är att "allt straff skall leda till bättring". Denna tillämpas bara uttryckligen i negativ form, eftersom upprepade bestraffning inte har medfört någon bättring finns inget skäl att förvänta sig någon sådan i fortsättningen heller och man kan lika gärna utfärda en dödsdom.
32. Södra förstadens kämnärsrätts protokoll 11/2 1716.
33. Södra förstadens kämnärsrätts protokoll 12/5 1716.
34. Södra förstadens kämnärsrätts dombok 23/4 1716. Det finns undantag från regeln att ingen skulle dömas i sin frånvaro, men de är sällsynta. Officerare som var i saxisk tjänst när kriget utbröt och vägrade komma hem till rikets försvar dömdes efter långa processer till förlust av liv, ära och gods för att de fört "avog sköld mot sin rätte herre", Svea hovrätt 1702.
35. Rådstugubalken XXXI. Uttrycken skälm och hundsfoth nämns inte i lagen men däremot: skökoson, mördare, lögnare, mordbrännare, son av hynda samt träl – om han är fri! och för kvinnor sköka och trollpacka. Jag har i materialet bara sett ett exempel på att någon använder uttrycket förvunnen, men då fördubblas också böterna, Södra förstadens kämnärsrätts protokoll 21/7 1720.
36. Södra förstadens kämnärsrätts protokoll 23/4 1716. Dessa båtsmän är de enda, som jag i materialet har sett använda det kvinnliga könsorganets folkliga beteckning som skällsord. Även om det egentligen inte är värre än hundsfoth så uppfattades det troligen så. Bägge uttrycken används endast på män. Renmans roll i det lilla dramat framgår inte av protokollet.
37. Justitierevisionens protokoll 19/10 1699, se även Wedberg s 148.
38. Rådhusrättens protokoll 14/1 1709. Liliequist har i en nyligen utkommen avhandling utförligt diskuterat tidelagsbrottet. Detta upplevdes som ett stort problem av samtiden. Ibland brukar det sägas att det var en huvudsakligen lantlig företeelse, något jag ställer mig tvivlande till. Så gott som varje år av den undersökta perioden förekom ett sådant fall i Stockholm, vilket ger en ganska hög proportion i förhållande till folkmängden. Dock har inte några båtsmän figurerat i dessa. En utförlig redogörelse för sedlighetsbrotten finns hos Bergfeldt i *Människovärdet och makten*.
39. Kristoffers landslag, tjuvabalken 1 (1442), resp Katekesens enfaldiga förklaring (1669).
40. Jfr Braithwaites resonemang om skammens reintegrerande kontra stigmatiserande verkan, s 59–83. Straffet kan antingen leda till att brottslingen motiveras till åteanpassning, eller också till att han genom att stöts ut och därigenom tenderar att ansluta sig till en kriminell subkultur, där andra värderingar gäller än i det övriga samhället.
41. Södra Förstadens Kämnärsrätts kriminalprotokoll 13/7 1699 m fl datum
42. Rådhusrättens dombok 1718, mål 60.
43. Rådhusrättens dombok 1718, mål 10.

44. Rådhusrättens kriminalprotokoll 15/9 1712.
45. Wernstedt, F, Kungl. Svea livgardes historia, IV (1954), s 572, efter värvningsräkningar 1701, Krigsarkivet.
46. Rådhusrättens kriminalprotokoll, t ex 26/2 1702.
47. Svea hovrätts registratur 21/3 1700.
48. En närmare historik kring detta finns i Almqvist: Karl IX och den mosaiska rätten, i Lychnos 1942
49. Rådhusrätten protokoll, domen utfärdas 27/3 1702. Svea hovrätts korrespondens 2/4 1702.

Källor

Riksarkivet

Riksrådets arkiv

Svea hovrätts arkiv

Stockholms stadsarkiv

Rådhusrättens arkiv

Stadskamrerarens arkiv

Kämnärsrätternas arkiv

Krigsarkivet

Amiralitetsrättens arkiv

Stockholms station före 1757

Rålams värvningsräkningar

Tryckta referenser

Almqvist, Jan-Erik: Karl IX och den Mosaiska rätten. Lychnos 1942.

Andersson, Hans: Tillbörlig näpst (IV). Opublicerad seminarieuppsats, Stockholms universitet, 1992.

Schmedeman, Carl: Justitieverket. Stockholm, 1706.

Bergfeldt, Börje: Osedlighet i 1700-talets Stockholm, i *Människovärdet och makten*.

Braithswaith, John: Crime, shame and reintegration. Cambridge, 1989.

Corin, C. F. Självstyre och kunglig maktpolitik inom Stockholms stadsförvaltning. Stockholm, 1958.

Emporagius: Katekesens enfaldiga förklaring. 1669.

Ericson, Lars. Borgare och byråkrater. Stockholm, 1988.

Jansson, Arne: Mörda för att få dö, i *Människovärdet och makten*.

Liliequist, Jonas: Brott, synd och straff – tidelagsbrottet i Sverige under 1600- och 1700-talet. 1992.

Linebaugh, Peter: The London hanged. London, 1991.

Lundström, David. Magnus Stenbock i Stockholm 1712. Stockholm 1959.

Magnus Erikssons stadslag. Holmbäck/Wessén ed, Lund 1966.

Muchembled, Robert: Popular culture and elite culture in early modern France. Baton Rouge och London, 1978.

Munktell, Henrik: Domarreglerna i praxis före 1734 års lag. Svensk juridisk tidskrift, 1939.

Människovärdet och makten, Jarrick/Söderberg ed, under utgivning.

Petri, Olaus: Samlade skrifter IV. Uppsala 1917.

Söderberg, Johan: Civilisering, marknad och våld i Sverige 1750–1870. Stockholm, 1993.

Thomson, Arthur: Stöld av annans hustru. Lund 1963.

Wedberg, Birger: Karl XII på justitietronen. Stockholm 1944.

Wernstedt, Folke: Kungliga Svea Livgares historia IV. Stockholm, 1954.

Österberg och Lindström: Crime and social control in medieval and early modern swedish towns. Uppsala, 1988.

Galeasen Lovisa – ett rättsfall om plundring av fartygslast, lurendrejeri och sänkning 1801

Av organisationsdirektör, jur kand Tryggve Foghelin

I prejudikatsamlingar beträffande 1700-talet och 1800-talets början avser endast ett fåtal rättsfall om brott den under denna tid snabbt expanderande handelsflottan.¹ Två av dessa rättsfall gällde brott som så hade stört säkerheten för den riksviktiga sjöfarten att kraftfulla ingripanden gjordes av regeringen. I det ena rättsfallet – om jakten Fortunas plundring och sänkning 1749 – dömdes tre sjömän till döden och nekades nåd trots att ingen beskriven lag för bestraffande av fartygssänkning fanns när gärningen begicks. Dödsstraff infördes därefter för uppsåtlig fartygssänkning.² Det andra rättsfallet behandlas i denna uppsats och rör galeasen Lovisa. Detta fartyg, hemmahörande i Karlskrona, hade 1801 intagit last i Danzig och var destinerat till S:t Petersburg. Skepparen seglade dock i stället mot Öland. Nära Böda lossades större delen av lasten olagligt med hjälp av besättningen och folk från Öland i ett par allmogebåtar som sedan seglade till Karlskrona där försäljning skedde. En mindre del av lasten togs om hand på Öland. Lovisa seglades sedan norrut och sänktes av skepparen med bistånd av besättningen vid Furusund i Roslagen. Man lät därvid en medföljande bokhållare, som efter misshandel placerats i lastrummet bli kvar där och omkomma när fartyget sjönk. Händelsen blev snart känd och det blev rättegång. Kungl.Maj:t fattade ett märkligt beslut för att denna rättegång skulle bli effektiv och snabb.

Fartyg, redare och besättning³

Lovisa var på 19 3/4 svåra läster (drygt 47 ton dödvikt) och byggd i Norrköping på ek och furu på kravell. Fartyget såldes i mars 1801 av handelsmannen Ekström i Stockholm genom hans ombud skeppsklareraren Hans Lovall i Karlskrona till skepparen Truls Törngren för 600 riksdaler (Rd) specie. Törngren betalade kontant 150 Rd specie. Resten täcktes genom ett bodmerilån av den 8 maj 1801 på 450 Rd Riksgälds hos Ekström med 12 % ränta, allt mot säkerhet i Lovisa och dess last gällande resa från Karlskrona till Pillau eller Danzig och därifrån till svensk hamn i Östersjön.⁴ Ekström tog den 26 maj 1801 en försäkring på bodmerilånet för Lovisa hos Sjöassuranskompaniet i Stockholm till ett värde av 500 Rd. Varken Ekström eller kompaniet hördes av under rättegången.

Vid inköpet var Lovisa i bristfälligt tillstånd. Törngren lät därför reparera fartyget och inköpa segel. Törngren kunde betala reparationerna, seglen,

besättningen m m sedan han fått ett lån av handlanden Nils Karström i Karlskrona. Denne blev härigenom till stor del den reelle ägaren till Lovisa. Reparationerna m m drog ut på tiden och först i slutet av maj 1801 kunde Lovisa avsegla från Karlskrona med barlast till Danzig för att skaffa frakt.

Skepparen Truls Törngren var 1801 något över 50 år, född i Asarums socken i byn Tostarp, där han ägde ett hemman. Han hade fått burskap som borgare i Karlshamn. Sedan 1772 hade han fört fartyg, hemmahörande bl a i Karlshamn och Stockholm. Det finns uppgifter om att han fört fartyg som förlist men att besättningen räddats. Jakten Christoffer (på 17 2/3 läster) förliste sålunda vid Stolp i Tyskland 1784. Törngrens styrman på Lovisa, Jonas Lustig, uppgav vidare vid förhör av länsstyrelsen i Karlskrona inför rättegången om Lovisa att han tidigare seglat med Törngren och därvid vid två tillfällen varit med om förlisningar. Den första gången var vid Skillinge fiskeläge, där olyckan " varit verklig". Den andra olyckan skedde vid "vita Mjön". Fartyget som Törngren då förde var hemmahörande i Karlshamn men lastat i Karlskrona med tjära, bräder och aska för Karströms räkning. Bästemannen ombord hade namn av skeppare och Törngren supercargueur. Innan olyckan inträffade lossades och såldes bräder och tjära i Gudhjem på Bornholm. Törngren påstod att Lustig kom med osanna beskyllningar. Under rättegången togs inte något initiativ till utredning.

Karström hade gjort konkurs i Karlskrona och hans hustru hade därefter haft magistratens tillstånd att driva handel under mannens konkurstillstånd. Konkursen var avslutad före händelserna med Lovisa och det var känt att han drev "betydliga" affärer. Han hade tidigare ägt fartyg.

Törngrens hade som besättning på Lovisa inmönstrat Jonas Lustig som styrman, Djur Mattsson som matros, David Palmgren som jungman och Abraham Pettersson som kock. Lustig var född i Beckaby socken och 56 år. Han hade stått som rotebåtsman hos Törngren i Asarum men blev föravskedad från flottan 1795 på grund av ljumskbräck.⁶ Djur Mattsson var född i Hjortsberga socken och 19 år. Daniel Palmgren bodde i Söderåkra socken och Abraham Pettersson, som var 19 år, bodde i Tvings socken. De tre sistnämnda tycks inte ha seglat med Törngren tidigare. Lustig kan ha haft en månadshyra på 8 Rd, Djur Mattsson och Palmgren vardera 6–7 Rd och Pettersson 2–3 Rd.⁷

Händelseförloppet

På Karströms anmodan medföljde en handelsbokhållare Ahlstedt från Karlskrona Lovisa för att hjälpa till med att få frakt i Danzig. Eftersom Ahlstedt saknade pass för utrikes resa måste en fint tillgripas för att dölja för lotsarna att han fanns ombord. Enligt Törngren var Ahlstedt inte till någon hjälp i Danzig. Törngren tog själv kontakt med mäklare och avtalade med handels-

mannen Lobe om befraktning till S:t Petersburg av styckegods mot en ersättning av cirka 700 rubel. Av ersättningen avsåg 600 rubel frakt och resten kapplake, som vid den tiden var en gratifikation till skepparen.

Lobe uppgav att Törngren den 10 juni 1801 hade mottagit följande varor:

2 fat gummi
 6 ostar i bly
 10 balar kläde
 6 balar ylletäcken
 1 kista muslin och stål
 7 balar kammarduk
 1 kista battist
 2 kistor med färglådor, postor terzeroller och sidenglacéband
 13 fat kaffe
 1 kista frö
 11 kistor med bomullslintyg, bomullsdukar, muslinsschalar, muslinsdukar, linne dito, velvet muslin, piqué-täcken, battist, linnen och kammarduk
 6 kistor fajans
 2 kistor postpapper
 12 balar kläde
 5 balar casimir
 1 kista sammet
 1 kista piqué
 1 låda med sex silverur
 1 kista kattun
 9 kistor muslin

Lobe tog förmodligen ingen försäkring på lasten. I varje fall hördes ingen försäkringsgivare av under rättegången.

Värderingsfrågan blev svårlöst under rättegången. Viss del av lasten – den som omfattades av fakturor – värderades till 23.888 Rd i riksgäldskontorets skuldsedlar. Den del av lasten som enbart omfattades av konossement ansåg sig de av rätten anlitate värderarna inte kunna värdera eftersom varorna var av olika beskaffenhet och godhet, bristande kunskap om inköpspriserna förelåg och konossementen var obestämda. Rätten krävde ingen ytterligare utredning utan godtog det angivna beloppet eftersom redan det var vida utöver alla anklagades tillgångar.

Törngren tog för egen del ombord fyra kistor med likör och 24 sillfjärdingar. Ett sedvanligt sätt för skeppare att skaffa sig extra inkomster var att ta med passagerare. Flera personer ville följa med till S:t Petersburg men Törngren vägrade till besättningens förvåning. Han placerade en del av lasten

(onödigtvis enligt besättningen) i kajutan och motiverade sitt nekande med att det var för trångt där med passagerare.

Lovisa avgick enligt svenske konsuls i Danzig uppgifter den 21 juni 1801.⁸

Lovisas kurs från Danzig utlades av Törngren. Han påstod att dåligt väder och stort läckage med ständig vattenpumpning orsakade att Lovisa kom till Böda i stället för till S:t Petersburg. Enligt besättningen var vädret däremot bra och pumpning skedde endast fyra gånger om dygnet. Sedan Lovisa på midsommardagen ankrat utanför Böda signalerades efter båt. Ahlstedt och Pettersson tog sig i land i Böda där Ahlstedt – efter uppgörelse med Törngren – uppgav sig vara skeppare på Lovisa och Törngren styrman. Fartyget sades komma från Riga med råglast och vara destinerat till Karlskrona. På grund av skador hade man måst ankra utanför Böda.

Pettersson hade – utan erinran av Törngren – av Ahlstedt blivit tillfrågad om han ville följa med Ahlstedt till Karlskrona, vilket ”anbud Pettersson gärna emottog”. Pettersson förbjöds vid ankomsten till Karlskrona att anmäla sig på sjömanshuset.

Ahlstedts informationer om Lovisa utlöste ett vidlyftigt resande från Karlskrona mot Böda. Karström uppgav som skäl att han ville hälsa på sin vän löjtnanten Maurits Sundin som bodde på Rälla herrgård i Algutsrums socken på Öland.⁹ Karströms medarbetare handlanden Gustav Otter och Hans Lovall ville hälsa på den sistnämndes bror, Frants Lovall, som var länsman på norra Öland och bosatt i Löttorp. Ahlstedt återvände snabbt till Öland och de övriga resenärerna kom strax efter Ahlstedt till Bödatrakten.

Karström, Otter och Törngren stod helt för planläggningen av den plundring av Lovisas last som nu påbörjades. Lasten var bl a värdefull på grund av de stora kvantiteterna av kaffe. Från 1799 och till 1802 rådde nämligen enligt förordningen den 1 januari 1794 till hämmande av yppighet och överflöd med ändringar förbud att införa och bruka kaffe i Sverige. Betalningen till alla dem som medverkade i plundringen ombesörjdes av Karström och Otter. Lustig fick sålunda ”som drickspengar” en revers på 600 daler silvermynt, vilken granskades och godkändes av Törngren.

Som skäl till att Lovisa låg kvar vid Böda påstods nu av de inblandade att fartyget drabbats av sådant läckage att lasten måste räddas. Frants Lovall var förutom länsman också trakten dykeriförman i den statliga verksamhet som bärgade fartyg som förlist. Med hans hjälp kunde två allmogeskeppare från trakten övertalas att på en båt på 13–14 läster och på en annan på 7 1/2 läster ta ombord en stor del av lasten från Lovisa för att föra den till Karlskrona. Lastningen skedde i öppen sjö under två nätter sedan Lovisa på grund av hård vind förts in någon halv mil från Böda.

Skepparen på postbåten till Visby, Peter Lundgren, fraktade med den kaffe m m från Lovisa till Böda. Hästskjutsar förde sedan 100 skålpund kaffe och en

frölåda hem till Frants Lovall och 408 skålpund kaffe hem till Sundin. För egen del köpte Lundgren ett mindre fat kaffe. Han hade dessutom fått en del kaffe i belöning. Vidare tog Lundgren med sig till Gotland 208 skålpund kaffe, som där såldes till postskepparen Hallenius och hans hustru. Postbåten användes också av Lundgren för frakt av sten som barlast till Lovisa.

Besättningen på Lovisa deltog i lossningsarbetet. Törngren vistades i kajutan och påstod sig vara sjuk. Han hade dock som nämnts deltagit i planeringen av Lovisas plundring och visade sig vid vissa tillfällen på däck under arbetet.

Törngrens bodmerilån förföll enligt avtalet till betalning inom åtta dagar efter ankomst till första svenska hamn "varest jag min last kommer att utlossa". Hans Lovall hade lovat Törngren, som inte kunde betala lånebeloppet, anstånd muntligt. På begäran av Törngren och efter tillsägelse av Karström utfärdade Lovall en skriftlig försäkran om obehindrad resa och övertog själv bodmerilånet.

Hade Lovisas last bestått av råg hade ingen tull behövt betalas. Nu förelåg både tullplikt och införselbud. I första hand ålåg det i trakten en strandridare Rothman att övervaka att inget lurendrejeri förekom. Han ingrep dock inte och inte heller rapporterade han något om lossningen av Lovisas last till sina överordnade.

Ahlstedt var närvarande vid överläggningarna om Lovisa. Ett vittne intygade under rättegången att Ahlstedt, troligen "något besupen", en gång kom ut från det rum på Melböda gästgivargård där Karström, Otter m fl hade överläggningar. Ahlstedt talade då högt för sig själv och yttrade bl a: "Livet får jag släppa till vart jag tager vägen, mig hänger de upp och så vilja de sänka fartyget och resten av lasten, det går Eder aldrig an, mina Herrar, Ni bär Eder icke rätt åt".

Innan allmogeåtarna med Otter ombord seglade till Karlskrona överfördes genom Törngrens ingripande huvuddelen av besättningens tillhörigheter (kistor m m) till en av åtarna. När Otter sedan anklagades för delaktighet i Lovisas sänkning och Ahlstedts därvid tillskyndade död anfördes mot Otter att han känt till denna överföring. Vidare påstods att han deltagit i de överläggningar med Karström m fl som Ahlstedt yttrat sig om och vid vilka Lovisas sänkning planerades. Otter bestred att han varit närvarande vid sådana överläggningar om sänkning eller att han på annat sätt var medansvarig till sänkningen eller till Ahlstedts död. Eftersom Otter inte kände till något om överföringen av besättningens tillhörigheter hade han härigenom inte kunnat misstänka att sänkning av Lovisa planerades.

När allmogeåtarna kom till Karlskronas yttre farvatten började de lotsas. I de inre farvattnen tog två nya lotsar vid och de erinrade folket på åtarna om att tullbehandling skulle ske. De lät dock endast bero vid sådan erinran och kontrollerade inte att sådan behandling kom till stånd. Karström hade hyrt en

lagerlokal i ett packhus i Karlskronas hamn och dit fördes – utan förtullning – båtarnas last. Skepparna fick i fraktersättning 100 Rd vardera och dessutom drickspengar. De seglade därefter på amodan av Otter skyndsamt från Karlskrona. De för tullbevakningen ansvariga tjänstemännen påstod att de inte sett något av urlastningen eftersom de var för få för fullständig bevakning. Lagerlokalen tömdes snabbt. Uppgifter om vilka som köpt varorna av Karström kunde inte tas fram.

Den 2 eller 3 juli 1801 avseglade Lovisa från Böda. Kvar av lasten var då förutom proviant, bl a fat med kaffe (de tyngsta på bortåt 200 skålpund) och textilier. I kajutan fanns vidare lådan med silverur. Enligt Karström skulle återstoden av lasten lossas vid Karlsöarna där Lundgren väntades möta med båt. Trots att Törngren snart till skillnad från Ahlstedt inte ville veta av någon lossning vid Gotland hölls kursen mot ön som sedan passerades norrut. Ahlstedt och Törngren grälade om lossningen. Ahlstedt ville till sist i varje fall bli satt i land på Gotska Sandön med den resterande lasten men Törngren vägrade, bl a för att det inte fanns någon hamn där. Både Törngren och Ahlstedt tycktes till en början kunna tänka sig att segla till Finland och bygga om Lovisa. Törngren meddelade dock snart enligt Lustig och Djur Mattsson att Lovisa skulle sänkas vid lämpligt tillfälle.

Grälet mellan Törngren och den ofta berusade Ahlstedt tog en våldsam vändning. Lustig och Djur Mattsson berättade under rättegången i sammandrag följande.

Ahlstedt som delade kajutan med Törngren tog en bössa där och hotade med den och en kniv Törngren som då avvärjde Ahlstedt med besättningens hjälp. Ahlstedt som gjorde motstånd blev slagen av Törngren med ett ”trädstycke” och fick ett svårt sår i huvudet så att blodet rann. På Törngrens befallning tilldelade också Djur Mattsson Ahlstedt några slag, detta för att enligt Törngren ”alla skulle synas lika”. Lustig gav också Ahlstedt några slag över nacken med en ribba. När slagsmålet var över frågade Ahlstedt om de inte åter kunde vara vänner. Törngren slog då Ahlstedt med ett vedträ så hårt över ena armen att den hängde och sedan inte kunde användas. Ahlstedt fördes av besättningen på Törngrens order först till fördäck, där han ständigt bevakades, och sedan, för att han inte skulle anropa mötande fartyg, ned i lastrummet. Stegen dit togs därvid bort. Mat och brännvin skickades ner till Ahlstedt dagligen och hans våldsamma supande från resans början fortsatte. Han plågades av det ständigt rinnande såret i huvudet och av ledbröttet i armen. Hans ansikte blev svartblått av stelnat blod. Hans jämmerrop hördes oupphörligen liksom hans förbannelser över Törngren som han kallade sin mördare. Törngren hade vid ett tillfälle siktat på Ahlstedt med bössan och vidare sagt till honom när han förts till lastrummet: ”Du skall aldrig komma upp igen och om jag gjorde rätt så skulle jag skjuta dig ihjäl”. När Djur

Mattsson en gång var i lastrummet gav Ahlstedt honom sju Rd eftersom, som han sade, han förutsåg att han inte kunde komma från fartyget med livet.

Om Lovisas sänkning berättade Lustig och Djur Mattsson följande. Djur Mattsson gjorde på Törngrens order fem träpluggar. Törngren borrade sedan tre hål i fartygets botten och två i skafferiet i vilka pluggarna som försetts med drev sattes in. De hade handtag för att lätt kunna dras ur. När Lovisa i vackert väder och endast med smärre läckage närmade sig land gav Törngren order om att pågående pumpning skulle avbrytas och att Djur Mattsson med en kofot skulle stöta hål i bogen vilket denne dock inte gjorde. Törngren beordrade sedan ankring på ett sådant djup att ankartåget inte räckte till utan allt i trossväg på fartyget måste tillgripas för förlängning av tåget. Han lösgjorde själv alla vattenfaten på däck förmodligen för att fartyget lättare skulle kunna sänkas. Medan besättningen på Törngrens order arbetade med att få skeppsbåten i sjön var han själv hos Ahlstedt i lastrummet. Besättningen märkte att Ahlstedt som annars ständigt förde oljud tystnade. Misstanken att Ahlstedt då blivit ihjälslagen framfördes under rättegången. När alla utom Ahlstedt kommit i skeppsbåten frågade Lustig Törngren om han dragit ur pluggarna, varefter Törngren gick ombord på Lovisa en stund. Vare sig då eller tidigare hade besättningen hört Törngren uppmana Ahlstedt att gå i skeppsbåten. Vid återkomsten hotade Törngren besättningen med livet om de nämnde Ahlstedts namn – Djur Mattsson hade frågat efter denne – eller ”upptäckte” vad som hänt. Törngren sade om Ahlstedt: ”Det var väl vi slapp det odjuret”.

I skeppsbåten hade från Lovisa tagits med kläde (36 alnar), lådan med sex ur, mat, brännvin och kläder.

Törngrens version av händelseförloppet skilde sig på många punkter från vad besättningen berättade. Stormigt väder tvingade sålunda enligt Törngren Lovisa ur kurs och läckorna hade blivit så stora att inte ens ständig pumpning kunde hålla Lovisa läns. Besättningen var orolig för Lovisas tillstånd och behövde lugnas. Därför lät han borra några hål i botten och kunde därefter meddela att virket var friskt. Djur Mattsson hade order att med en kofot stöta tygtrasor hårdare i befintliga hål för att därigenom minska vatteninflödet. Det gick dock inte att minska läckaget. Även Törngren var orolig för Lovisas tillstånd och beslöt att uppsöka närmaste hamn. Han upptäckte då att Ahlstedt kastat kompass och sjökort över bord. När land kom i sikte visste han därför inte var han befann sig. Senare fick han av skärgårdsbor veta att han kommit till Furusund. På grund av nödläget för Lovisa måste han ge order om ankring på en olämplig plats och han tvingades av den oroliga besättningen att överge fartyget. Ordern om att avbryta pumpning gavs därför att alla krafter måste sättas in för att ankra och för att få skeppsbåten i sjön. Han kunde inte förklara varför han lösgjort vattenfaten. Sedan han gått i skeppsbåten hade han återvänt till Lovisa för att hämta en kvarglömd klocka. Han

hade inte dragit ur några pluggar. Att Lovisa sjönk berodde inte på "uppsåt och överläggning". Törngren hade "aldrig för folket yppat att fartyget skulle sänkas". Han hade inte slagit ihjäl Ahlstedt eller uppsåtligt varit vållande till hans förmodade död. Törngren hade uppmanat Ahlstedt att rädda sig i skeppsbåten men denne hade inte svarat. Då Törngren fruktade att gå ned till honom lät han honom bli kvar. Törngren hade inte sagt att det var bra att Ahlstedt var kvar på båten. Med skeppsbåten nådde Törngren och besättningen på kvällen en "skärklippa", där de övernattade. På morgonen såg de ingenting av Lovisa. Endast några vattentunnor flöt omkring. Törngren hade, uppger han till slut i sin version av Lovisas sänkning, hoppats att han genom ankringen åter skulle kunna gå ombord och föra fartyget i land.

Törngren och besättningen tog sig med skeppsbåten till Norrtälje sedan uppgifter om farleden lämnats av skärgårdsborna. De kom dit den 8 juli 1801 och den 11 juli avgav Törngren sjöförklaring till magistraten.

I sjöförklaringen angavs i sammandrag följande. På resan från Danzig mot S:t Petersburg sprang Lovisa läck och trots ständig pumpning kunde fartyget inte hållas läns. När så storm utbröt började fartyget sjunka och skeppsbåten sattes i sjön. Styrmannen Lustig som sökte journalen och en kompass hann inte rädda sig på skeppsbåten utan omkom när Lovisa sjönk. Intet av lasten hann bärgas. Törngren och hans tre besättningsmän tog sig till skärgården och Norrtälje som var närmaste stad. Besättningen beedigade Törngrens sjöförklaring. Lustig utgav sig vara Djur Mattsson, som i sin tur sade sig vara Palmgren. Palmgren utgav sig vara Pettersson. Protokoll utfärdades därefter av magistraten.

Under rättegången sade Törngren att han var nödsakad att avge den falska sjöförklaringen därför att han inte kunde förmå besättningen att godta annan sjöförklaring. Orsaken till ombytena av namn var att Lustigs död skulle göra olyckan med Lovisa mera trovärdig. Att Ahlstedt inte angavs som omkommen var Törngrens "fruktan att göra besättningen emot". Besättningen hävdade att ingen sökt förmå Törngren att avge den falska sjöförklaringen. Det var tvärtom Törngren som med sina hotelser förlett besättningen. Besättningen åberopade också sin lydnadsplikt mot Törngren. Denne hade också utlovat belöningar när alla kommit tillbaka till Karlskrona.

Under resan till Karlskrona blev det tvist vid roslagstullen om de 36 alnar ostämplat kläde som Törngren fört med sig från Lovisa. Enligt hans uppgift fick han först mot betalning i form av en revers på 20 Rd behålla klädet. För att kunna lösa in reversen sålde han i Stockholm cirka 20 alnar av klädet för 2 Rd per aln. Resten av klädet fick besättningen dela på. Under resan måste också två av silveruren säljas.

Vad som förekommit vid roslagstullen skulle utredas i en särskild rättegång.

Törngren och besättningen kom till Karlskronaområdet i slutet av juli 1801. De höll sig i stadens omgivning. Lustig, som ju enligt sjöförklaringen hade drunknat, fick inte visa sig för mycket. Otter kom med sjömanskistorna. Vidare hade han som ombud för Karström att betala Törngrens fordran på 500 Rd riksgälds. Den skuldsedel på 600 daler silvermynt som Lustig fått av Karström betalades med 100 Rd. Djur Mattsson och Palmgren vilka på Öland vardera utlovats ersättning på 200 daler silvermynt fick 33 Rd 16 skilling var. Otter hade också med sig blått kläde till Törngren och besättningen.

Törngren och besättningen skingrades nu. Törngren åkte till sin gård i Asarum och Lustig for till Karlshamn. Det var dock ingen nöjd Törngren som åkte hem. Under rättegången berättade han – utan att senare återtaga yttrandet – att han vid samtal med Karström och Otter på Gullberga värdshus utanför Karlskrona då de frågade efter Ahlstedt svarade: ”Icke annat än jag vet är han nu i Herranom; och vid deras yttrande att det vore bra fortfor: icke eller så bra för mig som nu skall dragas med ett sårat samvete, varefter på deras föreställningar att han icke finge begiva sig till staden på det saken ej måtte bli upptäckt Törngren utlätit sig: det vore så gott att allt blev uppenbarat och hans samvete sålunda lättat”.

Rättegången förbereds och börjas

De inblandade i Lovisas plundring och sänkning hade nu inte många veckor på sig att njuta frukterna av den verksamheten. Misstankar om lurendrejeri väcktes snart hos tullförvaltaren i Kalmar. Redan i slutet av juli 1801 skrev han till generaltulldirektionen och begärde tillstånd att ingripa. Direktionens jakande svar är daterat den 4 augusti 1801. Han utfärdade därefter den 21 september stämning till sjötullsrätten i Kalmar på Karström, Otter, bröderna Lovall m fl. Rättens första sammanträde hölls den 2 oktober 1801. Vid den tiden pågick redan förhör inför länsstyrelsen i Karlskrona med Törngren och Lustig, vilka båda satts i häkte. Det var en handelsman i Karlskrona vilken på uppdrag av Lobe hade begärt att Törngren skulle insättas i häkte i avvaktan på åtal för bedrägeri. Törngren hade meddelat Lobe att Lovisa sjunkit utanför Norrtälje. Lobe hade emellertid fått kunskap om att lossning från fartyget dessförinnan skett vid Böda. Lobe hade vidare genom brev från S:t Petersburg underrättats om att två fat gummi Senegal, som försetts med lika märken och nummer som den last Törngren intagit i Danzig, hade kommit till S:t Petersburg. Lobe menade att Törngrens uppgift om att Lovisa sjunkit antingen var ogrundad eller att Törngren före avresan från Danzig förskingrat faten. Törngren bestred förskingring men trodde att faten lastats på ett annat svenskt fartyg som hade last till S:t Petersburg för Lobe.

Törngren inställde sig för förhör hos länsstyrelsen den 11 september och förnekade all brottslighet under hänvisning bl a till sjöförklaringen. Han

insattes dock i häkte. Rykten om att den enligt sjöförklaringen omkomne Lustig skulle befinna sig i Karlshamn hade nått Lobes ombud. Efterlysning gjordes där – magistraten hade t o m låtit ”genom trumslag efterslå honom”. Lustig greps, förhördes och erkände brottslighet. Han sändes till Karlskrona och sattes i häkte. Törngren måste vid ytterligare förhör ändra sig och i mycket medge vad Lustig anförde.

Länsstyrelsen underrättade justitiekanslern om Lovisas plundring, luren-drejeriet och sänkningen. Saken överlämnades till Kungl.Maj:t som den 7 oktober 1801 fattade det märkliga beslutet att en melerad slotts rätt i Kalmar skulle handlägga målet. I motiveringen till beslutet konstaterade Kungl.Maj:t att rannsaking och prövning av de särskilda brotten av Törngren m fl i allmänhet hörde till särskilda domstolar. Brotten ägde emellertid en sådan oskiljaktig gemenskap att de borde upptagas och avdömas på ett ställe. Det var också många inblandade vars brottslighet vid en delad undersökning skulle vara svår att uppdaga. Både planeringen och verkställigheten av de brottsliga gärningarna hade skett ”med den mest lastbara list och tilltagsenhet” och stört den säkerhet som borde vara oskiljaktig från handel och skeppsfart. Därför var en så skyndsam bestraffning nödvändig att en handläggning hos både under- och överrätter inte var ändamålsenlig. På grund av målets särskilda beskaffenhet hade därför den utvägen ansetts lämpligast att det upptogs och efter lag och författning hanterades av en melerad slotts rätt i Kalmar stad med landshövdingen som ordförande och utöver slotts rättens vanliga ledamöter två från tullstaten förordnade ledamöter.

Slotts rätter var specialdomstolar som sedan slutet av 1600-talet fanns vid kungliga slott för att döma i mål om slotts betjäningens brott. Efter särskilda beslut av Kungl.Maj:t hade dock slotts rätter fått handlägga andra brott på slotten och slotts orten m m. Vissa av slotts rätterna – som framgår av Kungl. Maj:ts beslut den 7 oktober 1801 bl a slotts rätten i Kalmar – var överrätter. Ett överklagande av den melerade slotts rättens utslag skulle alltså ske till högsta domstolen och inte till Göta hovrätt. Slotts rätterna avskaffades 1841.¹⁰

Sjötullsrätten i Kalmar avslutade sin handläggning av målet mot Karström m fl och insände protokollen till slotts rätten.

Den melerade slotts rättens första sammanträde hölls på Kalmar slott den 10 november 1801. Rättens ordförande var landshövdingen i Kalmar län Michael Anckarsvärd som tidigare varit generalmajor. Av ledamöterna var en häradshövding, två borgmästare och en stadssekreterare. Utöver dessa vanliga bisittare ingick två tullförvaltare som ledamöter.

Under rättegången var en jurist åklagare (”actor”), en sekreterare och en ombud för Lobe. Vidare biträdde Törngren, Otter och Hans Lovall av jurister.

Slotts rättens utslag meddelades den 14 september 1802.

Törngren, Lustig och Djur Mattsson hölls häktade under hela rättegången. Karström och Palmgren hade rymt före rättegångens början och hade sedan inte kunnat gripas. Otter rymde också men greps 1802 i Norge och hölls häktad under slutet av rättegången. De huvudanklagades tillgångar beslagtogs.

Slottsrettens utslag

Vad gällde resan till Böda och vistelsen där fann rätten med stöd av Törngrens erkännande och vittnesmål att han var "lagligen förvunnen" att med "vilja och vetskap hava avvikit ifrån dess rätta bestämmelse, utan trängande nöd i obehörig hamn inlupit, med sanningslösa uppgifter eller brottslig tystnad tillställt våld å annan mans honom anförtrorde egendom, samt dess lossning och avförande åstadkommit".

För resan från Böda till Furusund fanns inga vittnesmål. Ehuru "annan upplysning om dess uppförande icke kunnat vinnas än av dess egen bekänneelse, såvitt den med Lustigs och Djur Mattssons utsagor överensstämmer, kan inhämtas, eller av de ostridigt inträffade händelser, med säkerhet slutas, är så mycket ändå otvivelaktigt" nämligen följande. I stället för att nyttja sin lagliga makt som skeppare och försäkra sig om Ahlstedts person, om han stört friden ombord, hade Törngren "föranstaltat om Ahlstedt våldförande", låtit honom utan att något hot förelåg med våld sätta honom i lastrummet, låtit honom sitta där utan vård av hans skador och hotat att skjuta honom till döds. Då fartyget övergavs och Ahlstedt omöjligen av egen förmåga kunde rädda sig hade Törngren lämnat honom till hans öde. Vad nu sagts röjde Törngrens avsikt att först betaga Ahlstedt tillfälle till motstånd och sedan röja honom ur vägen på samma gång som fartyget. Starka "anledningar" mot Törngren om sänkingsavsikt utgjorde hans vägran att ta emot passagerare i Danzig, hans åtgärd att vid Böda sända besättningens saker till Karlskrona, borningen av håll i fartyget för pluggar som lätt kunde tas ur, hans återvändande till fartyget från livbåten när han fått frågan om pluggarna dragits ur och ankringen på onormalt djup. Vidare framkom sådan avsikt genom Törngrens undanflykter om fartygets brister, dåligt väder och hans och besättningens räddhåga. Graverande för Törngren var också hans yttrande att Ahlstedt befann sig i Herranom och att Törngren drogs med sårat samvete. Utan Törngrens bifall och åtgärd hade de angivna händelserna inte kunnat ske och Törngren hade själv berett dessa händelser, lämnat osann berättelse i sjöförklaringen och förlett besättningen till falsk edgång och ombyte av namn.

Rätten ansåg sålunda att Törngren var "lagligen övertygad, att sedan han i olaga hamn förskingrat och låtit tillgripa största delen av den honom anförtrorde last, borrat håll i det fartyg, varuti samma last var intagen, och återstoden därutav ännu förvarades och uppsåtligen låtit alltsammans sjunka och

Ahlstedt där vid omkomma". För dessa av honom begångna grova brott dömdes han att halshuggas, steglas och "dess övriga oredliga förfarande däri-genom tillika umgälla". Lobe förklarades berättigad att återta och behålla de silverur och tyger som påträffats hos Törngren eller senare kunde påträffas. Törngren dömdes också att av sin egendom betala Lobes förlust sedan Kro-nans kostnader gottgjorts.

Slottsätten åberopade ett påbud av den 31 januari 1751, enligt vilket "den som antingen hugger hål i själva fartyget så att det sjunker i grund, eller på vad sätt det vara må uppsåtligen nedsänker eller sätter på grund skepp eller fartyg, så att skeppsbrott sker" skulle halshuggas och steglas samt betala skadan. Vidare åberopades 24 kap 7 § missgärningsbalken, vari stadgades att "den som i vredesmod skjuter eller kastar annan i ström eller sjö" så att "han därav ljuter döden, give liv för liv".

Lustig och Djur Mattsson hade mot förväntad belöning gått Törngren tillhanda med den olaga lossningen i Böda, tillgripit kläde och näsdukar av fartygets last, tillsammans med Törngren varit uppsåtligt vållande till Ahlstedts död, haft kännedom om fartygets förestående undergång samt medverkat i avgivandet av falsk sjöförklaring i Norrtälje. Den av dem till sitt försvar åberopade lydnadsplikten mot Törngren avvisades av rätten under hänvisning till att "de utan minsta motstånd eller utövning av den makt över en brottslig förman som dem efter lagen tillhörde och deras överlägsna antal gjorde så lätt att verkställa, låtit detta nidingsverk gå i fullbordan". Vid rådhusrätten i Norrtälje "ägde de lika mycken säkerhet om beskydd emot våldsverkaren som öppet tillfälle att leda brottsligheten på dess upphovsman men i stället burit falskt vittnesbörd att sanningen därmed dölja". De dömdes för sin delaktighet i Törngrens brottslighet att halshuggas, "varmed vidare ansvar för den av dem utövade stölden och deras falska vittnesmål kommer att upphöra".

Om delaktighet stadgades i missgärningsbalken att den som "bjuder eller tejer, hjälper eller råder annan till någon missgärning, så att den därigenom sker, straffes lika med den som gärningen gjorde".

Otter var en av de huvudansvariga. Ehuru de begångna brotten hade blivit "utövade i överläggning och sammanhang" och det jämväl var högst sannolikt, att Otter inte kunde vara okunnig om att skeppsfolkets saker förts ombord på den båt där han sedan uppehöll sig, fann rätten honom likväl inte vara så övertygad om delaktighet i Lovisas försänkning och Ahlstedts tillskyndade död att han kunde anses överbevisad härom. Saken mot honom i denna del lämnades därför till framtiden då den kunde vara uppenbar. Däremot befanns Otter skyldig att stånda tjuvrätt såsom för nidingsstöld och böta fyrdubbla värdet av lasten. Då han inte förmådde betala böterna skulle han i stället avstraffas med 40 par spö tre slag av paret och därefter undergå en söndag uppenbar kyrkoplikt. Vidare skulle Otter för det han i olaga hamn verkställt

lossning och befrämjat samt verkställt lurendrejeri med förbjudet gods därför han inte gitter böta avstraffas med tre års arbete vid Karlskronas ankarsmedja. Otter skulle vidare med sin egendom betala Kronans kostnader och Lobes förlust.

I rättegångsbalken stadgades: "Nu är i svårare brottmål mer än halvt bevis emot den som anklagas och nekar han ändå gärningen; finner domaren det fara är om mened; lämne saken till framtiden då den kan uppenbar varda".

Som nidingsstöld räknades enligt missgärningsbalken bl a skeppares stöld ur anförtrödd fartygslast. Den som hjälpte tjuven straffades som tjuven själv. Straffet var böter på fyrdubbla värdet av tjuvnaden.

I seglationsordningen den 15 juni 1774 fanns bestämmelser om lossningshamn. För lossning av last i olaga hamn eller i öppen sjö kunde straffet för skeppare, redare eller befraktare bli böter på 1.000 daler silvermynt eller däremot svarande en månads fängelse om böterna inte kunde betalas.

Enligt förordningen till förekommande av lurendrejeri och tullförsnillning den 6 april 1799 straffades den som lönligen i landet införde gods som var förbjudet att införa eller var delaktig däri med böter motsvarande varans värde dock minst 50 Rd. Kunde inte böterna betalas förvandlades straffet till allmänt arbete, som om lurendrejeriet översteg 300 Rd uppgick till tre år. Enligt förordningen kunde tullbetjänt som var vårdslös och försumlig mista sin tjänst och dessutom dömas till fängelse på vatten och bröd från fyra till sexton dagar. Annan Kronans ämbetsman eller betjänt som begick lurendrejeri kunde också mista tjänsten och dessutom straffas för lurendrejeri eller delaktighet däri.

Hans Lovall befanns skyldig att "med förgätnhet av dess skeppsklarerare-skyldighet" avvetat och tillstyrkt lossning i olaga hamn, låtit det därifrån avförda godset bibehållas utan behörig angivelse på tullkammaren och företagit det för honom efteråt ögonskenliga lurendrejeriet. Han dömdes förlustig sin skeppsklareretjänst och avstraffades med en månads fängelse vid vatten och bröd samt såsom oförmögen att böta efter godsets värde sedermera försändas till Karlskrona ankarsmedja att där arbeta i tre år. Han skulle vidare med allt vad han ägde ansvara för Kronans ersättning och Lobes skadestånd.

Frants Lovall visste att Lovisas last inte innehöll spannmål utan till införsel förbjudet gods men befrämjade och förteg dess lossning i olaga hamn och det därifrån oskiljaktiga lurendrejeriet. Han dömdes att mista sin kronolänsmans-tjänst, avstraffades med en månads fängelse vid vatten och bröd och därefter med arbete i tre år i Karlskrona ankarsmedja. Den honom "såsom ett särskilt förtroende lämnade uppsyningen vid dykeriet skulle upphöra". Vidare skulle han med all sin egendom betala sina inkallade vittnen deras skäliga kostnader, Kronans utgifter för denna sak och den skada Lobe tillskyndats.

Lundgren hade lämnat sitt biträde till olaga lossning åt förmenta redare.

Han hade också befrämjat avförandet av sådana varor som inte var lovgivna och lönt och hemligt hållit de därmed föröfvade lurendrejeriet. Lundgren dömdes till en månads fängelse vid vatten och bröd och tre års arbete i Karlskrona ankarsmedja. Lundgrens förmögenhet skulle användas till ersättning för Kronan och Lobe.

Sundin hade deltagit i det med postjakten för sin egen räkning föröfvade lurendrejeriet och hade varit närvarande vid delning emellan Frants Lovall och Lundgren. Sundin måste därför ansvara både för de 408 skålpund kaffe som han själv mottagit och för vad Lovall och Lundgren vid samma tillfälle erhöill till medgivna 100 skålpund vardera. Han dömdes att böta för värdet av 608 skålpund kaffe eller 202 Rd 32 skilling. De av Sundin avlämnade 408 skålpund kaffe fick av Lobe återtå antingen för utförsel eller efter förtullning för användning här i riket.

Skepparna på de två båtar som fraktat varor från Lovisa till Karlskrona, Nils Jonsson och Anders Pehrsson, hade vid ankomsten till Karlskrona i strid mot seglationsordningen lossat varorna utan förtullning. De dömdes vardera till 28 dagars fängelse vid vatten och bröd.

Rothman hade försummat all efterfrågan eller skyndsamt anmälan hos sin förman inom tullväsendet om lossningen av Lovisas last vid Böda och därigenom visat uppenbar efterlåtenhet i sin tjänsteutövning. Han hade dock inte själv sett eller eljest vetat om förhållandet eller förtigit det för någon vinning. Vidare kunde han inte heller sägas därigenom uppsåtligt sett igenom fingrarna eller gjort sig delaktig i något lurendrejeri. För sin vårdslöshet och försummelse dömdes han till förlust av tjänsten som strandridare och till 16 dagars fängelse vid vatten och bröd.

När lotsarna för Karlskronas yttre farvatten tjänstgjorde blev inget gods infört eller utlossat varför de blev frikända.

Av de två lotsarna för de inre farvattnen vid Karlskrona avled den äldre under rättegången. Den yngre lotsen, Olof Olsson, dömdes till 12 dagars fängelse vid vatten och bröd för det han låtit bero blott vid en erinran till skepparen om behörig tullbevakning och inte bevisligen sökt förekomma eller efteråt upptäckt den olaglighet som skett.

De fyra tulltjänstemän som svarat för bevakningen av hamnområdet i Karlskrona åtalades för bristande tillsyn och bevakning men blev frikända då deras antal var otillräckligt för fullständig bevakning.

Postskepparen Hallenius hade förövat lurendrejeri med ett från Lovisa av Lundgren hämtat fat med 280 skålpund kaffe. Han dömdes att efter kaffets värde böta 93 Rd 16 skilling eller till däremot svarande sju månaders fästningssarbete vid bristande tillgång.

Nämndemannen Nils Jonsson och hemmansbrukaren Daniel Jönsson Wahlqvist hade åtalats för förslande av Sundins kaffe. Jonsson dömdes att

böta 50 Rd eller straffas med däremot svarande sex månaders fästningsarbete. Wahlqvist frikändes i brist på bevis.

Skepparen Daniel Haak åtalades för att han på sitt fartyg från Lundgren skulle ha mottagit säckar med kaffe men frikändes då full bevisning inte förelåg.

Slotts-rätten avlog åklagarens och tullförvaltarens i Kalmar yrkanden om målsägarandel.

Eftersom vid denna tid dödsdomar skulle underställas Kungl.Maj:t överlämnade slotts-rätten den 14 juli 1802 sitt utslag till Kungl.Maj:ts prövning. Slotts-rätten hemställde samtidigt att Törngren, Lustig och Djur Mattsson skulle av nåd förskonas från dödsstraff och i stället hållas till arbete Törngren på livstid vid ankarsmedjan i Karlskrona, Lustig på fästning i tio år och Djur Mattsson på fästning i fyra år. Även Törngren begärde att bli benådad från dödsstraffet. Högsta domstolen tillstyrkte att utslaget skulle utfärdas av slotts-rätten men avstyrkte nåd. Kungl.Maj:t beslöt den 19 augusti 1802 att utslaget skulle utfärdas men att benådning inte skulle ske.

Det slutliga avgörandet

Besvär anfördes över slotts-rättens utslag av åklagaren med yrkande om att tillerkännas målsägarandel och av Hans Lovall, Otter och Lundgren över bestraffningen. Lobe anhöll att av nåd få förmånsrätt framför Kronan. Vidare inkom böneskrifter från Törngren, Lustig och Djur Mattsson om förskoning från dödsstraffet, Frants Lovall om bibehållande av länsmanstjänsten och befrielse från fästningsarbetet samt Rothman om återfående av strandridarsysslan. Törngrens hustru anhöll att Törngren av nåd skulle förskonas från dödsstraffet.

Målet föredrogs i högsta domstolen den 25 och 28 februari samt den 7 mars 1803. Domstolens ställningstagande till besvären och utlåtandet rörande begärd nåd föredrogs i justitiekonselj inför Gustav IV Adolf den 8 mars 1803 och utslag meddelades samma dag.

I utslaget förklarades två vittnen jäviga men detta föranledde ingen ändring av slotts-rättens utslag. I själva saken gjordes tre ändringar.

Lundgren hade av dykeriuppsyningsmannen Lovall kallats att biträda vid urlastningen av Lovisa, som angavs vara läck. Lundgren var pliktig att lyda Lovall och kunde inte som slotts-rätten ansett dömas för överträdelse av seglationsordningen. Däremot hade han gjort sig skyldig till lurendrejeri av kaffe och dömdes därför att böta 202 Rd 32 skilling eller i brist av tillgångar undergå motsvarande fästningsarbete.

Otter skulle undergå sina tre års arbete på Sveaborg i stället för vid ankarsmedjan i Karlskrona.

Vidare förskönades Törngren, Lustig och Djur Mattsson av nåd från döds-

straff. De två förstnämnda dömdes i stället vardera till 40 par spö, livstids arbete på Sveaborgs fästning och uppenbar kyrkoplikt en söndag. Djur Mattsson dömdes till 25 par spö, två års arbete på Kristianstads fästning och uppenbar kyrkoplikt en söndag.

Frants Lovall avled före högsta domstolens utslag och hans nådeansökan förföll därmed.

Rothman fick inte behålla sin tjänst och Lobe erhöll inte någon förmånsrätt. Hans Lovall och Otter fick ingen nedsättning av sina straff. Åklagaren erhöll inte någon målsägarandel.

Högsta domstolens ledamöter hade inte kunnat enas om utlåtandet om nåd för Törngren, Lustig och Djur Mattsson. Flertalet ledamöter fann inte skäl att tillstyrka förskoning från dödsstraffet för Törngren. Sex av dem ansåg att vad Törngren anfört till sitt försvar var uppenbart stridande mot det i rannsakningen ådagalagda rätta förhållandet och dels utan allt bevis. Enligt fem av de sex borde "för den skull och vid brott av så grov beskaffenhet och till lika så vådliga följder för Svenska handelskrediten" Törngren inte få nåd. En av de sex fann det inte vara rådligt för det förtroende och den säkerhet rikets frakthandel fordrade med benådning i fråga om ett så grovt brott. En av domstolens ledamöter, landshövdingen Georgii, ansåg däremot att slotts-rätten visserligen dömt rätt. På grund av att Törngrens kunskap om planläggningen av plundringen inte var så fullständig och att hans avsikt att sänka fartyget och låta Ahlstedt omkomma inte varit så brottslig som omständigheterna tycktes utvisa, ansåg Georgii att Törngren av nåd skulle förskonas från dödsstraffet. I stället borde Törngren straffas med 40 par spö och efter undergången kyrkoplikt arbete på fästning under sin livstid.

Gustav IV Adolf ansåg i likhet med Georgii, dock med annan motivering, att Törngren borde benådas. I konungens beslut heter det att beträffande Törngren "till tryggande av allmän och enskild säkerhet allvarsam bestraffning följa borde, men då tillfredsställande av Kungl.Maj:t nådiga böjelse för mildhet och att spara människoliv, hans Kungl.Maj:t ansåg Törngrens bibehållande vid livet kunna vara angeläget för framtida ännu saknade upplysningar om lasten i händelse Karström som med Otter varit lika delaktig i denna brottsliga tillställning skulle kunna återkomma och ertappas och därigenom de uti detta mål till sin egendom lidande möjligtvis kunde till deras rätt och ersättning förhjälpas, alltså täcktes hans Kungl.Maj:t vid så beskaffade omständigheter vilja av gunst och nåd förskona Törngren från dödsstraffet.¹¹

Konungen och samtliga ledamöterna i högsta domstolen ansåg att också Lustig och Djur Mattsson skulle benådas. I deras fall förelåg enligt ledamöterna de mildrande omständigheterna att de stod under Törngrens befäl och var så väl tvungna till att verkställa hans befallningar som lockade av hans exempel samt i synnerhet vad Djur Mattsson vidkom att han vid sina nitton år

var ung och oerfaren och i fall han velat tänka på motstånd hade Ahlstedts belägenhet och öde för ögonen.

I fråga om Djur Mattsson ansåg vissa ledamöter att han förutom spöstraff och kyrkoplikt skulle dömas till fyra års fästningsarbete och andra ledamöter till två års arbete. Konungen förordnade att Djur Mattsson skulle dömas till två års fästningsarbete.

Följdhändelser

Enligt högsta domstolens protokoll den 2 maj 1803 anmälades en rapport från länsstyrelsen i Kalmar län om att Törngren, Lustig och Otter blivit avstraffade med spöstraff, undergått en söndag uppenbar kyrkoplikt och under fängslig bevakning blivit förda till Sveaborg. Vidare att Djur Mattsson avstraffats med spöstraff, undergått en söndag uppenbar kyrkoplikt och sänts till Kristianstads fästning. Enligt fångrullorna från Sveaborg kom Törngren och Otter till fästningen den 17 maj 1803. Törngren avled där den 12 november 1804. I de fångrullor som finns bevarade saknas uppgifter om Lustig. Rullan för maj finns inte kvar. Eftersom ju Lustig sänts till Sveaborg från Kalmar men inte varit intagen på Sveaborg enligt rullorna från juni 1803 kan han ju ha avlidit under sjöresan eller vid ankomsten till fästningen. Otter frigavs 1806. Enligt fångrullorna från Kristianstads fästning frigavs Djur Mattsson 1805.¹¹

1803 ägdes det tidigare av Törngren ägda hemmanet i Asarums socken av ”Skepparen Törngrens Kreditorer.”¹²

Om Gustaf IV Adolfs personliga deltagande i justitieärendenas avgörande anför justitierådet Birger Wedberg i sitt arbete om högsta domstolen: ”Särskilt den eljest beklagliga omständigheten, att konungen så länge vistades utomlands, medförde att hans beslut ofta fingo formen av egenhändiga anteckningar, vilka möjliggöra en god inblick i hans omsorgsfulla och rättrådiga, ehuru merendels stränga prövning. Det påståendet kan vågas att efter Karl XI icke någon svenska konung i samma grad som Gustaf IV Adolf sökt bilda sig en självständig mening om rättegångs- och nådemålen, med inträngande även i utredningens detaljer.”¹³

Vid tillkomsten av 1734 års lag baserades lagtexten om bevisning på den s k legala bevisteorin. Det angavs sålunda vad som var fullt eller halvt bevis. Två samstämmiga vittnen var fullt bevis och likaså erkännande, dock att vid ”brott som å liv gå” beaktelsen måste styrkas av omständigheterna (indicierna). Ett vittne var halvt bevis. Vid sidan om lagen började dock domstolarna i allmänhet några årtionden in på 1800-talet att tillämpa fri bevisprövning.¹⁴ Då det gäller bevisningen om det subjektiva rekvisitet i brottmål (tex om uppsåt förelegat) har i en uppsats hävdats, att den legala bevisteorin ”säkert i praktiken redan tidigt fått ge vika för en mera fri uppfattning”. Detta eftersom en persons uppsåt vid nekande till ett brott inte kan styrkas på annat sätt än

genom omständigheterna vid brottet.¹⁵ Några rättsfall anføres inte i uppsatsen. En hänvisning till utslaget om Törngren hade kunnat göras eftersom där i bevisfrågan visas att man i varje fall tidigt under 1800-talet kunde godta ett starkt inslag av indiciebevisning. För att Otters delaktighet i Lovisas sänkning och Ahlstedts tillskyndade död av slottsrätten skulle kunna ställas på framtiden erfordrades ju enligt rättegångsbalken mer än halvt bevis. Slottsrätten stödde sig dock även här starkt på fri bevisprövning. Otter anförde besvär över utslaget men högsta domstolen ändrade inte slottsrättens utslag i fråga om delaktigheten.

Noter

1. Flintberg. Anmärkningar till Sveriges rikes sjölag och Lagfarenhetsbibliothek.
2. Foghelin sid 35–49.
3. Uppgifterna om fartyg, redare, last, besättning, händelseförlopp, sjöförklaring och rättegång i första instans från Handlingar och protocoller.
4. Trots att värdet av riksdaler riksgälds 1801 befann sig på nedgång i förhållande till riksdaler (specie), godtog man av rättegångsförhandlingarna att döma vid de ekonomiska uppgörelserna att riksdaler och riksdaler riksgälds i stort sett hade samma värde. Sex daler silvermynt ansågs i värde motsvara en riksdaler.
5. Rosengren sid 244 och 245.
6. Generalmönsterrulla av 1795, 3:dje Indelningskompaniet för Blekinge.
7. I rättegångshandlingarna finns inga uppgifter om besättningens löner. I arkivet för Karlskrona sjömanshus saknas löneuppgifter för många år bl a 1801. Däremot finns sådana uppgifter i arkivet för Stockholms sjömanshus. De angivna lönebeloppen avser ett genomsnittligt lönebelopp enligt sistnämnda arkiv på de med Lovisa jämförbara fartyg hemmahörande i Karlskrona och Karlshamn som 1801 anlöpt Stockholm. Fartygen hade besättningar huvudsakligen från Blekinge.
8. Svenska konsuls i Danzig rapport till kommerskollegium den 2 februari 1802. Lovisa omnämns i utdrag av skeppsjournalen för 1801. Törngren anges som skeppare. Last vid ankomsten den 30 maj var barlast och vid avseglingen den 21 juni styckegods. Destination S:t Petersburg. Ingen uppgift anges i kolumnen för anmärkningar. Adress i Danzig: "Lobes". Besättningens antal anges till fem.
9. Enligt krigsarkivets Biografica var Maurits Sundin född 1775. Han blev 1797 officer vid Adelsfanan efter transport från Kalmar regemente.
10. Samling... ("1807 års lagsamling") sid 588–590. Förordningen den 10 december 1844.
11. Justitiekanslerns arkiv. Fångrullor från Sveaborg och Kristianstad 1803–1806.

12. Mantalslängd för Blekinge län, Asarums socken.
13. Wedberg sid 83.
14. Inger sid 214–225.
15. Hemming-Sjöberg sid 256.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Riksarkivet: Högsta domstolens (Justitierevisionens) registratur, protokoll och utslagshandlingar. Justitiekanslerns arkiv, fångrullor från Sveaborg och Kristianstads fästningar. Kommerskollegii arkiv, skrivelser från svenska konsuler. Mantalslängder för Blekinge län.

Krigsarkivet: Generalmönsterrulla av 1795 för 3:dje Blekinge indelningskompaniet. Biografica.

Stockholms stadsarkiv: Stockholms sjömanshus arkiv, mönstringsrullor.

Tryckta källor och litteratur

Sveriges rikes sjölag 1667.

Sveriges rikes lag 1734.

Påbud den 31 januari 1751 angående deras straff, som nedsänka Fartyg.

Försäkrings- och Hafweristadga den 2 oktober 1750.

Kongl Maj:ts Förnyade Nådiga Seglations Ordning den 15 juni 1774.

Kongl Maj:ts Nådiga Förordning den 1 januari 1794 till hämmande af Yppighet och Öfwerflöd med ändringar den 6 april 1799 och den 6 april 1802 beträffande caffés införsel och bruk.

Kongl Maj:ts Nådiga Förordning den 6 april 1799 till förekommande af Lurendrägeri och Tullförsnillning.

Handlingar och protocoller rörande det med skepparen Trulls Törngren och dess besättning med flera angifne gröfre brottmål. Karlskrona 1801–1802.

Flintberg, Jacob Albrecht, LagfarenhetsBibliothek, 5:e delen. Stockholm 1803–1804.

Flintberg, Jacob Albrecht, Anmärkningar till Sveriges rikes sjölag. Stockholm 1815.

Samling hwaruti äro under Allmänna Lagens Balkar, Capitel och Paragrapher uptagne sådana til efterlevnad nu gällande Författningar och Stadgar, hwilka antingen ändra eller förklara sjelfwa Lagen i åtskilliga rum, eller ock angå ämnen, som äge med dem et närmare sammanhang; Författad och utgifwen På Kongl Maj:t Nådiga Befallning, År 1807. ("1807 års lagsamling"). Örebro 1822.

Kongl Maj:ts Nådiga Förordning nr 46 den 10 december 1844 om upphörande af wissa serskilda domstolar.

Wedberg, Birger, Konungens högsta domstol 1788–1809. Stockholm 1922.

Rosengren, Hilding, Karlshamns historia 1664–1914. Karlshamn 1928.

Hemming-Sjöberg, Axel, Några ord om indiciebeviset i 1800-talets rättspraxis. Festskrift tillägnad Erik Marks von Würtemberg den 11 maj 1931. Stockholm 1931.

Inger, Göran, Högsta domstolen och den fria bevisprövningen. Rättshistoriska studier (Serie II, Band 16). Lund 1990.

Foghelin, Tryggve, Jakten Fortunas plundring och sänkning 1749. Forum navale nr 47. Karlskrona 1991.

Flottan och ångkraften – debut med problem

Av förste arkivarie Björn Gäfvert

Införandet av en revolutionerande teknik i en traditionsrik och föga lättföränderlig miljö sker naturligtvis inte utan svårigheter, detta oavsett om den nya tekniken på sikt visar sig helt överlägsen sina föregångare. Det torde heller inte vara ovanligt att den nya tekniken prövas flera gånger men avvisas innan det slutgiltiga genombrottet sker.

Orsakerna till sådana-svårigheter kan naturligtvis vara många, alltifrån rent mental ovilja till förändring eller dålig praktisk förmåga hos den tänkta användaren att anamma nyheterna till rent tillfälliga, mer eller mindre oturliga, omständigheter när den nya tekniken sätts på praktiskt prov. En annan viktig orsak, speciellt när den nya tekniken utvecklas snabbt, torde vara resonemang som går ut på att den nya tekniken visserligen är bra och värdefull men att det ändå är bättre att vänta en tid eftersom man då kan få ännu mer och bättre för pengarna än idag.

Alla dessa olika återhållande faktorer återfinns vid ett studium av hur flottan reagerade på den nya ångmaskintekniken som utvecklades i England under senare delen av 1700-talet, främst av Boulton och Watt.

Flottan kom i kontakt med ångmaskiner redan på 1790-talet. Men tekniken introducerades inte förrän 1820 i form av en stationär ångmaskin på Karlskrona örlogsvarv och en ångbåt, Experiment. Det slutliga genombrottet kom att dröja ytterligare minst ett par decennium.

Föreliggande uppsats avser att behandla de allra första kontakterna under perioden 1793–1820. De är hittills föga behandlade i litteraturen. Tre kontakter eller episoder tas upp.

Den första var tankarna på att med hjälp av en ångmaskin pumpa upp vatten vid Nya Dockebyggnaden i Karlskrona och på Sveaborg. Sådana planer utarbetades under åren 1793–1795 men skrinlades redan 1796.

Den andra episoden rör en plan på att förse ett av flottans fartyg med en ångmaskin. Planen föddes 1800 men självdog 1805.

Den tredje händelsen, och den enda som ledde till konkret resultat, var ånyo byggandet av en ångbåt. Tanken uppkom 1815 och konkretiserades i form av "Experiment" 1820, som i och för sig misslyckades. Denna gång övergavs emellertid inte grundidén, som naturligtvis visade sig gå en lysande framtid till mötes.

I

Få om ens någon företeelse symboliserar den frambrytande industrialismen i så hög grad som ångmaskin. Den har i och för sig en ganska lång historia, även i Sverige, men det avgörande teknologiska genombrottet kom inte förrän under senare delen av 1700-talet. Det var som bekant skotten James Watt och hans medhjälpare Matthew Boulton som gradvis utvecklade en maskin med mångfaldigt utökad arbetskapacitet, på sikt helt överlägsen alla andra då existerande energialstrare.

I Sverige insåg man tidigt på åtminstone ett håll den nya maskinens användbarhet. På örlogsvarvet i Karlskrona var man sedan mitten av 1750-talet sysselsatt med det stora projektet Nya Dockebyggnaden. Ett problem var att ett stort område – Petter Jungsvik – ständigt måste hållas länspumpat, eftersom dockor, kajer och svajningsrum byggdes där. En stor väderkvarn skötte i och för sig pumpandet effektivt men var naturligtvis helt beroende av vindtillgången. Det fanns alltså behov av en anläggning som mer kontinuerligt kunde hålla pumpverket igång.

Arbetschefen vid Nya Dockebyggnaden, Johan Fellers, konstruerade under 1760- och 1770-talen ett par modeller till ångmaskiner (eller, som de kallades, eld- och luftmaskiner) och en maskin i full skala. Konstruktionerna led dock av stora brister och kunde aldrig tas i bruk. Experimenten tog i stort sett slut med Fellers död 1775.²

Av betydelse för den vidare utvecklingen var att en av Fellers medhjälpare var löjtnanten Magnus Cosswa, 1787 adlad Ankarswärd. Cosswa var intresserad av att vidareutveckla Fellers maskin. Bland annat bad han 1780 i brev till riksrådet Falkengrén, som hade överinseendet över nya Dockebyggnaden, att få applicera överdirektören över projektet Daniel af Thunbergs idé om "Eld- och Luft-Machine"³. Cosswa fick sannolikt inte det sökta tillståndet men intresset för eld- och luftmaskiner tappade han inte.

År 1787, samma år som han adlades, efterträdde han af Thunberg som överdirektör vid dockebyggnaden. Ytterligare några år senare, sedan bl a en ångmaskin av modern engelsk typ installerats i Köpenhamn, återkom han till eld- och luftmaskinerna i Karlskrona. Dessa, eller åtminstone de två modellerna, låg sannolikt isärtagna i förråd. I sitt projekt till arbetsplan för 1793 tog Ankarswärd nämligen som en punkt upp "De 2:ne Små Eld- och Luftmachinemodellerne flyttas och sättes i stånd at pumpa vatnet up norrom Dockorne"⁴. Projektet insändes till generalamiralen Ehrensvärd, som emellertid inte godkände det, möjligen beroende på att Ankarswärd fått större planer än att bara iståndsätta två små modeller.

I april 1793 insände han en skrivelse till Ehrensvärd. Skrivelsen har inte återfunnits, men i generalamiralens diarium finns den beskriven sålunda: "Hr

ÖfwerDirecteur Ankarswärd, föreslår Eld och Luft Machiners byggnader wid nya Dockan, samt at Byggmästarne Runquist och Rose må Comenderas til England för at om inrättningarne derstädes sig underrätta.”⁵

Ärendet förefaller därefter ha varit vilande i drygt ett år, men den 7 juni 1794 tog det ett stort steg framåt. Att det dröjde så länge kan bero på att det först nu dök upp en lämplig kandidat för den tänkta Englandsresan. Vid ett sammanträde i krigsexpeditionen (den del av Kungl Maj:ts kansli som hade att bereda militära ärenden) framträdde Ehrensvärd med en promemoria som anslöt sig till Ankarswärds tankegångar. Ehrensvärd anförde att eld- och luftmaskinerna i England hade utvecklats så att man kunde ha förtroende för deras användbarhet och för att de skulle spara arbetskraft. Pumpinrättningen vid Nya Dockebyggnaden borde förses med en sådan maskin. För att införskaffa nödvändig kunskap om denna skulle det, menade Ehrensvärd, vara billigare att skicka någon till England som lärde sig inrättningen än att ”förskrifva Dyrbara utlänningar erfarenheten utvisat ej lämnat vid sin afresa tillbaka dugliga lärjungar efter sig i fäderneslandet”.

Ehrensvärd föreslog att före detta kaptenen vid Arméns flotta Peter Bernhard Berndes skulle avsändas. Han skulle vara borta i högst fyra månader. Det var dessutom nödvändigt, hävdade Ehrensvärd, att ”honom består en skickelig följeslagare”.

I protokollet från krigsexpeditionens möte antecknades ”Hans kungl. Höghet /dvs förmyndaren prins Karl/ tacktes till alla delar härtill i Nåder samtycka”.⁶

Prins Karls samtycke formaliserades i ett kungligt brev där Berndes beordrades att under sommaren 1794 avresa till England ”förmenades att han högst bör använda fyra månader på resan”.⁷ Ehrensvärd meddelade Berndes att han blivit utsedd att resa och vad han skulle göra. Genom en ”noga forskning” om beskaffenheten av eld- och luftmaskinen och dess ”bruk och nyttjande” skulle Berndes lösa sin uppgift. Dock, inpräntade Ehrensvärd, ”Tit. fördröjer icke längre i England än att hela resan kan wara verkställd inom högst 4 månader, helst det är att förmoda att Tit med sine förut ägande insigter, ej lærer behöfva längre tid”.⁸ Till Berndes följeslagare utsåg Ehrensvärd byggmästaren Johan Lorentz Carlstrand.⁹

Vilka var då dessa utvalda herrar? Peter Bernhard Berndes föddes 1750 och blev löjtnant vid arméns flotta 1777 och kapten där 1789. Under sin aktiva tjänst hade han en stor mängd skilda uppdrag. Bl a medföljde han en konvojexpedition till Medelhavet 1781. Han specialiserade sig alltmer på fartygsartilleri och kallades till ledamot av Örlogsmannasällskapet i Karlskrona 1788. Efterhand försvårades hans tjänstgöring dock av en allt sämre syn och i övrigt vacklande hälsa. Detta tvingade honom att begära avsked 1791. Hans hälsa förbättrades och den 29 maj 1794 ansökte han om att återtagas i tjänsten.

Detta beviljades inte men i stället fick han redan den 7 juni samma år uppdraget att resa till England.¹⁰

Varför utvaldes han? Berndes var allmänt tekniskt kunnig om än inte någon kännare av ångmaskiner. Han var i hög grad "ledig" och intresserad av att göra en insats samt förmodligen i överhetens ögon en lämplig person att belöna med ett tillfälligt, tämligen ärorikt, uppdrag. Åtminstone Ehrensvärds avsikt torde också ha varit att Berndes med sina nyvunna kunskaper om ångmaskinerna "må sedermera kunna employeras vid dyliga skedda inrättningar för nya dockebyggnadens pumpvärk".¹¹ Så blev emellertid inte fallet men Berndes kom att som privatman livligt syssla med tekniska frågor och uppfinningar. Att denna verksamhet uppskattades av hans samtid bevisas av att han 1804 blev ledamot av Svenska Krigsmannasällskapet, sedermera Krigsvetenskapsakademien, och 1812 av Vetenskapsakademien. Han avled år 1826.¹²

Berndes tillämnade följeslagare Carlstrand var 1794 verkmästare vid Kronans arbeten i Karlskrona.

Berndes anträdde sin Englandsresa i juli 1794. Hans första anhalt av betydelse var Köpenhamn där, som han formulerar det i sin reserapport, "min uppmärksamhet fästades" vid den eld- och luftmaskin som fanns där sedan, uppskattade Berndes, ungefär åtta år.¹³ Någon närmare granskning av denna ångmaskin torde det inte ha blivit frågan om. Den omnämns endast mycket summariskt av Berndes. Att den dock ansågs vara av intresse visar det följande händelseförloppet.

Från Köpenhamn styrde Berndes kosan till Kiel och därifrån till Hamburg. Efter en båtresor kom han till England och London den 9 september 1794.

Så långt var allt gott och väl. Men efter framkomsten till London, och sedan han väntat där en månad, tvingades Berndes konstatera att Carlstrand "hvarken var tillmötes ej heller afhördes". Han föreslog att Carlstrand i stället skulle åka till Köpenhamn och besiktiga den där befintliga ångmaskinen, som han, efter att han börjat skaffa sig kunskap om de engelska ångmaskinerna, menade "mera förekom mig vara värd att i åtskilligt afsende närmare känas".¹⁴

Ankarswärd kan ha påverkats av Berndes förslag. Den 2 oktober 1794 skrev han till regenten prins Karl att han "sedan iag blifwit underrättad at förlidet År en Ny Eld och Luftmachin blifwit färdig i Köpenhamn" anhöll om befallning för honom och kapten Apelqvist att resa dit "och sedermera wid Dockan i Carls-Crona upbygga en sådan" till besparing av manskapet, som vid pumpningen av dockorna "hafwa Träldomsarbete".¹⁵ Den 27 oktober gav också regenten honom order att göra denna resa till Köpenhamn. Ankarswärd skulle efter resans slut rapportera till Storamiralsämbetet för Örlogsflottan, som därefter hos Kungl Maj:t skulle anmäla huruvida en sådan ång-

maskin ”kan vara förmånlig och emot kostnaden svarande”.¹⁶ Att notera är här två saker, dels att Carlstrand till synes var helt borta ur bilden, dels att Ankarswärd inte fick tillstånd att ta med sig någon följeslagare, i varje fall inte på kronans bekostnad. Som kommer att framgå kom Carlstrand att följa med till Köpenhamn.

Mot slutet av år 1794 hade frågan om en eld- och luftmaskin i Karlskrona sålunda efter diverse turer avancerat så långt att två olika reser för att inhämta kunskap om nymodigheten i fråga redan hade anträtts respektive planerades, Berndes till England och Ankarswärds och Carlstrands till Köpenhamn. Eftersom Berndes låg först i tiden är det lämpligt att behandla hans resa först.

Huvudkällan för skildringen av Berndes resa är hans egen reseberättelse, daterad 21 november 1795. Den har endast återfunnits i en avskrift av hans egen hand i Flottans sump. Originallet förkom i samband med Riddarholmskyrkans brand.¹⁷

Berndes målar i sin redogörelse upp alla de besvär han haft under sitt uppdrag. ”Efter många fruktlösa och kostsamma försök” under drygt tio månaders tid (9 september 1794–15 juli 1795) hade han dock ”åtkommit några af de bästa Eld- och Luftmachiner, så att de kunnat någorlunda omständigt undersökas”. Detta hade kostat på eftersom han ”ofta med våda samt dryg kostnad måste betjäna mig af främmande personers biträda”. Ännu värre var att han ”ej sällan” måste ”underkasta mig antagandet af sådana skepnader, hvarunder jag möjeligen kunde vinna tillgång /till maskinerna/ men också lätteligen kunnat blifva blottställd för mångfaldiga olägenheter”. Roten till Berndes besvär var engelsmännens hemlighetsmakeri: ”det almänt i England vägras att vetterligen någon Mechanisk Inrättning afmäta och afrita; Engelsmännens förbehållsamhet så väl som dess författningars ogenhet är i den delen större och obiligare, än någon, utan att hafva gjort försöker kan sig föreställa.”

Tyvärre lämnar Berndes få detaljer om sina resor i England. I Londonområdet besåg han, och rekommenderade till vidare studier, några ångmaskiner, den i Withbreads /sic/ bryggeri, byggd av Boulton & Watt, liksom den i Courtis & Co bryggeri, den allra modernaste. Av Symingtons konstruktioner ansåg han den i pappersbruket i Southwark nära Bermondsey-Spa-Garden vara intressant. Av äldre, enligt Newcomens metod konstruerade, ångmaskiner besåg han dem i vattenverket i Chelsea.

Svår penningbrist ”i detta nu mer än någonsin dyra och kostsamma land under en hård och långvarig vinter” ledde till att Berndes endast kunde göra ett fåtal resor i landsorten närmast London. För övrigt tvingades han att vandra till fots i denna stad. En resa till södra England gick emellertid att genomföra. Sorgligt nog räckte däremot inte medlen till den tilltänkta resan till Englands norra delar. Inte heller kunde han besöka orter som Birm-

ingham, Sheffield, Manchester och andra, ”där de fullständigaste som största Steam-Engines tilverkas och nyttjas”.

Trots dessa begränsningar menade sig Berndes alltså ha kunnat studera några av de bästa ångmaskinerna i England. Detta studium föranledde honom till en reflexion över det allmänna ointresset för den nya tekniken i Sverige. ”Dessutom har fördomen emot dessa machiners nytta så mycket starkare här i landet inrotat sig hos Almänheten, som den hvarken sett någodt synnerligt prof af dess förträffeliga gagn i verkställigheten, ej heller tror sig hafva särdeles behov deraf, då Landet äger överflöd på goda vatn-drifter till alla slags vatn-verks anläggande.” Denna uppfattning var, enligt Berndes, felaktig. Det fanns förvisso, menade han, ställen där vattenkraft saknades och där ångmaskiner skulle bli till ”synnerlig fördel”. Att man inte erkänt detta i Sverige berodde troligen på att trots ”några få försök med Eld- och LuftMachiners inrättande” hade man inte kostat på att någon skulle få lära sig ”en riktig utöfning deraf”. Man hade inte heller tänkt på att det i början måste begås ”ett eller annat betydligt förseende, emedan man äger hvarken egen erfarenhet eller vid dylika arbeten vana handtvärksmän och arbetare”. I det konservativa Sverige hade alltså, enligt Berndes, ångmaskinen egentligen aldrig fått chansen att visa sitt värde.

Annat var det i andra länder. Engelsmännen, pionjärerna, hade bragt maskinerna till ”särdeles fullkomlighet” och använde dem så allmänt ”att därmed uträttas nästan allt hvad i andra Land åstadkommes med vatndrifter”. Ångmaskiner hade den stora fördelen att de kunde anläggas där de behövdes under förutsättning av att där fanns ”tilräckligt och tjenligt bränsle jämte det lilla förråd af vatn, som till deras drift behöfves”. Ett problem med tidigare konstruktioner av ångmaskiner var svårigheten att erhålla lika jämn rörelse som med vattendrift. Denna svårighet hade nu blivit ”tämmligen afhulpen”. Berndes kunde konstatera att ångmaskinen i England fått ett brett användningsområde. Han uppskattade att det bara runt London fanns minst 70 större eller mindre ångmaskiner av olika konstruktioner. Han hade lyckats se ”ett tämligen stort antal” av dem ”ehuru vid de flesta vägras tillträde, i synnerhet för Utlänningar och vid några tillåtes endast ett hastigt och ofullständigt öfverögnande”.

Berndes allmänna slutsats med speciell relevans för Nya Dockebyggnaden i Karlskrona var att erfarenheten ”tilräckeligen bevisat, att Steam-Engines äro ibland hydrauliska af de yppersta till hvarjehanda Verks drifvande, i synnerhet till alla slags vatn-uppfordringar, såsom Skeps-Dockors och Grufvors läns pumpande”.

Efter en genomgång av ångmaskinens historia konstaterade Berndes att det fanns flera olika typer av konstruktioner men att ”Mr Bolton's & Watt's Steam-Engines bibehålla förträdet och förtjena således största uppmärksam-

het" varefter han övergår till en längre teknisk beskrivning av "de bästa och nyaste jag känner af sistnämnde Herrar invention kallad Equalized eller Reciprocating & Rotative Steam- Engines – med dubbel kraft". Den tekniska redogörelsen illustreras med välgjorda teckningar av Berndes hand.

Berndes kommer därefter fram till en beräkning av ångmaskinens värde vid uppfordring av vatten. Han menar att en maskins arbete motsvarar vad 800 mans arbetsmanskaper kan åstadkomma. Dessa kostar, beräknar han, i underhåll och avlöning 24 333 1/3 riksdaler per år, "en summa, hvilken Steam Engines byggnad föga kan komma att kosta". Ersätter man manskapet med hästar åtgår 160 stycken. Kostnaderna för dessa skulle på ett år uppgå till minst 21 025 riksdaler. Använder man en ångmaskin däremot åtgår stenkolför 4 380 riksdaler per år och de personer, fyra stycken, som erfordras för att passa maskinen kostar 730 riksdaler per år, således i driftskostnad totalt 5 110 riksdaler per år.

Vad skulle det då kosta att bygga en ångmaskin? Berndes vågar inte uppskatta detta, speciellt som det var osäkert om någon svensk överhuvudtaget kunde göra detta "utan mångfaldig omgång och deraf flerdubblad kostnad". Ändå, menar han, betalar den sig inom kort tid och ger sedan i många år "en ganska båtande vinst, som i flera afseenden blir ännu mer förmonlig uti ett folkfattigt land", där arbetskraften kan användas till annat. Speciellt lyckligt är om en maskin kan brukas för andra ändamål vid de tillfällen då den inte används till vattenuppfordring.

Berndes förordar alltså bestämt byggandet av ångmaskiner i Sverige i allmänhet och vid Nya Dockebyggnaden i Karlskrona i synnerhet. Mot bakgrund av det tidigare, enligt hans uppfattning, visade ointresset för dylika maskiner vågade han synbarligen inte hoppas att hans åsikter skulle mottas med allmän acklamation. Han avslutar sin rapport något blygsamt och pessimistiskt med förhoppningen "att det ringa jag gjort, må tilika med mig befrias ifrån ensidiga Uttydares obilliga omdömen".¹⁸

Samtidigt som Berndes studerade ångmaskiner i England reste Magnus Ankarswärd och Johan Lorentz Carlstrand till Köpenhamn i motsvarande ärende. Ankarswärd hade den 27 oktober 1794 fått order att resa (se ovan) men kom troligen inte iväg förrän under början av år 1795.

I slutet av februari 1795 hade de båda varit en tid i Köpenhamn. Den 26 februari skrev nämligen Ankarswärd till regenten, prins Karls, och rapporterade "om förloppet ock framgången af den mig anförtrordde Comision". Han meddelade att den danska ångmaskinen, eller på danska "Damp-Maskinen", "går ganska jämt ock wäl, ock är i synnerhet Passande för Nya Dockans utpumpning". Den var byggd efter "de nyaste och bästa förändringar i England af en Engelsman Micheld som sköter den". Ankarswärd fick utan förbehåll daglig tillgång att bese maskinen och i synnerhet utnyttjade han sönda-

garna då maskinen, liksom om natten, stod stilla. Han meddelade att han, efter sin avresa från Köpenhamn, skulle lämna kvar Carlstrand sedan han bestyrkt om att denne "får beständigt wara wid Maschinen ty det är högst angeläget at få en tillwander kar som kan wara med wid Byggnaden ock sedan wara Machinen".¹⁹

I övrigt är uppgifterna om vad som hände under vistelsen i Köpenhamn sparsamma. Ankarswärd uppgav dock på en kopia insänd till Järnkontolet av hans ritning över den danska ångmaskinen att han under två månaders tid fått tillfälle att mäta maskinen och göra en ritning av den samt att han lämnat en byggmästare, dvs Carlstrand, kvar i sex månader så att denne till slut "förstod machin bättre än de /danskarna/".²⁰

Den 28 april 1795 var Ankarswärd i alla händelser tillbaka i Karlskrona och redovisade sina erfarenheter för Storamiralsämbetet vid Örlogsflottan. Han lämnade in en egenhändig ritning med beskrivning av den danska maskinen, en uppgift om vad den kostat att bygga samt ett förslag på vilka kostnader det skulle dra med sig att uppföra en liknande maskin vid Nya Dockan i Karlskrona.²¹

Storamiralsämbetets yttrande till Kungl. Maj:t avgavs den 7 maj. Den blev av största betydelse för frågan om den nya ångmaskintypens introduktion i Sverige. Det konstaterades att "överflöd på stenkol och brist på vattenfall har gjort denne Eld- och Luftmaskin högst outhärlig i England och förmodligen av samma skäl nödig i Köpenhamn. Nyttig i synnerhet vid gruvor där mycket vatten ifrån större djup dagligen måste uppfodras torde den även med mycken fördel kunna begagnas vid Nya Dockornas utpumpning, sedan de en gång hunnit fullbordas, men i den ställning de nu är och om dockornas utpumpning mer sällan skulle inträffa synes ändamålet bliva alltför litet och icke svarande emot en så kostsam inrättning även som icke heller någon den minsta uträkning för kronan visar sig att för det närvarande nytta Eld- och Luftmaskinen i stället för nu brukliga väderkvarnen till dockornas dagliga befriande från regnvatten och läckor, då väderkvarnens rörelse kostar intet, Eld- och Luftmaskinen däremot 7 tunnor stenkol eller 7 rd om dagen, oberäknat dennes vida och utan all jämförelse kostsammare underhållande än den förra. Med ännu mindre uträkning synas denna maskin kunna nyttjas att bereda murbruk för andra kronans behov på avlägsnare ställen utanför Nya Dockan. 80 båtsmän, som kosta ungefär kronan en tredjedel mindre om dagen än 7 tunnor stenkol, kunna såsom kallet (?) slagare vid tillfälliga byggnader med samma förmån nyttjas dagligen.

Att från en eld och luftmaskin anlagd på vad som ställe helst giva drift och rörelse till kungl. skeppsvarvets nuvarande vida kringspridda smedjebälgor, slipverk, block eller svarvareverkstad med mera bleve om icke omöjligt åtminstone otroligt svårt och kostsamt, men vid anläggningen av ett nytt varv,

där alla dessa verkstäder och inrättningar kunna placeras nära intill maskinen, bleve dess nytta säker och oemotsäglig.

De till maskinen nödiga cylindrar, ventiler m m kunna till äventyrs gjutas i Stockholm men invändiga borrningen och slipningen har man skäl befara bliva mindre pålitlig. I England där flera dylika maskiner årligen tillverkas, förrättas borrning och slipning meddelst en därtill gjort kostbar inrättning.

Av alla dessa omständigheter och ehuru precisa (?) kostnaden av Överdirektör Ankarswärd icke ännu kunnat uppgivas, finner Storamiralsämbetet för dess underdåniga del icke kunna våga tillstyrka att ingå uti en slik kostnad för det närvarande så länge Nya Dockebyggnaden, som därav skulle förvänta huvudsakligaste nyttan, ännu är så till sägandes i sin början.”²²

Denna negativa inställning grundades alltså i första hand på uppfattningen att en ångmaskin av den typ som fanns i Köpenhamn skulle bli dyrare både i drift och i underhåll än den väderkvarn som redan fanns vid Nya Dockebyggnaden i Karlskrona. Därtill var det vanskligt att tillverka en ångmaskin i Sverige. Andra användningsområden utmönstrades också av kostnadsskäl.

Det är påfallande att i jämförelsen med väderkvarnen inget sägs om dess största nackdel, vindberoendet. Inte heller behandlas argumentet att det skulle innebära humanitära vinster att byta ut mänsklig arbetskraft mot maskinell. Tvärtom konstateras att det är billigare att utnyttja båtsmän. Visserligen inses att ångmaskinen vid förändrade förhållanden kan bli användbar, men det finns synbarligen inga tankar på att tekniska framsteg skulle kunna göra ångmaskinen billigare och effektivare. Att utvecklingen redan 1795 gått framåt så att t ex de maskiner som Berndes studerade i England var betydligt bättre i olika avseenden än den i Köpenhamn förefaller man ha varit omedveten om.

Med Storamiralsämbetets negativa yttrande föll Ankarswärds planer på en ångmaskin i Karlskrona. Den första ångmaskinen skulle inte komma att installeras där förrän 25 år senare, år 1820. Ankarswärd gav emellertid inte upp. En ny möjlighet syntes yppa sig på Sveaborg.

Konteramiral Carl Cronstedt, chef för arméns flottas eskader på Sveaborg behövde en direktör vid arbetena på praecautionsdammen vid skeppsreparationsdockan. Dammen skulle byggas under sommaren 1795.²³ Ankarswärd valdes och avreste i mitten av maj detta år.²⁴

Ankarswärd kunde i augusti rapportera att arbetet med den nya dammen snart skulle kunna avslutas. Han hade också noterat att det nödvändiga vattenpumpandet i dockorna sköttes av tre ”för manskap svåra och tunga Pumpwärk samt den lika wäderqvarnen”. I stället borde man, menade Ankarswärd, bygga en ”Eld- och LuftMachin så väl för Wattrnets utpumpning ur Dockorne som för Smediornes kamrar och Belgar, Slipningsvarfning med mera som då kungens goda arbetsmanskap ej blefwo utmattade och uttröttade

med. Alla de nu warande 4 Pumpwärk äro rätt usla och behöfwa nybyggnad. En Eld och Luft machin kan därstädes med 80 arbetare och handtwärkare på 1/2 år förfärdigas, Trädwirket är obetydligt och finnes på stället äfven så såmgammalt iern till omsmidning, koppar till kittelen och metall till tappar torde fås från Åbo eller annat Bränneri som nu ej nyttias". Ankarswärd sade sig ha dragit dessa slutsatser efter studiet av maskinen i Köpenhamn. En ny maskin skulle uträtta mer än 200 mans pumpning och 36 mans arbete med släggor, blåsbälgar och slipning. Maskinen är "högst nyttig och nödvändig, stället är lämpeligt och konungens goda soldater och sjöfolk måst Plågade arbete besparas", avslutar Ankarswärd.²⁵

Ankarswärd rapporterade till Storamiralsämbetet för arméns flotta som i sin tur sände ärendet till Cronstedt för utlåtande. Denne stödde i sitt svar kraftfullt Ankarswärds idéer. Maskinen skulle medföra "oändelig nytta", hävdade han och föreslog att Ankarswärds förslag skulle tas i nådigt övervägande och att han skulle få lämna in ritning och kostnadsförslag över maskinen.²⁶

Den högsta myndigheten för arméns flotta visade sig vara mer intresserad av ångmaskiner än sin motsvarighet inom örlogsflottan. Vid ett sammanträde den 29 september 1795 beslöt man att uppkalla och höra Ankarswärd, som framträdde den 2 oktober. "Och hvad beträffar den till fördel för verkstäderna och åtskilliga arbetens bedrifwande oförnekeligen tjänliga Eld och Luft Machin åtog sig /Ankarswärd/ att inkomma med förslag till därtill utgående kostnader samt ritning uppå dess egenteliga beskaffenhet." Han skulle även uppge hur "på bekvämligaste och för Kungl Maj:t och kronan minst kostsamma sätt, denna inrättning kunde verkställas".²⁷

Ankarswärd arbetade fram de önskade uppgifterna och presenterade dem i ett brev som inkom till storamiralsämbetet för arméns flotta den 8 december 1795. Kostnadsförslaget slutade på 8 000 riksdaler. Ett problem var vissa centrala delar i maskinen, cylindrar, pistong, luftpump och kondensor. Dessa måste kanske importeras tillsammans med "en vand kar" från England. Ankarswärd slutade med att påpeka att det bästa alternativet till ångmaskinen för att pumpa upp vatten var en väderkvarn liknande den som redan fungerade i Karlskrona.²⁸

Storamiralsämbetet beslöt att hos Kungl Maj:t hemställa om "utväg i nåder skulle finnas för de härtill utgående medel".²⁹

Ankarswärds Sveaborgsprojekt hade alltså rönt ett betydligt mer positivt mottagande än hans Karlskronaprojekt. Med positiva reaktioner från såväl eskaderchefen på Sveaborg som från Storamiralsämbetet för arméns flotta syntes möjligheter finnas att påverka Kungl Maj:t att anslå nödvändiga medel.

Ingenting hördes emellertid av från det hållet och i maj 1796 kom frågan ånyo i ett nytt läge, närmast i anledning av att Berndes önskade få ut sitt innestående traktamente. Storamiralsämbetet för arméns flotta skulle i detta

sammanhang även yttra sig om de rön som Berndes redovisat.

Beträffande hans upptäckter "i vetenskapen om Eld- och Luftmachiners Theori och mechanique" ansågs de vara hittills i Sverige okända och peka på möjligheter till jämnare gång och bränslebesparing. "Och då alla äldre Eld- och Luftmachiner, sådana som här i landet mislyckats, äfven som den på warfvet i Köpenhamn, saknat dessa nyare förbättringar" blev Berndes rön viktiga om man även i Sverige skulle inrätta maskiner av engelsk typ.

I så fall vore det enligt Storamiralsämbetet lämpligt om man först byggde "en sådan machin i smått till något nyttigt behov, som tarfvade måttelig kraft. Små misstag, jämkningar, ändringar fordrade då föga kostnad: Handtvärcare blefvo tillvande at gifva hvardera af machinens synnerliga delar, deras rätta skapnad: och Practiquen hade därmed banat en tryggare väg at våga ett stort och kostsamt företag. I sådan ordning har ock Capt. Berndes förklarat sig kunna handleda och willja ansvara för värkställigheten."

De nya rönen föranledde Storamiralsämbetet att "i så måtto rätta" sitt utlåtande i anledning av Ankarswärds Sveaborgsprojekt "at en sådan Inrättning väl vore ganska nytig och nödig, såvida den med tillförlitlig kännedom om förmånligaste sammansättningen och rätt afpassad tillämpning till behovet bleve värkställd; men at den då föreslagne, neml:n den i Köpenhamn, nu mera, enligt hvad förbemäلت är, icke kan eller bör därvid tagas till efterdöme".³⁰

Ankarswärds tankar på en eld- och luftmaskin förlorade alltså sitt viktigaste stöd sedan Storamiralsämbetet fått kunskap om de nyare, effektivare engelska maskinerna. Det blev aldrig aktuellt att bygga en mindre maskin av försöksmodell under Berndes ledning och utpumpningen av vatten på Sveaborg löstes på annat sätt. När arbetena på dockan där år 1798 hade hunnit så långt att man måste bestämma sig för hur pumpverket skulle drivas lämnade Ankarswärd till kommittén för förvaltningen av arméns flotta in en plan enligt vilken en väderkvarn skulle utföra arbetet. Kommittén biföll tankarna och motiverade särskilt att väderkvarnen borde uppföras "såsom långt mindre kostsam än en Eld- och Luft-machin".³¹ Kungl Maj:t godkände³² och därmed hade alla ångmaskinsprojekt skjutits på framtiden.

II

Flottans första kontakter med den nya typen av ångmaskin ledde sålunda inte till något resultat. Ett par år senare aktualiserades frågan ånyo, dock denna gång i helt annan form.

Johan Erik Norberg³³, född i Västerås 1749, hade under 1770-talet i egenkap av officer vid flottans konstruktionskår i Karlskrona ägnat sig åt de av Fellers konstruerade ångmaskinerna. Hans insatser ledde dels till att han fick

privilegium att under 30 års tid bygga ångmaskiner efter egen konstruktion, dels till att hans insatser som ångmaskinskonstruktör kritiserades hårt av andra insatta personer i Karlskrona.³⁴

Norberg skaffade sig även senare erfarenheter av ångmaskiner, bl a i Ryssland under 1780-talet. Hans intresse för att konstruera egna maskiner kvarstod och på julaften 1796 fick han publicerat en artikel i Stockholms-Posten där han meddelade att han "för egen räkning" var sysselsatt med att bygga en ångmaskin efter Boulton & Watts konstruktionsprincip. Dock skulle Norbergs inrättning bli "helt annan och mer enkel till sin sammansättning, än de nyaste engelska och följakteligen mindre kostsam och kinkig, så väl i första byggnaden som uti underhållningar".

Denna svenska maskin var egentligen närmast en modell. Den skulle bli färdig mot våren 1797 och endast kunna utveckla drygt två hästkrafter men skulle senare byggas ut till mer än dubbel styrka. En sådan maskin hade enligt Norberg vidsträckt användningsområden inom industri och hantverk men även till "fartygs roende". De av Stockholms-Postens läsare som hade behov av dylika ångmaskiner uppmanades att meddela detta till Norberg.³⁵

Norberg öppnade alltså möjligheten till en svensk ångbåtskonstruktion. Han tog själv upp denna tråd och överlämnade i slutet av år 1799 en skrivelse till Kungl. Maj:t där han bl a begärde att få disponera ett lämpligt fartyg och ansökte om ett lån på 6 000 riksdaler.³⁶

I detta läge kom flottan att involveras. I ett kungligt brev till Kommittén för förvaltningen av Arméns flottas ärenden, daterat 17 februari 1800, hette det: "Hos oss har Bergsrådet Johan Erik Norberg underdånigst anhållit, at, sedan han upfunnit en förbättrad sammansättning av imm-Machine, med hvilken, efter hans uppgift, mycken nytta skall kunna dragas vid ett Fartygs fort-hjelpande genom rodd, Ankarets luftning, Seglens hissande, lastning och lossning, pumpning samt en sprutas drift, med mera, honom till försöks anställande i dessa med flera afseenden, måtte upplåtas et Cronans fartyg til inrättande och förbyggande, emot wilkor, at i händelse försöket misslyckas, Fartyget återställa i samma stånd, han det emottager, men i annat fall, at detsamma som inventionspraemium få behålla."³⁷

Kommittén ställde avisskonerten Jehu till Norbergs förfogande.³⁸ Jehu tillhörde Stockholmseskadern av Arméns flotta och var byggd 1790, hade en längd av 79 fot, en bredd av 19 fot, ett djupgående vid aktern av 7 3/4 och vid fören av 6 3/4 fot samt var försedd med 12 par åror.³⁹

Norberg hade alltså tämligen omgående lyckats få ett fartyg att använda till sina ångmaskinsexperiment. Han skrev därefter till eskaderchefen en anhållan med innebörden att fartyget inte skulle utrustas för tjänst i flottan utan vara färdigt för Norbergs ändamål.⁴⁰

Den ekonomiska sidan var dock mer svårlöst. Norberg hade ju begärt ett

lån på 6 000 riksdaler. Ansökan avslogs dock av Kommerskollegium. Norberg lyckades dock låna pengar på privat väg. För att täcka detta lån fick han Kungl Maj:ts tillstånd att "för uplånte penningar få detta fartyg pantsätta".⁴¹

Som assistent vid arbetena anställde Norberg den sedermera berömda arkitekten och mekanikern Fredrik Blom.⁴²

Så långt finns Norbergs bemödanden med Jehu refererade på ett flertal ställen i befintlig litteratur. Vad som därefter skedde är emellertid inte undersökt. Senast torde frågan ha tagits upp av tekn dr Fredrik Schütz i en artikel om Samuel Owen i *Daedalus* 1975 där det heter: "Egendomligt nog finns inga ritningar över Norbergs konstruktion och ej heller något protokoll eller någon beskrivning över hur provet utföll. Troligen stötte man på tekniska och möjligen ekonomiska svårigheter, som gjorde att 'Jehu' aldrig kom att fungera som ångbåt".⁴³

Vad hände då? Till att börja med ingenting. Två år gick utan ett ord om Norbergs förehavanden. De enda spåren i flottans arkivmaterial är de årliga besiktningarna av flottans fartyg, där även Jehu redovisades. För såväl 1801 som 1802 är den enda kommentaren: "Nyttjas av herr Bergsrådet Norberg".⁴⁴

Kommittén för förvaltningen av arméns flotta accepterade inte denna tystnad. Den 19 oktober 1802 beslöt man uppmana Norberg att "med första" underrätta kommittén om "hvad i afseende på berörde försök blifvit tilgjord, samt, i fall inrättningen icke /var/ verkställd, tillika uppgifva hvad lång tid som därtill ännu möjligen skulle kunna erfordras".⁴⁵

Detta brev fick dock ingen effekt. Ingen redovisning lämnades av Norberg och tillståndet för Jehu försämrades. Fartyget besiktigades även 1803 och detta år konstaterades dels att det fortfarande nyttjades av Norberg, dels att det "ligger nu vid Djurgården under högsta vanvårdnad".⁴⁶

Det var således dags att skärpa tonen mot Norberg. Han inkallades därför till Förvaltningen av sjöärenden för att förklara sig. Den 4 november 1803 infann han sig och "anmälde at anstalterna med den af honom upfundna Imm Machin til et fartygs forthjelpande genom rodd m.m. redan äro påbörjade, samt at han ofördröjeligen ville inkomma med berättelse om ordsakerne til dröjsmålet, i afseende på försöken därmed". Därefter avträdde Norberg.⁴⁷

Denna berättelse lät vänta på sig. Förvaltningen av sjöärendena reagerade i juni 1804, även nu med tanke på Jehus dåliga skick. Den 4 juni bestämde förvaltningen att anmäla förhållandet till Kungl. Maj:t. Man dolde inte sin otålighet: "om Bergsrådet wisat lika drift och skyndsamhet uti verkställandet som anmälandet av dess upfundna immachine, hade troligen varit at förmoda, det något härutinnan kunnat tillgöras, eller at han åtminstone tillkännagifwit orsakerna till dröjsmålet; men då nu fyra år tilländalupit, utan at minsta anstalt, så vidt förvaltningen känner, bevisligen blifwit fogad, eller Bergsrådet ens velat, uppå gjorda tillsägelser, sig närmare förklara." Inte nog

med detta, flottans egendom Jehu, som befann sig "under en mindre noggrann tillsyn och vård lätteligen kunde i så betydligt måtto under tiden skadas".⁴⁸ Saken lades i Kungl Maj:ts händer. Där bestämdes att Förvaltningen skulle "vid utsatt wite /förelägga/ BergsRådet, att inom fjorton dagar efter deraf erhållen del" inkoma med förklaring till Förvaltningen. Förklaringen skulle därefter, tillsammans med Förvaltningens utlåtande, insändas till Kungl. Maj:t.⁴⁹

Detta gav resultat. Den 30 juli ankom till Förvaltningen Norbergs förklaring.

Han inledde med att hävda att han blivit bedragen i sitt hopp om att få ett premium på 1 000 riksdaler från Brukssocieteten avsett för den som "först i Riket byggde en Imm- eller så kallad Eld- och Luftmaskin". Hade han fått dessa pengar hade han "på modellen och i smått kunnat verkställa och försöka de förändringar och förbättringar, som min uppfinning ännu behöfde". I stället hade han "med största kostnad och tids förlust" varit tvungen att pröva ändringarna på den maskin som han byggde på entreprenad för översten Adelswärd. Hans uppfinning hade trots allt nått "alt större och större fullkomlighet". Detta hade dock medfört "at jag ej förr med alfvar velat börja byggnationen /av Jehus maskin/ innan jag varit säker om bästa constructionen och då denna tidpunkt nu är inne" anhöll han om att få reparera Jehu på kronans varv i Stockholm mot att han vid varje veckas slut ersatte vad som gått åt av material och arbetslöner. Som slutkläm anförde Norberg att "ingen viss tid, mig til fullbordande /av försöken/ i nåde blifvit föreslagen".⁵⁰

I en bilaga till skrivelsen bifogade han ett urklipp av en artikel han själv skrivit i Dagligt Allehanda den 6 augusti 1800. I denna hävdade han att en av de få som rättvist skulle kunna bedöma hans arbeten var Berndes, bl a på grund av den ovan behandlade Englandsresan. Denna hade inte fått den framgång han förtjänat, men det hade ännu mindre Norberg. Hans arbeten med ångmaskinen hade i stället gjort honom skuldsatt och tvingat honom att lämna maskinen i pant för ett alltför lågt värde.⁵¹

Norbergs förklaring föll ingalunda i god jord hos Förvaltningen av sjöärendena. Hans resonemang om ett uteblivit påräknat premium ansågs "icke blivit med något enda bevis styrkt". Oavsett detta hade det ovillkorligen ålegat Norberg "at åtminstone vidgöra något, utan at i flera år uppskjuta verkställigheten", speciellt som han pantsatt fartyget just för att få pengar till verksamheten och dessutom låtit fartyget "i betydlig måtto försämrats". Med andra ord, Norberg hade inte "visat några gällande skäl" för sin försinkelse. Om han "ägt verkeligt alfvar" hade han inte behövt "nyttja den sista undanflykten, at någon viss tid icke varit föreskrifven". För att dra åt tumskruvarna på Norberg hemställde Förvaltningen om att, eftersom Norberg själv uppgivit "rätta tidpunkten vara inne, då Immachinens bästa construction funnits"

han förelades att "inom ett år fullborda sitt åtagna försök, eller återställa / Jehu / i så fullgodt stånd han det emottagit".⁵²

Norbergs anhållan om att få reparera Jehu på kronans varv i Stockholm mot förbindelse att veckovis ersätta kostnaderna avstyrktes av Förvaltningen. Det var "uti författningarna aldeles förbjudit" eftersom det kunde leda till "tvister och hvarjehanda underslef".⁵³

Kungl. Maj:t gick helt på förvaltningens linje. Norberg fick ett år på sig för att fullborda försöken men fick inte reparera Jehu på sitt önskade sätt.⁵⁴

Någon form av reparation synes dock ha skett. I 1804 års flottbesiktningsdokument står nämligen att fartyget var "under provisionel reparation av herr Bergsrådet Norberg".⁵⁵

Huruvida Norberg verkligen ämnade genomföra försöken eller endast ville återställa Jehu till 1800 års skick är ovisst. Norberg löste nämligen det dilemma han försatts i av Kungl Maj:t och Förvaltningen på ett drastiskt sätt – han lämnade landet, sannolikt under 1805. Norberg begärde och erhöll tjänstledighet, reste till Köpenhamn och därefter till Ryssland och återkom aldrig till Sverige. Han avled i Reval 1818, adlad med namnet von Norberg och utnämnd till generalmajor och med titeln excellens.⁵⁶

Orsaken till att han lämnade landet torde ha varit ekonomisk. Redan på hösten 1804 existerade ett skuldfordringsmål mot honom, där fordringsägarna bl a yrkade på att han skulle försälja Jehu, som de uppfattade som hans egendom, för att gottgöra lånet.

Men vad skulle hända med Jehu sedan Norberg försvunnit? Flottan lyckades avstyra att skonerten såldes på auktion för att reda upp Norbergs skulder och ville fortfarande att Norberg skulle återställa den i 1800 års skick och därefter återlämna den till flottan.⁵⁷

Jehus tillstånd var förvisso bedrövligt. Vid en besiktning i juni 1807 konstaterades att fartygets värde sjunkit till blott drygt hälften.⁵⁸

Under år 1808 lyckades man komma i kontakt med Norberg i St. Petersburg. Han fick sex månader på sig att yttra sig om Jehus framtid. Denna gång reagerade Norberg och upplyste om att han önskade att panten Jehu skulle försäljas.⁵⁹

Förvaltningen av sjöärenden kunde inte hindra att så skedde. Auktionen ägde rum den 31 oktober 1808. Köpare var pantförskrivningsinnehavaren, den i Stockholm bosatte ryske grosshandlaren Artemy Semenhoff. Jehu avskrevs därefter ur flottans inventarium.⁶⁰ Den reella förlusten var dock inte stor. I 1808 års flottbesiktningsinstrument beskrevs Jehu som "aldeles till skräftet uprutten och Cassablé".⁶¹

Flottan förlorade inte bara Jehu. Den tvingades också avskriva alla fordringar på Norberg eftersom han inte hade några tillgångar i Sverige.⁶² Slutresultatet blev alltså långt ifrån lysande. Inga försök hade verkställts och frågan

om ångmaskiners lämplighet för att driva fram fartyg var fortfarande inte avgjord.

III

Efter misslyckandet med Norberg dröjde det några år innan flottan återigen kom i kontakt med den nya tekniken. Initiativet kom även denna gång utifrån, från den "här i staden bosatte Engelsmannen" Samuel Owen. Denne hade hos Kungl Maj:t ansökt om exklusivt privilegium "at, sedan han, til vinnande af lättnad uti transporter sjöledes, upfunnit ett sätt, att, oberoende af olika vindar, föra större eller mindre fartyg med ångmaskiner" för en tid av tjugo år "för att med sådana inrättningar drifva större eller mindre fartyg på antingen canaler och insjöar eller ock på hafven".⁶³ Owens ansökan remitterades till Förvaltningen av sjöärenden för utlåtande den 19 september 1815.

Inom Förvaltningen lämnades ärendet till konstruktionskontoret, vars sekundchef, översten Francis Sheldon, ansåg att det inte fanns något att erinra mot Owens önskade privilegium, "så mycket mindre... som dylika inventioner äro med fördel kände såväl uti America som äfven å flere ställen i Europa; Företaget är således Patriotiskt och hedrande", speciellt som Owen inte krävde någon ersättning.⁶⁴ Sheldons entusiasm fick inte motsvarighet fullt ut hos förvaltningen. Den 17 oktober 1815 drogs ärendet i plenum och avgavs det begärda yttrandet till Kungl. Maj:t. Där hette det att de i Amerika och Europa utförda försöken med ångbåtar "särdeles i floder aflupit lyckeligt", men, då Owen uppgivit varken "den af honom upfundna inrättningens beskaffenhet eller egentliga sättet till fartygens construerande och förande" kunde man inte avge ett bestämt yttrande "huruvida den af honom upfundne anstalten wärkeligen kan för det allmenna medföra någon nytta eller ej". Däremot, om Kungl. Maj:t skulle bifalla Owens ansökan, hemställde man om att "om, efter anstälde försök, Owens upfinning finnes vara af någon väsentelig nytta, och att den således kan med förmån å Kronans egna fartyg begagnas och användas, det i så måtto beviljade privilegium exclusivum ej må vara hinderligt eller ligga i vägen för tillverkning å Kronans egne verkstäder af hvad dertill fordras i händelse sådant, efter inhämtad närmare kännedom, kan å dem åstadkommas".⁶⁵

Flottan var således försiktigt avvaktande. Man hade viss kännedom om ångbåtar men var ändå osäker om deras värde. Skulle de visa sig användbara ville man i alla händelser inte låta chansen gå sig ur händerna genom ett allomfattande privilegium för Owen.

Det är något osäkert vad som låg bakom Owens privilegieansökan och den uppfinning han där åberopar. Enligt vad som några år senare, 1820, uppgavs, upplyste Owen om att ett fartyg år 1815 byggts på Copvardievarvet på Djur-

gården för att användas till försök, ”som Kungl. Maj:t i nåder gillat, at genom Ångkraft tillämpad en Spiral-Trilla, anbrakt mellan 2ne Stäfvar Ackter om Fartyget, framdrifva det samma utan afseende på Wäder och Wind, lika hastigt som med det bekanta sättet af Sidohjul och Skoflar, dem /han/ ansåg medföra olägenheter, såväl i Svår Sjö och då Segel kunde begagnas, som ock vid farten genom Slussar och Canaler m m”.⁶⁶

I ett kungligt brev av den 23 juli 1816 uppgavs att generaladjutanten över flottan Cederström anhålit om att ”innehafvaren af Jerngjuteriet å Kungsholmen Owen, hwilken för Wår och Kronans räkning låtit bygga ett Ång-Fartyg” skulle få ersättning för kostnader för detta med 7 689 riksdaler banco, och därefter ytterligare ersättning ”sedan berörda fartyg till flottan blifvit aflemnad”. Kungl. Maj:t godkände utbetalningen av det angivna beloppet.⁶⁷

Försök med fartyget verkställdes under år 1816. De finns tämligen utförligt beskrivna i bergsrådet Gustaf Brolings bok ”Bref om Ång-Båtar” som utkom detta år. Broling beskriver Owens idé om ett slags propeller, ”ett hjul... placeradt vid fartygets bakstam, och befinnande sig helt och hållit under vatten”. Detta hjul med fyra vingar ställda snett mot vattnet apterades på en järnaxel, som sedan vreds av två man genom en utväxlad rörelse. En hastighet av 180 famnar på fem minuter eller 2 1/8 knop nåddes. Försöken ansågs så gynnsamma att de skulle upprepas i större skala med hjälp av ångkraft. En roslagsbåt apterades till ångbåt, sedermera benämnd ”The Witch”, och blev färdig till sommaren 1816. Trots problem med maskinen kunde en fart på fyra knop uppmätas, om än på den korta distansen av 180 famnar.⁶⁸

Vid slutet av 1816 hade Owen två ångbåtar liggande i sin hamn, den ena hans egen, The Witch, den andra tillhörig kronprinsen, sannolikt den som kostnadsbidraget utgått för. Det andra fartyget hade konstruerats i samråd med kaptenen vid konstruktionskåren Henning.⁶⁹ Maskineriet, som var Owens ensak, blev färdigt 1817 och försök kunde då verkställas med detta betydligt större fartyg. Experimenten, som Owen beskrev dem 1820, ledde till det oväntade resultatet ”att framdriften med Spiral-Trilla, i stort, icke gaf samma förmånliga utslag, som försöken i mindre Scala förut af honom anställde synts låfwa”. Därför togs maskineriet och den dubbla akterstaven bort. En ny ångmaskin installerades med sidohjul och skovlar.⁷⁰

Detta arbete avslutades först 1820. Då var det dags att besiktiga fartyget, som döpts till ”Experiment”. Den 29 juni 1820 beordrade Kungl. Maj:t överssten Sjöbohm, sekundchef vid flottans konstruktionskontor, att leda besiktningen. Efter att den slutförts skulle inlämnas en ”fullständig underdånig berättelse om förloppet, äfvensom särskildt yttrande, huruvida detta kan användas till Passfartyg emellan Ystad och Stralsund eller till hvad annat behov det kan begagnas”.⁷¹

Den 3 juli besiktigades Experiment. Först konstaterades att några ritningar

av fartyget eller maskineriet inte existerade. Fartyget visade sig vara 56 fot 9 3/4 tum, drygt 17 meter, långt, 16 fot 9 1/2 tum, drygt 5 meter, brett och ha ett djupgående "med full nedtryckning" på 6 fot 8 tum, cirka 2 meter. Fartyget var byggt av ek och furu. Inredningen med bl a 14 sovplatser granskades noga liksom ångmaskinen. Den uppgavs kunna utveckla 20 hästkrafter och eldades med ved, fem famnar per dygn. Även fartygets utrustning av master och segel besiktigades. Några påtagliga brister kunde knappast konstateras. Det blev därför dags för gångförsök.⁷²

Den 6 juli meddelade Owen att maskineriet var klart för försök. Det första gjordes redan på eftermiddagen samma dag. Det måste emellertid avbrytas efter en timme, "i anseende på åtskillige mindre bristfälligheter och ändringar i apparaten". Owen behövde ett dygns uppskov.⁷³ Man försökte igen den 8 juli.

Denna dag, klockan 11.15, kastade flottans första ångfartyg loss på sin första resa i flottans tjänst. Man lämnade det mekaniska gjuteriet på Kungsholmen och styrde kosan mot Drottningholm. Redan efter cirka en halvtimme stod maskinen stilla i en kvart men kom igång igen och efter två timmars färd ankrade man vid Drottningholm. Detta var inte avsett utan utfördes för att rätta till en liten "bristfällighet uti Machineriet". Farten hade varit cirka fyra knop. Efter knappt fyra timmars reparation återvände Experiment mot Kungsholmen och förtöjde vid gjuteriet efter 1 timme och 45 minuters färd, klockan 18.55. Eftersom inga uppehåll gjorts var den verkliga farten på hemvägen lägre, tre knop och fyra famnar.

Sjöbohms sammanfattning av detta försök var föga uppmuntrande. "Machineriet i 3ne repriser blef bristfälligt och nödhjälpsvis iståndsatt, men slutligen nödgades undertecknade /besiktningsmän/ att på eftermiddagen återvända till staden och inställa vidare försök till Machineriet blifvit fullkomligen iståndsatt".⁷⁴

Owens fartyg var klart igen den 12 juli då nästa försök utfördes, återigen på sträckan Kungsholmen – Drottningholm. Trots att vinden, styv bris, var minst lika hård som förra gången gick ditresan bra. Inget anmärkningsvärt inträffade under den en timme och 25 minuter långa färden, vilket gav en hastighet av cirka fem knop. Man vände utanför Drottningholm. På återvägen "befants de flästa Lager med tillhörande Skrufbultar lossnade derigenom att såväl packningen mellan lagren blifvit sammantryckt, som äfven Metallen tillnött, hvarigenom en fortfarande rörelse såväl för Pistonen och luftpumpen som axelvefvarne blefve vådelig". Man lyckades dock ta sig till Kungsholmen och efter totalt tre timmar var resan avslutad.⁷⁵

Owen menade att maskineriet kunde iståndsättas så att det slutliga försöket skulle kunna utföras den 15 juli. Denna gång skulle man gå till Södertälje och tillbaka, en tur på totalt 22 sjömil. Experiment avgick från sedvanligt ställe

klockan 9.30 denna dag. Resan till Södertälje gick bra, med något över fem knop i medeltal, och "befants Machineriet under hela framresan starkt och försvarligt". Dock visade det sig att en del skruvar i lagren var lösa. Efter framkomsten till Södertälje klockan 14.30 måste de därför skruvas åt "så mycket hettan från Pannan medgaf". Owen menade dock att man kunde återgå till Kungsholmen och efter tre timmars reparationer kastade man loss klockan 17.30.

Efter ungefär en timme sedan Linasundet passerats måste maskinen stängas av. De lager som var fästade vid ångkitteln visade sig ha lossnat så mycket att en provisorisk stöttning mellan dem och styrbords däck måste utföras "för att säkra Werkets jämna gång". Detta misslyckades emellertid. Pistongens och luftpumpens rörelser blev så ojämna att efter ytterligare en kvart "jernstången om Bagbord som communicerar rörelsen från Bagbords balancen till Pistonen brast på ungefär 3/4 från andra ändan tvärs af... hela rörelsen afbröts nu och Werket måste afstadnas, såsom för närvarande alldeles demonterat".

Efter detta maskinhaveri fick man lita till seglen och börja kryssa hem mot Kungsholmen. Emellertid rådde omväxlande stiltje och motvind. Först vid 14-tiden följande dag, den 16 juli, nådde man fram.⁷⁶

Det är efter dessa upplevelser knappast förvånande att besiktningsmännen, förutom Sjöbohm tre andra officerare från flottans konstruktionskår, majorerna Blom och Kreuger samt löjtnanten Trygger, i sin sammanfattande rapport över dessa försök, daterad den 17 juli, var föga entusiastiska över flottans nya tillskott. Försöken fick dem "att tvifla på Machineriets oafbrutna varaktighet under en längre tour förrän ytterligare och flere gånger repeterade försök blifvit anställde". Även om maskinen kunde göras säker "blir detta fartyg såsom både för kordt och för smalt mindre lämpeligt att till Ånginrättning med Sidohjul påräkna, såsom Post eller Passagerfartyg å något ställe där öfverfarten öfverstiger 5 å 6 Sjömihl. Det enda gagnbara bruk deraf synes kunna göras vore att begagna det till Paquet fartyg å kortare Distancer eller Boxerfartyg i en trång och krokig Skärgård där stående vindar hindra Seglande fartyg i flere veckor att komma fort." Innan sådana försök gjordes måste emellertid Experiment förbättras på åtskilliga punkter. Bland annat måste lagren fästas bättre, reserver av rörelsestänger medtagas, ballasten ökas och skovelhjulen minskas för att öka fartygets fart som under försöken inte överstigit 5 3/4 knop.⁷⁷

Även om besiktningsmännen var pessimistiska fanns en större optimism på högre håll. Redan den 28 juni hade Kungl. Maj:t bestämt att fartyget efter fullgjord besiktning skulle utrustas för en "Expedition åt Christiania".⁷⁸ I det kungliga brev som avläts till Förvaltningen av sjöärenden den 1 juli talades emellertid endast om en expedition till Helsingborg. Expeditionstiden skulle

beräknas till två månader. En besättningslista som upptog en chef (löjtnant), en styrman, en skeppare, en maskinist, fyra förhyrda matrosar och två båtsmän, totalt tio man, bifogades det kungliga brevet.⁷⁹ Eskaderchefen i Stockholm meddelades att löjtnanten M. G. Törnquist utsetts till chef på Experiment medan Owen lovat att anskaffa "en skicklig machinist". Fartygschefen skulle få en egen kassa, 600–800 riksdaler, för att under resan bl a upphandla ved och stenkol.⁸⁰

Nya direktiv kom den 13 juli, alltså innan besiktningen var färdig. Kungl. Maj:t bestämde då att hela expeditionen skulle inställas, eftersom man kunnat konstatera att fartyget inte skulle kunna hinna till Kristiania till den 24 juli.⁸¹ Sannolikt hade detta samband med att Karl XIV Johan befann sig i Kristiania från den 16 juli, möjligen också med att han planerade en fortsatt fartygsresa längs kusten till Kristiansand och Bergen. Denna resa blev dock inställd.⁸² Kontraorder gavs den 15 juli. Kungl. Maj:t bestämde då att Experiment "med möjligaste skyndsamhet" skulle utrustas för att företa expeditionen till Helsingborg. En instruktion för fartygschefen Törnquist medföljde även. Så snart fartyget utrustats och provianterats samt försetts med så mycket ved och kol "som det möjligen kan inrymma" skulle han genast avgå för att "med möjligaste skyndsamhet" kunna anlända till Helsingborg och där avvakta vidare order. Törnquist skulle så långt möjligt undvika uppehåll på vägen men fick komplettera bränsleförråden i Kalmar, Karlskrona och Ystad. Om möjligt borde han vara i Helsingborg den 24 eller 25 juli. Under resan skulle noggranna anteckningar föras över maskinens gång, fartygets fart och bränsleåtgången. Törnquist skulle "då tillfälle gives" rapportera såväl till generaladjutanten över flottorna Cederström, som var med kungen i Norge, som till dennes expedition i Stockholm. Så snart han anlant till Helsingborg skulle han där eller i Höganäs genast komplettera sitt kolförråd för "att vara färdig till den expedition som i nåder kan anbefallas". Om det under resan skulle gå lika fort att segla som att gå för maskin skulle detta göras för att spara bränsle.⁸³

Uppenbarligen hade kungen ännu inte givit upp hoppet om att Experiment med sin närvaro som flottans första ångfartyg skulle kunna ge ökad glans åt hans besök i Norge. Men skulle detta lyckas måste fartyget åtminstone först ta sig till Helsingborg.

Experiment utrustades med berömvärd snabbhet. Som proviant medfördes bröd, ärtor, korngryn, havregryn, salt kött, salt och rökt fläsk, smör, sill och salt samt därtill 35 kannor brännvin⁸⁴ och 15 1/2 pund sekunda presstobak.⁸⁵ I skepparuppbörden märktes 15 tunnor engelskt stenkol.⁸⁶

Besättningen inmönstrades. Förutom fartygschefen Törnquist bestod den av styrmannen och proviantuppbördsmanen flaggjunkaren P. Telning, skepparuppbördsmanen underskepparen Gustaf Wiberg, maskinisterna Jonas Tysk och A. Bleckstad (Owen hade sänt med ytterligare en maskinist

utöver vad som tidigare bestämts), matroserna Olof Ingelqvist, Anders Lundsten, E. Olof Rulander och Anders Renström samt båtsmännen nr 124 (i räkenskaperna felaktigt nr 24) Hampa från 1. Norrlands 1:a dels kompani hemmanhörande i Trönö socken i Hälsingland och nr 73 Jätte från 2. Norrlands 2:a dels kompani hemmahörande i Sidensjö socken i Ångermanland. Totalt bestod alltså besättningen av elva man.⁸⁷

Dessa skulle alltså ut på en expedition med ett i stort sett oprövat fartyg med en för flottan helt ny framdrivningsprincip som till råga på allt bar det mindre förtroendeingivande namnet Experiment.

Resans gång kan studeras i loggboken, i den i stort sett likalydande fartygsjournalen samt i maskinjournalen.⁸⁸ Expeditionen startade med lots från Stockholm den 18 juli klockan 14.30. Redan första dagen måste man stanna maskinen åtskilliga gånger för att skruva åt muttrar m m. Resan försinkades också av stark motvind. Kallvattenspumpen strejkade klockan 20.00 men man fortsatte den korta sträcka som var kvar till Södertälje där man en halvtimme senare ankrade för natten. Under kvällen fick man arbeta med att få den trasiga pumpen i ordning samt med att förbättra packningar och skruva till lagren. Maskinens termometer konstaterades vara osäker. Vedförrådet påfylldes.

Arbetena med pumpen m m pågick hela natten trots hjälp av murare med hantlangerska och en glasmästare från land. Nästa morgon, den 19 juli, började man klockan 4.00 elda upp maskinen. Den var helt i stånd att användas först klockan 7.00 och en timme senare var den uppeldad. Lots hade kommit ombord och Experiment bogserades först genom Södertälje kanals slussar och sedan genom en del av kanalen. Redan klockan 8.30 måste man emellertid ankra vid Man eftersom fartyg kom in ”från Sjön, hvilka ej utan olyckshändelse kunde mötas”. Klockan 10 kunde man lätta ankar och avgå igen men redan efter en kvart måste man ankra ”för 2ne Mudderpråmar” som låg i slutet av kanalen. Först klockan 12 hade man varpat förbi dem och kunde avgå med maskinen i full gång.

Nu gick det bättre. Med cirka fyra knops fart tog man sig fram under eftermiddagen. Visserligen måste man stanna maskinen två gånger för att skruva till lagren och ytterligare en gång för att lotsen var osäker om farvattnet men i stort sett gick maskinen jämnt och bra med runt 20 pistongslag i minuten. Dess termometer var dock fortfarande osäker.

Klockan 21.30 ankrade Experiment vid Sävesund. En man sattes till vakt under natten.

Resans tredje dag, den 20 juli, började med purning redan klockan 2 för att maskinen skulle eldas upp. Ny lots avlöste, björkved inköptes från land. Klockan 5 kunde man lätta ankar, sätta igång maskinen och ge sig iväg. Under dagen hade man såväl motvind som motström samt regnbyar på förmiddagen.

Klockan 8.30 hissade man flaggan och avlossade ett tvåpundigt skott för att varsko lotsen vid Oxelösund. Ny lots därifrån kom också ombord. Han stannade till Gränsö dit Experiment ankom klockan 12. Efter nytt skott fick man ny lots, som lotsade till Barösund, dit man anlände klockan 8.30. För tredje gången denna dag avsköt man ett skott. Klockan 21, slutligen, ankrade man vid Kettelö vid Barösund och tog ombord mer ved samt satte ut vakt. Besättningen undfägnades med extraförplägnad i form av 3/4 jungfru sprit per man.

Denna dag synes ha varit Experiments lyckosammaste dittills. Inga oplanerade stopp och inga reparationer verkar ha varit nödvändiga. Maskinen hade gått jämnt men dess termometer hade inte förbättrats. Dagens medelhastighet hade dock varit låg, mellan 3 1/2 och 3 3/4 knop.

Nästa dag, den 21 juli, började man elda upp maskinen klockan 3 och avgick från Kettelö klockan 6. Efter en och en halv timme bytte man lots vid Bokö. Efter ytterligare 1 timmen och tre kvart var det dags för nytt lotsbyte vid Torrö. Hittills hade maskinen gått jämnt men klockan 10 stannade den. En klyka till luftpumpen hade gått sönder men kunde lagas provisoriskt och efter en kvart var man på väg igen. Under tiden passerade en örlogsskonert. Man gick nu ett par timmar och ankrade klockan 13 vid Stedsholmen. Även här byttes lots och maskinisten sattes i land för att uppsöka en smedja och få den brustna klykan lagad. Efter tre timmar var denna åtgärdad. Under tiden torkade man Experiments segel och tog ombord ved. Man kunde emellertid inte avgå genast, "Wind och Ström var starkt emot hvarföre vi måste ligga still tills wädret bedarrade". Inte förrän 19.30 kunde man lätta ankar trots frisk vind och hög sjögång ute på fjärden. Maskinens gång var "tämmligen jemn men stannade en gång i brist på imma". Man kom emellertid igång igen och ankrade klockan 23 vid Idösund där man tog ombord ved.

Dagens färd hade alltså varit mindre framgångsrik eftersom man tvingats till ett 6 1/2 timmars uppehåll. Medelfarten hade på grund av det dåliga vädret också varit låg, drygt 3 1/2 knop. Liksom föregående dag fick besättningen en extra ranson om 3/4 jungfru sprit, förmodligen välbehövligt efter denna besvärliga färd.

Lördagen den 22 juli började man elda maskinen klockan 3 och var redan 5.30 klar för avgång från Idösund. Lots byttes efter två timmar vid Orö och efter ytterligare två timmar vid Kråkölund. Problem uppstod med maskinen. Den stannade tre gånger "i brist av imma" men kunde varje gång startas igen. För första gången under hela färden användes seglen som komplement, "haft seglen till flera gånger då de varit till nytta". Vinden var frisk och färden gick i gott tempo. Under förmiddagen kunde man hålla cirka 4 1/2 knops medelfart. Mitt på dagen såg man ön Jungfrun i sydöst på cirka 3/4 tysk mils avstånd.

Under eftermiddagen ökade vinden till halv storm. Klockan 15 byttes, efter sedvanlig skottlossning, lots vid Wällö. Men en halvtimme senare måste man

ankra vid Wällöhamn eftersom maskinen befunnits "vara i oordning och pannan otät". Dessutom "befants eld mellan jernblecket och Bjälken under pannan. Släckt ut elden med Sprutor och Wattenpyttisar." Pannan måste tätas och en murare tillkallades som genom "drifning med Sement" försökte få den tät. Under tiden inhandlade man extra järn och tog in mer ved.

Hade tätningen lyckats? Följande dag, den 23 juli, skulle ge svaret. Man började med att tappa ut allt vatten ur pannan. Då den kallnat undersökte man den noga. Felaktigheterna visade sig vara några otäta fogar. För att råda bot på detta kittades alla fogar med cement. Vid en förnyad undersökning hittade man också en spricka i pannans botten framför "mynningen av ug-nen". Även denna försökte man fylla med cement.

Under hela dagen försökte maskinisterna reparera skadorna. Trots extra förplägnad blev förstemaskinisten "af Arbete och Nattwak så uttröttad att han svimmade, hvarföre lämnades honom och hans kamrat några timmars hvila".

Reparationsarbetet hade tagit hela söndagen i anspråk. Dagen därpå försökte man fylla pannan med vatten och elda upp den. Detta lyckades emellertid inte. Den var fortfarande otät. Fogarna var visserligen täta men sprickan i botten "oförändrad snarare benägen att utvidgas". Man fick därför ingen "imma" eftersom vattnet läckte ut ur pannan genom sprickan och "avkyldde elden" som släcktes.

Fartygschefen löjtnant Törnquist fattade då beslutet att "i följe af denna inträffade händelse som satt fartyget ur stånd att utan äfventyr swara mot dess bestämmelse återwänder jag nu med detsamma så fort vind och väderlek tillåter till Stockholm".⁸⁹

Meddelandet om detta fraktades av en ortsbo som kunde utkvittera en riksdaler banco "för det jag farit Express, från Wällö till Mönsterås med 2ne Embetsbref till Gen.Ad. Expedition för flottorna i Stockholm och Öfver-Amiralen Grewe Cederström".⁹⁰

Här, mitt på Smålandskusten, ändade sålunda den 24 juli 1820 den svenska flottans första ångfartygsexpedition i fiasko. Kung Karl Johan fick inte uppleva triumfen att visa upp Experiment för sina norska undersåtar.

För de ombordvarande återstod endast att klargöra Experiment för den snöpliga seglingen hem till Stockholm. På grund av ogynnsamma vindar kom man inte iväg förrän den 28 juli och anlände hem först den 6 augusti. Inte heller hemresan var problemfri. Fartyget började efterhand läcka alltmer vilket tvingade till ett flertal läns pumpningar per dag.⁹¹

Väl hemkommen sammanfattade Törnquist sina inte alltför överväldigande omdömen om Experiment. Visserligen var den en "ordinair god Skär-gårds seglare, men tror den vara mindre tjenlig till Sjögående fartyg, samt nog trång för en Ångmachin, men som sådan fordrar CenterLagren mera styrcka,

såväl som till säkerhet för Elden, bör någon förbättring äga rum under Eldstaden".⁹²

Vad skulle nu ske med Experiment? Redan den 9 augusti bestämde Kungl. Maj:t att sedan Experiment "återkommit utan att hafva kunnat fullända den för detsamma anbefalde Expedition" skulle den tills vidare läggas upp på Hovjaktvarvet och besättningen avmönstras.⁹³

I mitten av oktober avgjorde Kungl. Maj:t att Owen enligt utfästelserna från 1816 skulle få ersättning. I samband med detta bestämdes på Cederströms förslag att eftersom Experiment "icke är lämpligt till ångfartyg, men senare tiden erfarenhet deremot visat, att machineriet, sedan det blifvit förse-
det med en ny panna av smida jernplåtar /alltså i stället för den av gjutjärn/,
äger erforderlig godhet och varaktighet" skulle man bygga ett nytt fartyg där
ångmaskinen kunde installeras. Själva Experiment skulle, efter eskaderchefens
beslut, användas till sjuk- eller chefsfartyg eller till litet lastfartyg.⁹⁴

Förvaltningen av sjöärenden vidarebefordrade denna order till Chefen för Stockholms eskader med tillägget att allt som hörde till själva ångmaskinen skulle uttagas och återställas till Owen och fartyget därefter transporteras till Skeppsholmen.⁹⁵ Där besiktigades det. Det beslöts att det i fortsättningen skulle användas som chefsfartyg för en bataljon öppna kanonslupar.⁹⁶ Som sådant utnyttjades det till den 5 november 1827 när det såldes.⁹⁷

Ångmaskinen skulle alltså sättas in i ett nytt fartyg. Konstruktionskontoret hos Förvaltningen av sjöärenden gjorde upp en ritning över ett postångfartyg där dock ångpannan fått en ny struktur av smidda plåtar och inte längre var vinkelformad. Men "Contoiret får äfven anmäla dess fullkomliga öfvertygelse, att detta Machineri är till kraften för litet" för ett fartyg som skulle gå över Östersjön, mellan Ystad och Stralsund. Därför hade man lämnat utrymme för en dubbelt så kraftig maskin på 40 hästkrafter,⁹⁸ en bedömning som Förvaltningen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t instämde i.⁹⁹ Även Owen föredrog en kraftigare maskin för ett sådant ändamål. Han åtog sig att bygga en sådan om 55 hästkrafter samt att utan ersättning återta den gamla. Konstruktionskontoret instämde i det senare eftersom "det misslyckade försöket med Skonerten Experiment... hufvudsakligen härledde sig från Hr Owens egne oriktiga beräkningar".¹⁰⁰ Kungl. Maj:t, slutligen, bestämde enligt detta.¹⁰¹ Experiments ångmaskin återgick till Owen och försvann därmed från flottan.

Noter

1. Denna del återfinns i utvidgad form i Meddelanden från Krigsarkivet XII, Sthlm 1989, s. 210–226.
2. Y. Johansson: Ångmaskinerna vid Flottans varv i Karlskrona på 1700-talet. Daedalus 1962, s 51–65.
3. Inspektören för Nya Dockebyggnadens arkiv, ink. handl. 1790, KrA. Citerat i Johansson a a, s 64 f.
4. Daterat 24 oktober 1792 och sannolikt insänt till generalamiralen Ehrensvärd. Karlskrona örlogsvarvs arkiv, KrA, Mekaniska departementet. Serie FV, vol I. Citerat i Johansson a.a., s 55.
5. Generalamiralens arkiv, KrA. Diarium över inkommande handlingar 1792–1794. I diariet finns ingen anteckning om vidare handläggning av Ankarswärds brev. Möjligen betyder det att Ehrensvärd själv tog hand om det, men brevet har inte återfunnits bland några av hans efterlämnade handlingar, inte heller bland Generalamiralens ankomna handlingar.
6. Krigsexpeditionens arkiv, RA, serie A IIIa, vol 47. Protokoll i original inför K. Maj:t.
7. Generalamiralens arkiv, KrA, Inkomna handlingar 1794, nr 324, Kungligt brev daterat 7 juni 1794.
8. Ibid, nr 179. Daterat 23 juni 1794.
9. Ibid, nr 180. Daterat 23 juni 1794.
10. Biografiska uppgifter om Berndes i SBL, band IV, s 1–3, KVH 1828 s 11–30 och i Petter Bernhard Berndes arkiv, KrA, vol 1 (egenhändiga biografiska anteckningar).
11. Statskontorets arkiv, RA, Kansliet, serie EIIa exped. handl. 1794. Ordres... dat 23 juni 1794.
12. Biografiska uppgifter a.a.
13. Berndes reserapport i KrA, Flottans sump, vol 578.
14. ibid.
15. Hertig Carls brevväxling, RA. Brev från Ankarswärd, dat 2 oktober 1794.
16. Storamiralsämbetet för örlogsflottan 1794–1797, KrA, Serie EI. Kungliga brev 1794.
17. KrA, Flottans sump, vol 777.
18. Berndes reserapport a.a.
19. Hertig Carls brevväxling, RA.
20. Tekniska museets arkiv. Ritning 24.854. Ankarswärds tilläggstext på ritningen är daterad 27 november 1795.
21. Storamiralsämbetet för örlogsflottan 1794–1796, Serie A, Protokoll 1795, 28 april 1795.

22. Storamiralsämbetet för örlogsflottan 1794–1796, Serie B, Koncept 1795 vol 3. Nr 599, 7 maj 1795. Citatet med normaliserad stavning.
23. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796, Serie A, Protokoll 1794–1795, 31 mars 1795, § 209.
24. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796, Serie A, Protokoll 1794–1795, 8 maj 1795, § 312
25. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796. Serie E IIa, Inkomna handlingar 1795, vol 3, nr 597 (inkommen 11 augusti 1795).
26. *ibid*, nr 714 (inkommen 29 september 1795).
27. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796, Serie A, Protokoll 1794–1795, 29 september och 2 oktober 1795, § 678 och 679.
28. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796, Serie E IIa, Inkomna handlingar 1795, vol 4, nr 891, (inkommen 8 december 1795).
29. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796, Serie A, Protokoll 1794–1795, 8 december 1795, § 864, även *ibid*, Serie B1, koncept 1795, vol 4, nr 891.
30. Storamiralsämbetet för arméns flotta 1794–1796, Serie B I, Koncept 1796 vol 2, nr 358 1/2, daterat 17 maj 1796.
31. Kommittén för förvaltningen av arméns flotta 1797–1803, KrA, Serie A, Protokoll 1798, § 188, 27 mars 1798 och serie BI koncept, huvudserie 1798, vol 1, nr 201, daterat 27 mars 1798.
32. Kommittén för förvaltningen av arméns flotta 1797–1803, Serie EIa, Kungliga brev 1797–1798, nr 266, daterat 18 april 1798.
33. Norberg är en känd person i svensk teknikhistoria. Den modernaste och utförligaste levnadsteckningen torde vara Georg Granmalm: Bergsrådet Johan Erik Norberg, Daedalus 1941, s 66–76.
34. Yngve Johansson a.a., s 59 ff.
35. Artikeln publicerad i faksimil i Torsten Althin: J. E. Norbergs ångmaskinprojekt 1796, Daedalus 1955, s 87.
36. Till stora delar citerad i "Stockholms ångbåtssjöfart 1857–1932", Sthlm 1933, s 26 f.
37. Kommittén för förvaltningen av arméns flotta, KrA, Serie E Ia, Inkomna kungliga brev 1800, nr 174, dat. 17 februari 1800.
38. a.a., Serie B I, Koncept, huvudserie 1800, vol I, nr 174, dat. 4 mars 1800.
39. Stockholms eskader 1758–1824, KrA. Tygmästaren. Serie E II vol 2, Flottbesiktningsdokument 1801–1808. I tidigare litteratur anförda mått på Jehu avviker.
40. a.a. Eskaderchefen. Serie E I vol 54, Inkomna skrivelser 1800, 7 maj 1800.
41. Kommittén för förvaltningen av arméns flotta, Serie E Ia, Inkomna kungliga brev 1800, nr 885, 13 oktober 1800.
42. Granmalm a.a., s 71.
43. Fredrik Schütz: Samuel Owen, Daedalus 1975, sid 120. Schütz stöder sig bl a på Granmalm.

44. Stockholms eskader 1758–1824. Tygmästaren. a.a.
45. Kommittén för förvaltningen av arméns flotta, Serie A, Protokoll 1802, § 686 (19 oktober 1802) och Serie B I, Koncept 1802, vol 4, nr 943, 19 oktober 1802.
46. Stockholms eskader 1758–1824. Tygmästaren. a.a.
47. Förvaltningen av sjöärendena, KrA, Andra departementet. Serie A, Protokoll 1803, nr 243, 4 november 1803.
48. *ibid*, Serie B, Koncept 1804, vol 1, nr 229, 5 juni 1804.
49. *ibid*, Serie E Ia, Kungliga brev 1804, nr 361, 19 juni 1804.
50. Kungl. Maj:ts kansli, RA, Skrivelser från Förvaltningen av sjöärenden till Kungl. Maj:t 1804, juli–dec. FSÄ avg. 3 augusti 1804.
51. *ibid*. .
52. Förvaltningen av sjöärendena, Andra avdelningen, Serie B, Koncept 1804, vol 1, nr 292, 3 augusti 1804.
53. *ibid*.
54. *ibid*, Serie E 1 a, Kungliga brev 1804, nr 537, 10 november 1804.
55. Stockholms eskader 1758–1824. Tygmästaren a.a.
56. Granmalm a.a. s 74 f.
57. Förvaltningen av sjöärendena, Advokatfiskalskontorets memorial 26 maj 1807, FSÄ inkommen 169 1/2 år 1808.
58. FSÄ inkommen 169 1/2 1808.
59. *ibid*.
60. FSÄ Konstruktionskontoret, Serie E VI b, vol 1809.
61. Stockholms eskader 1758–1824. Tygmästaren a.a.
62. Förvaltningen av sjöärendena, Andra avdelningen, Protokoll 1809, nr 361.
63. Förvaltningen av sjöärendena, Plenum 1814–1877, Serie B I, 1815 vol 4, 19 september 1815.
64. *ibid*. Serie E III a, 1815 vol 12.
65. *ibid*. Serie B I, 1815 vol 4.
66. Generaladjutanten över flottan, KrA, ankomna handlingar, 1820 vol 2.
67. *ibid*. Kungl. brev 1816, nr 48.
68. Gustav Broling: Bref om Ång-Båtar, Sthlm 1816, s 36 ff.
69. *ibid*. s 42.
70. Generaladjutanten över flottan, ankomna handlingar 1820 vol 2.
71. Förvaltningen av sjöärendena, Konstruktionskontoret, Serie E I, Inkomna kungl. brev 1817–1824, nr 110.
72. Generaladjutanten över flottan, ankomna handlingar 1820 nr 238, 24 juli 1820.
73. Förvaltningen av sjöärendena, Konstruktionskontoret, Serie B I, 1820.

- 74. *ibid.*
- 75. *ibid.*
- 76. *ibid.*
- 77. *ibid.*
- 78. Generaladjutanten över flottan, Konzept 1820, nr 95, 28 juni 1820.
- 79. *ibid.*, nr 98, 1 juli 1820.
- 80. *ibid.*, nr 100, 1 juli 1820.
- 81. *ibid.*, nr 102, 13 juli 1820.
- 82. Yngve Nielsen: Grev. Sandels statholderskab 1818–1827, Kristiania 1873.
- 83. Generaladjutanten över flottan, Konzept 1820, nr 107, 15 juli 1820.
- 84. Räkenskaper flottan, Stockholms eskader, KrA, vol 1820:5, s 3239 ff.
- 85. *ibid.*, s 3369 ff.
- 86. *ibid.*
- 87. *ibid.*, a 2635 ff.
- 88. Loggboken och fartygsjournalen finns i Stockholms station, KrA, Loggböcker, Äldre serier, 1820 vol 4. Maskinjournalen finns i Generaladjutanten över flottan, Ankomna handlingar 1820, nr 238, dat 24 juli 1820.
- 89. *ibid.* passim.
- 90. Räkenskaper flottan, Stockholms eskader, vol 1820:5, s 2695.
- 91. Hemfärden skildras i loggbok, fartygsjournal och maskinjournal.
- 92. Generaladjutanten över flottan, Ankomna handlingar 1820, nr 242, 6 augusti 1820.
- 93. *ibid.*, Konzept 1820, nr 125, 9 augusti 1820.
- 94. Förvaltningen av sjöärendena, plenum 1814–1877, serie E I a, Kungl. brev 1820 nr 91, 19 oktober 1820.
- 95. *ibid.*, serie B I, Konzept 1820 vol 4, nr 965, 9 november 1820.
- 96. *ibid.*, serie E II a, 1820 vol 20, Inkommen 786.
- 97. Forum Navale nr 24, Uppsala 1968, sid 108.
- 98. F S Ä, Plenum 1814–1877, serie E II a, 1820, vol 19, Inkommen 716.
- 99. *ibid.* serie B I, Konzept 1820 vol 4, nr 1119.
- 100. *ibid.* serie B I Konzept 1821 vol 1, nr 26.
- 101. *ibid.* serie E I a, Kungl Brev 1821, nr 11, 14 mars 1821.

In memoriam

Sjöhistoriska samfundet har under 1993 förlorat flera medlemmar som varit av särskild betydelse för vår förening. Äldst av dessa var professor *Gösta Berg*, nära 90 år gammal vid sin bortgång. Han var en stor humanist med en närmast legendarisk lärdom, som gjorde att han var till stor hjälp för många forskare. Hans begåvning som administratör var påfallande. Gösta Berg var ledamot av ett flertal akademier och lärda sällskap. Från sin ungdom tjänstgjorde han vid Nordiska museet. Då Gösta Berg 1956 tillträdde tjänsten som styresman för Nordiska museet och Skansen, var ekonomin i ett svårt läge. Efter långvariga och besvärliga förhandlingar skildes dessa institutioner, vilka sedan Artur Hazelius tid varit en enhet. Berg blev från 1963 till sin pension chef för Skansen. Från begynnelsen var han medlem av vårt samfund och under många år ledamot av dess styrelse.



Då Samfundets tidigare ordförande kommandören Magnus Hammar avlidit 1967, vändes blickarna naturligt nog mot chefen för Östkustens örlogsbas, dåvarande konteramiralen sedermera viceamiralen *Einar Blidberg*, som gick bort 86 år gammal. Han mottog gärna detta hedersuppdrag och verkade från 1968 till 1987 som en i hög grad uppskattad ledare av Samfundets verksamhet. Vid sin avgång kallades han till hedersledamot av samfundet.

Einar Blidberg hade personliga egenskaper, som gjorde honom välkänd både som hög sjöofficer och som



privat person. Förutom sina administrativa kvalifikationer och som framstående artillerist ansågs Blidberg vara en särskilt skicklig och erfaren navigatör. Han anlätades länge som nautisk konsult av Sjöfartsverket. I egenskap av sådan kom Blidberg att deltaga i den uppmärksammade rättegången gällande sovjetiska tankern *Tsesis*, som grundstötte utanför Kåringklubb i Södertäljeleden 1977. För denna komplicerade affär redogjorde han i ett särskilt nummer av *Forum Navale*. Han har också tillsammans med mästrelotsen Gunnar Grundel i *Forum Navale* publicerat ett större arbete om "Radarnavigeringens utveckling sedan början av 40-talet".



Ebbe Aspegren gick bort den dag han fyllde 83 år. Han tog fil kand vid Stockholms högskola med tyngdpunkt på historia, men fortsatte inte på någon akademisk bana. I stället blev han verksam som initierad tidningsman med anställning först som redaktör för tidskriften *Sveriges flotta*, sedan vid Helsingborgs *Dagblad* och slutligen under två decennier (1951–71) vid *Aftonbladet*.

Då denna tidning övergick till Landsorganisationen, förföll planerna på att Aspegren skulle bli politisk huvudredaktör, eftersom hans politiska synsätt inte sammanföll med lednings och ägares. Efter några år bl a som

researchredaktör fick Aspegren förtidspension.

Efter sin pension kunde Aspegren helt ägna sig åt historisk och biografisk forskning. Han hade en påfallande vetenskaplig begåvning, vilket bl a visade sig i hans uppmärksammade bok "Riksspöket", Helga de la Brache, en skarp-sinnig utredning och lösning av ett problem som länge varit omdebatterat och kontroversiellt. I *Forum navale* publicerade Ebbe Aspegren uppsatsen "De första svenska världsomseglingarna". Han har också författat uppsatser om Karlshamns kastell. Ebbe Aspegren var en hängiven försvarsvän med särskild känsla för marinen. Han var djupt engagerad i vårt samfund på flera sätt, aktiv styrelseledamot från 1970-talets början till sin bortgång. I sitt testamente förordnade Aspegren att ett betydande belopp skulle tillfalla Sjöhistoriska samfundet. En fond avses att inrättas som skall bära Ebbe Aspegrens namn.

Wilhelm Odelberg

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Arbetsutskott:

Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm, ordförande

Sjökartedirektör Folke Hallbjörner, Torslanda, vice ordförande

Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie

Förste arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare

Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Övriga ledamöter:

Professor Oscar Bjurling, Lund

Överstelöjtnant Stellan Bojerud, Sundbyberg

Arkivarie Anders Degerström, Stockholm

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Docent Jan Glete, Stockholm

Museichef Sibylla Haasum, Stockholm

Kommendör Christer Hägg, Lidingö

Docent Staffan Högberg, Sigtuna

Kommendör Per Insulander, Stockholm

Kommdörkapten Allan Kull, Stockholm

Fil. kand. Ronny Lindsjö, Stockholm

Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm

Leg. tandläkare Bo Wiklund, Solna

Förste arkivarie Margareta Östergren, Stockholm

Innehåll

<i>Jan Glete, Johan III:s Stora Skepp. Att finna ett skepp i 1500-talets skeppsgårdsräkenskaper</i>	5
<i>Ingrid Rosell, Hörningsholms skeppsgård och skeppet Fortuna. Presentation av ett arkiv, 1629–30</i>	18
<i>Lars Otto Berg, Gref Wachtmeister och Caisa Warg, Göta Rike och Alnösund, Lejonet och Kramsfågeln. Om svenska örlogsfartygsnamn efter 1680</i>	20
<i>Hans Andersson, Brottsliga båtsmän. En undersökning om båtsmäns brottslighet i Stockholm under senare delen av stormaktstiden</i>	39
<i>Tryggve Foghelin, Galeasen Lovisa – ett rättsfall om plundring av fartygslast, lurendrejeri och sänkning 1801</i>	73
<i>Björn Gäfvert, Flottan och ångkraften – debut med problem</i>	93
<i>In memoriam: Gösta Berg (1903–93), Einar Blidberg (1906–93) och Ebbe Aspegren (1910–93). Av Wilhelm Odelberg</i>	121

Pris c:a 90 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Box 10233, 100 55 Stockholm

ISSN 0280-6215