

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 51*

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: Danarövägen 48, 182 36 Danderyd. Telefon: 08-755 70 88.
Postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift f n 100:--.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatt pris, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum Navale" nr 1-4, 6, 8-45 (50:- per st; hel återstående serie 1.000:--), "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:--) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943" av Uno Willers (20:--). Fraktkostnader och moms tillkommer.

Manuskript till Forum navale sändes under adress:
Förste arkivarie Lennart Rosell
Sjöhistoriska Samfundet
Danarövägen 48
182 36 Danderyd

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 51*

Utgives med stöd av
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 1995

Innehåll

<i>Jan Glete, Hur stor var Vasa? Något om stora örlogsskepp under 1600-talets första hälft</i>	5
<i>Lars Ericson, När Rasken gick iland. Avvecklingen av det indelsta båtmanshållet efter år 1887</i>	16
<i>Bosse Wiklund, Något om segel och tågvirke</i>	28
<i>Tryggve Foghelin, Briggen Stockholms Postens förlisning 1784 – ett rättsfall om fartygssänkning och försäkringsbedrägeri</i>	36
<i>Lena Söderman, Båtsmanstorp i norra Roslagen vid 1700-talets slut</i>	50

Hur stor var Vasa?

Något om stora örlogsskepp under 1600-talets första hälft

Av docent Jan Glete

Den fråga som ställs i rubriken kan egentligen besvaras kort och entydigt. Vi vet med full säkerhet hur stort skeppet *Vasa* (1628) var (och är). Skeppets dimensioner och skrovets former har efter bärgningen blivit noggrant uppmätta. Lyckligtvis finns även i förhöringsprotokollen efter förlisningen 1628 en sannolikt tillförlitlig uppgift om djupgåendet vid avseglingen. Enligt löjnant Petter Gierdsson (*Vasas* försteofficer) låg skeppet 16 fot djupt akterut och 14 fot djupt förut, en för stora seglande örlogsfartyg normal styrlastighet (skillnad mellan djupgående för och akter i syfte att göra skeppet lättstyr). Enligt den uppmätning som Vasamuseet gjort blir undervattenskroppens volym (d v s displacementen) vid detta djupgående 1 210 m³. Eftersom vattnets salthalt på Stockholms ström är mycket låg är vattnets täthet nästan exakt 1 (1,005 kg/m³) och skeppets displacement uttryckt i metriska ton (viktmått) blir därför ungefär detsamma som i m³ (rymdmått). Avrundat kan *Vasas* displacement anges till 1 200 ton.¹

Från senare århundradens perspektiv var *Vasa* således inte något särskilt stort seglande örlogsfartyg. Det var betydligt mindre än de sista generationerna linjeskepp som den svenska flottan byggde. De seriebyggda 60-kanonerskeppen från 1780-talet hade ett konstruktionsdisplacement på drygt 1 900 ton och blev i realiteten på runt 2 000 ton. Svenska linjeskepp påbörjade från 1797 till 1832 var på omkring 2 400 till 2 800 ton. *Vasa* var inte ens lika stor som de seriebyggda af Chapman-fregatterna från 1780-talet: *Bellona*-klassen hade ett konstruktionsdisplacement på omkring 1 250 ton och blev i realiteten på drygt 1 300 ton.²

Men hur förhöll sig *Vasas* storlek till samtida skepp? Var det en gigant i det tidiga 1600-talet eller var det av tämligen vanlig storlek? Det är närmast denna fråga om relativ storlek som har föranlett artikeln. Det finns bland maritimhistoriskt intresserade en viss nyfikenhet på det svenska regalskeppets storlek och "rankning" i förhållande till andra mer eller mindre kända stora skepp. Frågan om skeppets relativa storlek är naturligtvis även av intresse för att belysa i vad mån det på sin tid representerade ett språng ut i det okända och om detta i så fall varit en bidragande orsak till förlisningen.

Artikeln bygger på underlaget till författarens studie om örlogsflottornas och örlogsfartygens storleksutveckling från 1500 till 1860. I den undersökningen har ett försök gjorts att beräkna fartygens och flottornas storlek med ett

enhetligt mått, *deplacement* i metriska ton. Måttet har givetvis ingen direkt förankring i 1600-talets källor. Det var först under 1700-talet som det blev vanligt att beräkna fartygs*deplacement*, dels vid konstruktionen och dels genom uppmätning av fartygens verkliga *deplacement* i olika tillstånd (utan last, med full militär utrustning o s v). För tidigare århundraden bygger studien på författarens egna uppskattningar av fartygens *deplacement* (fullt rustat) med ledning av arkivaliska uppgifter om dimensioner, bestyckning, bemanning, lästetal/tonnage, m m.³

Givetvis blir det allt osäkrare uppgifter ju mindre fakta som är kända eller (som inte sällan är fallet under 1500- och 1600-talen) när källorna ger sins emellan oförenliga uppgifter. Det har dock visat sig vara värt försöket att använda *deplacement* som ett enhetligt mått från 1500-tal till 1800-tal. Osäkerheten blir dessutom ett något mindre problem om man håller i minnet att örlogsfartygs *deplacement* i sig inte är ett exakt mått (som längd eller bredd) utan i nutid likaväl som i äldre tid bestäms av administrativa och tekniska beslut, t ex om vad som kan kan anses ingå i ett "fullt rustat" fartygs utrustning. *Deplacement* är till sin natur ett approximativt mått som emellertid kan användas för att ge en ganska god uppfattning om storleksordning för enskilda skepp eller hela flottor.

De uppgifter om olika örlogsfartygs *deplacement* som anges i denna artikel är i huvudsak desamma som förekommer i bilagor och tabeller i författarens bok *Navies and Nations* (1993). De är i vissa fall osäkra och får inte uppfattas som forskningens (och författarens) sista ord i frågan men de är fullt användbara för att ge en översiktsskild. I ett fall, Danmark–Norge, har det varit möjligt att komma vidare tack vare den danske sjöhistoriske forskaren Niels Probsts undersökningar. Probst har under de senaste åren funnit tidigare outnyttjade dimensionsuppgifter för danska 1600-talsfartyg och har även lyckats identifiera vissa fartygsritningar från tidigt 1600-tal. För denna artikel är det särskilt intressant att Probst kunnat visa att två ritningar (tidigare ibland identifierade som skeppen *Sophia*, 1627 och *Sophia Amalia*, 1650) är konstruktionsritningar för de stora skeppen *Argo* (1601) och *Tre Kroner* (1604).⁴

Till en början kan det vara lämpligt att ange *Vasas* ställning bland stora svenska örlogsfartyg från Gustav Vasa till Carl X Gustav. Efter 1660 blev skepp om 1 200 ton och större vanliga – enbart på 1660-talet sjösatte Sverige nio stycken. Dessförinnan var de sällsynta:

<i>Stora Kravelen</i>	ca 1530	1 500/2 000 ton
<i>Elefanten</i>	1555	1 200 ton
<i>Mars</i>	1563	1 800 ton
<i>Neptunus/Röde Draken</i>	1566	2 000 ton
<i>Valen</i>	1566	1 200 ton

<i>Julius Caesar/Makalös</i>	ca 1588	2 000 ton (minst)
<i>Äpplet</i>	1621/29	1 300/1 600 ton ⁵
<i>Vasa</i>	1627	1 200 ton
<i>Kronan</i>	1632	1 700 ton
<i>Göta Ark</i>	1634	1 600 ton
<i>Scepter</i>	1634	1 400 ton
<i>Victoria</i>	1650	1 500 ton

Det fanns således under åren 1521–1660 ett dussin skepp av *Vasas* storlek eller större. *Vasa* kan därför inte ses som någonting exceptionellt eller unikt utan snarare som ett av de minsta av de verkligt stora skeppen i vasadynastins flotta. Det fanns under denna period även ett antal skepp i storleksordningen 1 000/1 100 ton, alltså endast obetydligt mindre än *Vasa*. Till dessa hörde *Kronan* från 1619 (1 100 ton) som fanns när *Vasa* byggdes.

Internationellt sett var de verkligt stora skeppen inte typiska för *Vasas* tid eller årtiondena närmast före 1628. Från 1500-talets mitt och ett århundrade framåt dominerades Europas örlogsflottor av skepp av måttlig storlek. Det fanns på många håll en uttalad skepsis mot skepp av stora dimensioner. Idealet var snarast medelstora (säg 500–1 000 ton), lättmanövrerade fartyg som kunde gå på relativt grunt vatten och som kunde vara till sjöss även på höst och vår. Skepp på omkring 1 000 ton kunde föra åtminstone ett mindre antal av de tyngsta kanoner som var i bruk och det blev därmed tveksamt att driva upp fartygsstorleken över denna nivå enbart för att föra ett större antal tunga pjäser. Dessa tunga kanoner (vid denna tid alltid tillverkade av dyrbar koppar) fanns ändå i så ringa antal att det inte kunde bli fråga om att bygga särskilt många stora skepp.

Ointresset för mycket stora skepp berodde inte på oförmåga att bygga dem. Före 1500-talets mitt hade det inte varit ovanligt med örlogsfartyg och beväpnade handelsfartyg på 1 500 och 2 000 ton. I vissa fall var de sannolikt ännu större. Vi bör vara försiktiga med att avvisa beräkningar som visar på *deplacement* på upp till 3 000 ton även om de kan verka otroliga. Det förefaller som om ursprunget till dessa extremt stora skepp finns i Medelhavet under 1300- och 1400-talen. Där utvecklades karacktypen till mycket stora dimensioner. Den var ursprungligen lastdragare men de tidiga stora artilleribeväpnade örlogsfartygen i Syd- och Västeuropa brukar beskrivas som karacker.

Varför blev skeppen så stora under denna tid? Det är sannolikt att militära krav var starkt pådrivande. Handelsfartygen byggdes stora för att erbjuda skydd genom höga fartygssidor och relativt stor besättning. Samma eller snarlika fartyg kunde användas som krigsfartyg under infanteritaktikens tid då storleken gav möjlighet att bygga höga kastell och ta ombord många soldater. Örlogsflottorna kom därför under tiden 1400–1550 att domineras av mycket

stora skepp. Flottorna var små men de hade stora skepp. Sådana storskepp byggdes i Frankrike, England, Portugal, Venedig, Skottland, Danmark–Norge, Sverige och Lübeck samt av Johanniterriddarna (Rhodos, från 1530 på Malta). De byggdes även i betydande antal i den stora handelsstaden Genua där de användes som beväpnade handelsfartyg. Genuesarna hyrde eller sålde i flera fall sina karacker till andra länders örlogsflottor, främst till England under tidigt 1400-tal och tidigt 1500-tal. Ett av de största örlogsskeppen från denna tid, engelska *Grace Dieu* (1418, ca 2 000 ton), finns fortfarande kvar som vrak i Hamble River i södra England.

Satsningen på mycket stora enheter hade sin högkonjunktur omkring 1490–1530 då nästan alla här nämnda stater byggde extremt stora skepp. Dessa hade eller fick efterhand batterier av tunga kanoner men det är tvivelaktigt om det var det nya artilleriet som stimulerade byggandet av gigantiska skepp. Det tänkande som drev fram dem förefaller snarare ha dominerats av infanteritaktik där långbågar och blanka vapen i händerna på ett stort antal soldater skulle avgöra stora sjöslag. När artilleriet under 1500-talets lopp började framträda som ett moget vapen i sjökriget övergick man allmänt till skepp av mer måttliga dimensioner, skepp som var användbara såväl för kryssartjänst som för avgörande sjöslag med koncentrerade flottor. Stora skepp kunde visserligen bära fler kanoner och deras skrov kunde göras mer motståndskraftiga mot artilleri men artilleriet gjorde det också möjligt att ge skepp av måttlig storlek en betydande defensiv och offensiv kraft utan att de behövde lita till höga fartygssidor och kastell i flera våningar. Det mindre fartygets större manövrerbarhet och bättre sjövärdighet förefaller under denna period ha skattats högre än de stora enheternas koncentrerade slagkraft.

Undantag fanns. Under 1560-talets första år byggde England tre skepp om 1 100–1 500 ton – mindre än tidigare giganter i den engelska flottan. Det skedde på drottning Elizabeths uttryckliga önskan att manifestera engelsk sjömakt med stora prestigefartyg. I östersjöområdet kom de tre deltagarna i Nordiska sjuårskriget 1563–70 (Sverige, Danmark–Norge och Lübeck) att kapprusta i byggandet av stora skepp. Av allt att döma var det krigserfarenheterna med upprepade stora sjöslag som ledde till en uppvärdering av de stora skeppen. Deras tunga artilleri och kraftiga skrov kom bäst till sin rätt i stora slag mellan koncentrerade flottor och just Nordiska sjuårskriget var Europas första krig där artilleribeväpnade flottor gång på gång drabbade samman i kamp om herrevälde till sjöss (sju gånger åren 1563–66). Spaniens reaktion på nederlaget i Engelska kanalen 1588 var att under ett årtionde framåt bygga en stor flotta med många enheter i storleksordningen 1 000–1 500 ton. Den blev inte långlivad, kanske därför att de stora skeppen visade sig olämpliga under de höstexpeditioner mot England som spanjorerna försökte genomföra under 1590-talet. Tekniken förefaller inte ha varit mogen för att bygga stora skepp som kun-

de segla genom Biscayabukten under höstsäsongens stormar. Även för de långt bättre 1700-talslinjeskeppen var seglation och blockadtjänst i dessa farvatten under höstarna nära gränsen för deras och besättningarnas förmåga.

Under tidigt 1600-talet fanns det därför ytterst få örlogsskepp på över 1 000 ton i Europa. Skepp med ett täckt batteridäck och täckta (d v s väl skyddade) batterier i back och skans var tidens typiska "slagskepp", tillräckligt stort för att föra ett mindre antal tunga kanoner, tillräckligt litet för att göra tjänst som kryssare och tillräckligt sjövärdigt (och billigt) för att riskeras under höststormar. Skepp om 700–900 ton uppfyllde dessa krav. Även inom handelsflottorna kom skepp i denna storleksordning att spela en stor roll i handeln på Medelhavet och Ost- och Västindien. De var tillräckligt stora för att förses med en respektingivande bestyckning – de kunde slå tillbaka galärer och små piratfartyg – men samtidigt så små att de kunde segla under alla årstider. De stora karackernas tid som handelsfartyg var ute och de enorma portugisiska karacker som ännu i början på 1600-talet seglade mellan Indiska oceanen och Europa framstod alltmer som relikier från en gången tid. De nederländska och engelska ostindiska kompanierna som startade omkring 1600 satsade på de nya medelstora fartygstyperna för samma rutt.

En sammanställning av stora örlogsskepp (över 1 000 ton) år 1610 ger denna bild som dock kan vara något skev eftersom kunskaperna om den spansk-portugisiska flottan är ofullständig:

<i>Tre Kroner</i>	Danmark–Norge	1604	2 200/2 300 ton
<i>Julius Caesar</i>	Sverige	1588	2 000 + ton
<i>Prince</i>	England	1610	1 900 ton
<i>Triumph</i>	England	1562/1596	1 500 ton
<i>White Bear</i>	England	1564/1599	1 400 ton
<i>Merhonour</i>	England	1562/1598	1 350 ton
<i>Elizabeth</i>	England	1562/1598	1 350 ton
<i>San Felipe</i>	Spanien	?	1 300 ton
<i>San Pablo</i>	Spanien	?	1 300 ton
<i>San Pedro</i>	Spanien	?	1 300 ton
<i>Anne Royal</i>	England	1587/1608	1 250 ton
<i>Repulse</i>	England	1596/1610	1 200 ton
<i>Argo</i>	Danmark–Norge	1601	1 200 ton
<i>Nuestra Senora de los Remedios</i>	Spanien	?	1 100 ton
<i>Salvador Maria</i>	Spanien	?	1 100 ton

Det var främst den engelska flottan som satsat på stora enheter men de allra största skeppen var nordiska. Det var Johan III:s "Stora Skepp" från 1580-talet (nu döpt till *Julius Caesar*) och Christian IV:s *Tre Kroner* som med stor

sannolikhet var världens största örlogsskepp vid denna tid.⁶ De var därmed inte med visshet världens största skepp – Portugal kan ha haft kvar flera karacker för ostindiehandeln som överträffade dem. De engelska storskeppen var i flera fall gamla till sitt ursprung men de hade genomgått så omfattande reparationer att de mer eller mindre förnyats. I åtskilliga fall ökade de även i storlek, ibland så mycket att de måste anses som helt nya skepp. Här anges därför både ursprungsår och år för senaste ”förbyggnad”. Det största engelska skeppet, det i litteraturen så berömda *Prince*, var mindre än de största nordiska skeppen. Det ska understrykas att vi är illa underrättade om de spanska och portugisiska flottornas fartygsbestånd vid denna tid. Det är troligt att de hade ytterligare några skepp som borde ha varit med men de kan inte ha varit så många att de förändrar bilden i stort. Det är även klart att de stora skeppen var på väg att avvecklas i dessa länder – de som tagits med här utgick efter kort tid utan att ersättas.

Frankrike saknas i listan av den enkla anledningen att detta land inte hade någon seglande örlogsflotta. Den nya nederländska sjömakten saknas likaså men här är orsaken att detta land inte hade några stora skepp. I slutet på 1590-talet hade man faktiskt byggt stora skepp (sannolikt på ca 1 500 ton) men erfarenheterna av deras sjövärdighet var så dåliga att de före 1610 sålts som handelsfartyg. Det kan vara värt att notera att *Vasas* ursprunglige byggmästare Henrik Hybertsson när han i början på 1600-talet kom till Sverige inte kan ha haft med sig någon levande tradition av att bygga stora örlogsskepp enligt nederländska skeppsbyggnadsmetoder. De båda danska skepp som finns med var byggda under ledning av skotten David Balfour som förefaller ha varit väl förtrogen med modern engelsk skeppsbyggnadsteknik.

Från 1610-talets slut pågick en intensifierad rustning till sjöss, främst till följd av att en rad krig bröt ut eller återupptogs. Det förnyade kriget mellan Nederländerna och Spanien–Portugal (1621–48) ledde till att båda sidor kraftigt förstärkte sina flottor. De byggde dock inte särskilt många stora skepp och i fallet Nederländerna överläts efter kort tid de fåtal större skepp (på upp till 1 200 ton) som byggts vid krigsutbrottet till Ostindiska Kompaniet. De båda pyreneiska makterna har sannolikt haft några stora enheter som flottflaggskepp (åtminstone en fanns 1631) men tyvärr är alltför lite känt om dem för att vi för närvarande ska kunna ta med dem i en fartygslista. Under 1627/28, de enda år som *Vasa* kan placeras i en internationell ”rankning” över stora skepp, var bilden denna:

<i>Prince</i>	England	1610	1 900 ton
<i>St Louis</i>	Frankrike	1627	1 500 ton
<i>Äpplet</i>	Sverige	1621/1629	1 500 ton
<i>Merhonour</i>	England	1590/1616	1 400 ton

<i>White Bear</i>	England	1564/1599	1 400 ton
<i>Triumph</i>	England	1623	1 350 ton
<i>St George</i>	England	1622	1 350 ton
<i>St Andrew</i>	England	1622	1 350 ton
<i>Swiftsure</i>	England	1621	1 300 ton
<i>Defiance</i>	England	1590/1616	1 300 ton
<i>Rainbow</i>	England	1590/1616	1 300 ton
<i>Sancte Sophia</i>	Danmark–Norge	1627	1 300 ton
<i>Galion de Guise</i>	Frankrike	1618	1 300 ton
<i>Victory</i>	England	1620	1 250 ton
<i>Anne Royal</i>	England	1587/1608	1 250 ton
<i>Constant Reformation</i>	England	1619	1 200 ton
<i>St Esprit</i> ⁷	Frankrike	1627	1 200 ton
<i>Vasa</i>	Sverige	1627	1 200 ton
<i>Argo</i>	Danmark–Norge	1601	1 200 ton
<i>Recompens</i>	Danmark–Norge	1614	1 100 ton
<i>Patientia</i>	Danmark–Norge	1616	1 100 ton
<i>Kronan</i>	Sverige	1618	1 100 ton

Vasa kan således i en ranking placeras på en delad plats 16–19 även om man inte ska ta alltför allvarligt på skillnaden mellan skepp som beräknats till 1 200 eller 1 250 ton. Det är främst ett antal något större engelska skepp som flyttar ned det svenska skeppet till en ganska låg placering, medan *Äpplet* (i sitt nya eller ombyggda skick) hörde till de största skeppen i världen. Det bör påpekas att den engelska flottan inte var dramatiskt mycket större än de nordiska flottorna. Den hade emellertid i huvudsak satsat på större skepp medan de nordiska främst byggt medelstora enheter på 500–1 000 ton.

De tre stora franska skepp som finns med i listan hade samtliga byggts i Holland. Det är dessa skepp som kan misstänkas ligga bakom skeppsgårdsarendatorn Arent Hybertssons uppgift vid förhören 1628 att *Vasa* byggts efter ett bestick för ett skepp som byggts i Holland för ”hertigen av Guise” (den franske amiralen för medelhavsflottan).⁸ Frankrike hade vid denna tid (ca 1628/29) även påbörjat ett i litteraturen berömt jätteskepp, *Couronne*, som dock byggdes mycket långsamt. Det sjösattes troligen 1634 och färdigställdes först 1638. Dess aktiva tid blev mycket kort. Det högs upp redan 1643, vilket tyder på att skeppet inte kan ha varit särdeles välbyggt. Uppgifterna om dess storlek varierar något men 2 400 à 2 500 ton är en rimlig uppskattning.

Gustav II Adolf gav inte upp storskeppsbyggandet efter misslyckandet med *Vasa*. Tvärtom intensifierade han det och tre nya stora skepp om 1 400–1 700 ton (*Kronan*, *Göta Ark* och *Scepter*) sjösattes 1632–34. I England var intresset för stora skepp oförminskat och 1633–34 sjösattes ytterligare fyra om

ca 1 300 ton. År 1634–37 byggdes den berömda *Sovereign of the Seas* som kan beräknas till ca 2 700 ton. 1640-talets inbördeskrig och kungamaktens ersättande med en republik ledde till en kraftig utvidgning av den engelska flottan men några nya stora skepp tillkom inte förrän på 1650-talet. Nederländerna hade sannolikt den största flottan i Europa under 1630- och 1640-talen men inget av republikens skepp var större än 800 ton. Frankrike byggde sannolikt inga ytterligare skepp över 1 000 ton förrän 1647 då ett om 1 500 ton sjösattes. Danmark–Norge visade däremot under Christian IVs sista år som regent intresse för stora skepp – sex stycken om 1 200 till 2 000 ton byggdes under 1640-talet.

Spanien och Portugal är som vanligt en osäkerhetsfaktor. Här fanns enstaka stora skepp under 1630-talet men de var inte många. År 1639 när den habsburgska flottan totalmobiliserades förefaller det ha funnits fem skepp som med säkerhet överskred 1 000 tons displacement. Två om ca 1 600–1 800 ton (*Nuestra Senora de la Concepción y Santiago* och *Santa Teresa*) och ett om ca 1 200 ton (*Capitana*, d v s flaggskepp i Neapeleskadern) tillhörde den flotta som detta år gjorde en katastrofal expedition till Engelska kanalen, *San Bento* om kanske 1 800 ton var Portugals flaggskepp i Indiska Oceanen och *San Marcos* om 1 200 ton var flaggskepp i spanjorernas eskortflotta för Amerikakonvojerna.⁹ Portugal hade vid brytningen av unionen med Spanien 1640 en flotta med en mycket stor enhet, ovan nämnda *San Bento* (1638), samt ett tiotal skepp om ca 1 000/1 200 ton, nästan alla helt nya och sannolikt byggda för att ersätta förlusterna i Engelska kanalen 1639. Under 1640-talet byggdes ytterligare ett tiotal portugisiska skep på runt 1 000 ton och däröver, två av dem i storleksordningen 2 000 ton.

En "rankningslista" för Europas flottor år 1650 ger denna bild även om vi måste göra reservationen att uppgifterna om storlek för portugisiska skepp är osäkra och att Spanien kan ha haft ytterligare något eller några stora skepp i tjänst. Endast skepp om minst 1 200 ton har tagits med. Vissa engelska skepp fick i början av 1650 nya republikanska namn men här har de äldre och mer kända namnen använts:

<i>Sovereign</i>	England	1637	2 700 ton
<i>Sacramento</i> ¹⁰	Portugal	1650	2 000 + ton
<i>Sophie Amalie</i>	Danmark–Norge	1650	2 000 ton
<i>Prince Royal</i>	England	1610/1641	1 900 ton
<i>Bom Jesus</i>	Portugal	1642	1 800 ton
<i>Kronan</i>	Sverige	1632	1 700 ton
<i>Frederik</i>	Danmark–Norge	1649	1 700 ton
<i>Göta Ark</i>	Sverige	1634	1 600 ton
<i>Äpplet</i>	Sverige	1621/1629	1 500 ton

<i>Reine</i>	Frankrike	1647	1 500 ton
<i>St Louis</i>	Frankrike	1627	1 500 ton
<i>Scepter</i>	Sverige	1634	1 400 ton
<i>Prins Christian</i>	Danmark–Norge	1650	1 400 ton
<i>Merhonour</i>	England	1590/1616	1 400 ton
<i>James</i>	England	1634	1 350 ton
<i>Triumph</i>	England	1623	1 350 ton
<i>St George</i>	England	1622	1 350 ton
<i>St Andrew</i>	England	1622	1 350 ton
<i>Henrietta Maria</i>	England	1633	1 300 ton
<i>Charles</i>	England	1633	1 300 ton
<i>Vanquard</i>	England	1586/1631	1 300 ton
<i>Swifsure</i>	England	1621	1 300 ton
<i>Rainbow</i>	England	1586/1618	1 300 ton
<i>Defiance</i>	England	1590/1616	1 300 ton
<i>Trefoldighed</i>	Danmark–Norge	1641	1 300 ton
<i>San Felipe</i>	Spanien	1641?	1 300 ton
<i>San Pedro</i>	Portugal	1649	1 300 ton
<i>San Paulo</i>	Portugal	1649	1 300 ton
<i>San Baltazar</i>	Portugal	1640	1 300 ton
<i>Unicorn</i>	England	1634	1 250 ton
<i>Victory</i>	England	1620	1 250 ton
<i>Constant Reformation</i> ¹¹	England	1619	1 200 ton
<i>Hannibal</i>	Danmark–Norge	1646	1 200 ton
<i>Victoria</i>	Danmark–Norge	1647	1 200 ton
<i>San Pantaleao</i>	Portugal	1640	1 200 ton
<i>Santa Margarida</i>	Portugal	1640	1 200 ton

Listan upptar 36 skepp som ungefärligen har varit av *Vasas* storlek eller större. Av dessa är 16 engelska, sju portugisiska, sex danska, fyra svenska, två franska och ett spanskt. Fem av dessa skepp utgick under 1650 (*Göta Ark*, *St Louis*, *Merhonour* och *Defiance* utrangerades medan *Charles* förliste). Endast ett fåtal nya skepp i denna storleksordning tillkom under 1650-talet. Under detta årtionde sjönk faktiskt antalet stora skepp något, trots en intensiv kapprustning mellan England och Nederländerna. De stora skeppen utgjorde endast några få procent av det totala antalet örlogsskepp i de dåtida flottorna och det rör sig således om en rätt exklusiv grupp av fartyg. *Vasa*, det enda av dessa skepp som bevarats någorlunda intakt, var betydligt mindre än de allra största skeppen under denna tid men även om skeppet fått en normal livslängd på 25–35 år skulle det under hela sin tjänstetid ha framstått som ett stort och prestigebetonat skepp. Från 1660-talet inträdde en storleksrevolution för

örlogsskepp och 1 200-tonnare började uppfattas som relativt normala. I början på 1700-talet ansågs linjeskepp av denna storlek som rätt små och från detta århundrades mitt byggdes inte längre så små skepp för tjänst i linjen. Från 1780-talet byggdes fregatter i denna storleksordning.

Det skepp vi idag kan besöka på Vasamuseet var således inte en av sin tids verkliga giganter men det var avsevärt större än de skepp på 700, 800 eller 900 ton som under denna period utgjorde ryggraden i de flesta flottor. Hade Gustav II Adolf satsat på att bygga världens största skepp så hade bärgning, konservering och museibyggnad blivit en betydligt dyrbarare affär. Hade han nöjt sig med att bygga skepp på 600–900 ton – som under hans tid blev flottans kärna – hade den spektakulära och för 1900-talets forskning så lyckosamma försliningen säkerligen aldrig ägt rum. *Vasa* och den närmaste föregångaren *Äpplet* – ett av andra skäl misslyckat bygge – representerade inte sådana steg uppåt i storlek att dåtida teknik inte klarade av det. Båda skeppen framstår emellertid som exempel på att denna tids svenska örlogsflotta i vissa avseenden präglades av innovativa idéer där beställaren/kungamakten och de tekniker som skulle verkställa idéerna inte alltid hunnit fullborda sin dialog om hur idéerna skulle realiseras.

Artikeln bygger på ett föredrag vid föreningen Vasamuseets vänners årsmöte 23 mars 1994.

Noter

1. Curt Borgenstam & Anders Sandström, *Varför kantrade Wasa?* (Stockholm, 1984), s 38–42.
2. Displacement för svenska örlogsfartyg, se Jan Glete, "Den svenska linjeflottan 1721–1860", *Forum Navale*, nr 45, 1990.
3. Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*, 2 vol (Almqvist & Wiksell International, Stockholm, 1993), i sht s 527–530.
4. Niels M Probst, "Hovedskibet Maria 1511–25: Et rekonstruktionsforsøg", *Marine-historisk Tidsskrift*, 2, 1990, Niels M Probst, "Wasser-alen: Et hidtil overset laengdemål fra Christian IV's tid", (*Dansk Historisk Tidsskrift*, 92, 1992, s 288–300 (viktiga informationer om fartygskontrakt och ritningar från tidigt 1600-tal) och Niels Probst, "Nordeuropaeisk spanteopslagning i 1500-og 1600-tallet belyst ud fra danske kilder", *Maritim Kontakt*, 16 (Köpenhamn, 1993), s 7-42 (identifierar bl a ritningar till *Argo* och *Tre Kroner*). Niels Probst har välvilligt ställt sina listor och displacementberäkningar över danska örlogsfartyg till författarens förfogande.
5. Skeppet (eller skeppen) *Äpplet* som existerade från 1621 till 1659 rymmer flera gåtor som vore värda att undersöka närmare. Det ursprungliga skeppet var för svagt

byggt och skulle repareras och förstärkas på Skeppsholmen under samma tid som *Vasa* byggdes där. Av de inte helt säkra dimensionsuppgifter som finns förefaller det som om man byggt ett nytt skepp med helt andra dimensioner även om virke från det äldre sannolikt utnyttjats. Däremot har det inte gått att bekräfta litteraturuppgifter att ett nytt *Äpplet* byggdes 1645 – sannolikheten talar för att det var samma skepp som existerade från 1620-talets slut till 1659. Det här angivna deplacementet 1 300/1 600 ton anger minimum och maximum för de olika dimensionsuppgifter som finns för skeppet. I fortsättningen används 1 500 ton som mått för *Äpplet*. Se även *Svenskt skeppsbyggeri* (Malmö, 1963), s 144–151.

6. Jan Glete, "Johan III:s Stora Skepp", *Forum Navale*, 49, 1993 och *Probst* 1993.
7. Erövrades av engelska flottan 1627.
8. Georg Hafström, *Utblickar kring tillkomsten av skeppet Wasa* (Stockholm, 1968).
9. Dessa uppgifter är sammanställda ur José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *Espana, Flandes y el Mar del Norte (1618–1639)*, *La ultima ofensiva Europeu de los austrias madrilenos* (Barcelona, 1975), s 429–432, Pierre & Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique, 1504–1650*, vol 5 (Paris, 1956) och António Marques Esparteiro, *Tres Seculos no Mar, 1640–1910*, 30 vol (Lissabon, 1974–87).
10. John F Guilmartin jr, "The Guns of *Santissimo Sacramento*", *Technology and Culture*, 24 (1993), s 559–601 analyserar de kanoner som bärgats från detta skepp vilket förliste vid Bahia i Brasilien 1668 (eller 1669). Det är typiskt för den osäkerhet som råder om fartygsstorlekar att Guilmartin – en framstående marinhistoriker – anser att detta skepp var av relativt måttlig storlek medan det i själva verket var ett av sin tids största skepp.
11. Tillhörde sedan 1648 den rojalistiska flottan i exil.

När Rasken gick iland Avvecklingen av det indelta båtsmanshållet efter år 1887

Av förste arkivarie Lars Ericson

Vilhelm Mobergs roman "Raskens" har alltsedan den publicerades år 1927 bidragit till att bestämma generationer av svenskers syn på den indelte soldaten, hans familj och deras liv på soldattorpet. Verkligheten var förvisso mera mångfacetterad än som den framställs i boken, men Moberg ger en version av indelningsverkets vardag mot slutet av 1800-talet.

En kategori som hade en delvis mycket annorlunda tjänstgöring var de indelta båtsmännen inom flottan. Men hemma på torpet varierade deras villkor lika mycket som för kollegerna inom armén. En del bebodde båtsmanstorp medan andra hade egna små torp och andra åter bodde inhyses hos föräldrar, släktingar eller rotebönder. Båtsmännens förmåner varierade i från trakt till trakt, även inom de olika kompaniernas rekryteringsområde. Beroende på vad torpets jord gav erhöill båtsmannen en variationsrik kombination av konstanter, extra utsäde (s k hemkall), matvaror, hö och halm, kläder, ved och bistånd med dragdjur eller kvarn- och kyrkskjutsar.

Det är viktigt att man är medveten om hur mycket förhållandena inom indelningsverket kunde variera, såväl inom armén som flottan. Även om många saker bestämdes centralt i Stockholm och kodifierades i riksdagsbeslut och kungliga brev, så gavs det uppenbarligen ett ganska stort utrymme för lokala variationer i olika avseenden. Detta gäller även avvecklingen av indelningsverket. Alltför många handböcker har alltför länge hållit fast vid att riksdagen beslöt att den indelta armén skulle avvecklas år 1901 för att ersättas med en värnpliktig armé. Året 1901 är förvisso viktigt men brottet är inte alls så skarpt som det kan synas. Många forskare har visat hur uppluckringen av indelningsverket pågått och stegvis intensifierats under hela 1800-talet, alltifrån beväringsinrättningens introduktion åren 1811–1812. Genom 1885 års värnpliktslag togs ett viktigt steg mot ett värnpliktsförsvar, en utveckling som fullföljdes år 1901. Men vid sidan av de nya värnpliktiga soldaterna kvarstod många indelta knektar ännu åtskilliga år.

Riksdagsbeslutet år 1901 innebar att inga nya indelta soldater skulle antas fr o m år 1902 och år 1908 beräknade man att armén hade ställt om sig från indelt till värnpliktig rekrytering. Vid vissa förband återstod då bara spillror av de gamla indelta kompanierna, medan vid andra nära hälften av den gamla indelta styrkan ännu var i tjänst. Vid tiden för det första världskrigets utbrott

år 1914 hade dock de flesta indelta soldater fått avsked, men fortfarande under krigsåren fanns det indelta knektar kvar i tjänst vid hela 24 arméregementen. Men i början av 1920-talet avgick ett betydande antal av de återstående indelta soldaterna.

En mindre skara indelta knektar – vanligtvis 5–15 man per regemente – fanns ännu i tjänst vid krigsutbrottet år 1939. Under det andra världskrigets beredskap genomförde de indelta soldaterna, som nu alla började uppnå en aktningssvärd ålder, mellan 20 000 och 25 000 tjänstgöringsdagar per år. Efter kriget minskade tjänstgöringen snabbt och 1956 hade den sjunkit under 5 000 dagar, fördelade på 14 soldater. År 1961 var ännu tre man i tjänst.

Vid en genomgång som arméstaben gjorde år 1969 kom man fram till att det ännu fanns 94 indelta soldater i livet, fördelade på 13 regementen. Den äldste var en 102-årig knekt vid Kronobergs regemente medan den yngste – en i sammanhanget inte helt adekvat term – var en 84-åring vid Dalregementet. Bara en man var fortfarande tjänstgöringsskyldig, en 90-årig upplandsknekt med 71 års tjänstgöring. Först i augusti 1983 avled den siste indelte soldaten i den svenska armén, Axel Ljung vid Skaraborgs regemente.¹

Det ovanstående är viktigt eftersom detta händelseförlopp i allmänhet har blivit synonymt med avvecklingen av indelningsverket inom det svenska försvaret. Men det gäller faktiskt bara för armén. Inom flottan avvecklades indelningsverket redan tidigare, ett skeende som har ägnats föga uppmärksamhet av forskningen. Inte desto mindre är avvecklingen av det indelta båtsmanshållet av stort intresse, dels för att den utgör en viktig brytpunkt i den svenska flottans historia, men dels också för att den gav viktiga erfarenheter när avvecklingen av den indelta armén skulle organiseras. Min avsikt är att i det följande närmare granska den process som innebar att de indelta båtsmännen slutgiltigt steg i land och började lämna sina torp i våra kusttrakter.

Det marina indelningsverket hade gamla anor. Redan år 1629 hade ett avtal träffats som reglerade hur landets städer, även de i inlandet, skulle förse flottan med båtsmän. Först under 1700-talet befriades en rad mindre landsortsstäder i inlandslandskapen från plikten att sätta upp båtsmän och betalade istället skvanspengar som en extra skatt till kronan. Under Karl XI:s tid utgjorde städernas båtsmän ännu en viktig del av flottans manskapsförsörjning. Några år efter städernas avtal, år 1634, träffades ett liknande för landsbygden. Då hade man under 1620-talet genomfört ett misslyckat experiment med ett slags indelningsverk för flottans manskap.

Nu tog Karl XI steget fullt ut. I kustbygderna från trakten strax söder om Skellefteå och ned till Småland samt i Bohuslän liksom i Finlands kusttrakter och på Åland rekryterades båtsmanskompanier, som försågs med manskap genom att bönderna bildade rotar som satte upp var sin båtsman och försåg

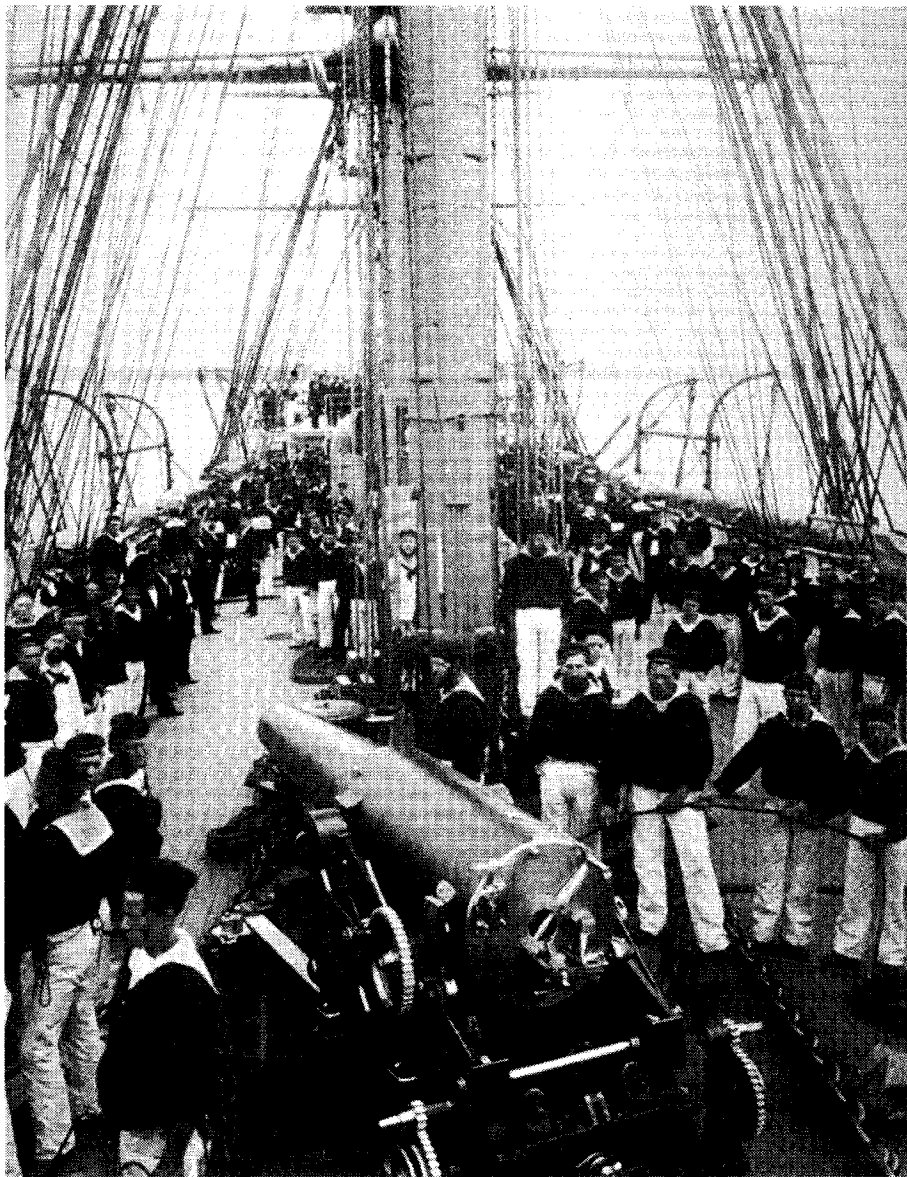
honom med ett torp och en markbit. Här handlade det med andra ord om en rotering på samma sätt som av arméns soldater.

I Blekinge och det närmaste gränsområdet i Småland, dvs Södra Möre, rekryterades båtsmännen på ett delvis annorlunda sätt. Även här genomfördes en indelning, men den hade större likheter med kavalleriets rusthåll. Därför har man ofta kallat detta system för just båtsmansrustning. En rusthållsbonde satte upp en båtsman och försåg honom med torp och utrustning på samma sätt som rusthållsbönderna inom arméns kavalleriförband. På samma sätt fick även flottans rusthållsbönder betydande skattelindringar som tack för sina prestationer. Fördelen med båtsmansrustningen jämfört med en vanlig båtsmansrotering var att man kunde koncentrera ett stort antal båtsmän till ett litet område, dvs just det behov som fanns för häraderna närmast örlogsbasen i Karlskrona. Denna båtsmansrustning genomfördes i Södra Möre, medan resten av Smålands båtsmän, från Norra Möre och Tjust, rekryterades genom vanlig rotering.

Dessutom försågs flottan med något av en båtsmanselit, nämligen en viss mängd värvat manskap som hela tiden fanns till hands och kunde bemanna fartygen i Karlskrona. Dessa båtsmän var en oundgänglig beredskapsstyrka i anslutning till flottans huvudbas, även om den lösningen var det i särklass kostsammaste av de olika rekryteringssätten. För att kunna upprätthålla en viss minimiberedskap på fartygen måste Karl XI och hans rådgivare dock acceptera det här avsteget från den grundprincip som indelningsverket utgjorde.

Båtsmansorganisationen kunde redan på 1680-talet ställa upp med 30 kompanier, som försåg flottan i Karlskrona med manskap. Sex stycken var indelningskompanier i Blekinge och Södra Möre, 21 stycken roteringskompanier och tre kompanier med båtsmän från städerna. När Karl XI avled år 1697 hade organisationsarbetet avslutats och flottan hade försäkrats om en väl fungerande manskapsförsörjning. Av de 11 386 båtsmän som flottan i händelse av krig kunde mobilisera detta år, utgjorde de värvade båtsmännen i direkt anslutning till Karlskrona 1 188 man. Indelningen i Blekinge och Södra Möre gav 2 356 rusthållsbåtsmän. Ett viktigt led i uppbyggandet av det indelta båtsmanshålllet i Blekinge utgjorde de 1 350 finländska båtsmän som tillsammans med sina familjer, totalt över 3 000 personer, under 1680-talet flyttades till Blekinge för att fylla den f d östdanska provinsen med sjövant manskap. Under det Stora Nordiska kriget enrollerades ytterligare 3 000 båtsmän från befolkningsgrupper som hade erfarenhet av sjömansliv.²

I mitten av 1800-talet bestod båtsmansorganisationen av knappt 6 000 man. Av dessa tillhörde 2 291 man de nio rusthålls- eller indelningskompanierna medan 3 347 man ingick i de nu 24 roterade kompanierna. Dessutom tillkom 42 båtsmän i den s k frälserroteringen i Blekinge och Södra Möre.³ I samband med 1866 års uppdelning av Kungl Maj:ts flotta fördelades också båtsmanskompanierna på flottan respektive skärgårdsartilleriet.



Flottans båtsmän fick ofta bege sig ut på längre sjökommenderingar, som dessa besättningsmän på korvetten Saga, vilka under fyra sommarmånader år 1883 besökte Funchal och Cherbourg innan man avslutade med övningar i svenska farvatten utanför Karlskrona. Foto: Krigsarkivet, Gruppfotosaml.

Till flottan fördes de sex Blekingekompanierna, de tre Södermörekompanierna, de båda Ölandskompanierna samt Smålands-, Tjusts- och Östergötlandskompanierna, liksom Gotlands de båda Hallands samt 1. Bohus kompani. Till skärgårdsartilleriet räknades de två Norra Roslags-, de två Södra Roslags-, båda Södermanlands- liksom samtliga fyra Norrlandskompanier samt 2. Bohus och Västergötlands kompanier. Under sin sista tid var det svenska båtsmanshålllet indelat i fyra distrikt, de norra, södra, östra och västra distrikten.

Med sjökrigsmaterielens utveckling och ökade krav på fartygens kontinuerliga bemanning blev indelningsverkets sätt att organisera båtsmansförsörjningen alltmindre funktionellt. Redan på 1850-talet hade en ersättning av de indelta båtsmännen med annan för den moderna sjötjänsten mera lämpad personal diskuterats. Vakanssättning av vissa båtsmansrotar hade också börjat accepteras. Städernas båtsmanshåll, förutom det i Stockholm, hade varit vakanssatt alltsedan 1748. Visserligen genomfördes en ny rotering år 1839, men städerna fick även då erlægga en vakansavgift istället för att sätta upp båtsmän.

Vid 1880-talets ingång var det indelta båtsmanshålllet som organisationsform utdömt och efter ett antal utredningar beslöt 1887 års riksdag att hela båtsmanshålllet skulle sättas på vakans. Rust- och rothållare skulle, istället för att sätta upp en ny båtsman när vakans uppstod, erlægga en vakansavgift och samtidigt befrias från skyldigheten att underhålla båtsmanstörpen.

Som ersättning för den stegvis försvinnande båtsmanskåren beslöt riksdagen istället att inrätta en fast stam. Värvingen till den nya sjömanskåren – vars tjänstevillkor till stor del påminde om den gamla matros- eller sjömanskåren – skulle ske på åtta år. Efter en första tjänstgöring på tre år och fem månader skulle matrosen permitteras med skyldighet att inställa sig till tjänstgöring vid inkallelse. I den nya organisationen försökte man också motverka den, för den dagliga tjänsten, mycket skadliga klasskillnad som tidigare rått mellan det fast anställda manskapet i matroskåren och de indelta båtsmännen. Den nya sjömanskåren uppdelades på matros-, eldare-, hantverks-, minör- och fästningsartilleriavdelningar. Manskapet indelades dessutom i tre tjänstbarhetsklasser.

Rekryteringen till den nya sjömanskåren utföll dock inte till belåtenhet, tvärtom fylldes leden av inte önskvärd personal. Ett försök till omorganisation gjordes år 1894, då uppdelningen av fast och värvad stam slutgiltigt upphörde och stammanskapet fortsättningsvis skulle låta sig värvas på sex år. Inte heller detta resulterade i den eftersträlvade förbättringen och år 1898 bestämdes att allt manskap inom sjömanskåren skulle vara ständigt tjänstgörande och rekryteras antingen genom sk karlskrivning från skeppsgossekåren eller genom kontraktskrivning. Fyra år tidigare, 1894, hade fästningsartilleriavdelningarnas manskap överförs till den nya kustartillerikåren. Trots en rad förändringar av främst anställningstidens längd bestod 1898 års reform i stora drag fram

till år 1939 då den största rekryteringskällan, Skeppsgosse kåren, försvann ur flottans organisation.⁴

För de rusthållsbönder som efter år 1887 inte längre skulle behöva sätta upp nya båtsmän när den gamle lämnade sin tjänst stadgades att de skulle betala 100 kronor i vakansavgift, medan båtsmansrotarnas bönder skulle erlägga 110–120 kronor för varje rote som vakanssattes beroende på vilket kompani de tillhörde. De rotebönder som skulle betala 120 kr hade sina båtsmän inom Tjusts, Gotlands 1. och 2., Södermanlands 1. och 2., Södra Roslags 1. och 2., Norra Roslags 1. och 2. samt Norrlands 3. och 4. kompanier. Övriga roterade kompaniers rotebönder skulle betala 110 i vakansavgift. Dessutom slapp bönderna att underhålla torp och eventuella övriga rotehus, liksom att utgöra eventuella naturaprestationer som hemkall, vedbrand m m.⁵ Detta skall jämföras med att den beräknade årliga kostnaden för att hålla en båtsman år 1871 beräknades till 97 kr inom båtsmansrustningen och 129 kr inom båtsmansroteringen. Variationerna var dock betydande. Rusthållaren vid 1. Södra Möre kompani hade en årlig kostnad av 86 kr medan hans kollega vid 2. Blekinge kompani fick punga ut med 114 kr. På motsvarande sätt kostade båtsmannen sina rotebönder 102 kr vid Östergötlands båtsmanskompani medan rotebönderna vid Norra Roslags 1. kompani erlade hela 148 kr.⁶

För att inte avvecklingen av det indelta båtsmanshållet skulle gå så snabbt att flottans krigsberedskap hotades, bestämdes det att antalet av landshövdingen beviljade vakanssättningar under ett år inte fick överstiga en åttondel av kompaniets effektiva nummerstyrka. Vakansansökningarna skulle beviljas i den ordning anmälningar kom in till landshövdingeämbetet, utan att något försök skulle göras för att behålla sådana båtsmän som kompani- och stationsbefälhavare ansåg vara extra dugliga. För att förhindra att proppen så gick ur tunnan och riksdagsbeslutet år 1887 ledde till en alltför snabb minskning av båtsmansantalet, stadgades att antalet beviljade vakanssättningar under de båda första åren, 1887–1888, inte tillsammans fick överstiga en åttondel av kompaniernas effektiva nummerstyrka.⁷

Samma dag som beslutet om båtsmanshållets vakanssättning kungjordes utfärdades också ett kungligt brev om antagningen till den nya sjömanskårens värvade stam. De nya matroserna skulle ha fyllt 18 men inte 22 år. Ett viktigt undantag gjordes dock för att möjliggöra för tidigare indelta båtsmän att kvarstanna i tjänst och på så sätt ge en viss stadga åt den nya organisationen. Manskaps vid det indelta båtsmanshållet kunde antagas intill 26 års ålder om de tillhörde den 3. båtsmansklassen, de ur den 2. klassen intill 30 års ålder och de tillhörande den 1. båtsmansklassen intill 32 års ålder. Avsikten var helt uppenbart att, genom stationsbefälhavarnas försorg, försöka behålla en kärna av erfarna båtsmän som de nya yngre matroserna kunde fylkas kring. Det understryks av en paragraf som stadgar att antalet gamla båtsmän som skulle ingå i



Båtsmannen vid Gotlands 2. båtsmanskompani, nr 117 Gregorius Glans (född 1836 i Lau socken) stående framför sitt torp i Lau år 1904 tillsammans med hustrun Anna Catharina (född Bolin år 1829 i Garda socken). Under en tioårsperiod efter giftermålet föddes fem söner i båtmanstorp. Båtsmannen Glans tjänade åren 1858–93, under större delen av tiden som kanonkommendör. Foto: Visby landsarkiv, M. Klintbergs fotosamling nr 593.

den nya sjömanskåren först skulle anges, först därefter skulle man beräkna behovet av nya sjömän "för fyllande af stamtruppens styrka".⁸

Frågan är då hur dessa förordningar omsattes i praktiken? Hur gick det egentligen till när Raskens sjömiliterä kollega slutgiltigt gick iland och det indelta båtsmanshållet avskaffades? För att besvara den frågan har jag studerat de 12 indelta kompanier som lydde under Stockholms station. De utgjorde förvisso bara mindre än hälften av flottans indelta båtsmanskår, men svaret torde ge en god aning om hur förhållandena inom hela flottan utvecklades åren efter 1887 års beslut.

En första blick på den stegvisa vakanssättningen ger en i det närmaste övertydlig bild av varför den nya sjömanskåren aldrig utvecklades till den stabila stam av matrosar som det var avsett. Av de 12 Stockholmskompaniernas sammanlagt 1 743 rotar år 1887 hade två vakanssatts redan före det året. Av de

återstående 1 741 tog hela 1 731 båtsmän avsked under de kommande åren, medan bara tio stycken gick över till den nya sjömanskåren. De f d båtsmän som lät sig värvas till fortsatt tjänst inom sjömanskåren utgjordes av en man från Södermanlands 1. kompani, en från Roslags 1., en från Roslags 4., en från Norrlands 1. kompani, en från Norrlands 2., hela tre från Norrlands 3. kompani och två man från Bohus 2. kompani.⁹

Avvecklingens tyngdpunkt låg inom alla 12 kompanier på 1880- och 90-talen, vilket innebar att processen till stora delar redan var genomförd när den indelta armén började avvecklas efter år 1901:

Tabell 1: Avvecklingen av de indelta båtsmännen vid Stockholms station åren 1887–1900.

1887: 101	1894: 52
1888: 199	1895: 116
1889: 145	1896: 119
1890: 129	1897: 228
1891: 135	1898: 154
1892: 79	1899: 71
1893: 49	1900: 47

S:a avsked 1887–1900: 1 624

Återstående i tjänst: 117

S:a: 1 741

Källa: Krigsarkivet, Stockholms station, räkenskapskontoret vol D II e (förvarad i D II d:1).

Resultaten är entydiga. Mellan åren 1887 och 1900 lämnade drygt 93% av de indelta båtsmännen sina rotar vid de tolv kompanierna under Stockholms station. Kvar år 1901, när avvecklingen av den indelta armén inleddes, fanns bara 117 indelta båtsmän vid stationens kompanier. Av dessa 93% gick bara drygt en halv procent till fortsatt tjänstgöring vid sjömanskåren medan drygt 92,5% helt lämnade flottan. Av de återstående, som tog avsked efter år 1900, var det ingen som fortsatte i sjömanskåren.

De första åren fr o m 1887 pågick en omfattande avveckling av båtsmanshållet, innan tempot i avvecklingen minskade från år 1892. De följande åren skedde avvecklingen i betydligt långsammare tempo, innan kurvan åter svängde uppåt åren 1895–96. Kulmen i avvecklingen kom år 1897, innan takten åter minskades successivt 1898–1900. Om något år, vid sidan av 1887 då det grundläggande beslutet togs, kan utpekas som det avgörande för avvecklingen av det indelta båtsmanshållet så är det året 1897. Sedan hela 228 båtsmän tagit avsked enbart det året återstod bara spillror av det system som grundats drygt två sekler tidigare.

De 117 båtsmän som återstod i tjänst år 1901 fanns vid alla de 12 kompanierna, om än ojämnt fördelade. Flest indelta båtsmän när det nya seklet grydde fanns i Roslags 4. kompani (23 st), Norrlands 4. kompani (15 st) och Bohus 2. kompani (20 st). Det första kompani som helt hade avvecklat sina indelta båtsmän var Roslags 2. kompani vars sista tre båtsmän avgick år 1903, tätt följda av den siste båtsmannen vid Norrlands 2. kompani, vilken lämnade tjänsten 1904. Det första landskap som helt avvecklade båtsmanshållet var dock Gotland – lydande under Karlskrona station – vars siste båtsman avgick år 1905.¹⁰ Hur snabbt den fortsatta avvecklingen vid Stockholms stations kompanier gick framgår av tabell 2:

Tabell 2: Avvecklingen av de indelta båtsmännen vid Stockholms station 1901–1913.

1901: 25	1908: 3
1902: 13	1909: 4
1903: 15	1910: 4
1904: 24	1911: 3
1905: 6	1912: 1
1906: 2	1913: 1
1907: 6	

Summa avskedade 1901–1913: 107

Kvarstående i tjänst: 10

Summa totalt: 117

Källa: Ovan i tab 1 anförd volym samt Krigsarkivet, Stockholms station, Roslags 3. kompani volym D VI:4 (avseende nr 100 Sundqvist).

Föga förvånande är det åren 1901–1904 som uppvisar det största antalet avskedade båtsmän. Därefter är det bara enstaka som årligen tar avsked från den nu rejält krympta skaran. När den stora försvarsstriden och det första världskriget står för dörren år 1914 återstår bara tio indelta båtsmän fördelade på sju kompanier.

Redan detta år, 1914, lämnade nr 162 Nording sin tjänst vid Norrlands 3. kompani, följd av två kolleger år 1916: nr 104 Sundman vid Södermanlands 2. kompani och nr 105 Brattfors vid Bohus 2. kompani. År 1917 tog nr 146 Fri-modig vid Bohus 2. kompani och nr 30 Sandberg vid Västergötlands kompani avsked.¹¹

År 1919 slutade båtsmannen nr 21 Klockare sin tjänst vid Roslags 4. kompani,¹² följd av två kolleger vid Norrlands 4. kompani under 1922: nr 79 Nyman och nr 172 Englund.¹³

Året efter, 1923, avgick de två sista båtsmännen under Stockholms station. Den 28 april tog nr 39 Eriksson vid Norrlands 3. kompani avsked och hans

följdes en drygt vecka senare, den 6 maj 1923, av nr 12 Sjöman vid Roslags 1. kompani.¹⁴ Därmed var det indelta båtsmanshållet avvecklat vid de 12 kompanierna under Stockholms station, 35 år efter det avvecklingsbeslutet fattades av 1887 års riksdag.

En viktig förklaring till att flera båtsmän kvarstannade så länge i tjänst var sannolikt svårigheterna att trygga försörjningen på annat sätt. En mager pension från Flottans pensionskassa gav bara en mycket tunn grundtrygghet, innan kassans uppgifter år 1937 övertogs av staten.¹⁵ De båtsmän som inte kunde friköpa sina torp eller på annat sätt dryga ut sin försörjning försökte av allt att döma kvarstanna så länge som möjligt i tjänst, även om deras faktiska tjänsteutövning blev allt mindre ju äldre de blev. Precis som inom armén – där möjligheterna till friköp av torpen och pensionsfrågan var viktiga fackliga frågor för de indelta och f d indelta soldaterna under 1920-talet¹⁶ – fick flera av de sista båtsmännen stanna kvar närmast som ett slags hedersbevisning.

Liksom inom armén avtalade många rotar och rusthåll med sina båtsmän om olika pensionsvillkor redan när de antogs till tjänsten. Så överenskom rotebönderna i Heden och Norrbyn i Söderala socken i Hälsingland år 1870 med den nye båtsmannen att han även efter avskedet skulle få fortsätta att bruka torp med ägor. Därmed kunde båtsmannen nr 99 Johan Lind vid Norrlands 1. båtsmanskompani även efter avskedet år 1891 fortsätta att bo i sin stuga med dess sammanbyggda lada och fähus och bruka sin jord, medan hans tidigare rotebönder fortfor att förse honom med stängselfång, mulbete och vedbrand.¹⁷ Detta system, såväl inom armén som flottan, var mest utbyggt i Gästrikland och Hälsingland, men förekom i åtskilliga rotar även på andra platser i landet.

Inom marinen bjöds dock vissa andra försörjningsmöjligheter för enstaka tidigare båtsmän. Vid t ex Skeppsgossekären i Marstrand användes f d indelta båtsmän som extra vaktmanskap. När tjänsterna utlystes lockade de ett antal sökande, men flera f d båtsmän avböjde erbjudandet att ta arbetet med vakt och handräckning bland de unga skeppsgossarna, ibland med hänvisning till driften av en egen gård. En annan avböjde erbjudandet han ”med tacksamhet” emottagit, ”på grund af rematisk värk”. När anställningsproceduren var klar i november 1923, hade sex tidigare båtsmän fått anställning vid Skeppsgossekären i Marstrand. Där fanns tre man som tjänat vid Bohus 2. kompani, två från Tjusts kompani och en man som varit båtsman vid Norrlands 4. kompani.¹⁸

Den siste indelte båtsmannen i Sverige kom dock inte från något av Stockholms stations kompanier utan från Blekinge, vårt lands en gång båtsmanstäste landskap. Först i juni 1932 lämnade nr 263 Sven August Wahlbom vid Blekinge 1. båtsmanskompani sin tjänst i Ramdala socken.¹⁹

Den faktiska avvecklingen av det indelta båtsmanshållet skedde dock, som

vi har sett, mycket fortare. Redan ett decennium efter riksdagsbeslutet år 1887 om vakanssättning av båtsmanshålllet hade större delen av de indelta båtsmännen, från såväl rotar som rusthåll, lämnat sin tjänst. Den snabba avvecklingen av det indelta båtsmanshålllet efter 1887 kan också, indirekt, följas på marinen's största arbetsplats Karlskrona örlogsvärv. År 1887 användes drygt 250 båtsmän i arbete på varvet men bara några år senare, 1894, hade deras antal minskat till 60 man.²⁰ Efter den omfattande avgången under år 1897 återstod bara spillror av en personalkår som under drygt två sekel, alltsedan Karl XI:s och hans rådgivares intensiva arbete på 1680- och 90-talen, hade utgjort stommen i den svenska flottans bemanning.

Noter

1. För det ovanstående se *Lars Ericson*, Svenska knektar. Indelta soldater, ryttare och båtsmän i krig och fred, Lund 1995 passim.
2. *Ericson* 1995 s 58–60. Jfr även *Lars Ericson*, Pionjärer och rustningar 1680–1721, i Erik Norberg, red, *Karlskronavarvets historia. Del 1 1680–1866*, Karlskrona 1993 s 9–64.
3. *Underdånigt Betänkande afgifvet af de för utredning af frågan om lindring i Båtsmanshålllet Komiterade*, Sthlm 1871, bilaga nr 4, 5 och 6.
4. *Svenska Flottans Historia. Tredje bandet*, Malmö 1945 s 155 f, 458–462.
5. *Kungl Maj:ts nådiga Kungörelse angående båtsmanshålllets sättande på vakans*, SFS 1887:46 § 2.
6. *Underdånigt Betänkande afgifvet af de för utredning af frågan om lindring i Båtsmanshålllet Komiterade*, Sthlm 1871 tab 7. För en jämförelse av förhållandena inom armén respektive flottan se *Ericson* 1995 s 193.
7. Ovan i not 5 anförd källa § 7, 9 och 12.
8. *Kungl Maj:ts nådiga Kungörelse angående antagning m m. af manskap vid sjömanscorpsens värfvade stam*, SFS 1887:46 § 2 och 4.
9. Huvudkällan för framställningen är en rulla över vakanssättningen vid Stockholms station, med signum D II e, förvarad i Krigsarkivet, *Stockholms station, räkenskapskontoret volym D II d:1*.
10. *Kjell Olsson*, Det gotländska båtsmanshålllet 1646–1887, Visby 1993 s 45.
11. Ovan i not 9 anförd volym.
12. Krigsarkivet, *Stockholms station, Roslags 4. kompani vol D VI:1*.
13. Krigsarkivet, *Stockholms station, Norrlands 4. kompani vol D VI:4 och D VI:8*.
14. Krigsarkivet, *Stockholms station, Norrlands 3. kompani vol D V:2* respektive *Roslags 1. kompani vol D V:1*.
15. *Elsa Nordström*, Personforskning i flottans pensionskassas arkiv, i *Meddelanden från Krigsarkivet VII*, Sthlm 1980 s 9–33.
16. *Ericson* 1995 s 249 f.

17. *Olle Häger*, Bondens år och bagarens bilder, Sthlm 1987 s 77.
18. Krigsarkivet, *Skeppsgossekåren i Marstrand, kårchefsexpeditionen vol B 1:17* (avg nr 692:2 och 648) samt *vol F 1:1* (brev från gamla båtsmän 1923). Jfr *Ericson* 1995 s 182.
19. Ovan i not 4 anført arbejde s 156 samt *Sigfrid Leander*, Blekinge båtsmän, i *Blekingebygden. Årsbok utgiven av Blekinge hembygdsförbund 1926* s 11–21 spec s 21.
20. *Ann Hörsell*, Från segel och trä till ånga och stål 1866–1910, i Erik Norberg, red, *Karlskronavarvets historia. Del 2 1866–1992*, Karlskrona 1993 s 7–80 spec s 66–72.

Något om segel och tågvirke

Av tandläkare Bosse Wiklund

När man idag talar med en nöjesseglare om segelduk och tågvirke så är det bara dacron och andra konstfibersprodukter som gäller. Man glömmer så lätt, att för bara 50 år sedan fanns det bara bomull och så linneduk förstås, men den var mycket dyrare. För tågvirke användes hampa och bomull.

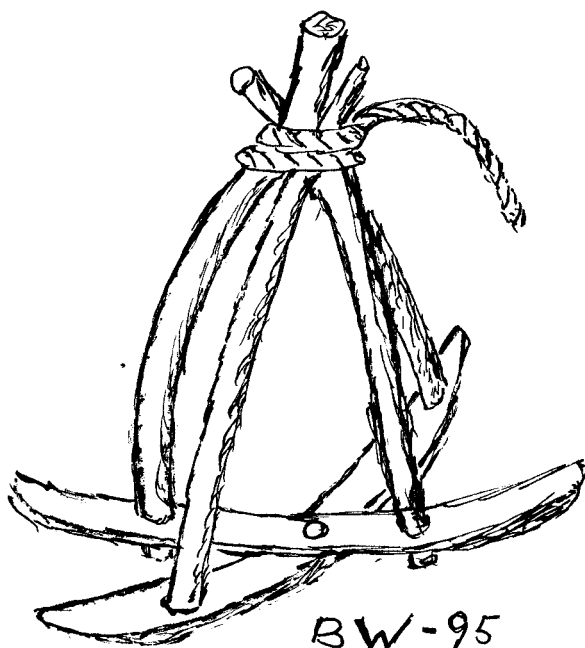
För alla oss som började springa i motorseglare under krigsåren, när den här sjöfarten hade sin sista storhetsperiod, då var det gamla lappade och svårt slitna bomullssegel som gällde. Ibland hade man helt gjort sig av med det gamla segelstället, och nu fick man rigga till ett storsegel från en större segelkrysare eller jakt, fast det såg ju litet konstigt ut med trekantiga segel i stället för gaffelsegel.

Beträffande riggen så hade de flesta vant av stålwire, men de gamla sjömännen ombord pratade ofta om en tid när man hade hamprigg, när vanten ideligen slackade och måste sättas an. Även skot och fall var förr ofta av hampa, fast av litet bättre kvalitet, men hampan var svår att arbeta med. Den var hård och omedgörlig ända tills den blev utnött, och om den blev blöt, så skar den ofta, även i valkiga sjömansnävar. De här sjömännen hade ofta en dröm, och den kom till uttryck i gamla sjömansvisor, där man talade om "sillesskot".

Vi kommer inte så mycket längre om vi söker oss bakåt i tiden, jo det är sant: ankarkättingen hade en föregångare i ankartrossen, kabeln¹ ni vet, den där som förekommer i visan: "Call all hands to man the capstan, see the *cable* run down clear..." Övergången till kätting skedde i stort mellan 1820 och 1840. Från början gjordes kättingen i Belgien och England men sedan kom de svenska järnbruken igång och konkurrerade framgångsrikt.

Nej, vi får tackla vårt problem från en annan vinkel. När jag var liten och hade lärt mig ro, så var det väldigt spännande att sitta och "tvära" med årorna i luften och låta båten driva i en frisk bris. Man märkte snart att man kunde styra lite också. "Jasså, du leker med gransegel", sa gubbarna. Trodde jag ja. Några år senare var jag en sommar i Dalarna. Vi såg varje morgon och kväll några kvinnor som rodde i mjölkrodd till sina kor som gick på bete någon halvmil bort. En morgon var det rätt så kraftig motvind på bortvägen, och när de kom tillbaka hemåt i medvinden fick jag se något märkligt. De hade tagit grangrenar och bundit ihop ungefär som en solfjäder. En kvinna satt framåt stäven och höll upp "solfjädern" framför sig, och roddaren på sin bette² såg ut att ha det mycket lätt. Var det "gransegel"?

Jag har sett det här systemet ett par gånger till i andra delar av våra skogsbygder.



Träankare eller "krabba". Fanns i två versioner med enkla eller korsade flyn. Mellan trädgrenarna satte man ett stycke järnmalm eller järnskrot för att ge den rätta tyngden. Den här ankartypen har åtminstone medeltida anor. (Jag vet inte hur t ex vikingarnas ankaren såg ut. Troligen var de likadana.) Ankartypen användes längs våra kuster som skötankare vid läggning av strömningsskötar ännu på 1930-talet. Dessa skötankaren var ungefär 40–50 cm höga.

Ett betydligt större ankare hittades i Bråviken några år efter det sista kriget. Det tycks ha varit betydligt över metern i höjd och bedömdes som medeltida.

När man tog steget över från farkoster av typ Hjortspringsbåten till de första klinkbyggda båtarna, så var det fortfarande båtar avsedda för främst rodd. När man började använda master och vindens kraft, så var det säkert från början bara slör, och jag tror att masterna var låga innan man lärde sig att med barlaststenar stabilisera "ekipaget".

På de första klinkbyggda båtarna var borden sydda med senor eller smala vidjor eller rottrådar vid varandra, och det hela var tätat med harts, innan skrovet tjärats.

För varje steg som tas i utvecklingen finns det i mer eller mindre avlägsna trakter massor av båtar som fortfarande byggs efter de gamla normerna. Det

kan bero på att man inte har full kännedom om allt det nya, men ibland kunde nybyggerna kräva tillgång till importerade varor eller verktyg, och Sverige och Norden var ett fattigt land för gemene man. Ekonomin baserade sig på naturhushåll, där man antingen var "allkonstnär" eller också bytte man tjänster. Allt det här gjorde att gammal teknik konserverades och fanns kvar.

Olaus Magnus har på några ställen tagit upp gammal teknik (gammal redan på 1500-talet). Han visar på hur fiskare i Norrland använder trädrötter för att sy ihop borden. Man använde också hopsnodda vidjor av asp. Vidare nämner han att man syr ihop båtar med sentråd från framför allt ren. Han nämner vidare att man använder ankare av trä. Det är den typ som långt fram på 1800-talet användes som bl.a. skötankare, och som kallas "krabbor". Till ankartåg användes enligt Olaus Magnus linor av asp- eller björkbast. Till segel användes ylledukar eller bark.

Den bästa basten tycks vara lindbast enligt uppgifter av Olaus på ett annat ställe, och lindbasten är känd från det äldsta nät som hittats i Norden. Det lär vara från Tavastland i Finland och vara mer än 5 000 år gammalt. Att observera är att nätknutarna är lika som på våra dagars nät. Jag frågar mig bara en sak. Var lindbasten en "importvara" eller växte linden så här högt uppe i Norden vid denna tid?

Utöver Olaus Magnus berättelse om hur det var för 450 år sedan i Sverige så har jag inte hittat några belegg för barksegel. Därmed inte sagt att de inte funnits! Förmodligen hade de samma användning som de "gransegel" jag berättade om. Materialet är heller inte särskilt hållbart så att det kan överleva till eftervärlden, ens i arkeologiska fynd.

Mer intressant är Olaus Magnus uppgift om segel av ylledukar. Han går aldrig närmare in på detta och har ingen detaljbeskrivning, så den får vi hämta från annat håll.

Han uppger vidare att lin inte växte i Sverige. Den uppgiften är jag tvivlande till, även med hänsyn tagen till variationer i klimatet. Under vikingatiden vet vi att lin odlades i Norden. Det framgår bl.a. av Snorre Sturlassons Norska Kungasagor. Sedan var det en annan sak att linet var dyrt att framställa segel av, så linnesegel var något slags kungligt prerogativ, även om de fick användas av jarlar och andra stormän i kungens tjänst. Linneseglets lätthanterlighet och överlägsenhet vid segelsättning och navigation gottgjorde mer än väl det högre priset.

I kungens skepp användes endast de bästa linsorterna,³ även till tågvirke. Medan hampan blir vassare och mer rivande när den blir blöt, så blir linet mjukare och följsammare i handen. Det är det här som skapat folk- och sjömansvisornas uttryck: "Silkesskot". Jämför för övrigt med texten i visan Båkländets vackra Maja: "Len som ett silkesskot".

Att linet också var vanligt klädesplagg framgår av Snorres skildring av sla-

get vid Stiklastad. Det berättas i förbigående att kvinnorna efter slaget gick ut på valplatsen för att söka upp de sårade. De rev sönder sina linnekjortlar, lade dem i kokande vatten och förband de sårade. Här kan inte linneplagg vara extravaganta!

Tillbaka till seglen. Linneduken vävdes i alnsbreda våder, som syddes samman med ungefär 2 tums fäll. Praktiskt gick det nog till på samma sätt som man här i min skärgård gick tillväga ännu på 1800-talet. Man mätte upp seglets storlek på sjöis, som fått ett tunt snötäcke. Sedan markerade man gränserna med sot eller kortklippt granris. Segelsömmaren tog bunten med segelduk under armen och rullade ut duken direkt på isen. Seglet skars till våd för våd med kniv. Med fällmått markerades fällbredden. Så gick man hem och sydde. Linneseglet krympte inte så som senare tiders bomullssegel gjorde. Det var också mera lättarbetat.

Nu har vi fått klart för oss kungens och jarlarnas segel, senare kungens och högadelns. Men det fanns också en seglande kustbefolkning. Det är här ylleseglen kommer in i bilden, de som Olaus Magnus talade om.

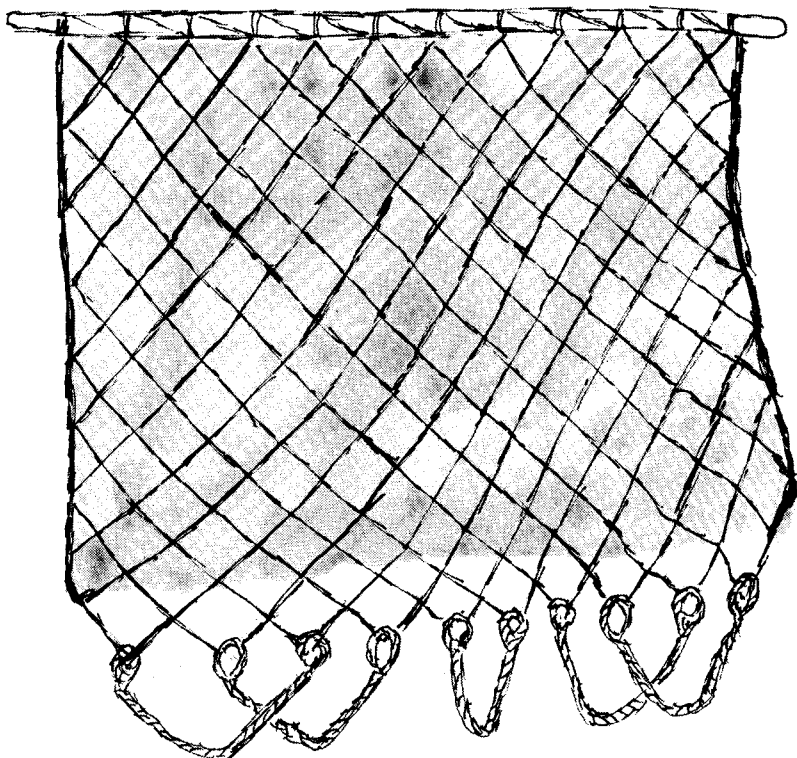
Någon gång på tidigt 1950-tal fick jag ett brev från professor Nils Storå vid Åbo Akademi, där han undrade om jag, vid mina undersökningar av gamla sjöbodar i Roslagen, hade funnit några spår av Vadmalssegel. Det hade jag nu inte i bokstavlig bemärkelse, men jag hade hört talas om dem från flera håll. Tyvärr hade alltid någon varit framme och städat, och kastat en massa "gamalt skrot".

Brevkontakten med Nils Storå fortsatte, och efter något år meddelade han mig, att han till nästa läsår fått så många studenter som läste etnografi och etnologi, att vi kunde börja med fältundersökningar.

Det är ju så här: Vadmal är ett bra tyg att göra byxor av, slitstarkt och oömt. Men när tyget blir blött eller fuktigt så får byxorna snart stora, säckiga knän och dito hängbak. Om man skulle göra ett segel av vadmal och sätta upp så skulle det bli en enda stor säck. Dessutom skulle det nog sköra i liken, och värst av allt, vid regn skulle seglet suga upp en massa vatten och bli fruktansvärt tungt, likaså vid överbrytande sjö. Likväl hade man använt vadmal till segel. Hur gick det nu till?

De gotländska bildstenarna uppvisar ett flertal avbildningar av vikingatida fartyg. I deras segel återfinns ett diagonalt rutmönster, som till att börja med, oftast tolkades som dekorativa band. Man tog hela tiden för givet att skeppen på stenen var krigsskepp, inte handelsfartyg, de s.k. knarrarna. I seglens underkant fortsätter rutmönstret en bit nedanför och övergår sedan i några "kru-siduller", som vi ofta betraktat som dekorativa utan särskild funktion.

När sommaren kom efter studenternas första läsår startade fältundersökningen. Vi inventerade en massa sjöbodar av ålderdomligt utseende i Ålands, Åbolands och Nylands skärgårdar. Vi började på Åland och det gav inte så



Bw-95

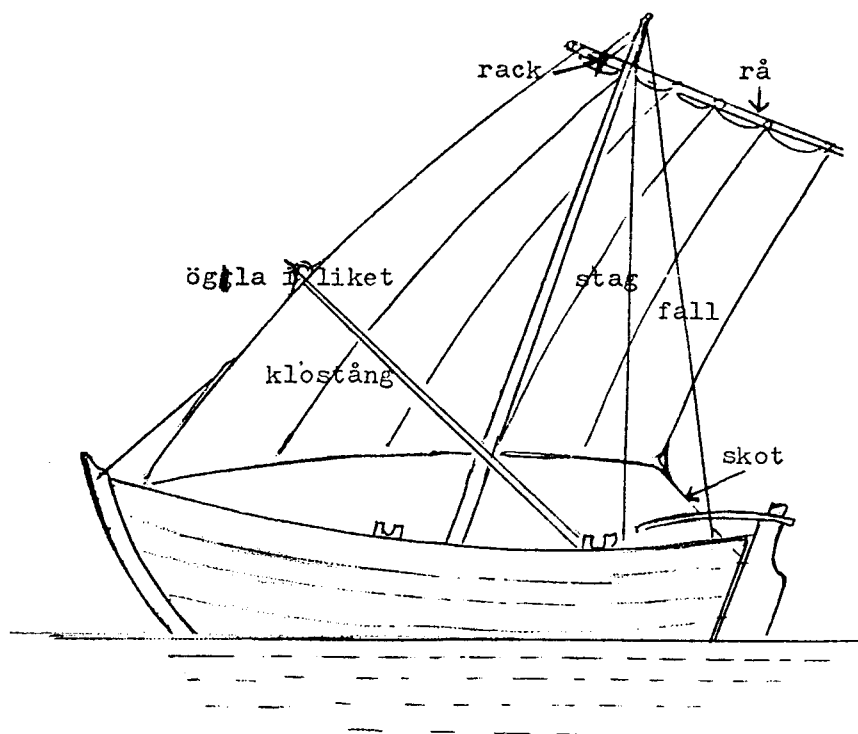
Skotnät. Här visas systemet med hanfötter som gick från maska 1 till maska 3, från maska 2 till maska 4 o s v. I skotnätets likade kant fanns några lösa tampar som trol var rester av "fixationsöglor" för klostången.

Vadmalsduken som Olaus Magnus kallar den, var najad till skotnätets övertern (eller om man vill kalla det så "liket"). Rester av tunna "garnändar" i skotnätets sidolik kan tydas som att det funnits motsvarande najningar där. Det verkar troligt, för annars skulle väl vadmalsduken röra sig mot mitten, och segelytan minska helt okontrollerat.

Det "dubbla" seglet (vadmalsduk + skotnät) var sedvanligt litsat till rån.

Råttor, mal och tidens tand har gått mycket hårt åt seglen och mycket blev rekonstruktioner, som t ex vad alla lösa tampar av olika grovlek haft för funktioner.

särskilt mycket förrän vi kom bort mot Skiljet. Där hittade vi de första resterna av vadmalssigel. Men nu såg vi också vad rutmönstret var. Det var ett stormaskigt nät, något storrummigare än sålnät med c:a 1/2 fots stolpavstånd, och



Räsegelbåten fr. Sv. Högarna (1850)

Båt från Svenska Högarna. Vid hårda NO vindar kunde lotsarna ej kryssa och gå ut från lotshamnen. Man använde då egna båtar som man hade lagt vid Skvimparskatan på öns sydsida. Bilden föreställer en sådan "privat" lotsbåt.

garnet något tjockare än i säl nätet. Det här gav både förklaringar och upphov till nya problem. Hur såg nätet ut i detalj? Hur användes det?

I Åboland hittades det första visserligen trasiga men dock kompletta seglet. Vi kunde konstatera att vadmalseglet hade fållar men saknade lik. Det hade däremot segelnätet, som i överkanten var hop-litsat med vadmalseglet. Segelnätet hade alltså sidolik, men underkanten saknade helt tågvirkesförstärkning (lik).

I stället slutade "segelnätet" som vi kallade det, med maskornas uddar. Nu till en finess. Om vi numrerar maskorna fortlöpande, så hade man splitsat en hanfot från maska 1 till maska 3, från maska 2 till maska 4, och likadant från

den andra sidan. Från hanfötterna⁴ hade man sedan skottampar, som gick ned i båten. Seglet reglerades alltså ned ett flertal skot. Det gjorde att man kunde finjustera på ett sätt som vi idag inte kan. Vadmalseglet, duken som Olaus Magnus säger, kunde nu bilda en massa småbukar, en i varje maska. Trycket fördelades och man slapp ”knän och hängumpa”.

Borta i Nyland möttes vi av en stor överraskning. Det var ett stort råsegel av vadmal med skotnät, som vårt segel så småningom kom att kallas. Det hade förmodligen burits av någon jakt eller motsvarande. Men utöver det vanliga skotnätet fanns det ett tygstycke av bomull, c:a 1 1/2 aln ung som en bonett. Bonetten var alltså en tillsatsbit till seglet och den kunde tas bort i stället för att reva.

Gamla gubbar på platsen berättade att förr i världen hade bonetten, tillsatsbiten varit i annat material, men de visste inte vad. (Bonetten är ju välkänd från gamla tiders fartyg. För att undvika missförstånd vill jag påpeka att ordet även kan stavas bonnett.)

Nu var ju lyckan fullständig. Men professor Storå var en praktiskt lagd person, så vi måste pröva hur de här seglen gick att segla med. Under vintern tillverkades vadmal på beställning, och några av oss inblandade band, ”byggde” de första skotnäten.

Så kom då den sommar då den gamla nymodigheten skulle provas. Vi hade lånat ett par gamla skötbåtar och några roddsumpar.

Till att börja med seglade vi bara slör i moderata vindar. Det gick bra. Vi trodde i vår enfald att vi behärskade tekniken. Då kom ett av sommarens åskregn, vadmalen sög åt sig vattnet som en svamp, och plötsligt var vi instabila och höll på att gå omkull, när vinden plötsligt slog om och friskade i. Vi måste alltså reva på ett tidigt stadium vid regn eller överbrytande sjö. Man måste kunna minska seglets area till närmare hälften, inte för hårda vindar utan för regn, som snabbt förändrade båtens metacentrum. Det här blev en badsommar. Vi hade försett träbåtarna med tomma bensinflaskor som vi surrat för- och akteröver för att öka flytkraften i marvatten, och det behövdes.

Under sommarens gång trimmade vi också båtarna med barlasten.

Det finns de som säger att man inte kan kryssa med råsegel, men det är fel. Det finns t.o.m. en avbildning av en lotsbåt från Svenska Högarna som kryssar med hjälp av en klostång (teckning av Vinge, c:a 1850). Man sätter klostången mot en vrang (spant) i båtens botten och sedan upp mot sidoliket i skotnätet, så att den fungerar som en bolin. På bilden är det som sagt en lotsbåt och den hade segel av linne eller eventuellt av bomull på senare år.

Varje gång man skall slå under kryss, så måste man ta ned seglet och vända det så att skotnätet alltid sitter på läsidan. Det betyder att gamla skutskeppare avskydde korta slag, då segelmanövern ledde till att man förlorade det mesta av det man vunnit. Därför föredrog man åror i den situationen även på skutor. Vad besättningen ansåg vet ingen.

Det finns massor av gamla skrönor från den här tiden om hur skutor och större båtar hamnat i lägervall vid en plötslig vindkantring och inte kunde komma loss utan överhängande fara att kastas upp på grund. Hur skeppare i desperation gjorde segelmanövrar som normalt var helt förkastliga, allt för att rädda fartyg och last. Om man lyckades blev man berömd för sin dristighet. (Om man misslyckades var det kanske *ingen* som sade något.)

Vi prövade en mängd olika varianter, och vår assisterande motorbåt hade mycket att göra. Den här seglingstekniken öppnade en helt ny värld för oss med problem som man aldrig tänkt på förut. Men det gav oss också en fruktansvärd massa kunskap och lärdom, och ett har jag lärt mig: Att inte bara förkasta de gamla medeltida skrifternas berättelser som rena sagor och myter, utan inse att de kan innehålla en kärna av sanning.

Noter

1. Kabeln, ankartrossen slogs i kardelar liksom vanligt tågvirke, men åt mosatt håll alltså medsols.
2. Bette är en äldre benämning på toft, använd in i vårt sekel i skärgårdarna och kusttrakterna.
3. Obs att ordet "lina" ursprungligen betyder tågvirke av lin. Jfr för övrigt med engelskans "line" som är ett gammalt vikingatida ord och betyder bl.a. "lina", "snöre".
4. På större råsegel satte man hanfot i hanfot för att reducera antalet "skot". Se även skissen.

Briggen Stockholms Postens förlisning 1784 – ett rättsfall om fartygssänkning och försäkringsbedrägeri

Av organisationsdirektör, jur kand Tryggve Foghelin

Briggen Stockholms Posten från Stockholm, destinerad till Genua, förliste vid ön Anholt i Kattegatt natten till den 4 juni 1784. Skepparen erkände att han på redarens inrådan avsiktligt låtit fartyget gå på grund. Sedan skepparen åtalats och rättegång påbörjats återtog han dock erkännandet. Redaren hade tagit försäkringar både i Sverige och utomlands på ett sammanlagt mycket högt belopp. Han hemlighöll dock dubbelförsäkrandet och hade lyft en del av försäkringsbeloppen när han blev åtalad för delaktighet i fartygssänkningen och för försäkringsbedrägeri.

Fartyg, redare, besättning och last¹

Stockholms Postens på 39 1/4 läster ägdes av svenske konsuln i Genua Johan (Jean) Lautier. Han bedrev affärsverksamhet i Stockholm och Genua vid sidan av sin konsulssyssla. Fartyget som inköptes av flottan under pommerska kriget 1756–1762 såldes sedan till Lautier för 2 250 riksdaler (Rd). När Lautier våren 1784 tog en försäkring på fartyget i Stockholm angav han värdet till 2 500 Rd. Inför rätta höjde han sedan successivt det uppgivna värdet till 9 713 Rd under hänvisning till reparationer efter köpet, utrustning, försäkringskostnader, proviant, skeppsfolkets hyror mm.

Lautier, som var född 1754, blev tidigt tillförordnad svensk konsul i Genua. 1781 någon tid efter det han blivit ordinarie konsul anklagades han inför kommerskollegium för det han vid en tvist i Genua mellan en svensk skeppare och hans lastintressenter – några köpmän i Genua – underlåtit att såsom svensk konsul hjälpa skepparen. Lautier hade tom ställt sig på köpmännens sida och därigenom skadat skepparen. Vidare hade Lautier förtigit flera för honom besvärande omständigheter för kommerskollegium. Lautier dömdes av kommerskollegium den 9 augusti 1782 att för ämbetsförseelseer mista konsulssysslan och att böta 16 Rd 32 skilling (Sk) för missfirmelse under rättegången. Sedan Lautier besvärat sig fann Kungl Maj:t i beslut den 24 augusti 1784 inte skäl till ogillande av kommerskollegiets utslag men ville av gunst och nåd bibehålla Lautier vid konsulssysslan och förskona honom från att betala böterna.²

Skeppare på Stockholms Posten vid förlisningen var Anders Grönvall. Besättningen utgjordes av en styrman (månadshyra 6 Rd), en timmerman (hyra 5

Rd), 3 matroser (hyra för var och en 3 Rd), en jungman (hyra 2 Rd 16 Sk) och en kock (hyra 2 Rd).³

Grönvall, som var född 1739, godkändes i skepparexamen och vann burskap som borgare i Stockholm 1779.⁴ När han därefter samma år antogs som skeppare för snauskeppet Tomas på 102 läster från Stockholm varnade en av hans lärare redarens bokhållare för att anlita Grönvall. Denne hade nämligen uppfört sig "vurmigt" även om han räknade bra. Grönvall fick fortsätta som skeppare på fartyget som dock under hans befäl förolyckades den 1 maj 1782 i grekiska arkipelagen på resa från Izmir (Smyrna).

Han återkom sedan inte till Stockholm förrän i mars 1783 och måste då till följd av förlisningen begära sig i konkurs vid Stockholms rådhusrätt. Konkursen avslutades samma år.⁵ Lautier som tidigare träffat Grönvall i Genua antog honom som skeppare på Stockholms Posten våren 1784.

Enligt sjötullkammaren i Stockholm hade Grönvall den 18 maj 1784 angivit och behörigen förtullat följande i Stockholms Posten intagna last: 71 skeppund (Skpd) 14 lisspund (Lp) Avesta garkoppar, 349 knippor järn om 195 Skpd 71 Lp, 2 926 stänger bultjärn om 154 Skpd 4 Lp, 100 tolfter golvbottenbräder om 7 alnars längd och 2 tums tjocklek samt 200 rullar säckväv.

Resan från Stockholm till Anholt

Stockholms Posten avseglade från Stockholm den 18 maj 1784. Enligt besättningen förekom flera märkliga omständigheter i samband med resan. Före avresan lät sålunda Lautier från fartyget hämta pliktankaret (huvudankaret) med dess nya ankartåg, sex järnbandade vattenfat och lika många andra fat samt en ny fock. Fartyget avseglade också med för litet proviant ombord och med endast en omgång segel. En segelsömmare uppgav under rättegången att han på beställning av Grönvalls företrädare som skeppare på fartyget sytt upp ytterligare en omgång segel för Stockholms Posten hösten 1783. Seglen hade dock inte hämtats före avseglingen trots att de hade betalats på Lautiers kontor. Grönvall ville ha dem med men Lautier vägrade.

Efter ankringen på Helsingörs redd visade det sig enligt besättningen att pliktankaret hade behövts. Fartyget började nämligen trots bra väder att driva mot land och kunde räddas från en olycka endast genom att man snabbt kunde sätta segel och ta sig bort. Besättningen yrkade på att bröd skulle köpas i Helsingör men Grönvall nekade och hänvisade till för höga brödspriser. Billigare bröd fanns i Göteborgs- och Marstrandsområdena och kunde köpas där.

Kl 2.30 på morgonen den 4 juni 1784 stötte Stockholms Posten på en sandbank utanför Anholt. När Grönvall som hade hundvakten (från kl 00 till kl 4) underrättades visade han inte någon bestörtning eller häpnad utan yttrade endast "att de väl kommo av igen". Grönvalls kallsinnighet förvånade besättningen. Förslag från besättningen om åtgärder för att få fartyget loss, såsom

försök att varpa, att kasta tung last överbord och att stryka segel brydde sig Grönvall inte om. Fartyget drevs nu ytterligare upp på sandbanken.

Slupen och julen lastades med kläder och proviant varefter alla gick i båtarna. Efter en kortare tur återvände man till fartyget eftersom enligt Grönvall en av båtarna varit för tungt lastad. Vid återkomsten fanns vid fartyget tre båtar med öns fogde och ett trettiotal ordsbor som gick ombord. Grönvall gjorde inte några försök att med deras hjälp rädda fartyg eller last. Han gav dock nu order om att seglen skulle revas. Fogden inbjöds av Grönvall till kajutan och fick en sup. Enligt Grönvall hölls då ingen överläggning. Ordsborna vistades på fartyget i flera timmar. Vid 11-tiden på dagen lämnade alla fartyget och tog sig i land. Tackel och tåg medfördes förutom proviant och besättningens kläder.

Genom pejling med pumpen hade vid den senare avfärden konstaterats att vattnet inte stigit högre än 22 tum. Vid grundstötningen fanns inte något vatten i båten och vid första avresan endast litet. Följande morgon var fartyget "alldeles förlorat".

När Grönvall hade återtagit sin bekännelse om avsiktlig fartygssänkning uppgav han att det viktiga för honom efter grundstötningen hade varit att rädda skeppsfolket. Han underlät därför att vidta åtgärder för att rädda fartyg och last. Förlisningen hade inte orsakats av felnavigering och Grönvall hänvisade till stöd härför till de två sjöförklaringar som hölls om olyckan.

Besättningen hade vid tiden för förlisningen ingen misstanke om att fartyget kunde ha avsiktligt satts på grund. Ingen antydning om sådana misstanke finns heller i protokollen om sjöförklaringarna. Dessa förklaringar ägde rum dels vid ett extra ting på Anholt den 10 juni 1784 och dels inför Helsingörs borgmästare och råd den 28 augusti 1784.

Anholtsprotokollet omfattade dels Grönvalls uppgifter och dels utdrag ur Grönvalls och styrmannens ömsevis förda journal, återgiven på danska. Grönvall anförde om grundstötningen att det var strömmen "som var min olycka". Enligt journalen avseglade Stockholms Posten från Helsingör kl 8 på morgonen den 2 juni. Anholt pejldes den 3 juni kl 8 på morgonen. Vinden var då nordvästlig, tidigare variabel och stilla. Efter middagen var vinden ostlig sedan variabel med disig luft. Den 4 juni kl 2.30 vid bibehållen kurs stötte skeppet på grund vid Anholt och drev sedan till följd av dyning hårt på grundet. Enligt bestick skulle fartyget ha befunnit sig 6 1/4 nautiska mil från stranden. Strömmen hade förorsakat olyckan. Hela besättningen beedigade sjöförklaringen på Anholt och Grönvall beedigade en sjöförklaring av i sak samma innehåll i Helsingör.⁶

Försäkringsfrågan

Enligt Sjöassuranskompaniets i Stockholm policebrev av den 11 maj 1784

hade Lautier erhållit försäkring för 2 500 Rd på hela skeppet Stockholms Posten eller dess kasko med master, segel, ankare, tackel och tåg, stycken, ammunition eller annat tillbehör för resa från Stockholm till Genua. Lautier intygade sedan den 1 oktober 1784 att sjöskadan blivit helt betald med 2 500 Rd.

Sjöassuranskompaniet fick därefter uppgifter om att Lautier också tagit försäkringar i Genua, Hamburg och London "hemligen och kompaniet ovetligen". För försäkringen i London hade han redan lyft försäkringsbeloppet. I skrivelse till sjöförsäkringsöverrätten den 10 mars 1785 yrkade kompaniet därför att Lautier skulle åläggas att återbetala det av kompaniet utbetalade försäkringsbeloppet med ränta och dessutom betala skadestånd. Kompaniet åberopade de erhållna uppgifterna och till "Lautiers bestridige och otillbörliga föresats att tillvinna sig en mångdubbel större ersättning än vartill den timade skadan kunde sig belöpa". Lautiers straffrättsliga ansvar borde enligt kompaniet i enlighet med försäkrings- och haveristadgan den 2 oktober 1750 och 6 kapitlet sjölagen prövas av allmän domstol.

Sjöförsäkringsöverrätten inrättades enligt försäkrings- och haveristadgan "till de av försäkrings- och haverimål uppkommande tvisters skyndsamma avgörande". Vid domstolen fick endast handläggas tvister rörande "inom Sverige och dess underliggande provinser slutna försäkrings- och haverimål, evad de angå inhemska eller främmande, som inom eller utom riket vistande äro". Domstolen avskaffades genom den nya sjölagen av 1864 och alla sjöförsäkrings- och haverimålen lades under allmän domstol.⁷

I försäkrings- och haveristadgan stadgades i artikel 2 att den som brukade list, svek, bedrägeri odyl vid sjöförsäkring skulle gottgöra den som lidit skada och straffas enligt missgärningsbalken.

I 6 kapitlet sjölagens försäkringsbalk stadgades bl a: "Ej heller må någon låta försäkra av skepp eller gods större del eller högre summa än denna balk tillåtet finnes; mycket mindre hemligen taga åtskilliga försäkringar på många orter för enahanda gods eller skeppsdel. Gör det någon vare det allt ogillt".

Om de av Lautier utomlands tagna försäkringarna framgår av de till sjöförsäkringsöverrätten överlämnade uppgifterna bl a.

Lautier hade i brev den 7 maj 1784 anmodat sin kommissionär i London att försäkra Stockholms Posten och dess last för resan till Genua. Sådan försäkring beviljades sedan av ett assuranskompani i London den 2 juni 1784. Den omfattade i fråga om lasten koppar och bräder för 682 pund sterling, järn för 682 pund och segelduk för 253 pund, tillsammans 1 760 pund, samt ifråga om fartyget hela detta för 900 pund, allt med ansvarighet från den 10 maj 1784.

Uttryckt i svenskt mynt borde det i varje fall ha varit 7 500 Rd för lasten och 3 800 Rd för fartyget.⁸ Lautiers kommissionär i London lyfte den 12 december 1784 1 742 pund 8 shilling för lasten och 879 pund 10 shilling för fartyget.

Lautiers handelshus i Genua fick i brev från Lautier i Stockholm den 7 maj 1784 i uppdrag att försäkra Stockholms Posten och dess frakt. Ett assuranceskompani i Genua beviljade sedan den 12 juni 1784 försäkring på 25 000 lira för fartyget och skeppstillhörigheter och på 5 000 lira för frakten av lasten, allt från fartygets avgång ifrån Stockholm tills det anlände till Genua. Enligt Lautiers uppgifter skulle vid denna tid 25 000 lira motsvara ca 3 300 Rd och 5 000 lira sålunda 660 Rd. I certifikat av den 20 november 1784 uppgav direktören för assuranceskompaniet i Genua att krav framställts flera gånger om utbetalning av försäkringsbeloppet. Kompaniet hade dock vägrat detta – trots domstolsutslag – på grund av att något edligt intyg från Lautier att försäkring anorstädes på samma skepp inte var tagen eller begärd inte uppvisats. Enligt ett brev från svenske vice konsuln i Genua av den 15 januari 1785 skulle dock Lautiers advokat föregående dag för kompaniet ha uppvisat en sådan edlig attest. Under rättegången i Svea hovrätt i brottmålsfrågan berättade en notarius publicus i Stockholm att han bevittnat en av Lautier undertecknad försäkran att Stockholms Posten var försäkrad endast i Genua.

Hos assuradörer i Hamburg hade Lautier den 21 och 22 maj 1784 tagit försäkring på följande last på Stockholms Posten: 71 Skpd 14 Lp koppar i rosetter, 154 Skpd 2 Lp runt stångjärn, 194 Skpd 6 Lp fint dito och 200 rullar segelduk, allt för en summa av 24 000 Rd Hamburger Banco. I svenska Rd skulle försäkringsbeloppet blivit i stort sett samma belopp.⁸ Assuradörerna hade däremot vägrat Lautier försäkring på fartyget. Efter förlisningen hade Lautier á conto fått halva beloppet. Sedan förfrågan om försäkringen i Hamburg gjorts av försäkringsgivarna i Genua och London hade assuradörerna låtit anstå med utbetalning av resterande försäkringsbelopp för att först få besked om riktigheten av olyckan.

Lautier förklarade för sjöförsäkringsöverrätten att brevet den 7 maj 1784 till London om försäkring avsänts genom ett misstag av hans betjänt. När brevet låg färdigt för avsändande erinrade sig Lautier att han tidigare inte direkt haft affärer med den firma som skulle ombesörja försäkringen. Han ville därför vänta med att avsända brevet. I stället skrev han samma dag ut ett brev till Genua om försäkring där och gav order till betjänten att avsända det. Betjänten skickade emellertid iväg båda breven. I brevet till Genua saknades uppgift om fartygets värde vilket Lautier först sedan brevet avsänts erinrade sig. Han oroade sig nu över att försäkringen i Genua inte skulle beviljas varför han den 11 maj 1784 tog försäkring också hos Sjöassuranceskompaniet i Stockholm. Denna sistnämnda försäkring togs dock till för lågt försäkringsbelopp, nämligen 2 500 Rd i stället för 6 600 Rd.

I mitten av juni 1784 kom uppgift om att försäkringen i London beviljats. Den 2 juli fick han också besked om att hans försäkring i Genua beviljats. Lautier hade "i sådan ställning" velat avbida var den första och största betalning-

en skulle erhållas. Han skulle "sedan för lidna skadan förnöjelse erhållits kunna vederbörligen överskottet ristornera". Hans uppgifter om planerad återbetalning till viss del av försäkringsbelopp medförde emellertid inte att Sjöassuranskompaniet i Stockholm återtog sitt yrkande hos sjöförsäkringsöverrätten.

Sjöförsäkringsöverrätten förklarade först Lautier skyldig att betala Sjöassuranskompaniet i Stockholm det omtvistade beloppet. Sedan kompaniet antagit ett anbud från Lautier att betala ersättning för det utbetalda försäkringsbeloppet hade rätten i dom den 9 april 1785 gillat och stadfäst överenskommelsen. Lautiers förhoppning att genom överenskommelsen undgå straffrättslig prövning gäckades. Rätten överlämnade nämligen handlingarna i målet till Svea hovrätt för sådan prövning.

Brottmålsrättegången i Svea hovrätt

Grönvall hölls under rättegången i häkte medan Lautier under större delen av rättegångstiden fick vistas i bostaden under bevakning.

Hovrätten uppdrog i april 1785 åt Stockholms kämnarsrätt att förbereda målet mot Lautier och Grönvall genom rannsaking och höll sedan denna avslutats i mitten av juni ett stort antal sammanträden under sommaren 1785.

Grönvall erkände som nämnts till en början att han avsiktligt satt Stockholms Posten på grund. Före avresan från Stockholm hade sålunda Lautier sagt till Grönvall att fartyget Stockholms Posten var litet, gammalt och ingenting att tjäna pengar på. Om Grönvall därför vid lägligt tillfälle sänkte fartyget utlovades han "en hederlig douceur" och att få bli skeppare på ett större fartyg. Grönvall var till en början tveksam. Lautier framhöll emellertid att han var ensam redare och att sänkningen bara var en "bagatelle". Eftersom Lautier enligt Grönvall hade rättighet att använda sin egendom på sätt som syntes honom bäst hade Grönvall gått med på att sänka fartyget. Ytterligare skäl till Grönvalls beslut var att han drabbats av olyckor och fattigdom och "trott sig av den förväntade belöningen kunna få någon lindring i sina knappa villkor". Vetskapen om att försäkringsgivarna skulle få betala vid en sänkning avhöll honom inte. För att uppfylla sitt löfte till Lautier om sänkning hade Grönvall när han den 4 juni haft hundvakten ändrat kursen. Han hade då låtit fartyget "taga den kosa, att det ofelbart skulle stöta på de å Anholts reddens befintliga sandbankar och grund, vilket också skett mellan 2 och 3 på morgonen samt att han efter påstötningen för att fullborda skeppets förlorande och försättning, varken genom pumpning, varpning, något av det tunga godsets utkastande, eller något annat medel bemödat sig att rädda och förhjälpa det av grundet".

Grönvall tycktes till en början inte ha känt till påbudet den 31 januari 1751 enligt vilket stadgades dödsstraff för den som avsiktligt sänkte ett fartyg. Samma straff gällde för delaktighet i sådan sänkning exempelvis genom anstiftan.⁹ Sedan Grönvall i juli 1785 anlitat en jurist återtog emellertid Grönvall i en

skrivelse till hovrätten snabbt erkännandet eftersom det hade tillkommit under sinnesförvirring. Han återopade vittnen.

Lautier, som anlätade en jurist under hela rättegången, anförde att åklagarens talan endast borde avse den inrikes tagna försäkringen. Försäkringsgivarna i utlandet hade nämligen inte genom ombud eller på annat sätt hörts av under rättegången. De olika försäkringarna av fartyget gällde vidare endast andelar av detta. Sammanlagt uppgick summan av försäkringarna på fartyget enligt Lautier till högst 8 567 Rd varvid han dock gjort "brukliga avdrag". Detta belopp översteg inte det fartygsvärde som enligt förededde räkningar och verifikationer på inköpsbelopp, reparationer mm rätteligen skulle vara 9 713 Rd. På grund av misräkning hade lägre värden tidigare angivits. Den hos Sjöassuranskompaniet i Stockholm tagna försäkringen på 2 500 Rd täckte sålunda endast en ringa del av det riktiga fartygsvärdet. Lautiers avsikt med att ta de olika försäkringarna var att få kunskap om vilken av dem som gav honom det högsta beloppet och sedan återta de andra försäkringarna. Det var inte av skyldighet utan av ädelmod som han skulle "ristornera och därmed själv vara assuradör för återstående del av fartygsvärdet." De i "blotta formaliteter" angivna sveket kunde därför försummas.

De 200 rullar tyg som lastats på Stockholms Posten och som av tullkammaren angivits vara säckväv var packlinne av olika sorter. Det var möjligt att använda packlinne till enklare segel. Enligt Lautier var det alltså inte felaktigt att vid försäkring av lasten benämna tyget segelduk. Han bestred anklagelserna om hans delaktighet i den påstådda fartygssänkningen. Pliktankaret med ankartåg hade tagits från fartyget eftersom den utrustningen inte var behövlig där. Lautier gav ingen förklaring till varför vattenfat mm hade tagits bort från fartyget eller varför fartyget avgick med endast en omgång segel. Han hade inte heller någon förklaring till varför han före avresan överlämnat attestformulär till Grönvall att användas av orsbor vid förlisning.

Advokatfiskalen som förde talan mot Grönvall och Lautier i hovrätten anförde att vittnen visserligen hade funnit att Grönvall efter häktningen åtminstone tidvis varit tankspridd, minnesslö och orolig. En läkare som vid ett tillfälle träffat Grönvall i häktet kunde dock inte intyga att Grönvall var rubbad. När Grönvall uppträdde inför rätta hade han varit redig. Fiskalen ansåg därför att Grönvalls återtagande av beklännelsen inte kunde medföra ändring i den bestraffning som yrkats, nämligen dödsstraff i enlighet med påbudet den 31 januari 1751.

Lautier hade enligt advokatfiskalen varit svekfull mot Sjöassuranskompaniet i Stockholm därigenom att han förtigit och fördolt tidigare utrikes sökta och tagna försäkringar. Sedan Stockholms Posten förolyckats hade Lautier vidare lyft försäkringsbeloppet hos kompaniet trots att någon av de utrikes tagna försäkringarna i stället enbart skulle ha kommit i fråga. Varje försäkring på

fartyget hade begärts och erhållits på det av Lautier uppgivna värdet för hela fartyget. Lautiers därefter gjorda uppräknings av fartygsvärdet till slutligen 9 713 Rd under hänvisning till reparationer mm avvisades av advokatfiskalen. Skulle en försäkringstagare få räkna som Lautier gjort så skulle ett gammalt skepp bli dyrare än ett nytt – ”ett hundraårsskepp bliva drygt att köpa, omöjligt att assecurera”. Lautiers planerade förfarande att först hemligen ta försäkringar på flera orter, uppbära försäkringssummorna efter fartygets förolyckande och sedan efter behag och godtycke återbetala stred mot både all lag och praxis. Lautier hade enligt advokatfiskalen rimligen inte kunnat haft annan avsikt med de många hemliga försäkringarna än att efter fartygets sänkande lyfta försäkringsersättningarna. Om skeppet inte hade sänkts hade de många och kostsamma försäkringarna blivit förlust och inte vinst för Lautier. Denna och andra i målet framkomna för Lautier besvärande omständigheter som pekade på hans delaktighet i Grönvalls brottsliga fartygssänkning utgjorde dock mot Lautiers nekande inte fulla skäl och bevisning. Därför kunde denna del av målet ankomma på framtida närmare upplysning.

För det Lautier på flera ställen hemligen låtit försäkra samma skepp och last och därigenom sökt att lönligen bedra sig till pengar som han på annat sätt inte kunnat åtkomma måste han enligt advokatfiskalen dömas till det straff som härför angivits i försäkringsstadgan och missgärningsbalken. Lautier måste också straffas för missfirmelse av åklagaren i kämnarsrätten, ett vittne och domstolarna.

Hovrätten konstaterade i sitt utslag den 29 augusti 1785 att det inte av de av Grönvall åberopade vittnesmålen stått att utröna huruvida Grönvalls bekännelse tillkommit under de tider då han saknat sina sinnens rätta bruk. Vid sina upprepade erkännanden inför Överståthållarämbetet och kämnarsrätten hade han inte uppfattats som rubbad. Vid förhören inför hovrätten där han ju till en början vidhållit men sedan återtagit sin bekännelse hade han inte visat kännetecknen som tydde på att han var sinnesförvirrad. Enligt hovrätten var det likväl ”icke att anse som otvivelaktigt” att Grönvall förövat det grova brottet att avsiktligt sänka sitt fartyg. Hovrätten fann därför att han inte kunde dömas till det i påbudet den 31 januari 1751 stadgade dödsstraffet. Vare sig han hade begått denna missgärning eller falskeligen bekänt den hade han dock gjort sig skyldig till brott. Grönvall, som inte heller ”till skeppets räddande behörig sorgfällighet vist”, skulle alltså enligt 13 kapitlet 5 § missgärningsbalken plikta med tjugu dagars fängelse vid vatten och bröd.

Kapitel 13 handlade om den som förgör sig själv. I 5 § stadgades att om någon falskeligen bekände att han gjort sådan gärning som förtjänade dödsstraff skulle han plikta med fängelse vid vatten och bröd, spö eller ris efter omständigheterna.¹⁰ Hela kapitlet upphävdes genom 1864 års strafflag.

Hovrätten fann beträffande anklagelserna mot Lautier för delaktighet i

fartygssänkningen att de omständigheter som talade för sådan delaktighet vid Lautiers bestridande av all delaktighet och kunskap om ett sådan brott inte utgjorde fullt bevis till hans övertygande. För det oredliga förhållande varigenom Lautier på bedrägeri mot Sjöassuranskompaniet i Stockholm tillskansat sig en betydlig penningssumma som han sedan åter betalt och dessutom för missfirmelig skrivart mot domstolen och de svåra och ohemula tillmälen som han riktat mot åklagaren i kämnarsrätten och mot ett vittne i ett för allt plikta med sexton dagars fängelse vid vatten och bröd samt göra åklagaren i kämnarsrätten offentlig avbön.

Hovrätten åberopade de bestämmelser i försäkringsstadgan som ovan återgivits under försäkringsavsnittet. Vidare åberopades 16 kapitlet 4 § och 10 kapitlet 5 § handelsbalken jämfört med 8 kapitlet missgärningsbalken där straff och andra påföljder vid svek, list och falskhet behandlades. I det också åberopade lagstadgandet i 14 kapitlet 7 § rättegångsbalken angavs straff och påföljder när någon missfirmade domaren eller sin motpart inför rätta med "okvädigs- och smädesord, förklenliga tillmälen eller åthävor".

Lautier men inte Grönvall besvarade sig över hovrättens utslag.

Kungl Maj:ts utslag¹¹

I sin besvärsskrivelse den 12 september 1785 yrkade Lautier att han skulle frikännas för försäkringsbedrägeri, befrias från skyldigheten att göra avbön, tillerkännas ersättning för sitt lidande under rättegången och inte längre hållas i arrest. Enligt Lautier var hovrätten inte rätt forum mot honom utan det borde vara där frakten slutat. I talan mot honom hade felaktigt till stor del varit inblandat frågan om de av Lautier utrikes tagna försäkringarna. Han hade vidare inte blivit "fulleligen" hörd i hovrätten och hade obehörigt blivit inblandad i Grönvalls mål.

Lautier anförde vidare att målet mot honom inte skulle ha tagits upp i hovrätten eftersom förlikning mellan honom och Sjöassuranskompaniet träffats och också fastställts av sjöförsäkringsöverrätten. Talan mot honom för de utländska försäkringarna hade tillåtits trots att vederbörliga fullmakter inte fanns. De olika försäkringarna på fartyget hade som Lautier tidigare i målet anfört avsett olika andelar av detta. Hovrätten hade slutligen åberopat sig på olämpliga lagrum i sitt utslag.

Lautier bad i en böneskrift som insändes till Gustaf III den 20 oktober 1785 att han av nåd skulle befrias från straff. Alternativt yrkade han på en ny rättegång i hovrätten med andra domare. De som dömt honom hade visat godtycke. Han förklarade sig vara oskyldig och ruinerad beträffande förmögenhet och kredit. Om han övergavs av konungen skulle han vara förlorad.

Enligt Kungl Maj:ts utslag den 2 november 1785 hade Lautier inte fog för sin begäran om att rättegången i hovrätten skulle tas om där inför andra do-

mare eftersom han inte anförde jäv mot de ledamöter som deltagit i handläggningen. Lautier hade vidare haft tillräckligt med tillfällen att anföra sina försvarsskäl. Genom den av sjöförsäkringsöverrätten gillade förlikningen hade endast frågan om ersättning för den av Lautier upptagna försäkringssumman förfallit medan däremot Lautiers brottslighet beträffande hemligen tagna försäkringar i enlighet med försäkringsstadgan skulle prövas av hovrätten. Vad Lautier anmärkt häremot förtjänade därför inte avseende.

Lautiers påstående att hovrätten inte var behörig domstol var obefogad. Ansvar för hans förhållande till Sjöassuranskompaniet i Stockholm kunde inte urskiljas eller mätas utan i sammanhang med både hans inrikes och utrikes tagna försäkringar. Hovrätten hade i Lautiers mål inte sträckt sina åtgärder vidare än som varit nödigt för att under en synpunkt samla de händelser, varigenom Lautiers oredliga förhållanden emot inrikes försäkringsgivare kunnat blottas. Ej heller hade hovrätten gått längre än endast till utsättande av Lautiers ansvar för hans inrikes tagna försäkring. Lautiers klagan över att talan mot honom fått föras i sak som angått utländska försäkringsgivare trots att dessa inte givit fullmakt därtill blev såsom obehörig ogillad.

Hovrätten hade enligt Lautier felaktigt inblandat frågan om Grönvalls brott med Lautiers försäkringsmål. Dessa mål hade emellertid med varandra ägt oskiljaktigt sammanhang varför hovrättens åtgärd att handlägga målen samtidigt gillades.

I själva huvudmålet ville Kungl Maj:t inte göra någon ändring i hovrättens utslag. Lautier hade i sin böneskrift gjort hovrätten obehöriga beskyllningar och kommit med ogrundade tillmälen, varför han skulle göra hovrätten offentlig avbön. I anseende till Lautiers oredliga förhållande avsattes han från sin konsultjänst.

Kungl Maj:t fann inte skäl att av nåd lindra det straff som ålagts Lautier.

Utslaget stod i överensstämmelse med vad majoriteten av justitierevisionsriksråd uttalat sig för hos Gustaf III. Ett av riksråden ansåg att Lautier skulle dömas till bötesstraff för sitt försäkringsbedrägeri i stället för fängelse.

I sitt uttalande i målet framhöll konungen bl a att Lautiers bedrägeribrott var "så mycket mera straffbart som av honom såsom konsul allraminst borde förväntas att genom svek och bedrägliga steg hava sökt bereda misstroende mot säkerheten i den väg som för handels befämjande vore nödig". Hovrättens utslag innehöll till ingen del hårdare bestraffning än Lautier förtjänt. Konungen biföll därför den fastställelse av hovrättens utslag som majoriteten av riksråden tillstyrkt.

Följdhandlingar

För att fullgöra den ålagda offentliga avbönen ingav Lautier en skrivelse av den 7 december 1785 till Svea hovrätt. I skrivelsen "erkänner och anger" han

förbrytelsen att i böneskriften gjort hovrätten obehöriga beskyllningar och tillmälen. "Allerödmjukast" utber och utlovar han att framgent noga iakttaga den vördsamma aktning som han är skyldig hovrätten. I skrivelsen gör Lautier också avbön till åklagaren i kämnarsrätten. Lautier erkänner de "svåra och ohemula tillmälen" som han fällt mot åklagaren i och för hans ämbetstalan och utfäster sig i fortsättningen iakttaga vad honom och hans ämbete fordrar.

Avbön var ett av de skamstraff som fanns i gamla tider och avskytt av många dömda. Den som försökte vägra att göra avbön kunde tvingas därtill genom spöslitning eller fängelse.¹²

Enligt Grönvalls uppgifter i målet uppfyllde Lautier inte sitt löfte till denne om en "hederlig douceur". Inte heller lät han Grönvall bli skeppare på ett större fartyg. Lautiers löfte om detta preciserade han under sommaren 1784 i ett brev. Grönvall uppmanades där att skynda sig att ombesörja sjöförklaringen i Helsingör "ty en brigg om 100 läster väntar er". Lautier uppgav sedan att han inte kunde uppfylla löftet eftersom han inte haft något fartyg att lämna Grönvall. Denne tycks inte heller fått bli skeppare på någon annan redares fartyg i Stockholm. I varje fall finns han inte upptagen som skeppare i Stockholms sjömanshus mönstringsrulla under ett femtontal år efter Stockholms Postens förlisning.

Lautier flyttade i slutet av 1790-talet till Tjust¹³ där han köpt Utrike gård i Lofta socken. En del av hans affärsarkiv huvudsakligen från 1780-talets början finns fortfarande kvar på Utrike trots att gården efter hans tid bytt ägare flera gånger.¹⁴ I detta arkiv har jag inte kunnat finna något som ytterligare belyser omständigheterna kring Stockholms Postens förlisning och Lautiers försäkringsbedrägeri.

Efter sin flyttning till Tjust fortsatte Lautier, som också själv var skeppare, åtminstone till en början sin verksamhet som redare. Bl a kan nämnas att det för hans räkning 1806 byggda fartyget Sjöhästen upptogs av Västerviks sjömanshus som förolyckat 1809.¹⁵

Lautier dog på Utrike 1843. Bouppteckningen tog upp en behållning på i runt tal 19 000 Rd, huvudsakligen bestående av Utrike gård och ytterligare två jordbruksfastigheter. Det enda av sjöfart som fanns med i kvarlåtenskapen var delägarskap i ångfartyget Gotland genom två aktier. Han benämndes i bouppteckningen generalkonsul.¹⁶

I Flintbergs redovisning av justitierevisionens praxis under 1700-talet omnämns Lautierfallet. Det är det enda rättsfallet om sjöförsäkringsbedrägeri som Flintberg tar upp.¹⁷

Tom Söderbergs arbete om försäkringsväsendets historia i Sverige intill Karl Johanstiden har ett avsnitt om sjöförsäkringsbedrägeri. Han tar där upp ett försäkringsmål om Karlskronabriggen Anna Christina som 1753 förolyckades på resa från Karlskrona till S:t Petersburg. Detta mål inleddes som ett be-

drägerifall där de engelska försäkringsgivarna anklagade försäkringstagarna för bedrägeri: förlisningen skulle ha varit avsiktlig och lasten ha varit gråsten. Sedan anklagelserna ogillats övergick parterna till tvister om ersättningsskyldighet mm.

Söderberg anser att förlusten av både Sjöassuranskompaniets och sjöförsäkringsöverrättens arkiv medfört en sådan brist på rättskällor att en systematisk behandling av förekomsten av bedrägerier inom den inhemska sjöförsäkringen hindras. Han anför vidare om sjöförsäkringsbedrägerier: ”Härom kan nu endast sägas, att alla indirekta vittnesbörd tyda på, att de svenska förhållandena under Sjöassuranskompaniets och Sjöförsäkringsöverrättens äldre skede ej voro anmärkningsvärda. Ur svenska källor känner jag vare sig från 1600- och 1700-talet intet annat mål om maritimt försäkringsbedrägeri i egentlig mening än det nyss behandlade (Anna Christina-fallet), i vilket anklagelserna saknade grund. Givetvis kan man dock ej härvidlag dra säkra slutsatser e silentio”. Efter omnämnade av att tre sjöförsäkringsbedrägerier i Norge i slutet av 1660- och början av 1700-talet möjligen skulle ha kunnat föröväts av svenska brottslingar fortsätter han: ”Mitt subjektiva intryck av källmaterialet som helhet är, att hederligheten stod jämförelsevis högt bland svenska försäkringstagare”.¹⁸

När Söderberg skrev ovanstående om sjöförsäkringsbedrägerier kände han som framgår av texten inte till Lautierfallet. Vad han sagt om hederligheten bland svenska försäkringstagare kan ju gälla trots undantaget Lautier.

Noter

- 1 Uppgifterna om fartyg, redare, besättning, last, försäkringar och händelseförlopp samt rättegångar härrör från Stockholms kämnarsrätts brottmålsprotokoll 1785 och Svea hovrätts protokoll i brottmål och utslag 1785, därest inte annat anges.
- 2 Justitierevisionens registratur och utslagshandlingar till Kungl Maj:ts utslag den 24 augusti 1784. Lautiers skrivelse till kommerskollegium den 6 mars 1779.
- 3 Stockholms sjömanshus' mönstringsrulla för 1784.
- 4 Stockholms handelskollegium. Register över borgare som vunnit burskap.
- 5 Stockholms sjömanshus mönstringsrulla för 1779. Stockholms rådhusrätt. Akter i avgjorda konkurs – m fl mål 1783.
- 6 Protokoll om sjöförklaringarna finns i justitierevisionens utslagshandlingar i målet. Vid förberedande förhör inför Överståthållarämbetet i april 1785 hade Grönvall – i strid mot sjöförklaringarna och uppenbarligen av misstag – sagt att grundstötningen ägde rum den 5 juni istället för den 4 juni. Styrmannen och en matros vilka också hördes vid samma tillfälle fortsatte sedan att påstå att strandningen skedde den 5 juni. Förhörsprotokollet överlämnades till domstolarna som godtog denna uppgift. Sjöförklaringarnas uppgift uppmärksammades inte trots att Grönvall återopade förklaringarna till sitt försvar.

- 7 Sjöförsäkringsöverrättens arkivhandlingar för tiden före 1850 finns enligt riksarkivet inte kvar. Uppgifterna om rättegången vid nämnda rätt mot Lautier härrör från vad som sagts i hovrättens protokoll. I detta benämnes den engelska försäkringsgivaren "Kongl Ayerurancie Compagniet i London" och den italienska "Sjö Ayerurancie Compagniet i Genua".
- 8 Beloppen har beräknats med ledning av den lägsta växelkursen för 1784 på London och Hamburg som anges i Sveriges Riksbank, Del V, sid 148. Av ett yttrande av Lautier i hovrätten framgår att han ansett beloppet i svenskt mynt för den engelska försäkringen av fartyget vara något lägre än 3 800 Rd.
- 9 Om tillkomsten av påbudet se Foghelin sid 35–49.
- 10 Ehrenstråhle sid 157.
- 11 Justitierevisionens, registratur, protokoll och utslagshandlingar till Kungl Maj:ts utslag den 2 november 1785.
- 12 Olin sid 859 och 860.
- 13 Mantalslängder för Kalmar län, Lofta socken.
- 14 Meddelanden från svenska riksarkivet 1929 sid 7.
- 15 Framgår av ett i arkivet på Utrikes gård förvarat tillstånd utfärdat av stora sjötullkammaren i Västervik den 11 augusti 1806. Enligt detta medgavs Lautier såsom skeppare på sitt nybyggda fartyg Sjöhästen utresa till Lübeck med last av virke mm. Förolyckandet omnämns av Dalgren sid 87.
- 16 Upprättad den 4 september 1843 och under nr 54 inregistrerad vid Tjusts Norra och Södra häradsrätt den 12 oktober 1843.
- 17 Flintberg sid 258 och 271.
- 18 Söderberg sid 218 och 219.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Riksarkivet: Justitierevisionens registratur, protokoll och utslagshandlingar, Kommerskollegii skrivelser från svenska konsuler, mantalslängder för Kalmar län, Svea hovrätts protokoll i brottmål och utslag.

Stockholms stadsarkiv: Stockholms stads kämnarsrätts brottmålsprotokoll, Stockholms Handelskollegii register över borgare som vunnit burskap, Stockholms rådhusrätts akter i avgjorda konkurs m fl mål, Stockholms sjömanshus' mönstringsrullor.

Vadstena landsarkiv: Tjusts Norra och Södra häradsrätts protokoll.

Tryckta källor och litteratur

Sveriges rikes sjölag 1667.

Sveriges rikes lag 1734.

Försäkrings- och hafweristadgan den 2 oktober 1750.

Påbud den 31 januari 1751 angående deras straff som nedsänka fartyg.

Ehrenstråhle David, Inledning til then swenska processum criminalem, Stockholm–Uppsala 1759.

Vissa delar av Svea hovrätts protokoll i Lautiermålet, Stockholm 1785 (8 särtryck angivna i Svenskt boklexikon 1700–1829. Rättegångshandlingar. Uppsala 1958)

Flintberg Jacob Albrecht, Anmärkningar till Sveriges rikets sjölag, Stockholm 1815.
1864 års sjölag.

Meddelande från svenska riksarkivet för 1929, Stockholm 1929.

Sveriges Riksbank 1668–1924, Del V, Stockholm 1931.

Olin Gustaf, Några blad ur det svenska straffsystemets historia, Minnesskrift ägnad 1734 års lag, Stockholm 1934.

Dalgren Lars, Västerviks historia, Del II, Västervik 1933.

Söderberg Tom, Försäkringsväsendets historia i Sverige intill Karl-Johanstiden. Stockholm 1935.

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

Båtsmanstorp i norra Roslagen vid 1700-talets slut

Av arkivarie Lena Söderman

Hemma på ön tjuter stormen i skorsten och TV-antenn. Snöblasket yr, men inne brinner det i vedspisen, det är varmt, ljust och skönt. Mina tankar går tillbaka i tiden till slutet av 1700-talet och jag funderar över hur båtsmansfamiljerna kunde klara av att leva i sina ofta usla bostäder. Särskilt känner jag för båtsmansfamiljen Söderman nr 7 som bodde i ett hus där väggarna var så glesa att dagen lyste genom, ingen grund fanns och taklaget var förlorat. För vad kung och landshövding än stadgat om stugor, kammare, uthus och marker hjälpte ju föga om rotebönderna struntade i att reparera och underhålla och bygga nytt åt sin båtsmansfamilj. Och så förefaller det ofta ha varit; efter upprepade klagomål från båtsmännen vid mönstringarna har syner anbefallts och utförts, åtgärder noterats i protokoll men därvid tycks det ha förblivit.

Denna artikel bygger på protokoll skrivna vid synen av Norra Roslags 1. båtsmanskompani år 1796. Protokollen förvaras i arkivet Storamiralsämbetet för arméns flotta, Krigsarkivet. Samtliga citat utan nothänvisning är hämtade ur dessa syneprotokoll.

"...stugan var ganska vårdslöst upphuggen så att ej minsta värme kan bibehållas, varför hon bör målas och drevas och som spisen var förlorad och skorsten allenast till hälften uppmurad, så vore det säkrast att spisen med det samma blev helt och hållen omsatt, ty som hon nu är står hon ej att förbättra...". Nr 13 Sandström

"...stugan var alldeles förfallen och nedruttnad, täckt med halm som är emot författningarna samt få och foderhus i lika förlorat stånd och stod vägg i vägg med denna gamla stugan varföre båtsmannen beklagade sig och vågade samma stuga ej elda till förekommande av olycka utan begärde att till hösten åtminstone halmtaket skulle avtagas så han kunde bo här över vintern med hustru och barn...". Nr 36 Stenman

Dessa citat är hämtade ur syneprotokoll för Norra Roslags 1. båtsmanskompani vid syn gjord under juni, juli och augusti månader år 1796. Man synade 61 ordinarie och lika många fördubblingsnummer. Denna syn hölls med anledning av en skrivelse från Arméns Flotta till C O Cronstedt¹.

Föregående syn hade hållits år 1781 vilket framgår av synen vid torpet nr 53 Sikberg. Redan från 1772 finns påpekande från kungen till landshövdingarna att rotehållarna inte fullgjorde sina plikter gentemot båtsmännen och man kan läsa:

"Hos oss har i underdanighet blivit anmält, att vid de årliga avräkningsmötena i Båtsmanshållet åtskilliga klagomål av Båtsmänner förekommit rörande

deras torpställens otillräcklighet uti åker och äng emot vad kontrakten föreskriver, samt att själva husen till större delen ej blivit av Rotehållarna i början så försvarlige uppförda och till båtsmännen överlämnade som vederbör varvid tillika anföres att ehuru kompanichef ej underlåtit att sådant å behövlige orter till rättelse anmäla skall dock så eftertrycklig handräckning som nödig varit icke alltid bliva meddelt... att rotehållarna vid vite eller andra tjänliga medel att fullgöra sina skyldigheter enligt kontrakten. Stockholms Slott 30 sept".²

År 1782, tio år senare var det dags för kungen att göra ett nytt påpekande. I ett brev till Amiralitetkollegium säger han:

"...sedan I vid flera tillfällen hos oss i underdånighet anmält det långvariga lidande Örlogsflottans båtsmän måst vidkännas genom Rote- och Rusthållarnes tröghet att förse dem med sådane torp som kontraktet utsätter hava vi till avhjälpande därav uppå Eder underdåniga hemställan redan under den 22 januari 1776 i nåder förordnat att behörige syner över varje kompanier torp skola hållas och tillåtit att companiskrivarna härvid får nyttjas".³

Trots alla påpekanden från kungen tycks man inte från rotehållarnas sida varit benägna till några större insatser för att rusta torpen åt sina båtsmän. År 1795 kan man i ett cirkulär från regeringen till bland andra landshövdingarna läsa:

"...i möjligaste måtto söka förekomma uraktlåtenhet i desse delar å Rotehållarnes sida ...och de skulle nu och i fortsättningen snabbt rätta till de bristfälligheter som inrapporterades till dem från generalmönstringar och avräkningsmöten..."⁴

I januari och mars månader 1796 kom ytterligare skrivelser från kungen och från Storamiralsämbetet om nödvändigheten av att torpsyner kom till stånd för båtsmanstorpen.

Att standarden för de indelta krigarna inte var hög och att klagomålen ofta var förgäves förefaller ha varit något som de fick leva med ända till indelningsverkets slut. Detta framgår tydligt av ett samtal med dragonen 32 Svärd som red för Kungliga Livregementets dragoner:

"...det värsta var inte tjänsten utan det var att klara sig hemma, så man inte kom i tvist med bönderna. År 1888 flyttade jag in i mitt dragontorp under Näs gård i Rö, och där fanns varken gångjärn eller lås för dörren, så det blåste rakt igenom stugan den vintern, som var den kallaste jag varit med om. Köket var så kallt, att potatisen kyldes fastän vi hade eld i spisen. Jag begärde laga syn den och andra gånger, men länsman höll naturligtvis med rusthållaren och sade: 'Nog räcker det i Svärds tid', men då sa jag, att han inte skulle syna mig utan gården."⁵

Byggnadsregler och syner

Sedan 1600-talet har i Husesynsordningar som kungen utgav stadgats hur gårdar skulle byggas och underhållas. I en husesynsordning av den 18 juli år 1681

regleras vilka hus som skulle finnas på en gård, husens storlek och utseende. Även skötsel och utveckling av gården med påbud om antal meter nyuppförda gärdesgårdar, nyupptagna åkrar, utökade humlegårdar reglerades. Reglerna var mycket ingående men när det gällde materialval till gårdsbyggnader och uthus sades endast att man skulle använda de på orten gängse materialen.⁶

När man så började bygga bostäder åt militärt befäl och manskap följde man systemet med syner men i något anpassat skick. När det gällde boställena, det vill säga befälets bostäder, reglerades dessa dels av ritningar till de så kallade karaktärshusen dels av ingående byggnadsregler. Syner hölls för att kontrollera att alla regler följdes.

För soldat-, rytter- och båtsmanstorpen vilka även de byggdes efter bestämda mått fanns dock inga mönsterritningar. Varje båtsman på ordinarie nummer skulle förse med bostad enligt bestämmelser från 1690 med en stuga om 8 alnar inom knutarna⁷ samt en förstuga till detta även en liten loge med lada samt fähus för två kor.⁸

År 1715 kom nya specifikationer för torpen där det sägs att även en kammare skulle finnas samt att stugan skulle ha spis.⁹

En förordning kom 1750 där man förutsätter en enkelstuguplan för torpet med stuga 8 alnar i fyrkant och farstu 4 alnar bred.¹⁰

För Stockholms län kom år 1835 nya och mer detaljerade bestämmelser för torpens storlek där bostads huset ökades till att bli 12 alnar långt och skulle omfatta stuga, förstuga och kammare.¹¹

Man skulle även här bygga med för orten gängse material och syner skulle hållas vart tredje år och dess emellan vid av- och tillträde till torpet.¹²

Verkligheten kom dock att bli en annan. Synerna hölls inte som de skulle och även om man gjorde syn och förde protokoll förefaller det som om åtgärderna att förbättra båtsmannens boende många gånger uteblev.

Är det nu så illa ställt med boendet för båtsmännen i Norra Roslags första kompani? Den frågan får vi delvis besvarad i de syneprotokoll från sommaren 1796 som finns bevarade. De utgör ett unikt dokument om hur båtsmanstorpen på 1700-talets slut var utformade och vilken standard de hade.

Från synen av torpen i Norra Roslags kompaniets första del finns dock endast protokoll bevarade från synerna av de 61 första torpen med fördubblingar. Synerna gjordes i juni, juli och augusti månader år 1796 i närvaro av kronolänsman, nämndemän och rotehållare i respektive socken. I protokollets inledning står att synerna hölls *"till följe af Kongl. Majts Storamirals Embetes för Armeens Flotta den 4 de nästlidne martii till Herr Contre Amiralen, General Adjutanten och Riddaren med Stora Korset av Kungl. SwärdsOrden, Wälborne C. O. Cronstedt aflätne skrifvelse."*¹³

År 1781 hade man hållit föregående syn för detta Roslagskompani och då hade man kassert torpet nr 53 på Sikhjälma ägor, vilket varken var tillräckligt

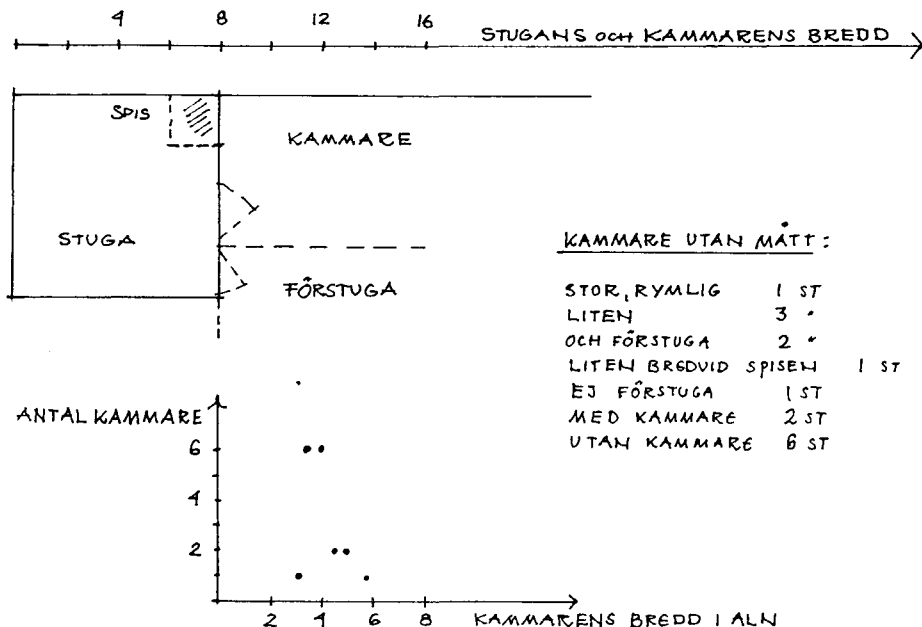


Bild. Principiell skiss av enkammarstugan med kammarens storlek för de synade torpen.

långt eller brett. Någon reparation eller utbyggnad av huset hade dock inte skett på de femton år som gått utan huset var nu i så dåligt skick att det inte gick att bebo. Här skulle en ny stuga istället uppsättas åt båtsmannen Sikberg som nu var ute på tjänstgöring men när han kom hem till nästa sommar skulle huset stå klart lovade rotebönderna!

Husens planlösning

Två typer av planlösningar förekommer, nämligen stuga utan kammare och med kammare. Här finns måhända utvecklingen från stugan om 8 alnar i fyrkant med farstu till de hus som år 1835 lagstadgades för Stockholms län med stuga, kammare och förstuga med måtten 12x8 alnar inom knutarna.

Det framgår även av syneprotokollen att för stugan fanns regler om måtten och det antecknades om stugan höll sin längd och bredd enligt kontrakt medan något sådant inte nämns för kammaren. Här omtalas i varje syn om det finns en kammare och ofta även måtten på denna. Kammaren är av mycket skiftande storlek och kan enligt dessa syneprotokoll variera mellan $3\frac{1}{4}$ och $5\frac{3}{4}$ alnar. Se bild ovan.

Endast för fyra av torpen finns angivet att man förutom stuga hade både

kammare och förstuga. För några av torpen nämns *"att ingen förstuga finns som är nödvändigt för kyla och oväders hindrande"*. Nr 23 Starck

Om man ser på den typ av planlösning som kom med 1835 års bestämmelser med stuga, kammare och förstuga under samma taklag kan man förmoda att kammaren låg direkt bredvid stugan vid den vägg där spisen stod. Hur bredden var går ej att uttolka, den kan ha haft hela stugans bredd men även varit indragen. I några fall anmärkes vid synen att förstugan måst göras utanför så hade till exempel båtsman Darckström nr 6 ordinarie hus en kammare 8 alnar lång och 4 alnar bred och en förstuga utanför.

Hur kammaren var placerad i förhållande till stugan och om man hade förstuga i de fall detta inte nämns är osäkert. Troligtvis fanns förstuga även om den inte direkt omtalas i syneprotokollet.

I samma taklag som stugan låg i tre av torpen få och foderhus vilket enligt besiktningsprotokollet inte var lagligt och man skulle flytta uthusen längre från stugan. En viktig anledning till detta var brandrisken som uppstod om fähusens tak var halmbeklädda och gnistor från skorstenen lätt kunde antända taket. Halmtak på stugan var inte laga.

Att bygga ihop stugan vägg i vägg med fähuset förekom också men detta var inte tillåtet. I ett av torpen vilket ägdes av båtsman nr 4 Bång var hans bostad ihopbyggd med fähuset som ägdes av roten. Detta *"var satt vägg i vägg med stugan och således vådeligt för eldsvåda, då spismuren och skorstenen var så gott som i själva fähuset varför det borde flyttas från boningsrummet"*.

Byggnadskick

Man byggde husen enligt äldre husesyneförordningar av material som användes på trakten.¹⁴ Till tak skulle man dock ej använda halm då detta var eldfarligt utan näver och över detta kluvet virke. Grunden skulle vara hörnstenar eller en stenfot och husen såväl stuga som uthus timrades i knutteknik. Knutarna brädslogos för att bättre stå emot röta, väggarna skulle rödmålas och fönstren förses med foder. Måttet på stugan skulle vara det som redan år 1690 hade beslutats¹⁵; båtsmannen skulle ha en stuga som mätte åtta alnar inom knutarna samt en förstuga.

Ett försök till ett mer noga reglerande av byggnaderna för båtsmännen gjordes av Regementsskrivare Gustaf Salen som år 1796 hade fått uppdraget att göra syn på Åland av båtsmanstorpen där. När han sände in sina syneprotokoll bifogade han även en bilaga där han ger följande förslag till hur båtsmannens bostad och övriga hus skulle uppföras:

Stugan skulle byggas på en alns hög stenfot, den skulle vara åtta alnar i kvadrat och fyra alnar hög under mellantaket. Det skulle finnas två dubbla fönster ett på vardera väggen, en aln höga och 1/2 breda, mellantaket skulle bestå av bräder och golvet av plankor. I stugan skulle finnas två väggfasta bänkar en två-

manssäng och ett litet bord. Spis med bakugn och spjäll och dörr med lås och gångjärn. Fönster och dörrar skulle vara brädfodrade både inne och ute.

Boden skulle byggas i linje och taklag med stugan, och vara fem alnar lång och åtta alnar bred, ha plankgolv och förses med golv med stocklås. Mellan stugan och boden skulle ligga en förstuga på 4 alnar under samma tak försedd med plankgolv och dörr på gångjärn.

Förutom dessa hus skulle det finnas ett fähus som skulle ligga 20–25 alnar från bostaden och vara 5 alnar långt, 6 alnar brett och 3 alnar högt inrett för två kor och får.¹⁶

Han påpekar speciellt vikten av att bygga husen på en stenfot så att de understa stockarna inte skulle ruttna. Hans projekt fick dock inte någon kommentar.

Torpens standard

Av de ordinarie torpen var det några som var i så dåligt skick att de måste ersättas av nya och laga hus, och i något fall var inga hus uppsatta då båtsmannen var ogift och inte begärt några hus av roten.

En del av stugorna var illa huggna, det vill säga de stockar som bildade väggarna passade inte intill varandra ordentligt. Många var även otäta på grund av dålig drevning.

När det gäller de laga måtten håller hälften måtten efter kontrakt det vill säga 8x8 alnar inom knutarna. Att stugorna var för små tycks inte varit tillräcklig anledning för rotebönderna att bygga nytt eller utöka torpets yta för båtsmannen. Även dessa för små hus skulle repareras och även i fortsättningen vara ordinarie stugor.

Ett vanligt krav vid synerna var utvändig målning av husen. I över hälften av fallen anmärks på att husen behöver målas och det bör då ha varit frågan om rödfärgning.

Det finns vissa reparationsåtgärder som ofta nämns och som är av grundläggande art. Det handlar om tak som inte är täta, om dåliga skorstenar, murar och spisar.

Traditionen i Roslagen var att den stora öppna spisen med bakugn placerades i stugans hörn på motsatta sida som entrén. Om man sedan byggde till en kammare kunde skorstenen nyttjas till en liten spis även här. Ett problem vid utökandet av huset var dock att väggen mellan kammare och stuga mot spisen inte fick byggas i trä vilket man syndade mot. Med anledning av brandrisk skulle väggen vara murad av tegel.

”med en liten kammare som var bredvid spisen och voro mellanvägg av trä som var bakom muren som var vådeligt för eldsvåda varför denna trävägg borde borttagas och mur i stället uppsättas då med samma en liten spis kunde till kammarens nytta istället uppmuras.” Nr 21 Klacka

I ett par av husen hade man murat sin spis av gråsten och inte av tegel.

”Spisen murad med stora gråstenar som innehöllo över två mans börda utan tegel och sigtigt bruk så att elden lyste både in- och utvändigt genom alla fogningarna vilket för eldsvåda var högst vådeligt.” Nr 58 Frisk

Andra åtgärder som krävs för att få husen i stånd är att göra fönstren större, att lägga in mer fyllning i golven och även att höja upp hela huset ett par stockvarv.

”stugan uphöjas från marken två quarterlin ty hon ligger alldeles nedsjunken i jorden...” nr 45 Elg

”...och som hon var nära marken bygd så borde hon höjas med ett varv timmer och stenmur därunder läggas...” Nr 56 Frisk

Av dessa uttalanden skulle man kunna dra slutsatsen att inte alla hus var byggda på stenfot utan att man struntat i grunden och lagt syllarna, det understa stockvarvet, direkt på marken.

Husens ålder framgår endast i några fall men med anledning av alla de anmärkningar som finns i protokollen skulle man kunna förmoda att de var blev ganska gamla. Ett timrat hus borde hålla i hundra år¹⁷ men i protokollet för båtsman Blömma nr 37 omtalas den då ungefärligen 6 år gamla stugan som för liten, med olaga halmtak, med golv som måste omläggas, fyllning påföras samt muren ommuras *”...ty elden lyste genom alla sprickor...”*, fönstren för små med mera.

Om detta hus var i så dåligt skick efter 6 år torde inte ett hus stå i 100 år!

Ägoförhållanden

Av de 61 ordinarie och de 61 fördubblingsnummer som ingick i den del av kompaniet där syneprotokoll påträffats var ägoförhållandena anmärkningsvärda. Av de ordinarie torpen ägdes 25 stycken alltså nästan hälften av båtsmannen och hans familj och av de 15 fördubblingsrotar där hus fanns ägdes 6 stycken av båtsmannen.

Helt uppenbart är även att båtsmännen haft svårt att få gehör för sina klagomål att få hus uppbyggda åt sig och få dem reparerade. För roten var det förmånligt när båtsmannen hade egna hus, men var då inte skyldig att reparera och underhålla husen. Detta kunde till och med vara orsaken till att roten skänkte sin båtsman de hus han bebodde och brukade.

”Alla härvarande hus hade rotehållarne genom skriftligt bifall, som uppvistes, av den 6 te juni 1788 gifvit till båtsman, hustru och barn att nyttja, bruka och bebo varför båtsman ensam ansvarar om dess vidmakthållande.” Nr 42 Frimodig

Vid synen lovade dock rotarna i dessa fall att till den tillkommande båtsmannen uppsätta nya och laga hus. Det förekommer även att båtsmannen äger själva bostadshuset medan roten har äganderätten till uthusen. Marken är nästan undantagslöst rotens.

Att problemen kring båtsmannen eller soldaten som bodde i egna hus förekommit redan sen Indelningsverkets början kan vi läsa i en Kunglig förordning av den 10 december 1685 mellan rotarna och soldaterna i Älvsborgs län:

*"Där någon soldat bor på sin egen skattejord och icke vill flytta till knektstugan på roten så må det honom väl efterlåtas, men så har han däremot igen icke någon magt att fodra någon vedergällning af roten derföre utan skall låta sig nöja med den frihet som honom är lemnad att bo på sin egen jord, icke desto mindre skall roten vara förpligtad att uppbygga knektens hemvist och den underhålla, hvilket roten sjelf kan nyttja bruka och sig till godo, så länge och till dess soldaten sjelf flyttar dit att bo derpå, men emellertid hafver knekten intet något vederlag derföre att fodra, ej heller har det hemmanet på hvilket egor knektstugan bygges någon vedergällning att fodra af de andre hemmanen som stå med i roten..."*¹⁸

Ett intressant fall är fördubblingsrote nr 45 Edling. Här har rotehållarna den 12 februari 1792 till båtsmannen, hans hustru och barn skriftligt överlämnat såväl de uppbyggda fördubblingshusen som en del till dem hörande ägor.

"Med båtsmannen Olof Steenman som förut tjänt för en annan båtsmansrote men sedemera varit fången i Ryssland och nu antager båtsmanstjenst hos under-tecknade är följande överenskommelse träffad ..så lovde och försäkrar vi att åt honom nu i sommar av nytt värke uptimra en stuga med kammare och förstuga med spis, fönster, dörrar och nödvändigt innanrede samt få och foderhus.. att uti sin och sin hustrus lifstid nyttja och bruka..."

Även fördubblingen nr 46 Lind hade av roten fått stugan.

"Vi undertecknade rotehållare uti Elinge By, Leufsta socken aflåta enligt förut träffat löfte och överenskommelse med vår kronofördubblings båtsman, Johan Lindh, att alla de hus vilka han nu nyttjar och bebor och vi åt honom uppsatt hava det han med dess hustru jemte tillkommande arvingar få äga och omvårda såsom deras evärdeliga egendom att själva nyttja, bruka, reparera och vid makt hålla utan vår ringaste omkostnad..."

När båtsmannen bodde i sina egna hus förefaller det som om roten inte brytt sig om att underhålla de rotehusen som fanns utan dessa har fått stå och förfalla.

Man kunde dock undantagsvis även reparera hus som ägdes av båtsmannen vilket framgår av synen för rote nummer 18 Grå.

"...Stugan som på detta boställe var till hörande båtsman men uti en ganska förfallet tillstånd att han knappast kunde deruti vistas, på de nitton år han för roten tjent hade ej fått minsta hyra ehuru han sjelf hållit sig med hus, nu begärde båtsman endast att roten ville laga upp denna gamla stuga på det sätt att nytt tak påläggas, fönster och dörrar nya, fyllning under golvet och ovanpå trossbotten samt bakugnen ommuras. Rotehållarna som närvarande svarade att som de ej ville förskjuta deras gamla båtsman /egna ord/ så lovade de denna reparation värkställa och för den tillkommande uppsätta nya hus."

Båtsmännens förmåner

Av syneprotokollen framgår även vilka förmåner båtsmannen hade förutom sin bostad och sina uthus. Av de 61 synade ordinarie numren framkommer att båtsmannen får halm och två tunnor säd av roten. Detta oberoende av om det till torpet hörde åker eller ej. Men när det gäller tillgången till bete/slåta, åker, krydd eller -kålgård är variationerna mycket stora, se tabellbilaga.

En jämförelse med samtida åländska båtsmanstorp

Ungefär samtidigt med synerna av båtsmanstörpen i Norra Roslags 1. kompani gjordes syner av torpen i Ålands och södra Finlands kompanier. Synerna av de åländska torpen redovisas i en artikel i Sjöhistorisk årsskrift för Åland 1993–1994 skriven av Nils Erik Villstrand. Av intresse är då självklart att göra en jämförelse mellan det åländska och det roslagska båtsmansboendet.

I båda kompanierna förekommer i ett stort antal fall att roten överlätit husen till båtsmannen och hans familj. Villstrand kommenterar att

"överlåtelsen av besittningsrätten till tjänstgörande eller avdankade båtsmän eller till båtsmansänkor är bland det intressantaste som syneinstrumentet informerar om".¹⁹

Han ger även ett förslag till förklaring av detta fenomen nämligen att rotebönderna sparade in på kostnaderna för socknens fattigvård. Även på Åland tycks roten blivit tvungen att när ny båtsman städslades bygga nya laga hus åt honom.

Bland ålandstörpen hade man mestadels en rappad stenfoot till grund för stugan. Ibland kunde det dock hända att syllen lades på enstaka större stenar. Här skiljer sig roslagstörpen påtagligt då man i syneprotokollen inte finner någon beskrivning av en stenfoot men väl påtalar att syllarna ligger direkt på marken.

"som hon var nära marken bygd så borde hon höjas med en varv timmer och stenvmur därunder läggas". Nr 56 Frisk

Varför man på Åland var mer noga med grundläggningen kan ha sin förklaring i den lokala byggnadstraditionen. Något förbryllande är dock det påpekande som regementsskrivare Gustaf Salen gör i sin skrivelse om båtsmanstörpen i samband med att han förrättade syn på de åländska torpen. Han säger *"Stugan skulle byggas på en alns hög stenfoot..."*

Han påtalar också vikten av att göra en ordentlig stenfoot som grund så att de understa stockarna inte skulle angripas av röta.²⁰

För båda kompanierna var stugans storlek var lika, åtta alnar i fyrkant inom knutarna och med takläggning av näver med kluvet virke.

När det gäller husets planlösning finns intressanta skillnader. Roslagstörpen hade stuga, förstuga och oftast kammare av skiftande storlek. Man får förmoda att dessa tre utrymmen låg under samma taklag. I de åländska torpen

hade man stuga och bod under samma taklag och mellan dessa en förstuga av varierande storlek. Detta kallar Villstrand en "bodstuga" men den liknar i hög grad vad som brukar benämnas "parstuga", det vill säga enkelstugan har utökats med ett rum på andra sidan förstugan och kammaren.

De åländska torpen var inte rödfärgade till skillnad från vad som enligt protokollen var fallet för roslagstorpen.

Diskussion

Det material som behandlar indelningsverkets bostäder är en värdefull källa till kunskap om hur man bodde förr. Det gäller inte bara den militära bosättningen utan kan också ge information om hur man bodde ute i gårdar och torp på landsbygden. I materialet ger, när det gäller manskapets bostäder, syneprotokollen en ofta förbisedd inblick i byggnadsskicket bland enklare folk på landet. Både för upplysning om husens storlek och byggnadsmaterial samt om vilka hus som hörde till en mindre torpbebyggelse.

Då syneprotokoll finns sporadiskt för torpen från 1700-talet till slutet av 1800-talet och för i princip hela landet utgör de även indirekt en kunskapskälla om allmogens bebyggelse över tid och i olika geografiska delar av vårt land.

Studier av protokollen kan öka vår kunskap om hur människor bodde förr och tillföra värdefull information till den arkitekturhistoriska forskningen.

Syneprotokoll har inte använts mycket inom byggnadsforskningen och de flesta som sysslar med indelningsverkets mannar berör deras bostad mer i förbigående. Några arbeten där man systematiskt studerat syneprotokoll träffar man inte ofta på och Nils-Erik Villstrand är en av de få som gjort en sådan studie.

När det specifikt gäller syner av båtmanstorp finns inte många sådana protokoll bevarade från tiden före 1800. Några undantag utgör dock till exempel synerna vid Södermanlands 2. båtsmanskompani 1777–1778 samt de här behandlade synerna från Norra Roslags 1. båtsmanskompani. I samma arkiv som de senare finns även syneprotokoll från Norra Roslags 2. kompani från år 1801 samt från Ålands och Sydvästra Finlands kompanier.

Från de genomgångna syneprotokollen har man anledning att ställa frågan om vilken effekt indelningsverkets regler och stadgar haft i verkligheten på utformningen av båtsmännens torp. Vissa generella regler till exempel om husens storlek förefaller vid genomgång inte behöva följas om husen i övrigt uppfyller kraven på beboelighet.

"Stugan innehåller sju och en halv aln i bredd och sju och tre quart aln i längd, befants i förfallet tillstånd dess underbyggnad är av gammalt timmer uppsatt, dock kan hon ännu några år stå om taket bliva på sina ställen omlagt, väggarna målas och drivas samt fönstren som voro alldeles förlorade göras nya, då de bör bliva högre hälst de nu voro knappt tre quarter höga." Nr 28 Mogren

I min tidigare studie av båtsmanstorp i Södra Roslags 2. kompani på 1800-talets senare hälft är däremot byggnadernas mått en avgörande faktor för att roten blev tvungen att bygga nya hus.

Vad man emellertid är noga med både vad jag funnit i denna och i min tidigare studie är att de faktorer som kan bidra till brandrisk i största grad åtgärdas. Det gäller takbeklädnad där halm på bostadshus inte är tillåtet och fähuset måste placeras på visst avstånd från bostadshuset. En ytterligare orsak till brand är de fall där man byggt träväggar intill spismuren. Dessa skall ersättas av murade tegelväggar. En fråga som inställer sig med anledning av träväggarna mellan stuga och kammare är om kammaren byggts till sen senaste synen eller om den funnits tidigare, fått anmärkning i tidigare syner men inte åtgärdats. Det är fler av de påpekade bristerna som kan ge upphov till en liknande frågeställning. Hade syllarna sjunkit ner i marken på 15 år, eldstäderna rasat, fyllningen sjunkit och så vidare eller hade man även vid synen 1781 gjort samma påpekanden som nu? Och hade det därefter inte hänt något utan torpen stod lika usla. Då vi inte har några syneprotokoll från 1781 kan vi inte heller få någon klarhet i denna fråga. Däremot finns det möjlighet att göra en jämförelse med senare syneprotokoll för att se i vilken mån man åtgärdar de nu påtalade bristerna.

Att materialvalen till byggnaderna är tämligen lika på Åland och i Roslagen talar för att byggnadstraditionen inte skiljer sig åt i någon större grad. Husen skulle enligt instruktionen från kungen byggas av "...*byggnadsämne, hvarje slag, som å orten är allmänt och lättast att anskaffa...*"²¹ och får därför antagas spegla den lokala traditionen i byggnadsskicket. Torpen i norra och mellersta delen av Sverige förefaller ha haft en likartad utformning och först när man kommer ner mot Småland uppträder alternativa planlösningar. Ända längre söderut blir byggnadsmaterialen andra. Denna geografiska skillnad mellan olika läns knektetorp är ett förhållande som jag just nu arbetar med att belysa.

Syneprotokollen från Åland och Roslagen ger samma bild nämligen att det i många fall var båtsmannen och inte roten som ägde bostadshuset. Detta är överraskande för av de föreskrifter som utfärdats för båtsmanshållet av kung och myndigheter får man den uppfattningen att det låg rotehållaren att ansvara för att båtsmannen hade torp med tillhörande uthus och mark.

Enligt en förordning den 10 juni 1683 Kongl. Bref så "*lärer roten hafva att bygga åt honom en stuga*".²² Från detta gjordes dock en del undantag och tillägg så skulle till exempel rotehållarna i Blekinge och Södra Møre sätta upp en stuga "*...med en liten afdelad kammare i förstugan...*"²³ För övriga båtsmanshållet stadgades förutom för Norrland, Halland och Bohuslän att varje rote skulle ha sin båtsman boende hos sig och åt honom uppsätta en stuga om 8 alnar inom knutarna jemte förstuga, Kongl. Förordning den 23 maj 1690.²⁴

För Norrlands båtsmän förordnades inte något torp utan när frågan senare uppkom beslöts att detta var något som man fick göra upp om mellan roten och karlen.²⁵ Helsinglands allmoge kunde inte förbindas till *"några rotestufvors uppbyggande ...om båtsmannen däremot med rotebondens tillstånd byggde sig ett hus på rotens ägor så bör dock hus och jord efter soldatens och hans hustrus död tillfalla jordägaren."*²⁶

C.G. Grill säger:

*"Uti Skåne, Helsingland och tillförne i Jemtland, behöfva icke rotarne, enligt kontrakterne, bestå torp, men frivilliga föreningar och åtaganden hafva dock temligen allmänt infört bruket af sådana. I Dalarne är denna förmån hvarken förskrifven eller medgifven, utan roten endast skyldig att lemna nödigt husrum, eller kontant ersättning derföre, så att soldaten der, mellan mötena, bor med vederbörligt tillstånd hvar han behagar. I hela Norrland, några socknar af Gestrikland och Helsingland undantagne, som öfverenskommit om ständiga soldattorp, bygger ofta hvarje ny soldat åt sig ett torp, som han och hustrun på listid få behålla. Äfven i andra skogsbygder i södra Sverige, der god tillgång ännu är å uppodlad utmark, plägar hvarje afskedstagande soldat åt sig få uppföra ett nybygge till beboende, då han afträder soldattorpet – ett bruk, som i sin mån bidragit att småningom utvidga hemmanens odlade jord, och upprödja landet."*²⁷

För Roslagens båtsmän har jag dock inte funnit att det skulle ha funnits några undantag från regeln om rotens skyldighet att bygga och underhålla bostad.

Möjligen föredrog båtsmannen att bo i egna hus om han hade tillgång till sådana och troligen hade roten då inga invändningar, man slapp ju underhåll av husen. De rotehus som kom att stå tomma förefaller ha förfallit och inte underhållits.

Det är också påfallande i vilket dåligt skick rotehusen befann sig. (se tabellbilaga) Då det ålåg båtsmannen att utföra de mindre reparationerna och det dagliga underhållet och roten endast skulle göra nybyggnader, större underhållsarbeten samt bistå med material till reparationerna undrar man varför inte båtsmannen själv gjort en del underhåll. Det bör ju ha legat i hans intresse att huset var någorlunda att bo i.

Varför hade då nästan hälften av stugorna förfallit så att de knappast utgjorde någon bostad för en barnfamilj? Hade båtsmannen ingen möjlighet att själv underhålla, fick han kanske inte material från roten eller gick han och väntade på att anmärkningar från tidigare syner skulle åtgärdas?

Sammanfattningsvis kan vi alltså konstatera att båtsmannen och hans familj inte bodde i den goda bostad som en gång var tanken bakom bestämmelserna för Indelningsverket.

Tabellbilaga

Ägoförhållanden

Ordinarie nummer	Hus ägda av roten 34 stycken
	Hus ägda av båtsmannen 25 stycken
	Hus saknas 2 stycken
Fördubblingsnummer	Hus ägda av roten 9 stycken
	Hus ägda av båtsmannen 6 stycken
	Hus saknas 46 stycken

Reparationskrav för ordinarie bostadshus tillhöriga roten, 36 stycken.

Husens tillstånd:

Alldeles förfallna 4 st och av övriga 32 st

Illa huggna	5 st
Behöver målas	14 st
Behöver drevas	14 st
Brädslå knutar	1 st
Taket måste lagas	6 st
Nytt tak	7 st
Huset höjas, ny grund	3 st
Ugnen förfallen och spis och mur omsättes	17 st
För små fönster	7 st
Fönster skall omblyas	3 st
Fönster skall fodras	1 st
Halmtak bytas	3 st
Ökad takhöjd	1 st
Mer fyllning i golvet	13 st
Nytt golv	12 st
Skorstenen lagas	1 st
18 hus håller måtten enligt kontrakt.	

För rotens fä- och foderhus var tillståndet:

Helt förfallna 6 stycken
 Någorlunda i stånd 6 stycken
 Vägg i vägg med stuga, ej laga 6 stycken
 I gott stånd 12 stycken

För övriga finns inget noterat i syneprotokollet.

BÅTSMANNENS FÖRMÅNER:

Av roten

Nr	Ägor/utsäde	kältäppa ⁹	Kryddgård	Slåta	Hö	Halm	Spann- mål
1	1/2 spann x)	1	1	—	—	X	2t ^{xx)}
2	1/2 —	—	2	X	X	X	2t
3	1/4 —	—	2	X	X	—	—
4	1/2 —	2	—	—	X	X	2t
5	7 kappar	—	—	X	—	—	2t
6	1/2 + 1/2 spann	—	—	vret	—	X	2t
7	1/2 spann	1	1	X	—	X	2t
8	1/2 + 1/4 spann	2	—	ång	—	X	2t
9	beklagar att han ej har ång	—	—	X	X	X	2t
10	vacant	1	1	X	—	—	—
11	vacant	2	—	X	—	—	—
12	3 fjärdingar	1	källand o potatisland	ång	—	X	2t
13	3/4 tunnor	1	—	X	—	X	2+
14	3/4 tunnor	1	1	X	X	X	2+
15	—	1 stor	—	X liten	X	X	2+
16	—	liten	—	X	—	X	2+
17	—	—	—	hage	X	X	2+
18	1/2 spann	liten	—	X	—	X	2+
19	3 1/2 spann + 1 fjärding korn	kälsång	—	X	—	—	—
20	—	—	—	X	—	X	2+
21	—	—	liten	—	X	X	2+
22	—	—	liten	X	—	X	2+

x) fjärding = 1/4 tunna = 1/4 spann = 4 kappar = 18,3 liter.

Nordisk familjebok

xx) tunnor

o) inhägnad om 3 geometr. kappl. 1 kappland = 154,27 m²

C.H. Weidenhielm sid 531

						Av roten		
Nr	Ågor/utsäde	Kältäppa	Kryddgård	Slåta	Hö	Halm	Spann- mål	
23	—	—	liten	—	X	X	2+	
24	vacant	—	—	—	—	—	—	
25	—	—	—	—	—	—	—	
26	—	—	—	—	X	X	X	
27	—	liten	—	—	X	X	X	
28	—	potatis land	—	X	X	X	2+	
29	1/2 spann	—	—	X	X	X	2+	
30	2x 1/2 spann	—	—	X	X	X	2+	
31	vacant	—	—	—	—	—	—	
32	3/4 ingar	—	stor	X	—	X	2+	
33	1/2 spann	—	—	X	—	X	2+	
34	1/4 + 1/2 spann	—	liten	X	X	X	2+	
35	vacant	—	—	—	—	—	—	
36	—	—	liten	X	—	X	2+	
37	1/4 ing	—	liten	X	X	—	—	
38	—	—	liten	—	X	X	2+	
39	—	—	liten	X	X	X	2+	
40	vacant	—	—	—	—	—	—	
41	vacant	—	—	—	—	—	—	
42	—	—	liten	X	—	X	2+	
43	—	—	liten	X	—	X	2+	
44	1/4 ing	liten	—	X	X	X	2+	
45	—	—	kryddgård	X	X	X	2+	
46	—	—	—	X	—	X	2+	
47	—	—	—	X	—	X	2+	

					Av roten		
Nr	Ågor/utsäde	Kåltäppa	Kryddgård	Slåta	Hö	Halm	Spannmål
48	1/4 ing	1	—	X	—	X	2t
49	—	2	—	X	X	X	2t
50	1 spann	liten	—	X	—	X	2t
51	1 1/2 fjärding	—	—	X	X	X	2t
52	1/2 spann	—	2	X	—	X	2t
53	3 fjärdingar	—	—	X	—	X	2t
54	1 fjärding	—	1	X	—	X	2t
55	1/2 spann	1	1	X	—	X	2t
56	1 spann	—	1	X	—	X	2t
57	1 spann	—	1	hage	—	X	2t
58	1/2 spann	—	1	X	—	X	2t
59	1 fjärding	—	—	X	—	X	2t
60	—	—	1	X	—	X	2t
61	—	—	—	X	X	X	2t

Noter

- 1 Storamiralsämbetets för Arméns flotta, kungl. Kommittens för arméns flotta kontor, Kammarkontor, serie EIII, Torpsynehandlingar 1796–1801, KrA
- 2 Årstryck 1772 nr 1684, sid 228
- 3 Amiralitetskollegium Kansli, serie E Ia Kungliga brev 1782, KrA
- 4 N-E Villstrand 1994 sid 29
- 5 Hundare och skeppslag, Årsskrift för hembygdsvännen i Roslagen 1944
- 6 S.L. Gahm Persson 1814 sid 104
- 7 Enligt N.E. Villstrand 1994 sid 37, mätte man då in väggjockleken men ej knutarna i måttet däremot anges för Stockholms läns knektetorp att man i byggnadens längd och bredd ej skall inräkna väggar. C.H. Weidenhielm sid 135
- 8 A. Wahlgren 1800 sid 9, S.W. Gynther 181 sid 432

- 9 J.G. Ljungström 1988 sid 24
- 10 C-G Petersen 1984 sid 92, uppgifterna kommer från en artikel av Alf Åberg: Smålands ryttare, publicerad i Sigurd Erixon: Sveriges bebyggelse. Landsbygden. Kalmar län del I Uddevalla 1957, sid 22
- 11 C. H. Weidenhielm 1891 sid 135
- 12 C. H. Weidenhielm 1891 sid 96
- 13 se sid 1
- 14 S.L. Gahm Persson 1762 1814 sid 104
- 15 S.W. Gynther 1851 sid 432
- 16 Storamiralsämbetet för armens flotta, serie, E III, KrA
- 17 N.E. Villstrand 1994 sid 37
- 18 C.H. Weidenhielm 1891 sid 380
- 19 sid 35 i artikeln
- 20 Storamiralitetsämbetet för armens flotta KrA
- 21 S.W. Gynther 1851 sid 83, torp
- 22 S.W. Gynther 1851 sid 82
- 23 S.W. Gynther 1851 sid 82
- 24 S.W. Gynther 1851 sid 84
- 25 S.W. Gynther 1851 sid 86
- 26 S.W. Gynther 1851 sid 86
- 27 C. Grill 1988 sid 24

Källor och litteratur

Otryckta källor

Krigsarkivet

Amiralitetskollegiet, Kansliet, E Ia, Kungl. brev 1782

Storamiralämbetet för arméns flotta, Kungl. Kommitténs för arméns flotta kontor, Kammarkontor E III, Torpsynehandlingar 1796–1801.

Tryckta källor och litteratur

Gahm Persson Sigfrid L., Kongl. Stadgar, Förordningar, Bref och Resolutioner. Angående Swea Rikes Landt-Milice, Stockholm 1814

Grill C., Statistiskt sammandrag af Svenska Indelningsverket, Faksimilutgåva Göteborg 1988.

Gynther S.W., Författningssamling för Kongl. Maj:ts Flotta, Hernösand 1851

Hundare och skeppslag Årsskrift för hembygdsvänner i Roslagen 1944

Ljungström Jan G., Den indelte soldaten – en presentation av soldatlivet förr, Gävle 1988

Petersen Claes-Göran, Ryggåsstugor i Tjust och Hammarkind, Valdemarvik 1984

Wahlgren Adolph Friedr., Rotebåtsmans Kontrakt, Stockholm 1800

Weidenhielm C.H., Samling af gällande föreskrifter angående Rustnings- och Roteringsvesvärens effektiva utgörande vid indelta armén, Stockholm 1891

Villstrand Nils Erik, Så bodde From och Frodig – De åländska båtsmanstorpen 1796, Sjöhistorisk årsskrift för Åland 1993–94

Årstryck 1772

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Arbetsutskott:

Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm, ordförande

Kommendör 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:

Kommendör 1 gr Olof Bergelin, Täby

Professor Oscar Bjurling, Lund

Överstelöjtnant Stellan Bojerud, Sundbyberg

Arkivarie Anders Degerström, Stockholm

Kommendörkapten Jarl Ellsén, Stockholm

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Docent Jan Glete, Stockholm

Forskningsingenjör Bengt Grisell, Ingarö

Kommendör Christer Hägg, Lidingö

Fil. kand. Ronny Lindsjö, Stockholm

Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm

Överläkare Björn Werner, Saltsjöbaden

Leg. tandläkare Bo Wiklund, Solna

Förste arkivarie Margareta Östergren, Stockholm

Hedersledamot av Sjöhistoriska samfundet

Kommendörkapten Allan Kull

Innehåll

<i>Jan Glete</i> , Hur stor var Vasa? Något om stora örlogsskepp under 1600-talets första hälft	5
<i>Lars Ericsson</i> , När Rasken gick iland. Avvecklingen av det indelade båtmanshållet efter år 1887	16
<i>Bosse Wiklund</i> , Något om segel och tågvirke	28
<i>Tryggve Foghelin</i> , Briggen Stockholms Postens förlisning 1784 – ett rättsfall om fartygssänkning och försäkringsbedrägeri	36
<i>Lena Söderman</i> , Båtsmanstorp i norra Roslagen vid 1700-talets slut	50

Pris ca 100 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Danarövägen 48, 182 36 Danderyd

ISSN 0280-6215