



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Nr 58

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 Sjöhistoriska Samfundet, c/o Per Clason, Krigsarkivet, 115 88 Stockholm. E-post: per.clason@krigsarkivet.ra.se

Tidigare nummer av *Forum navale* och andra av Samfundet utgivna skrifter kan av Samfundets medlemmar beställas av sekreteraren under ovan angivna adress.

Sjöhistoriska Samfundets postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift 200:–

Arbetsutskott: kommandör Sune Birke (ordförande), professor Jan Glete (vice-ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), förste arkivarie Björn Gäfvert (skattmästare) samt fil.dr Leos Müller (redaktör).

Manuskript sändes till redaktören under adress:

Leos Müller, Sjöhistoriska Samfundet, c/o Södertörns högskola/BEEGS, Box 4101, 141 04, Huddinge. E-post: leos.muller@sh.se

Manuskript bör inlämnas i två exemplar, med dubbelt radavstånd och bred marginal, och mottages tacksamt på diskett varvid använt ordbehandlingsprogram och filnamn anges. Författare får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört.

Vid ändringar mot manuskript svarar författaren själv för kostnaden.



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 58*

•

Innehåll:

<i>Leos Müller: Från redaktören</i>	5
<i>Lennart Rosell: In memoriam Wilhelm Odelberg (1918–2002)</i>	7
<i>Sune Birke: De vita skeppen – en svensk humanitär operation 1945</i>	9
<i>Maria Nyman: Stockholms Sjömanshus och sjömansänkor som dess understödstagare, 1750–1800</i>	39
<i>Mats Kero: Spanska sjötermer från 1500-talet av fornnordiskt ursprung</i>	69
<i>Recensioner:</i>	
<i>Fredrik Thisner: Jakob Seerup, Sökadetakademiet i oplysningstiden</i>	89
<i>Cay Holmberg: Per Insulander och Curt S Ohlsson, Pansarskepp. Från John Ericsson till Gustaf V</i>	92
<i>English summaries:</i>	
<i>Sune Birke: The White Ships</i>	94
<i>Maria Nyman: Stockholm Seamen's House and seamen's widows applying for assistance, 1750–1800</i>	98
<i>Mats Kero: Spanish Sea Terms from the 16th Century of Old Norse Origin</i>	99

Från redaktören

Leos Müller

Med detta nummer ändrar Forum navale sin formgivning. Det är ingen stor förändring. Tidskriften behåller den blå pärmen och namnformen, som nästan känns som Forum navales logo. Framsidans bild är Johan Månssons sjökort över Östersjön från 1645. Många känner säkert igen det från Bertil Åhlunds senaste bok. Det är ett mycket vackert om än inte särskilt användbart exempel av 1600-talets maritima-kartografi. Jag tycker att den nya framsidan på ett fint sätt sammanfattar Forum navales inriktning och samfundets intressen.

En annan förändring är den engelska presentationen av tidskriften och Sjöhistoriska samfundet och de svenska bidragens summaries. Av naturliga skäl är maritim historia ett mycket internationellt ämne. Genom att presentera Forum navales innehåll på engelska hoppas vi kunna sprida kännedom om den svenska sjöhistoriska forskningen till de intresserade i andra länder. Vi kommer även i framtiden i Forum navale se helt engelskspråkiga artiklar.

Årets nummer inleds med ett eftermäle av Sjöhistoriska samfundets hedersledamot och ordförande under nästan tio år - Wilhelm Odelberg. Han avled i oktober i år. Med honom förlorade samfundet en av sina mest kunniga och engagerade medlemmar. Eftermälet skrevs av Lennart Rosell som under Odelbergs tid var Forum navales redaktör och kände honom mycket väl.

Sune Birke, samfundets ordförande, presenterar i detta nummer resultat av sin forskning om transporter av fångar från tyska koncentrationsläger till Sverige. Den mest kända bilden av dessa operationer är Svenska Röda korsets bussar. Sune Birkes bidrag visar dock att den marina sidan av denna humanitära operation är minst lika viktig och intressant. Transporten av fångar från Tyskland var Sveriges mest omfattande humanitära operation till sjöss. Författaren kartlägger hur under sommaren 1945 drygt 9 000 fångar överfördes från Lübeck till olika svenska hamnar. Artikeln bygger på gedigen arkivforskning och visar i detalj hur hela operationen organiserades, vilka beslut låg bakom den, vilka skepp som engagerades, och hur samarbetet med de brittiska myndigheterna i Tyskland fungerade. Författaren diskuterar i detalj också omfattningen av operationen. Men mest berörs man kanske av de mänskliga

aspekter av den humanitära operationen, som skymtar bara här och där i befälhavarnas rapportering.

Det andra bidraget är Maria Nymans artikel om Stockholms sjömanshus och hjälpsökande sjömansänkor under 1700-talets andra hälft. I likhet med Sune Birkes artikel bygger även detta bidrag på omfattande arkivforskning. Stockholms sjömanshushistoria har behandlats tidigare, men inte utifrån detta perspektiv. Nyman använder ett genushistoriskt perspektiv vilket är mycket ovanligt i maritim historia men hon visar att det faktiskt lyfter fram aspekter som tycks bortglömda i den traditionella sjöhistoriska forskningen. Hon lyfter fram de kvinnor, sjömansänkor, som vände sig till Stockholms sjömanshus för att söka hjälp. Uppenbart var det inte något ovanligt, och det är lätt att förstå med tanke på den höga dödligheten bland 1700-talets sjömän. Sjömanshus fungerade alltså inte bara som ett slags första försäkrings- och pensionskassa för de sjöfarande utan även som en försäkringskassa för änkor, även om de utbetalda beloppen inte var särskilt höga.

Mats Kero känner Forum navales läsare sedan tidigare. Hans bok om den spanska navigationstekniken har nyligen publicerats i vår skriftserie. Även här har hans bidrag spansk anknytning. Han studerar etymologin av nordiska nautiska termer som funnits i spanskan på 1500-talet. Analysen baseras på den första tryckta nautiska listan, som publicerades på spanska i slutet av 1500-talet. Man förvånas över att det nordiska inflytandet var så pass starkt så sent. En annan märklig aspekt är att de nordiska termerna tycks ha kommit till spanskan via franskan. Analysen bygger på ett fyrtiotal termer men lika intressant är den introducerande delen som visar hur man metodiskt går till väga i denna typ av undersökningar.

Vi fortsätter också med recensensavdelningen, även om den inte vuxit sedan förra numret. Jag vill utnyttja detta tillfälle och uppmana våra läsare att skriva recensioner och skicka dem till redaktionen. En annan möjlighet är att skicka böcker som ni tycker borde recenserars i Forum navale.

Forum navale 58 är alltså i många avseende ett annorlunda nummer. Det har lite annorlunda formgivning. Det ägnar sig åt okända aspekter av sjöhistorisk forskning. Det saknas militärhistoriska bidrag. Det innehåller inte några minnen. Jag är dock övertygad om att det är ett minst lika intressant nummer som det förra och vill härmed personligen tacka våra författare. Jag vill också tacka Andrew Stickley, doktorand från Södertöns högskola, som språkgranskat de engelska summaries, och jag hoppas att han kommer att göra så även i fortsättningen. Jag kan även lova att nästa Forum navale kommer innehålla ett spännande bidrag om skotska kapare av svenska handelsfartyg under 1600-talet.

In memoriam



*Wilhelm Odelberg
(1918-2002)*

Lennart Rosell

Sjöhistoriska samfundets hedersledamot Wilhelm Odelberg avled den 12 oktober 2002 i en ålder av 84 år. År 1958 blev han ledamot av styrelsen, åren 1987–96 var han samfundets ordförande.

Wilhelm Odelberg var den lärde biblioteksmannen med många strängar på sin lyra. Ett av hans många intressen var det ämnesområde som Sjöhistoriska samfundet verkar inom. Han disputerade 1954 på en avhandling på nästan 600 sidor om viceamiralen Carl Olof Cronstedt. Den väckte uppmärksamhet och resulterade i ca 30 recensioner i Sverige och Finland. Författarens ambition var att skriva en biografi av engelsk *Life and letters*-typ. Det lyckades han med. Det som helt naturligt tilldrog sig mest intresse i avhandlingen var avsnittet (ca en tredjedel av avhandlingens omfång) om Cronstedts kapitulation och överlämnande av Sveaborgs fästning 1808 till ryssarna. Odelbergs huvudtes var att Cronstedt i grunden var defaitist, att han ansåg det omöjligt att i längden stå emot Rysslands mål att införliva Finland i sitt välde. Mot den bakgrunden framstår Cronstedts handlande som rationellt och har ingenting med feghet eller förräderi att göra.

I Forum navale publicerade Odelberg uppsatser i fyra häften: "Georg Christian de Frese och sjötåget 1790" (nr 12), "Två svenskar under Union Jack" (nr 13), "Från Örnsköldsvik till Sevastopol. H.M. hjulfregatt *Leopard* i Östersjön och Svarta havet under Krimkriget" (nr 16) och "Sjöhistoriska bibliografier" (nr 45).

Wilhelm Odelberg var som sagt den lärde biblioteksmannen. Han var också

Lennart Rosell, f. 1926, tidigare 1:arkivarie vid Krigsarkivet, sekreterare vid Sjöhistoriska samfundet och redaktör för Forum navale 1963-96.

den inspirerande arbetsledaren. Han inledde sin biblioteksmannabana på kungliga biblioteket 1947 och blev bibliotekarie vid Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien tio år senare. År 1959 tillträdde Odelberg befattningen som överbibliotekarie och chef för Kungliga Vetenskapsakademiens bibliotek. Sedan det beslutats att akademiens bibliotek skulle slås ihop med Stockholms universitetsbibliotek, kallades Odelberg att utan ansökan bli det nya bibliotekets chef. Detta skedde 1978. Fem år senare kunde han se den nya biblioteksbyggnaden i Frescati färdig för kunglig invigning.

Vid sidan av sin ämbetsmannabana bedrev Odelberg ett betydande författarskap. I den festskrift, "Bland böcker och människor", som gavs ut vid hans 65-årsdag, redovisas av Odelberg utgivna och redigerade skrifter 1943–1983. År 1999 utkom hans memoarer "Lärdom för livet". Wille kände "alla". Memoarerna ger en initierad insyn i samtidens humanistiska värld.

Wilhelm Odelberg var starkt engagerad i försvarsfrågan. Intresset gällde inte endast Sveriges försvar. Han deltog 1940 som frivillig i Vinterskriget mellan Ryssland och Finland. Han var stabsofficer i den svenska frivilligkåren med kryptotjänst som specialitet. Hans varma känslor för Finland bestod livet ut. Han besökte gärna landet och blev mycket välkommen i de vidaste kretsar. Under tjugo års tid var han ledamot av en svensk-finsk kommitté, som hade till uppgift att ombesörja att värdefull vetenskaplig litteratur översattes från finska till svenska språket.

I Sverige var Odelberg under några år på 1940-talet verksam som kryptochef i högkvarteret. Han var därefter först krigsplacerad som stabsredaktör, därefter (1960–74) som chef för den avdelning inom Östra civilområdet, som hade hand om frågor om psykologiskt försvar. Uppdraget innebar några veckors arbete varje år i samband med de samövningar som ordnades mellan högre civila och militära myndigheter, t.ex. länsstyrelser och militärbefälhavare.

Som ytterligare ett exempel på Odelbergs försvarsengagemang kan nämnas, att han under ett antal år var redaktör för tidskriften "Folk och försvar".

Wilhelm Odelberg var ledamot av ett stort antal akademier, lärda, ideella och sällskapliga sammanslutningar. Under tjugofem år var han föredragande i Konung Gustaf VI Adolfs fond för svensk kultur. Ett uppdrag som speciellt tycks ha engagerat honom under de senaste femton åren var ordförandeskapet i Kungliga Patriotiska sällskapet.

Wilhelm Odelberg var det kultiverade samtalets mästare. Hans kunskaper och hågkomster om människor och händelser var imponerande.

De vita skeppen – en svensk humanitär operation 1945

Sune Birke

Inledning

Fredagen den 1 juni 1945 var en varm och vacker försommardag. HM lasarettsfartyg *Prins Carl* låg till ankars på Orrfjärden i Östergötlands skärgård. Klockan 0910 lättade hon och gick mot Norrköping. Man kan förmoda, att åtminstone den vaktfria delen av besättningen såg fram mot den kommande helgen med viss förväntan. Kriget i Europa var slut sedan tre veckor tillbaka, och neutralitetsvakten under avveckling.

Prins Carl ankrade kl 1350 på Pampusfjärden utanför Norrköping och fria vakten beviljades landpermission över helgen från kl 1630.

Den 1 juni var det samtidigt i sedvanlig ordning konselj på Stockholms slott. I denna fattade Kungl Maj:t beslut om en omfattande humanitär insats, som skulle komma att engagera såväl *Prins Carl* ("Prins-Calle") som fyra inhyrda civila fartyg: under en månad från slutet av juni till slutet av juli fördes drygt 9 000 koncentrationslägerfångar sjöledes från Tyskland till Sverige. Denna omfattande operation har blivit märkligt lite omskriven, trots att den, förutom de rent mänskliga aspekterna, rymmer ett flertal intressanta moment: ianspråktagande och snabb ombyggnad av handelsfartyg, förhandlingar med brittisk ockupationstrupp i Lübeck, tysk minsvepareskort, organiserandet av en mottagningsorganisation i land och, inte minst, utnyttjandet av fartygen.

Operationen har behandlats av Terje W Fredh i boken "Vita fartyg med röda kors" (1998). Fredhs framställning bygger huvudsakligen på berättelser från dem som på olika sätt deltagit som besättningsmän eller sjukvårdspersonal. Den ger härigenom ett antal påtagliga och mänskliga vittnesbörd om vad som hände. Syftet med min framställning är att försöka klarlägga beslut, förberedelser och genomförande ur en mer organisatorisk aspekt.

Mina främsta källor har varit: beträffande förberedelser och utrustning: handlingar och korrespondens i Kungl Marinförvaltningens (Skeppsbyggnadsavdelningens) arkiv; beträffande själva operationens genomförande: den omfattande signaltrafiken mellan de berörda fartygen och Marinstabens operationsavdelnings sjöfartsdetalj, som fungerade som någon typ av företags-

Sune Birke, f. 1944, är kommandör, verksam vid Statens Försvarshistoriska Museer och Sjöhistoriska samfundets ordförande.

kontrollant. Vidare har jag gått igenom de noggrant förda däckslöggböckerna för *Prins Carl* under aktuell tid; båda dessa källor finns lätt tillgängliga i Krigsarkivet. Dessutom de slutrapporter som skrevs av fartygschefen på *Prins Carl*, kapten Edvinsson, och chefen för Lübeckdetachementet, doktor Aronsson, tillgängliga i Krigsarkivet resp Riksarkivet.

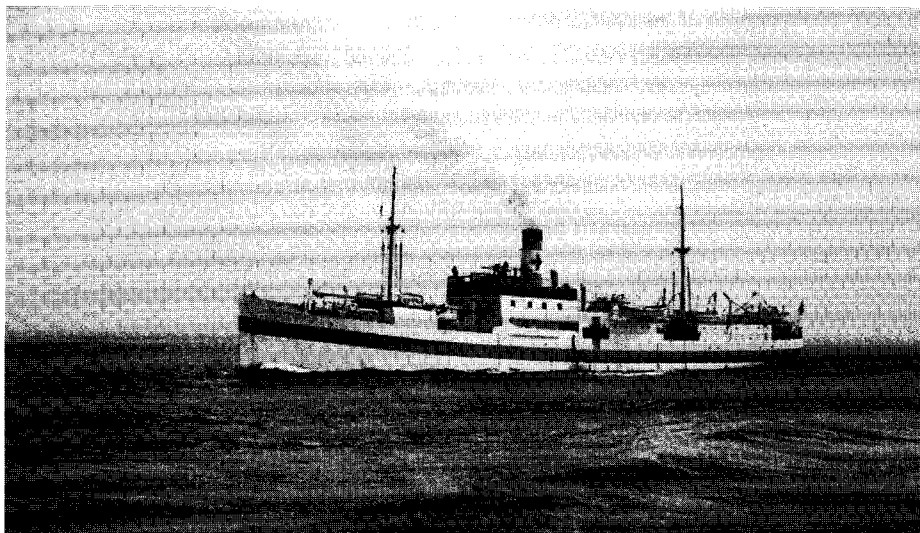
Jag bedömer, att underlaget gör det möjligt att med rimlig säkerhet rekonstruera hur operationen förbereddes och genomfördes: jag har alltså inte ansett det nödvändigt att, för denna översiktliga framställning, gå in även i de deltagande civila fartygens loggböcker eller forska i resp rederis arkiv. Härav följer också, att operationens genomförande i denna framställning redovisas mest utförligt vad gäller HMS *Prins Carl*.

Beslutet

Den spektakulära svenska insatsen under greve Folke Bernadotte med ”de vita bussarna” förde under de sista krigsmånaderna c:a 15 000 koncentrationslägerfångar från det snabbt sammanfallande Tredje Riket till Sverige. Uppenbarligen hade detta visat på den svenska viljan och förmågan i dessa avseenden. I ett brev av den 31 maj 1945 från Svenska kommittén för internationell verksamhet meddelar Henrik W:son Beer statssekreteraren i socialdepartementet E Mossberg att man från UNRRA² tacksamt accepterar ett svenskt erbjudande att ta emot c:a 10 000 ”displaced persons” samt att man från UNRRA och SHAEF³ vill ha ytterligare uppgifter om transportkapacitet mm. Brevet ingår i konseljakten 1 och hänvisar i sin tur till ett närslutet telegram, avsänt från UNRRA i London 30 maj. Telegrammet talar inledningsvis om en ”helpful offer of your government”, men när och under vilka former detta erbjudande lämnats framgår dessvärre inte.

Ärendet bereddes i Socialdepartementet och föredrogs för Konungen i statsrådet redan vid konseljen fredagen 1 juni 1945, två dagar efter mottagandet av telegrammet. Den snabba beredningen talar för att ärendet var väl förberett inom departementet. Det berörde ett antal olika departement och myndigheter, och utkastet till beslut utsändes till dessa med anhållan om gemensam beredning 2 juni, således **efter** det att det formella beslutet fattats⁴.

I utkastet till Kungl. Maj:ts beslut¹ föreslås bl a att ”i Sverige skall omhändertagas ... högst tiotusen utländska medborgare av olika nationaliteter, vilka genom försorg av The United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA) skola från Tyskland eller av Tyskland tidigare ockuperade områden återföras till sina hemländer”. Kungl. Maj:t anbefaller civilförsvarsstyrelsen ”att i samråd med UNRRA och med det biträde av svenska myndighe-



HMS Prins Carl. (Foto Krigsarkivet)

ter, som styrelsen finner erforderligt och myndigheterna kunna lämna, organisera transporten till Sverige av dessa personer”. Kungl. Maj:t anbefaller vidare marinförvaltningen ”att i samråd med Statens trafikkommission genom förhyrning eller på annat sätt ställa för ifrågavarande transporters genomförande erforderliga fartyg med utrustning till civilförsvarsstyrelsens förfogande, att låta verkställa nödvändiga ändringsarbeten beträffande berörda fartyg, att ställa lasaretsfartyget *Prins Carl* till civilförsvarsstyrelsens förfogande för... erforderlig tid”

Vidare föreslås olika typer av uppdrag beträffande understöd för operationen (3 badplutoner; materiel och förnödenheter ”som erfordras för transporternas genomförande och för vidtagande av nödvändiga åtgärder i utskeppningshamnen”). Slutligen föreslås vissa ekonomiska bestämmelser.

Man kan förmoda, att frågan om vilka civila fartyg som skulle hyras in för ändamålet behandlades vid ärendets beredning, och att vissa förberedelser därvidlag redan företagits: med blyerts i nedre hörnet på det delningsexemplar, som sänts till Kungl. Civilförsvarsstyrelsens generaldirektör Åke Natt och Dag, har nämligen någon, av skrivstilen att döma i all hast, antecknat ”Karskär Rönnskär Sygin” – sic! – ”Kastellholm (Kronprins I) — *Prins Carl*”⁵.

Kungl. Maj:t beslöt i enlighet med förslaget, och beslutet expedierades med ett Kungligt brev till civilförsvarsstyrelsen samma dag med avskrifter till bl a

överbefälhavaren, marinförvaltningen, Försvarets sjukvårdsförvaltning ”till kännedom och efterrättelse” samt till Chefen för försvarsstaben ”till kännedom och vederbörande militära myndigheters underrättande”.

Kungabrevet överlämnades i enlighet härmed i avskrift från Socialdepartementet till Kungl. Marinförvaltningen, där det noteras som inkommet först 12 juni 1945⁶. Enligt en tjänsteanteckning i anslutning till diariestämpeln överlämnas en avskrift till chefen för marinen för kännedom 16 juni.

Brevets sista blad innehåller dessutom intressanta tjänsteanteckningar om två beslut fattade av SMF⁷ beträffande avtal om förhyrning av fyra handelsfartyg för ändamålet, nämligen med AB Svenska Amerikalinen av *S/S Kastelholm* och med Rederi AB Göteborgs-Fredrikshavnlinjen av *M/S Kronprinsessan Ingrid*, samt med Stockholms Rederi AB Svea av *M/S Rönnskär* och *Karskär*.

Fartygen

Det kan nu vara dags att presentera de berörda fartygen och deras huvudsakliga prestanda.

HMS *Prins Carl*, lasaretsfartyg, sjösatt 1931 som *S/S Munin*⁸, kombinerat last- och passagerarfartyg, Stockholms Rederi AB Svea. Deplacement 1 400 ton, fart 12 knop, löa 80 m. Kolfyrad kolvångmaskin. Besättning 75 man inkl läkare och sjuksköterskor. C:a 140 vårdplatser.

Övertogs av Marinen i samband med krigsutbrottet 1939, byggdes om vid Stockholms örlogsvärk och togs i bruk för sin nya uppgift i mars 1940⁹.

Förkortad benämning: PrC. Fartygschef (FC) juni 1945: Kaptenen i Flottans reserv Hugo Arkadius Edvinsson, född 12 dec 1891¹⁰. 1. officer (1.O) löjtnant Ovenmark¹¹.

S/S Kastelholm, passagerarfartyg, sjösatt 1929 för AB Svenska Amerikalinen för östersjöfart. Dräktighet 907 brt, 570 nrt, löa 55 m. Kolfyrad kolvångmaskin. 210 hyttplatser¹².

Befälhavare juni 1945: Kapten Dahlbom¹³.

M/S Kronprinsessan Ingrid, bil- och passagerarfartyg, sjösatt 1936 för Rederi AB Göteborg-Fredrikshavn-Linjen. Upplagd sedan 1940 p.g.a. kriget. 725 brt. Fart 16 knop. 600 passagerarplatser, varav 180 hyttplatser¹⁴.

Befälhavare juni 1945: Kapten T A Fredriksson¹⁵.

M/S Karskär och *Rönnskär*, lastfartyg, levererade från Öresundsvärket till Stockholms Rederi AB Svea 1943, 790 brt, för östersjö- och nordsjöfart. Fart: 11,5 knop¹⁶.

Befälhavare juni 1945: *M/S Karskär* Kapten Carl Sundborger och kapten Gunnar Norlander, *M/S Rönnskär* kapten Ernst Edström¹⁷.

Förberedelser: fartygen

Överenskommelser mm

Som jag tidigare nämnt, är det en rimlig förmodan att urvalet av civila fartyg diskuterats redan innan det formella beslutet fattades, och att informella kontakter sannolikt redan förevarit mellan KMF och berörda rederier. Detta förklarar i så fall också den snabbhet, med vilken förberedelserna genomfördes⁷³.

De nödvändiga förberedelserna innebar i stort:

- Komplettering med personal, främst sjukvårdspersonal.
- Komplettering av mipskydd – avmagnetisering
- Komplettering av uppbörderna ombord: proviant, sjukvårds- och förläggningmateriel mm
- Iordningsställande av lastrum till förläggningar och byggande av kokhus på däck (*Karskär* och *Rönnskär*).
- Komplettering av sambandsutrustning

Redan den 7 juni avläts till KMF ett brev från Broströms stockholmskontor, där man meddelar ”att konsul Trapp i brev av gårdagen” – d.v.s. 6 juni – ”givit order om förhalning av *Kronprinsessan Ingrid* under morgondagen till kajplats från varv för att påbörja iordningsställandet”¹⁸. I ett annat brev av samma dag meddelar Broströms beträffande ”Befraktning av *M/S Kronprinsessan Ingrid*, *M/S Rönnskär*, *M/S Karskär* och *S/S Kastellholm*”: ”För ordningens skull har jag äran meddela att jag igår eftermiddag” – d.v.s. 6 juni – ”och tidigt idag på förmiddagen på uppdrag av konteramiral Wetter resp marinöverdirektör Quistgaard meddelade de olika rederierna att Kungl. Marinförvaltningen önskade tidsbefrakta rubr. fartyg för transport av f.d. krigsfångar från Lübeck till svenska hamnar”... ”Då fartygen måste vara avgångsklara om c:a 10 dagar, anmodades resp. rederier att omedelbart påbörja utrustningen av fartygen samt påmönstring av besättningar.” Vidare hade direktiv givits att besättningarna skulle vara vaccinerade före avgång från svensk hamn¹⁹. Det förefaller således, som om Broströms – som ju, av de berörda handelsfartygen endast redade *Kastellholm*, tagit på sig en viss samordnande roll i inledningsskedet. Motparten var alltså marinförvaltningens skeppsbyggnadsbyrå, och av anteckningar på handlingarna framgår klart vem handläggaren var: marindirektören 2. gr G A Zethelius²⁰.

Någon typ av preliminär överenskommelse syns ha träffats ”vid sammanträde i Marinförvaltningen 8 juni 1945 mellan representanter för Marinförvaltningen, Marinstaben, Civilförsvarsstyrelsen, Hallandsbolaget,” d.v.s. Re-

deriaktiebolaget Göteborg – Fredrikshavn, ”Amerikalinien och Rederi-Svea”; detta framgår i ett brev av den 11 juni från Rederi-Svea, där man ”för ordningens skull” meddelar, att *Karskär* och *Rönnskär* mönstrat full besättning för de ”planerade transporterna av sjuka krigsfångar” – sic! – ”från Tyskland till Sverige och ligga för MF räkning fr.o.m. tisd 12 juni”²¹.

De första åtgärderna har ögonskenligen vidtagits innan kungabrevet ens diarieförts i Kungl. Marinförvaltningen.

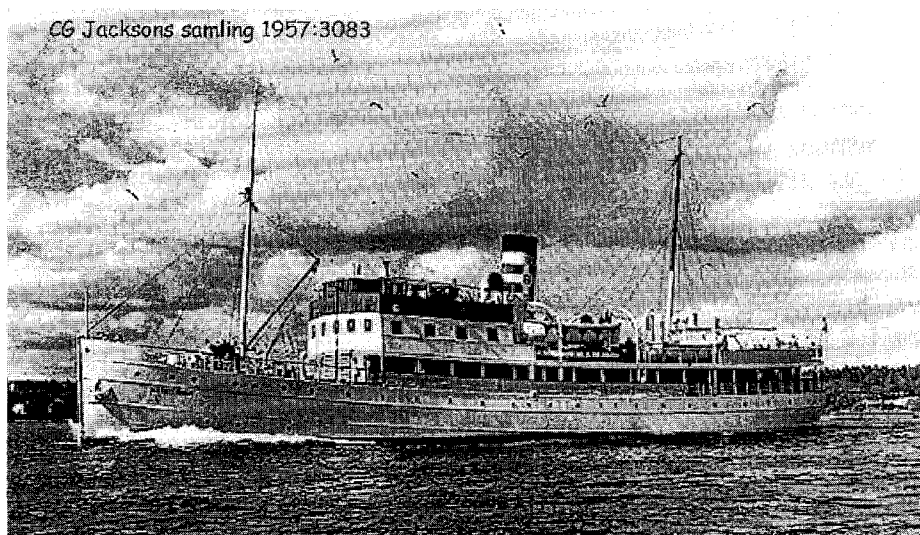
Ombyggnadsarbeten mm

Karskär och Rönnskär

Behovet av modifieringar för den nya uppgiften var givetvis störst beträffande de båda lastfartygen. Omfattningen framgår i ett beslut i MF 13 juni: I befintliga utrymmen på mellandäck och i lastrum skulle monteras 129 dubbla armésängar, således 258 sängplatser – avsedda för patienterna – samt 14 enkla – för Röda kors-personal. Vidare skulle tillföras 15 fältklosetter (och anordnas en urinoir). Akter om överbyggnaden skulle anordnas ett provisoriskt kokhus med en fältspis på balkar samt skåp, lådor och bord. Däcksbelysningen skulle kompletteras med ”solar” (stora däckslampor). Beståndet av livflottar och livbälten skulle kompletteras²². Arbetet skulle utföras på Öresundsvarvet i Landskrona och till kontrollant utsågs mariningenjören G Kaudern, som vid tillfället i fråga tjänstgjorde på Kockums i Malmö som kontrollant för bygandet av jagaren *Öland*²³.

Som framgår ovan var de ansatta tidskraven hårda, och speciellt då relativt de omfattande arbetena på dessa båda fartyg. Eftersom det samtidigt pågår en konflikt inom verkstadsnäringen, föreslår Zethelius 7 juni att militär trupp skall användas för bygnadsarbetena²⁴. Marinförvaltningen avlåter samma dag till Försvarsstaben en skrivelse med anhållan om ”en pluton ur ingenjörtrupperna” till förfogande ”i Landskrona från och med den 12 dennes under erforderlig tid, bedömd till högst tio dagar”²⁵. Den 9 juni beordrar Försvarsstaben 1. milo att ställa trupp till förfogande för ändamålet under högst tio dagar, ”verktyg för arbeten i trä (huvudsakligen) och plåt medföras”²⁶.

Kauderns situation var förvisso icke helt lätt; den 14 juni får han direktiv att *Karskär* skall vara färdig 18 juni, *Rönnskär* senast den 20. Den 16 juni skickar han ett signalmeddelande till marinförvaltningen att kraven kommer att kunna innehållas. Marinförvaltningen inspekterar, genom Zethelius, arbetena den 17 och 18 juni; härvid framkommer, att *Karskär* är nästan klar och att *Rönnskär* kommer att vara klar kvällen 20. Samtidigt framkommer också, att Civilför-



S/S Kastelholm (senare foto, Borebolagets skorstensmärke). (CG Jacksons samling, Sjöhistoriska museet)

svarsstyrelsen har ändrat kraven beträffande antalet Röda-korspersonal ombord från 15 till 22²⁷.

Mot arbetena i Landskrona riktades viss kritik sedan *Karskär* och *Rönnskär* under den första tillbakaresan från Tyskland råkat ut för dåligt väder och vissa brister uppdagats: taken till de provisoriska kokhusen på däck läckte och behövde täckas med tjärpapp, luckor var otäta, det fanns för få stolar, Röda-korspersonalens förläggningar var bristfälliga, vilket allt kommenterades i morgontidningarna 28 juni, enligt vad Zethelius samma dag meddelade Kaudern. Denne svarar den 30 juni och hänvisar till brist på material, tidsbrist och den rådande verkstadsstrejken. Han anger också en annan orsak till bristerna, och här förtjänar hans formuleringar att citeras: ”Åtgärderna från civilförvarsstyrelsen ha enligt min uppfattning kännetecknats av bristen på en sammanhållande myndighet eller person, som kunnat ena och besluta i de många spörsmålen. Det hade utan tvivel varit fördelaktigt, om någon person från styrelsen eller Röda korset följt utrustningsarbetena. Det har förekommit att önskemål, som framförts från ett håll ha avstyrkts av annan likställd myndighet, och synnerligen motsatta åsikter ha rätt t.ex. om vilka bekvämligheter, som den medföljande personalen har rätt att göra anspråk på”. Bakom de hovsamma men ändå pregnanta formuleringarna förnimmar läsaren lätt ett stilla vemod²⁸.

Kronprinsessan Ingrid

För *Kronprinsessan Ingrid* bestämdes följande dispositioner: förläggning på bildäck skulle ordnas för 156 liggande patienter, de befintliga passagerarhytterna – som alltså medgav 180 hyttplatser – skulle avses för Röda korspersonal (15 st) samt 31 patienter. Dessutom fanns plats för mellan 330 – 340 patienter, som ej behövde sängläge; den totala kapaciteten anges till 527 patienter, varav således 187 liggande²⁹. Arbetena skulle utföras på Karlskrona örlogsvarv (ÖVK), dit fartyget avgick 11 juni på kvällen med beräknad ankomsttid 13 juni³⁰. Tidskravet var att hon skulle kunna avgå mot Trelleborg 22 juni³¹.

Kastelholm

Kastelholm skulle genom provisorisk inredning i matsalong, befintliga passagerarhytter och danssalongen kunna ges en kapacitet på 202 liggande patienter. Arbetena skulle utföras på Stockholms örlogsvarv (ÖVS). Liksom de övriga fartygen skulle hon, utöver den egna besättningen, medföra 15 sjukvårdare ur Röda korset²⁹. Den 12 juni anmäler rederiet, att *Kastelholm* är ”mönstrad och klar”³⁰, varefter arbetena torde ha påbörjats omgående. Tidskravet på *Kastelholm* var att hon skulle vara i Trelleborg 22 juni³¹.

Övriga förberedelser

Röda kors-märkning

Den 14 juni utgick direktiv till Stockholms och Karlskrona örlogsvarv att fartygen skulle Röda kors-märkas: På var sida fartygets namn och ”Sverige”; mellan dessa texter en svensk handelsflagg samt för och akter härom ett rött kors på vit botten omgivet av en svart rin³². Ur Fredhs bok har jag hämtat bilden på sid 23, som visar *Kronprinsessan Ingrid* med Röda kors-märkning enligt bestämmelserna.

Förhyrning och passagerarfartygscertifikat

Naturligtvis måste ägandeförhållandena beträffande de civila fartygen regleras. Den 11 juni tecknade marinförvaltningen charterbrev med resp rederier om förhyrningen. Kostnaderna sattes till: S/S *Kastelholm* 1250 kr/dygn, M/S *Kronprinsessan Ingrid* 1600 kr/dygn samt M/S *Karskär* och *Rönnskär* 1050 kr/dygn. Vidare stipuleras att ”befraktaren fritages från ansvar för passagerarna”³³.

Tillfälliga passagerarfartygscertifikat utfärdades av Kungl. Kommerskollegium för *Karskär* och *Rönnskär* (294 passagerare) den 20 juni samt för *Kronprinsessan Ingrid* och *Kastelholm* den 21 juni (527 resp 242 passagerare). För samtliga anges som villkor, att fartygen utanför svenskt territorialvatten skall framföras med eskort, dock ej vid resa Sverige – Lübeck med mindre än 26 passagerare ombord³⁴.

Beträffande besättning och sjukvårdspersonal var grundförutsättningen, enligt ansökan till kommerskollegium, egen besättning+radioman+15man sjukvårdspersonal ur SRK³⁵ – detta senare antal utökades senare, som ovan framgått, till 22²⁷.

Som synes ansåg man det nödvändigt att komplettera besättningarna med en radioman – den civila kapaciteten bedömdes uppenbarligen vara otillräcklig. I en PM upprättad 12 juni vid Skeppsbyggnadsavdelningen hemställs att MF Vapenavdelning föranstaltar om installation av ”station för radiotelegraf” på fartygen. Att detta kom till utförande åtminstone på *Karskär* och *Rönnskär* framgår av ett meddelande efter operationens slut att stationerna skall bortmonteras³⁶.

Prins Carl

Prins Carl låg kvar utanför Norrköping över helgen och avgick den 4 juni mot Hårsfjärden för att den 7 juni gå in till Stockholm och förtöja vid Skeppsholmen (Östra brobänken). Den 8 juni besökte HM Konungen Kustflottan, och dagen efter var det visning för allmänheten. *Prins Carl* kolade i Hammarby 11 juni och gick sedan till Frihamnen, där hon låg kvar tills avgången mot Trelleborg, den 21 på morgonen. Ett dygn senare ankrade hon utanför Trelleborg³⁷.

Organisatoriskt utgick *Prins Carl* ur Kustflottan, som hon dittills tillhört, den 11 juni³⁸.

—o0o—

Man kan förbluffas över den hastighet, med vilken förberedelserna genomfördes. Jag anser att detta styrker min uppfattning att operationens omfattning samt för ändamålet avsedda fartyg var relativt väl kända bland berörda parter även utanför regeringen och civilförsvarsstyrelsen redan innan det formella beslutet fattades i konseljen den 1 juni. För detta talar även de tidigare omnämnda blyertsanteckningarna på civilförsvarsstyrelsens delningsexemplar³ och det snabba agerandet från både rederiernas och marinförvaltningens sida (även givet den erfarenhet och det kontaktnät som rimligen uppstått i liknande frågor under krigsåren).

Förmodligen gjordes vissa praktiska överväganden redan i samband med att erbjudandet att ta emot fångarna lämnades till UNRAA.

Fredh uppger i sin bok, att utrustningen av *Karskär* och *Rönnskär* i själva verket påbörjades redan i maj, vilket jag däremot inte har kunnat finna några belägg för³⁹.

Förberedelser: Lübeckdetachementet

För att ta emot patienterna⁴⁰ organiserades genom Svenska Röda korsets försorg ett detachment i Lübeck, det s.k. Lübeckdetachmentet. Chef för detta var doktor – stundom benämnd major – Hans Arnoldsson. Till sitt förfogande hade han bl.a. löjtnanten Börje Agartz⁴¹. De hade båda tidigare tjänstgjort i SRK detachment i Tyskland i samband med bernadotte-aktionen med ”de vita bussarna”, Arnoldsson som läkare, Agartz som chef för intendenturplutonen⁴². Min viktigaste källa till uppgifterna om detachmentets organisation och verksamhet är Arnoldssons slutrapport till SRK överstyrelse och civilförsvarsstyrelsen⁴³.

Detachmentet upprättades i Cambrai-kasernerna vid Schwartauer Allé strax utanför staden. I detachmentet ingick:

- tysk personal: 14 läkare och varierande antal övrig medicinalpersonal, 105 sjuksköterskor, 367 man handräckning
- brittisk personal: ur Royal Army Medical Corps⁴⁴ 56 man plus vaktman-skap 20 man.

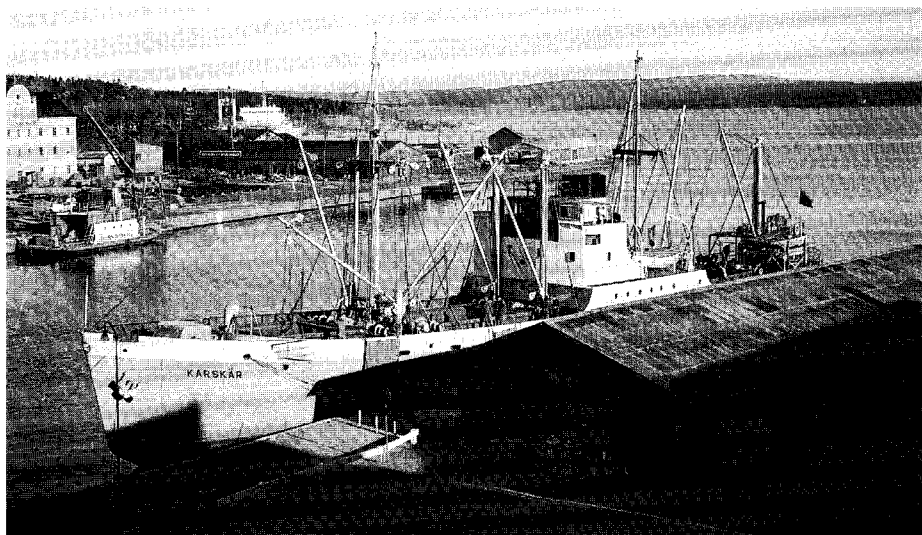
Man iordningställde en patientförläggning i tre byggnader med sammanlagt 1 400 bäddplatser och en reception med svensk, tysk och brittisk personal. Vidare ingick en svensk badpluton med utrustning för bastubad⁴⁵. Patienterna skulle i huvudsak anlända med tåg, 5 per vecka, vardera med c:a 450 passagerare, registreras och utväljas för vidare transport. De kom i huvudsak från det ökända koncentrationslägret Bergen-Belsen, som tjänade som uppsamlingsplats – se vidare nedan.

Sambandsfrågorna var uppenbarligen ett problem för detachmentet: huvuddelen av dess meddelanden till civilförsvarsstyrelsen och andra intressenter i Sverige gick via de deltagande fartygens radiotelegrafi.

Den första resan till Lübeck

Överfart och mottagande

Enligt den uppgjorda tidsplanen sammanstrålade fartygen under 21 och 22 juni på Trelleborgs redd: *Prins Carl* och *Kastelholm* från Stockholm, *Kron-*



M/S Karskär i Härnösands hamn. (Foto Sture D Lundström, Sjöhistoriska museet)

prinsessan Ingrid från Karlskrona, *Karskär* och *Rönnskär* från Landskrona. Först ut var *Karskär*, som lämnade Trelleborg redan den 22 juni med minsvepareskort. De övriga fyra avgick på eftermiddagen den 23 juni, eskorterade av tre tyska minsvepare från basen i Kiel. Överfarten är relativt utförligt skildrad i FC PrC rapport till Chefen för Marinstaben⁴⁶, som är min huvudsakliga källa för framställningen i detta och följande avsnitt.

Av de tyska minsveparna gick två i flankformering framför transportfartygen, som gick på kolonn. De bägge minsveparna använde röjsvep och akustiska svep, möjligen även magnetsvep. Den tredje, med akustiskt svep och röjsvep, gick mitt i kolonnen som förbindelse- och rättningsfartyg. Man följde i huvudsak en svept och bojad led från Trelleborg till Travemündes redd. Bitvis var leden blockerad av vrak och en del bojar hade havererat. Distansen var c:a 150 M, och förflyttningen tog 13 1/2 timme⁴⁷, vilket ger en medelfart på styvt 11 knop. Detta stämmer väl med de farter, som ovan har angivits för transportfartygen. Edvinsson uppger även, att leden ej bör användas nattetid på grund av att bojarna saknade ljus eller endast hade svagt sådant ("...endast av en svag ficklampas styrka").

Man kan lägga märke till att de eskorterande minsveparna var tyska. De hade ingen allierad officer ombord – uppenbarligen "business as usual", även om Kriegsmarines röda hakkorsflagga hade ersatts med en allierad kontroll-

flagga. Besättningarna bar, av allt att döma, fortfarande tysk uniform men med örn och hakkors avlägsnade från mössor, kavajer och bussaronger.

Den allierade marina närvaron i Travemünde inskränkte sig till en jagare ur Royal Navy och några f d tyska patrullbåtar. Edvinsson berättar, att den brittiska jagaren var slapp i sitt besvarande av hans hälsning (med ”givakt” och stationer); en officer kom några dagar senare ombord på *Prins Carl* och framförde fartygschefens ursäkter: man hade inte uppmärksammat att *Prins Carl* var ett örlogsfartyg⁴⁸! Sedan dessa marina etikettsfrågor var avklarade, synes förhållandena mellan RN och de svenska fartygen ha varit goda. Något värre var det stundom med British Army, under vars 21. armégrupp trupperna i Lübeck lydde. Jag återkommer till detta i följande avsnitt.

I Travemünde kom även en brittisk kontrollofficer ombord och gav anvisningar för den vidare färden till Lübeck, som gjordes med tysk lots ombord. Floden var full av vrak och andra hinder, och de tyska lotsarna förefaller inte ha varit helt pålästa⁴⁹.

I Lübeck blev de svenska fartygen liggande 3–4 dagar. Under denna tid monterades nämligen två st akustiska svep (”bullerbojar”) på varje fartyg. Utrustningen var tysk, och monteringen leddes av en tysk minofficer, som även meddelade nödvändiga instruktioner. Edvinsson anger, att materielen var gammal och sliten och dessutom monterades fel. Att bullerutrustningen avgav ett även inombords i fartygen som helvetiskt uppfattat oväsen bestyrks av andra deltagare, på *Karskär*⁵⁰. Utrustningen översågs också vid kommande vistelse i Lübeck. Som en följd av dessa installationer indrogs minsvepareskorten under de sydgående resorna efter den andra resan. Tillstånd till detta lämnades av marinledningen den 4 juli⁵¹. Någon minsprängning kom aldrig att inträffa under operationen.

Förhållandena i Lübeck

Vid infarten till Travemünde och på redden låg ett fyrtiotal sänkta tyska ubåtar och torpedbåtar, och även i Trave fanns ett flertal vrak; på flodens västra strand, halvvägs till Lübeck, ett hundratal tyska jaktplan, delvis bombskadade. På den östra stranden fanns verkstäder för enmans-torpeder, som provats på floden. Varv och dockor, liksom Lübecks hamn, var oskadade av kriget, och själva staden – förutom några hus och kyrkor – relativt oskadad.

Kriget var slut, och i Lübeck trodde ingen – åtminstone inte bland briterna – på myten om de tyska ”Varulvarna” (Werwölfe): hängiven nazistisk ungdom, som skulle fortsätta kriget på egen hand med terror och sabotage. All

fraternisering mellan den brittiska ockupationstruppen och den tyska befolkningen var dock strängt förbjuden men förbudet överträdades ofta, även om detta kunde medföra stränga straff⁵². De brittiska soldaterna var uppenbarligen trötta på kriget och mest intresserade av att få komma hem.

Längs Traves stränder bidrog baddräktsklädda tyska flickor till att underminera fraterniseringsförbudet⁵³; Lübecks gator var fulla av arbetslösa tyskar och frigivna utländska slavarbetare i väntan på repatriering. Situationen var delvis explosiv. De frigivna slavarbetarna hemföll stundom till stöld och plundring av tysk egendom, och första natten *Prins Carl* låg i Lübeck sköt briter sju polacker som överraskats i färd med att plundra.

Det var av allt att döma denna något oroliga situation som föranledde briter att inte låta de svenska besättningarna gå iland, vilket givetvis var föga populärt. Den brittiske marine chefen försökte utverka ett undantag åtminstone för besättningen på *Prins Carl*, som ju var örlogssjömän klädda i uniform, men 21. armégruppens ledning ställde sig avvisande: skälet angavs vara att man fruktade att de svenska sjömännen kunde bli nedslagna av f d nazister, som sedan skulle iföra sig deras uniformer och på *Prins Carl* fly undan till Sverige! Denna förklaring bär knappast någon högre trovärdighets prägel – jämför ovan om ”varulvarna”.

Att inte få gå iland uppfattades naturligtvis av besättningarna som ytterligt påfrestande – det första besöket i Lübeck blev ju också relativt långvarigt. Det gick så långt att Sundborger på *Karskär* vid ett senare besök såg sig föranlåten att varna för att besättningarna skulle säga upp sig, om ingen ändring kom till stånd, och chefen för Lübeckdetachementet vädjade via Marinledningen till den brittiska ambassaden i Stockholm att påverka 21. armégruppen att snarast ändra sitt beslut⁵⁴. Beslutet hävdades också efter en tid. Men i det läget var det bara två resor kvar, åtminstone för *Prins Carl*, och dessutom hade liggetiden i hamn reducerats till ett minimum vartefter rutin vunnits beträffande ilastningen.

I det mer dagliga umgänget med briter noterar Edvinsson, att flera är av den uppfattningen att svenskarna varit ”too soft with the Germans” under kriget – i och för sig vad jag kan förstå en ganska vanlig inställning bland de allierade under och efter kriget. Frånsett detta förefaller umgänget med ockupationstrupperna ha förlöpt smidigt, med undantag av den rigida inställningen i frågan om landgångsförbudet. I vissa lägen visas till och med en påfallande hjälpsamhet: Fredh berättar i sin bok hur en brittisk major vid ett tillfälle ställde ett reducerat tyskt kompani (krigsfångar) till förfogande för att hjälpa till med ombordtagandet av patienterna.⁵⁵

De första patienterna

Patienterna kom till det svenska detachementet i Cambrai-kasernerna från det förutvarande koncentrationsläget i Bergen-Belsen, som fungerade som uppsamlingsplats för de koncentrationslägerfångar från hela den av britterna ockuperade zonen. I Belsen förlades de i SS-personalens tidigare förläggningar, som var bekväma – det ursprungliga lägret var till stora delar nedbränt – och vårdades av brittisk medicinalpersonal, som också helt självsvåldigt gjorde urvalet för vidare tågtransport till det svenska detachementet i Lübeck.

Det brittiska självsvåldet härvidlag uppfattades som både irriterande och försvårande för operationens syfte. Den 3 juli meddelar emellertid Arnolds-son generaldirektören för civilförsvarsstyrelsen att han nått en överenskomst med britterna om följande uttagningsprinciper:

- endast patienter som tål transport
- endast patienter som förväntas bli helt eller påtagligt återställda i Sverige
- inga patienter som lider av epidemisk sjukdom.

Civilförsvarsstyrelsen godkänner dessa principer och tillfogar: inga sinnessjuka⁶⁹. Den brittiska efterlevnaden av överenskommelsen förefaller emellertid inte alltid ha varit särskilt imponerande, vilket framgår framdeles.

Representanter från de svenska myndigheterna – med bl a professor Gunnar Fischer från Medicinalstyrelsen – besökte Belsen den 26 juni. I sin rapport konstaterar han att patienternas allmänna hälsotillstånd är sämre än man väntat. Rödsot är en vanlig sjukdom och den vanligaste dödsorsaken i lägret är tuberkulos; ungefär hälften av de ännu levande bedöms ha sjukdomen. Fischer understryker därför vikten av vaccination av den svenska personalen⁵⁶.

Efter ankomsten till Lübeckdetachementet möttes de nyanlända patienterna av den svenska badplutonen för sanering⁴⁵ och vid behov fick de nya kläder. Därefter vårdades de på sjukhuset i avvaktan på att brittiska ambulanser skulle föra dem till de svenska fartygen

Sammantaget kan konstateras, att åtminstone vid de första resorna patienternas tillstånd var väsentligt sämre än vad som förespeglats de svenska myndigheterna⁷⁰, och förmodligen betydligt sämre än för dem som tidigare evakuerats med ”de vita bussarna”. Detta ledde bland annat till några dödsfall under övertransporterna till Sverige: ombord på *Prins Carl* dog fem på resorna mellan Lübeck och Sverige, och två på de senare resorna mellan Malmö och Slite.

Under 27 och 28 juni togs följande antal patienter ombord på de svenska fartygen:

Kronprinsessan Ingrid
Karskär

424 varav 179 liggande
totalt 198



M/S Kronprinsessan Ingrid med Röda-korsmärkning. (Fredh)

<i>Rönnskär</i>	totalt 170
<i>Kastelholm</i>	totalt 220
<i>Prins Carl</i>	totalt 180 (57)

Patienterna fördes till olika svenska hamnar:

beträffande *Kronprinsessan Ingrid*: Malmö (sittande patienter) resp Göteborg (liggande);

beträffande *Karskär* och *Rönnskär*: Malmö

beträffande *Kastelholm*: förmodligen hamn i Skåne;

beträffande *Prins Carl*: Kalmar (de svåraste fallen) och Norrköping (övriga).

Årstiden runt midsommar brukar ju ofta gynnas av vackert väder. Så blev det inte denna gång: *Karskär* och *Rönnskär* råkade ut för dåligt väder med svår sjögång, vilket givetvis var ytterst påfrestande för både patienter och sjukvårdspersonal⁵⁸. Dessutom visade sig under dessa förhållanden en del av ombyggnadsarbetena vara bristfälliga, vilket berörts i ett tidigare avsnitt.

Ankomsttid till de svenska mottagningshamnarna meddelades i god tid, c:a 15 timmar i förväg, till Marinstabens sjöfartsdetalj, som vidarebefordrade meddelandet till civilförsvarsstyrelsen. Därefter var det meningen att de lokala civilförsvarsenheterna skulle varskos tjänstevägen genom styrelsens försorg och stå beredda vid fartygens ankomst. Enligt Edvinssons uppfattning fungerade dock inte denna administrativa kretsgång, utan det lokala civilför-

svaret svävade ofta i ovisshet om tiden. Trots detta sköttes som regel mottagandet utan dröjsmål⁵⁹.

Ledningsförhållanden

Jag har inte funnit någon handling som reglerar eller beskriver ledningsstrukturen för operationen, men utifrån det granskade materialet kan man dra följande slutsatser:

- Operationen leds av **civilförsvarsstyrelsen** i enlighet med det kungliga brevet av den 6 juni¹. På samma nivå verkar medicinalstyrelsen, som fackmässigt bevakar de rent medicinska aspekterna (epidemirisker, vaccinationsfrågor o s v);
- Ledningen på plats i Lübeck utövas av **Chefen för Lübeckdetachementet**, som hanterar strömmen av patienter från främst Belsen till detachmentet och därifrån vidare till fartygen. Han reglerar också fartygens tider för embarkering av patienterna, och därmed deras avgång till Sverige och återkomst till Lübeck; helt enkelt deras "turlistor". Han svarar för kontakterna med civilförsvarsstyrelsen, medicinalstyrelsen och, inte minst, med briterne.
- **Marinstaben** fungerar, främst genom Operationsavdelningens Sjöfartsdetalj, som någon sorts företagskontrollant: följer fartygens förflyttningar, vidarebefordrar meddelanden till och från rederier, civilförsvarsstyrelsen mm. Marinledningen fattar också beslut av sjömilitär innebörd beträffande transporternas genomförande, t ex eftergiften på kravet på minsvepareskort vid nedresorna till Lübeck⁵¹. Det bör anmärkas, att denna typ av uppgifter och ansvar normalt ingick i marinstabens verksamhetsområde under kriget.
- Befälet till sjöss utövas av varje **fartygschef/befälhavare** för sig; fartygen har uppträtt relativt oberoende av varandra beroende på olika urlastningshamnar på den svenska sidan. Som framgår av bil 1 går dock oftast *Karskär* och *Rönnskär* tillsammans, varvid befälhavaren på *Karskär*, Sundborger, av signaltrafiken att döma förefaller ha känt ett visst samordnande ansvar ("äldste chef"). En motsvarande tendens, ehuru mindre påfallande, kan iakttagas beträffande *Prins Carl* och *Kastelholm*.
- Sambandsmöjligheten för Lübeckdetachmentet för förbindelse med fartygen och med Sverige var inneliggande fartygs signalstationer⁷¹.

De följande resorna

De följande resorna följde i princip samma mönster som den första, dock med två väsentliga förändringar:

- * som jag tidigare nämnt drogs minsvepareskorten in på de sydgående resorna efter den andra resan
- * tiderna för embarkering och debarkering av patienter nedbringades successivt, förmodligen dels på grund av vunnen rutin, dels på grund av att patienternas medicinska status hela tiden förbättrades (av de insignerade uppgifterna framgår en stadig minskning av antalet liggande patienter under operationens gång; jämför Arnoldssons uttalande nedan).

Jag finner det därför inte meningsfullt att här ge någon mer utförlig beskrivning av dessa följande resor, helst som de inte tycks ha innehållit några dramatiska eller intressanta händelser såsom mottagandet i Lübeck eller *Karskärs* och *Rönnskärs* besvärigheter med vädret under den första resan. Signaltrafiken visar, vid sidan om positionsangivelser och uppgift på antal patienter, på närmast rutinmässiga önskemål från de deltagande fartygen om smärre reparationer, kolning (*Prins Carl* och *Kastelholm*) och förrådskomplettering samt personalförstärkningar eller byte av enstaka besättningsmedlemmar. Nämnas bör dock, att vid avfärd från Lübeck den 11 juli fastnade *Rönnskär* i dyn på Trave. Hon drogs flott av systerfartyget *Karskär*⁶⁰.

Chefen för Lübeckdetachmentet, doktor/major Hans Arnoldsson, säger i sin slutrapport att det mot slutet dök upp helt friska patienter – som sändes tillbaka till britererna. Han berättar också, att man kommit på en föregiven patient från Belsen som var beväpnad och medförde tre kilo tandguld från krematorierna i bagaget: han överlämnades till britererna, som omedelbart anhöll honom⁴³.

Den som i detalj vill följa operationens genomförande, rekonstruerad med hjälp av de källor jag använt, hänvisas till bilaga 1.

Av denna framgår följande antal resor Lübeck – Sverige, viktigaste hamnar för urlastning och det genomsnittliga antalet patienter per fartyg:

HMS <i>Prins Carl</i>	4 (Kalmar, Norrköping)	150–200
M/S <i>Kronprinsessan Ingrid</i>	8 (Malmö, Göteborg)	400–450
S/S <i>Kastelholm</i>	5 (Malmö)	200–235
M/S <i>Karskär</i>	10 (Malmö, Hälsingborg)	240
M/S <i>Rönnskär</i>	9 (Malmö)	240

Man kan räkna ut det högsta antal patienter, som på detta sätt teoretiskt kan ha överförts till Sverige, och kommer då upp i c:a 9 900. Räknar man i stället antalet patienter i de insignerade uppgifterna, blir resultatet styvt 9 300. Denna siffra överensstämmer i stort med den som Arnoldsson redovisar – se vidare nedan –, nämligen 9 273 och det vill alltså förefalla som om sanningen skulle ligga någonstans där.

Prins Carl till Slite

Tisdagen 17 juli lättar *Prins Carl* ankar utanför Travemünde och går för sista gången med tysk minsvepareskort över Östersjön. Ombord finns, enligt loggboken, 180 patienter. På kvällen samma dag lämnar hon 31 patienter i Trelleborg, de övriga följande dag i Kalmar. På torsdag 19 lämnar hon Kalmar och går sydvart till Malmö, där hon blir liggande över helgen. På söndag kväll tar hon ombord 153 patienter och avgår på måndag morgon till Slite, där hon lämnar sina patienter på onsdag. En liknande resa genomförs senare i veckan.

Patienterna den här gången var tuberkulossjuka fd koncentrationslägerfångar, som nu fördes vidare för att behandlas vid Lärbro krigssjukhus på Gotland⁶¹.

Därmed var *Prins Carls* insats i denna operation fullgjord, och den 29 juli lämnar hon Slite och går mot Stockholm för sanering. (Den som vill specialstudera *Prins Carls* verksamhet närmare hänvisas till bil 2).

Operationen avslutas

De sista resorna

Mot slutet av juli har det uppsatta målet, 10 000 patienter, börjat komma inom räckhåll. Samtidigt har, som påpekats ovan, den medicinska statusen på patienterna förbättrats. Chefläkaren Arnoldsson trädde nu i förhandling med brittena om hur och när operationen skulle avslutas.

Den 18 juli meddelar Arnoldsson, att brittena verkar ha problem med att hitta sjuka patienter – de sista omgångarna har varit fullt friska och en del därför måst återsändas(!). En del andra har däremot varit för dåliga för att kunna transporteras. Den sista transporten bestäms till 21 juli med 100 barn från Belsen samt 34 norska barn⁶².

Den 19 juli meddelar emellertid Arnoldsson, att programmet åter ändrats; för att bringa ordning i läget avser han på kvällen samma dag avresa till 21. armégruppens högkvarter. Hans linje är nu, att skall man ta emot fler patienter skall dessa utväljas av *svenska* läkare⁶³.

Den 20 juli enades man om följande plan för de sista resorna⁶⁴:

- t. o. m. den 19 juli har, enligt Arnoldssons beräkningar, 8 126 patienter emottagits.
- Ytterligare planerat emottagande: 22 juli 498, 23 juli 500, 24 juli 500 plus 205 barn, inkluderande de tidigare nämnda norska. Detta skulle i så fall ge en totalsiffra för antalet mottagna patienter på c:a 9 830)

- *Rönnskär* avgår från Lübeck 22 juli och återvänder omedelbart för sin sista tur som går 24 juli
- *Kronprinsessan Ingrid* avgår från Lübeck 23 juli och återvänder omedelbart för sin sista tur som går 25 juli
- *Karskär* avgår från Lübeck 24 juli som sista tur
- *Kastelholm* går från Lübeck 25 juli med cirka 170 barn och 46 mödrar samt de tidigare omnämnda norska barnen.
- Något ytterligare behov av *Prins Carl* föreligger inte.

Som framgår av sammanställningen i bilaga 1 förefaller detta program i huvudsak ha följts, åtminstone vad gäller tiderna. Dock förefaller det som om den sista turen med *Kronprinsessan Ingrid* inte blev av – jag kan inte belägga den i signaltrafiken. Skillnaden mellan den senare angivna totalsiffran 9 273 och den ovan angivna 9 830 kan väl inrymma en utebliven last med detta fartyg, som i sin tur har sin grund i det mindre antalet mottagna patienter. Som vi erfar av Arnoldssons senare uppgifter – se nedan – stannar ju detta antal vid 9 373. Dessutom är antalet *mottagna* patienter inte liktydigt med antalet *av-sända* patienter – några har ju sänts tillbaka eller på annat sätt gallrats bort.

Avvecklingen

Härmed är operationen genomförd. Den 26 juli meddelar civilförsvarsstyrelsen Chefen för marinen detta och anger samtidigt, att man i en annan skrivelse hemställt att Kungl Marinförvaltningen säger upp förhyrningskontrakten beträffande de civila fartygen och föranstaltar om deras återställande till ursprungligt skick⁶⁵. Skrivelsen till marinförvaltningen återfinns i handlingarna⁶⁶ och innehåller även några påtecknade tjänsteanteckningar enligt vilka fartygen återlevereras enligt följande:

- 23/7 *Kastelholm* i Stockholm 3 augusti
Karskär och *Rönnskär* i Malmö 3 augusti
Kronprinsessan Ingrid i Göteborg 6 augusti
 Telegram om detta har avgått till resp rederi
- 24/7 Mariningenjör Kaudern²³ övervakar återställningsarbetena för *Kronprinsessan Ingrid*, *Karskär* och *Rönnskär* samt representerar Kronan vid återlämnandet av samtliga.
- 28/7 Den extra radioutrustningen på *Karskär* och *Rönnskär* bortmonteras.

Den 6 augusti rapporterar Kaudern att *Kronprinsessan Ingrid*, *Karskär* och *Rönnskär* återlämnats⁶⁷. I det inledande skedet hade en kopia av kungabrevet

överlämnats till marinförvaltningens skeppsbyggnadsavdelning⁶⁸. Enligt en tjänsteanteckning på denna handling har man 24 september till civilförsvarsstyrelsen överlämnat sluträkningen för operationen: 468 530:04 kr.

Operationens resultat

Den stora frågan är naturligtvis, hur många patienter som egentligen hjälptes över till Sverige. Jag har berört den tidigare i min framställning; den säkraste siffran är förmodligen den som Arnoldsson redovisar i sin slutrapport⁴²:

Enligt rapporten mottogs i Lübeckdetachmentet under tiden 23 juni till 25 juli 1945 totalt 9 373 patienter, de flesta från uppsamlingsplatsen i Belsen. Av dessa överfördes, efter viss gallring, till Sverige 9 273. Dessa fördelade sig på nationaliteter enligt följande:

Polacker 5739	Ungrare 1242	Jugoslaver 132	Holländare 18
Italianare 58	Albaner 4	Britter 1	Spanjorer 1
Palestinier 23	Amerikaner 2	Tjecker 920	Rumäner 845
Österrikare 60	Greker 73	Tyskar 43	Litauer 1
Fransmän 2	Letter 2	Norrmän 30	Ester 2*
Statslösa 25			

*estlandssvenskar

(Uppgifterna ovan har hämtats ur signaltrafiken)

Går man igenom materialet, kan man uppskatta att huvuddelen av patienterna var kvinnor. Även ett antal barn finns med på listorna.

Många av dem var uppenbarligen medicinskt sett i dålig kondition och bar på smittsamma sjukdomar. Men det var inte det enda problemet, enligt FC PrC: han skriver avslutningsvis i sin rapport⁴⁶: ”Slutligen vill jag framhålla, att det klientel vi nu skeppat över till Sverige enligt mitt förmenande kommer att bereda vård- och vaktpersonalen icke så små svårigheter. Naturligtvis äro ej alla Guds bästa barn, och tillvaron i koncentrationslägren har ej gjort dem bättre. Många av dem ha mycket förvirrade rättsbegrepp, och de stjåla gärna, om de se någon möjlighet, även från varandra.”

Mot bakgrund av vad vi vet om den omänskliga tillvaron i de tyska lägren är det lätt att uppfatta detta uttalande som närmast förgripligt. Men förmodligen är det så, att vi nu vet mer om detta än vad fartygschefen på HM lasarettsfartyg *Prins Carl* visste i juli 1945. För honom var det av allt att döma en fråga om att han ville ha ordning och reda på sitt fartyg: då gick det ju inte an att patienterna spelade och stal!⁷² De bakomliggande faktorerna har han kanske inte ägnat så många tankar.

Avslutning

Överskeppningen av koncentrationslägerfångarna 1945 är den hittills största humanitära operationen i vår maritima historia. Den rymmer, som jag framhöll inledningsvis, ett flertal intressanta aspekter. Jag har här försökt ge en bild av förloppet i stora drag, särskilt de delar som har med fartygen att göra. Ett studium av loggböcker med flera handlingar rörande de deltagande handelsfartygen kommer säkert att komplettera och, i vissa fall kanske vederlägga, vad jag beskrivit här.

Vidare kan operationen studeras från andra synpunkter: arbetet i Lübeckdetachmentet, mottagningsorganisationen i Sverige, medicinska faktorer och så vidare. Själva bakgrunden till operationen vore värd ytterligare forskningsinsatser: vad var den apostroferade "helpful offer from your government"? När och av vem lämnades den?

Min förhoppning är att min framställning kan ha väckt intresse för sådana vidare studier.

—o0o—

När man sitter ett antal timmar och läser igenom gulnade signalmeddelanden och gamla skrivelser vill man gärna göra sig en bild av människorna bakom texterna. Någon sorts omvänd charade, kunde man säga. Och, rätt eller fel, tycker jag att man får en bild av männen som förde befäl ombord: Sundborger på *Karskär*, Edvinsson på *Prins Carl* och Fredriksson på *Kronprinsessan Ingrid*, han som alltid undertecknar med enbart "Befälhavaren", framträder i sina rapporter som ambitiösa och ansvarskännande. Med svagare profil avtecknar sig Edström på *Rönnskär* och Dahlbom på *Kastelholm*, förmodligen huvudsakligen på grund av att de ofta uppträdde som "rote-tvåor" till *Karskär* respektive *Prins Carl*.

Men låt oss inte glömma det ofattbara mänskliga lidande, orsakat av en lika ofattbar mänsklig ondska, som var operationens bakgrund och orsak. Och de som hade drabbats, patienterna, passagerarna, fångarna, vad man nu kallar dem, de passerar genom denna framställning utan namn, för namnen känner vi inte, inte nu längre. Med några undantag: de som, på sin väg mot friheten och en ny mänsklig tillvaro, dog under resan dit:

I *Prins Carls* däckssloggbok läser vi, med prydlig piktur,

Lördag 30 juni kl 0130 avled Sylvia Weiss ...0810 förtöjt vid kaj i Kalmar ...0905 stoftet efter avlidna Sylvia Weiss ilandfört..."

I *Prins Carls* loggbok finns ytterligare sex anteckningar med likartat innehåll. För dessa stackars människor finns i alla fall någon typ av gravskrift bevarad. En anteckning i däckssloggboken på ett svenskt lasaretsfartyg.

Käll- och litteraturförteckning

Icke tryckta källor

Riksarkivet

Socialdepartementet, Huvudarkivet, serie E I a, konseljakt 1 juni 1945 nr 80 (Soc)

Svenska Röda Korsets arkiv, serie FI 2, vol 223 (RK)

Krigsarkivet

MS Opavd sjöfartsdet, serie F IV vol 6, signalmeddelanden och telegram (MS)

MS Exp Opavd utg och ink skr 1945 serie FIV vol 10 (MS Op)

PrC serie D 1 volym nr 1J Däckslögböcker för HM Lasarettsfartyg Prins Carl (PrC logg)

Dito volym nr 1 Handlingar 1944–45 Utgående skrivelser (PrC skr)

Marinförvaltningen Civilbyrån kansliet serie E vol II nr 155 (MF Civ)

Marinförvaltningen Skeppsbyggnadsavdelningen diarium rotel C 1945 (MF C)

Dito serie nr FIIa grupp nr 209, förhyrda fartyg maj 1945 – aug 1945 (Skepp)

Personliga kontakter

Telefonsamtal med Terje W Fredh, Lysekil – se nedan under litteratur

Telefonsamtal med Åke Olauson, Limhamn, juni 1945 intendent på M/S Rönnskär

Tryckta källor

Tidskrifter

Svensk läkartidning 1940, sid 1393 ff, Nils Åkerman: *Marinens nya sjukvårdsfartyg* (Åkerman)

Tidskrift i Sjöväsendet, särtryck 1973, Å Lundberg: *Örlogsflottans sjuktransport- och lasarettsfartyg*, sid 19 ff (TiS)

Länspumpen 1981 nr 3 (Lp)

Handböcker mm

Föreningen Sveriges Flotta: *Marinkalender 1945* (MK)

Svensk försvarsväsendets rulla 1945 (rulla)

Litteratur

Fredh, Terje W: *Vita fartyg med röda kors*, Lysekil 1998 (Fredh)

Olsson, Carl-Gunnar: *Svensk kustsjöfart 1840–1940*, Sjöhistorisk årsbok 1996–1997 (Olsson)

Lundmark, Efraim: *Rederi Svea – ett svenskt storrederi*, Stockholm 1951 (Lundmark)

Henriksson, Gunnar och Jansson, Lennart: *Svenska Röda korsets detachement i Tyskland 1945*, SRK historikfunktion (SRK Ty)

Hagström, Svante: *Lärbro krigssjukhus*, Gotlands militärkommando 2000 (Hagström)

Förklaring till vissa använda förkortningar följer efter notförteckningen

Noter

- 1 Soc
- 2 The United Nations Relief and Rehabilitation Administration
- 3 Supreme Headquarter Allied European Forces
- 4 Soc (delningsexemplaren ingår i konseljakten)
- 5 "Sygin" bör rimligen vara "Sigyn". Ett fartyg med detta namn fanns men deltog ej i i operationen. *Kastelholm* är felstavad som "Kastellholm". "Kronprins I" är av allt att döma en egentillverkad förkortning för *Kronprinsessan Ingrid*.
- 6 MF civ
- 7 Souschefen för Marinförvaltningen (Chefen för marinen var formellt myndighetens chef)
- 8 Flottan hade redan en jagare med namnet "Munin", varför namnbyte var nödvändigt. HKH prins Carl var vid denna tid ordförande i Svenska röda korset (TiS).
- 9 MK, Åkerman, TiS
- 10 PrC logg, rulla
- 11 PrC logg. O. Återfinns ej i 1945 års rulla: således troligen värnpliktig officer.
- 12 Olsson sid 235. Jfr not 29 nedan vad gäller förläggningsskapacitet.
- 13 MS; undertecknare på telegram från fartyget
- 14 *Kronprinsessan Ingrid* var den första "sessan"-båten och hade dåvarande kronprinsessan Ingrid av Danmark som gudmoder. Lp sid 3f, Fredh sid 7f, MS. Enligt charterbrevet av den 11 juni (se 33 nedan) är dock dräktigheten 797 brt och farten 15 knop. Jfr not 29 nedan beträffande förläggningsskapacitet. Att fartyget låg upplagt sedan 1940 framgår av ett brev från rederiet till MF 25/6 (Skepp C: 1873).
- 15 I Lp anges vidare att fartygets befälhavare 1936–49 var kapten Gunnar Jönsson. Befälhavaren på *Kronprinsessan Ingrid* undertecknar alla meddelanden enbart med "Befälhavaren" men när hans namn anges i korrespondens – ett brev från rederiet 12 juni 1945 till KMF (skepp nr C:1734) – står det "kapten T A Fredriksson"
- 16 Lundmark sid 408. Enligt charterbrevet av den 11 juni (se 33 nedan) är dock dräktigheten 581 brt och farten 11,5 knop.
- 17 Fredh sid 33f, MS. Beträffande *Karskär* är Sundborgers namn är det enda som påträffats i handlingarna.
- 18 Skepp C:1749 15/6. Ytterligare några rader ur brevet kan vara värda att citera. "Alla finare möbler får ju tagas i land och ersättas med enklare. I händelse av att utspisning skall äga rum i fartyget, får ju rederiet sörja för enklare porslins- och matbesticksutrustning, såvida dylikt ej kan erhållas från Marinen, vilket givetvis vore det bästa"
- 19 Skepp C: 1750 15/6. Brevet är dessvärre ofullständigt: sista sidan saknas. Likhet i formuleringar mm samt ingressen gör det troligt att det undertecknats av samma person som det ovan nämnda, nämligen Åke L:son Belfrage, chef för Broströms stockholmskontor. Beträffande de nämnda personerna: konteramiral Sten Wetter, souschef vid Kungl. Marinförvaltningen (jfr not 7 ovan); marinöverdirektör J H Qvistgaard, chef för Skeppsbyggnadsavdelningen vid KMF (rulla).
- 20 Mdir 2 Gustaf Arvidsson Zethelius, * 1887, Skeppsbyggnadsavdelningens inspektionsbyrå, mobiliseringssektionen (rulla).
- 21 Skepp C: 1709.
- 22 Skepp C: 1674, direktiv till kontrollanten (se nedan)
- 23 Mariningenjör 2. gr Gösta Kaudern, * 1915, nybyggnadskontrollant vid Skeppsbyggnadsavdelningen (rulla). Sedermera även känd som marinmålare och –tecknare.

24 PM 7/6 Skepp C: 1646

25 Ibid. Man kan tycka, att åtgärden rent arbetsrättsligt kan ifrågasättas; marinförvaltningen skriver ”Med hänsyn till pågående verkstadskonflikt har marinförvaltningen därjämte bemyndigats...”, vilket tyder på att vissa överväganden förevarit.

26 Till 1. milo från Fst/A 9/6 nr 35:2, Skepp C: 1682

27 Skepp 14/6, onummerat resp 16/6, tnr 1400 samt onummerat 20/6 (Zethelius’ rapport).

28 Zethelius Skepp 28/6 tnr 1217, Kaudern Skepp C: 1928 30/6. Man lägger märke till att Kaudern använder begreppet ”myndighet” med en något annorlunda innebörd än vi gör idag

29 Uppgifterna beträffande *Kronprinsessan Ingrid* och *Kastelholm* har hämtats ur den anhållan om tillfälligt passagerarfartygscertifikat, som insändes till Kungl. Kommerskollegium 11/6 (Skepp C : 1674). Den uppmärksamme läsaren finner de angivna åtgärderna beträffande förläggningar lätt förvirrande eftersom modifieringarna inte resulterar i fler sängplatser än som redan fanns. Som vi senare skall finna, utgör det genomsnittliga antalet liggande patienter under transporterna c:a 180 (*Kronprinsessan Ingrid*) resp 200 (*Kastelholm*). Man frågar sig hur de befintliga förläggningarna disponerades eller om det var så, att modifieringarna aldrig kom till utförande.

30 Meddelande från resp rederi 11/6 (*Kronprinsessan Ingrid*) resp 12/6 (*Kastelholm*) (Skepp onummerade)

31 Enligt MF beslut 11/6 (Skepp C: 1674). Där anges även tidskraven på *Karskär* och *Rönnskär*.

32 Skepp C

33 Skepp C 20/6 (*Kastelholm* och *Kronprinsessan Ingrid*) samt 26/6 (*Karskär* och *Rönnskär*)

34 Skepp C:1804 20/6 cert nr 8567 *Karskär*, nr 8602 *Rönnskär* samt C:2624 21/6 cert nr 8089 *Kronprinsessan Ingrid*, nr 7512 *Kastelholm*.

35 Skepp C: 1674 11/6

36 Skepp C PM 12/6 resp meddelande 28/7

37 PrC logg

38 PrC skr nr 174 1945–06–20 (om behållning av drivmedel ombord vid utgång ur Kustflottan)

39 Fredh sid 5; han hänvisar till dåvarande intendenten på *Rönnskär*, Åke Olauson. Vid telefon-samtal säger O. att han mönstrade på *Rönnskär* på Öresundsvarvet i mitten på juni och att arbetena då var nästan klara. Han har däremot ingen uppfattning om när de påbörjades.

40 Benämningsfrågan förefaller ha varit något känslig. På engelska talar man om ”displaced persons”, på svenska oftast om ”patienter”. Denna benämning används genomgående i det följande.

41 Carl-Börje Agartz, löjtnant vid Intendenturkåren, född 1919 (rulla)

42 SRK Ty bil 3

43 RK SRK III 46 2e dnr 3214 1945–08–02

44 Lübeck låg i den del av Tyskland som ockuperats av britterna. Se vidare nedan.

45 Arnoldsson anmärker i sin rapport⁴² att den svenska modellen för effektiv sanering med het bastu följt av iskall dusch raskt fick modifieras eftersom patienternas hälsotillstånd inte medgav denna brutala nordiska saneringsmetod.

46 PrC skr dnr 140/45 31/7 1945

47 PrC logg

48 ”Men därefter gingo de så långt i sin artighet, att de hälsade med örlogsflaggan, då vi mötte någon av deras patrullbåtar!!!”. Man får hoppas, att denna hälsning inte i själva verket var ironiskt menad.

49 ”De tyska lotsarna är det nog tillrådligt att se upp med och om möjligt kontrollera deras an-

visningar.” I bästa fall hade de, enligt Edvinssons uppfattning, satt sig in i rådande navigatoriska förhållanden genom en motorbåtsstur på Trave.

50 Fredh sid 14

51 MS tnr 4 juli 1703 till *Kronprinsessan Ingrid*

52 ”...upp till två års fängelse och transport till Burma-fronten.” Man kan undra hur många som sommaren 1945 trodde på att en front i Burma skulle existera 1947.

53 Fredh sid 11

54 MS tgrm 7 juli 1750 resp 1448 fr *Karskär*

55 Fredh sid 22. Den direkta mottagaren av den brittiska hjälpsamheten var den tidigare omnämnde intendenten på *Rönnskär*, Åke Olauson. Vid telefonsamtal med mig bekräftar han uppgiften och tillägger, att hjälpsamheten inledningsvis beredde honom viss förlägenhet, eftersom hans militära erfarenhet var utomordentligt ringa och han nu skulle föra befäl över ett kompani, krigsvan tysk trupp dessutom. Han löste emellertid problemet genom att lista ut vilken av tyskarna som hade högst tjänstegrad, förklara för denne vad han ville ha gjort och därefter överlämna befälet till tysken. Metoden fungerade.

56 MS 26/6 2325. Besöket i Belsen omnämns också av Fredh (sid 16–17). Även andra av de svenska deltagarna bereddes enl denna källa tillfälle att besöka lägret.

57 MS. Rapporterna över ombordtagna och ilandförda patienter blir efter hand allt utförligare: i fortsättningen rapporteras vanligen dels antalet liggande resp sittande, dels nationstillhörighet,

58 Fredh sid 13–14. Här anges även att *Karskär* drabbades av maskinhaveri i samband med ankomsten till Malmö, vilket styrks av signalmeddelanden (MS).

59 Edvinsson säger bl a ”....det till slut ordnades så, att säkerhetspolisen i Malmö avlyssnade radiotrafiken mellan fartygen och CM för att civilförsvaret i Malmöhus län med säkerhet skulle kunna veta när fartygen beräknades anlända.”

60 MS juli 11 0925. Beträffande förrädskomplettering studsar man lätt inför en beställning från *Prins Carl*: förutom bröd och medvurst blodpudding, stångkorv, falukorv, köttfärs, skinka, oxstek, kalvkött, sill, strömming, saltkött... knappast någon skonkost! (MS juli 12 1430).

61 Hagström sid 76–80

62 MS juli 18 0700

63 MS juli 19 1545

64 MS juli 20 1715

65 MS Op ink 27/7 Op M 32

66 Skepp C:2138

67 Skepp C: 2285

68 Skepp C: 1717

69 MS 4/7.

70 Så uppger Arnoldsson i ett telegram 25/6 att, i den första transporten, flertalet var kachektiska (cachexia=höggradig utmärgling och kraftlöshet) och i dåligt allmäntillstånd med närings-skador. ”Mer än hälften tuberkulösa. Många grava tuberkulosfall. Ett stort antal uppger sig ha haft nervfeber”(MS juli 25 0240)

71 Framställningar och rapporter av mer principiell betydelse till svenska myndigheter urskiljs genom att meddelandet försetts med en inledande beteckning ”LD” och ett löpande nummer (MS)

72 Med viss förtrytelse berättar Edvinsson, att en patient vid debarkering i Slite befinns sakna byxor. ”Tillfrågad om anledningen svarade han att han spelat bort dem på poker under resan”

73 Enligt en av våra experter på flottans hjälpfartyg under andra världskriget, Stellen Bojerud, var de fyra fartygen redan tidigare planlagda för användning som lasarettsfartyg. Detta innebar rimligen att t ex ombyggnadsbehoven var kända.

Förkortningar i notförteckningen över källor mm

Fredh	Fredh, Terje W: Vita fartyg med röda kors, Lysekil 1998
Hagström	Hagström, Svante Lärbro krigssjukhus, Gotlands militärkommando 2000
KrA	Finns i Krigsarkivet
Lp	Länspumpen 1981 nr 3
Lundmark	Lundmark, Efraim: Rederi Svea – ett svenskt storrederi, 1951
MF C	Marinförvaltningen Skeppsbyggnadsavdelningen diarium rotel C 1945 (KrA)
MF Civ	Marinförvaltningen Civilbyråns kansliet serie E vol II nr 155 (KrA)
MK	Föreningen Sveriges Flotta: Marinkalender 1945
MS	MS Opavd sjöfartsdet, serie F IV vol 6, signalmeddelanden och telegram (KrA)
MS Op	MS Exp Opavd utg och ink skr 1945 serie FIV vol 10 (KrA)
Olsson	Olsson, Carl-Gunnar: Svensk kustsjöfart 1840-1940, Sjöhistorisk årsbok 1996–1997
PrC logg	PrC serie D 1 volym nr 11 Däcksloggböcker för HM Lasarettsfartyg Prins Carl (KrA)
PrC skr	PrC serie D 1 volym nr 1 Handlingar 1944–45 Utgående skrivelser (KrA)
RA	Finns i Riksarkivet
RK	Svenska Röda Korsets arkiv, serie FI 2, vol 223 (RA)
rulla	Svenska försvarsväsendets rulla 1945
Skepp	Marinförvaltningen Skeppsbyggnadsavdelningen serie nr FIIa grupp nr 209, förhyrda fartyg maj 1945 – aug 1945 (KrA)
Soc	Socialdepartementet, Huvudarkivet, serie E I a, konseljakt 1 juni 1945 nr 80 (RA)
SRK Ty	Henriksson, Gunnar och Jansson, Lennart: Svenska Röda korsets detachement i Tyskland 1945, SRK historikfunktion
TiS	Tidskrift i Sjöväsendet, särtryck 1973, Å Lundberg: Örlogsflottans sjuktransport- och lasarettsfartyg, sid 19 ff
Åkerman	Svensk läkartidning 1940, sid 1393 ff, Nils Åkerman: Marinens nya sjukvårdsfartyg

Förkortningar i texten

brt	bruttoregisterton
CM	Chefen för marinen
FC	Fartygschef
KMF	Kungl Marinförvaltningen
löa	längd över allt
MF	Kungl Marinförvaltningen
nrt	nettoregisterton
PrC	HMS Prins Carl
RN	Royal Navy (brittiska flottan)
SHAEF	Supreme Headquarter Allied European Forces
UNRAA	The United Nations Relief and Rehabilitation Administration

FTG>	PrC	Ingrid	Kastelh	Kar	Rönn
DAG					
06-21to	Sth			Tbg	
06-22 fr	Tbg			Tbg	
06-23 lö				Lyb	
06-24 sö	Trm>Lyb	1900 Lyb		Lyb	
06-25 må	Lyb	Lyb	Lyb	Lyb	
06-26 ti	Lyb	Lyb		Lyb	
06-27 on	Lyb>Trm	Tbg Mmö		Lyb Trm	Lyb Trm
06-28 to	Trm	Gbg	Lyb	Mmö	Mmö
06-29 fr	Kmr	Mmö		Mmö	
06-30 lö	Nkg	Tbg	Kkr	Tbg	
07-01 sö	Nkg	Tbg	Sth?	Tbg	
07-02 må	ug	Tbg		Tbg>Femern	
07-03 ti	Tbg	Lyb>Trm		Lyb	Lyb
07-04 on	Tbg>Trm	Tbg Mmö	Tbg>Trm	Trm>Tbg	Tbg
07-05 to	Trm>Lyb>Trm		Trm Lyb	Hbg	Hbg
07-06 fr	Trm>Tbg		Ysd	Lyb	Lyb
07-07 lö	Kmr	Kph		Lyb Trm	Lyb Trm
07-08 sö	Nkg	Lyb		Hbg	Tbg>Mmö
07-09 må	ug	Gbg		ug	ug
07-10 ti	Trm	Mmö	Tbg	Trm Lyb	Lyb
07-11 on	Trm>Lyb>Trm	Trm Lyb	Lyb Trm	Trm>Hbg	Lyb Trm
07-12 to	Trm>	Mmö	ug	ug	Mmö
07-13 fr(!)	Tbg	Gbg	Tbg>Kkr	Trm Lyb	Tbg>Lyb
07-14 lö	Kmr	Mmö		Lkr Mmö	Trm>Tbg
07-15 sö	Nkg	Trm Lyb	Sth?	Lyb 12-16	ug
07-16 må	ug	Hbg		Mmö	Lyb>
07-17 ti	Trm>Lyb>Trm	Trm Lyb	Trm	Trm Lyb	Mmö
07-18 on	Trm>Tbg		Lyb	Mmö	Tbg Trm
07-19 to	Kmr	Hbg	Lyb	ug	Lyb Trm>
07-20 fr	Kmr	Trm Lyb	Mmö	Lyb	ug
07-21 lö	Mmö	Hbg		Mmö	Tbg>Lyb

försening pga dåligt väder Kar, Rönn
Kar maskinskada Rönn "mindre ombyggn"

Rönn grundkänning
Kastelh tjocka

07-22 sö	Mmö	Trm Lyb			
07-23 må	Mmö				Lyb
07-24 ti	ug			ug	Lyb>Mmö
Mmö	Lyb		Tbg	Trm	Tbg
07-26 to	Mmö		Mmö		
07-27 fr	Mmö>				
07-28 lö	Slite				
07-29 sö	Slite>				
07-30 må	Sth				
genomsnittligt antal pass:					
	150-200	400-450	200-235	240	240
antal resor fr Lübeck:					
	4	8	5	10	9
FC/Befälh	Edvinsson	Jönsson	Dahlborn	Sundborger	Edström
PrC	HM Lasarettsfartyg <i>Prins Carl</i>				
Ingrid	M/S <i>Kronprinsessan Ingrid</i>				
Kastelh	S/S <i>Kastelholm</i>				
Kar	M/S <i>Karskär</i>				
Rönn	M/S <i>Rönnskär</i>				
Gbg	Göteborg				
Hbg	Helsingborg				
Kkr	Karlskrona				
Kmr	Kalmar				
Lyb	Lübeck				
Mmö	Malmö				
Nkg	Norrköping				
Sth	Stockholm				
Tbg	Trelleborg				
Trm	Travemünde				
ug	under gång				
Ysd	Ystad				

SAMMANSTÄLLNING ÖVER HMS PRINS CARLS TRANSPORTER AV KONCENTRATIONSLÄGERFÅNGAR 1945

[illegible]

07-24 ti

07-25 on

07-26 to

07-27 fr

07-28 lö

07-29 sö

07-30 må

deb 153

emb 150

deb 150

1019

716

Summa "patienter" c:a

varav från Lübeck

Förklaringar:

A Förtöjning

D Losskastning

ta ankrat

lä lättat

msvp med minsvepareskort över Östersjön

emb embarkerat, ombordtagit ("patienter")

deb debarkerat, ilandfört ("patienter")

? antal framgår ej av loggboken

(uträknat) m h t tidigare angivna siffror bör det ha varit så här många

>>>>>>> förflyttning sydvart

<<<<<<<< förflyttning nordvart

x stillaliggande i hamn

anm: antalsuppgifterna för transporterna Malmö-Slite framgår ej av loggböckerna utan har hämtats ur signaltrafiken med MS Sjöfartsavd.

Källa: KrA, däckslögböcker för HM lasaretsfartyg Prins Carl

Dito, signaltrafik till och från MS sjöfartsavd

Stockholms Sjömanshus och sjömansänkor som dess understödstagare, 1750–1800

Maria Nyman

Inledning

”En för högt ährade ock wählborne herrar kommer jag fattiga siukliga ock usliga änkia med min enfaldiga ock ödmiska bönskrift...”¹ Så inleder sjömansänkan Elisabeth Naulin sin ansökan till direktörerna på Stockholms sjömanshus år 1750. Sjömanshuset har vid denna tid funnits i två år och i augusti detta år ska även de sjöfarandes änkor få ta del av det behovsprövade understöd som i två års tid utdelats till gamla, sjuka och på olika sätt ofärdiga och fattiga kofferdisjömän.² Änkan Maria Rosenberg skriver också samma år till Sjömanshusets direktörer. Hon berättar i sin ansökan om hur hon på nyårsafton fått beskedet att hennes make, skepparen Nils Rosenberg, förolyckats utanför Gotland. På sin resa hade han tagit med sig ”hwad alla wÿj kenner egit ock således med honom alt förlorat”. Vidare berättar hon att hon nu lämnats ensam med ett litet barn ”som ännu är wid mitt bröst” och hon bönfaller ödmjukast direktörerna om hjälp. Ansökan undertecknas ”Aldra ödmukaste tienari-nna Maria Rosenberg en högst bedröfwad änkia”.³ Änkorna skulle snart komma att dominera bland de ansökningar som inkom till Sjömanshuset och den bild som ges i de ansökningar som finns bevarade uppvisar en samhällsgrupp i stor fattigdom. I det följande ska Stockholms sjömanshus roll som understödsinrättning belysas och via sjömansänkornas ansökningar om understöd för åren 1750 och 1795 tecknas även en bild av hur dessa kvinnors tillvaro såg ut. Vilka var de som ansökte om bidrag? Hur stora var bidragen och varför uppkom Sjömanshuset under denna tid? Det är några av de frågor som ska besvaras.

Stockholms Sjömanshus

Den 30 mars 1748 godkändes det kofferdireglements som handelsmannen, borgmästaren och kommersrådet Thomas Plomgren lagt fram till riksdagen 1747. I detta reglemente fastställdes vilka regler och förhållanden som skulle råda ombord på de svenska handelsfartygen. Detta skedde i en tid då den

Maria Nyman är född 1975 och anställd som doktorand vid Forskarskolan i Lund med placering på Södertörns Högskola. Forskar kring svenska resenärers skildringar av Ryssland och Östersjöländerna under 1700 och 1800-talet.

svenska handelsflottan var i behov av mer arbetskraft och större kontroll i mönstringen och registreringen av sjömän. Med detta reglemente ville man också förbättra villkoren för de anställda inom sjöfarten. Tidigare hade villkoren för kofferdisjöfartens anställda reglerats av den skeppsmannabalk som ingick i 1667 års sjölag. Denna var mycket vag då det gällde tolkningen av de anställdas rättigheter och skyldigheter och reglerna kunde ofta användas godtyckligt.⁴ Under den sjätte artikeln i 1748 års reglemente återfinns beslutet om att låta upprätta ett sjömanshus för det svenska rikets kofferdisjömän. Här fastställs att alla de sjömän som varit i tjänst på svenska kofferdiskepp och som i eller efter tjänsten, blivit skadade, sjuka eller försvagade av ålderdom, skulle få ett visst underhåll under resten av deras liv. För att finansiera de understöd som skulle utbetalas fastslogs det att alla som var anställda ombord på ett skepp och som återkom till Sverige efter utrikes resor skulle betala en viss avgift. I Stockholm var det handelskollegium som hade ansvar för inbetalningen och i de övriga stapelstäderna var det magistraten. Avgiften var beroende på den anställdes grad ombord. En skeppare skulle betala fyra öre, en styrman tre och alla de övriga i besättningen två öre kopparmynt för varje plåt⁵ de erhållit i hyra. Ägaren och redaren skulle också betala en avgift på 12 öre kopparmynt för varje läst fartyget höll då han hemkom från utrikes ort. Till Sjömanshuset tillföll också de böter som utfärdades vid sjötvister, de medel som inkom till de på fartygen uppsatta fattigbössorna, frivilliga gåvor och de hyresmedel som av olika anledning blivit förverkade. En gång per år skulle även kollekten från hela rikets provinser tillfalla Sjömanshuset.⁶

Stockholms sjömanshus var i några år landets enda och det framkommer att mycken möda lades ned på att få de övriga stapelstäderna att betala in avgifterna. Göteborg var tidigt en besvärlig stad då det gällde inbetalningen av avgiften och 1752 fastslogs det att de övriga stapelstäderna själva kunde upprätta sjömanshus för de till städerna hörande sjöfolket. Göteborg var en av de städer som i ett tidigt skede bildade ett eget sjömanshus. Annars ska villkoren för de bidragssökande ha varit desamma. Om avgifterna betalats skulle de sökande få samma möjlighet till understöd som stockholmarna.⁷

I detta reglemente fastställdes också hur Sjömanshuset skulle administreras. Den direktion som skulle förvalta och förestå Sjömanshuset skulle arbeta på frivillig basis. Den skulle bestå av fem köpmän i staden som själva var redare, samt av två kofferdiskeppare. De fem handelsmännen valdes inför magistraten av den del av det handlande borgerskapet som var aktiva inom skeppsrederierna. De två kofferdiskepparna utsågs av de kofferdiskeppare i Stockholm som var aktiva inom utrikeshandeln.⁸

En skeppsombudsman, den så kallade 'Waterschouten', skulle även utses. Denne skulle ha stor erfarenhet i seglation och vara av svensk härkomst. Hans främsta uppgift var till en början att upprätta manskapslistor. Innan skepparna infann sig hos handelskollegium för inmönstring av sin besättning, skulle de tillsammans med sina mannar infinna sig hos skeppsombudsmannen. På den av ombudsmannen upprättade manskapslistan skulle varje besättningsmans namn, hyra, skeppets namn, storlek och destination uppges. På Sjömanshuset slöts alltså löneavtalet mellan besättning och skeppare. I och med dessa listors införande hade Sjömanshuset kontroll över vilka män som farit på vilka skepp och med vilken besättning.

Skeppsombudsmannen fungerade också som en förmedlare av arbete till de sjömän som gick arbetslösa. Han undersökte deras kunskaper och skicklighet och såg om det fanns någon plats för dem på något skepp. Han bistod även vid tvister som uppkom då t ex en sjöman som ingått avtal inte ville infinna sig ombord. Då gratial skulle utbetalas föregicks detta av en förundersökning av den ansökandes tillstånd, tidigare tjänstgöring med mera. Ofta fick skeppsombudsmannen som uppgift att organisera denna förundersökning.⁹

Under denna första period i Sjömanshusets historia utgick som sagt endast gratial till männen inom kofferdisjöfarten. Storleken på understödet var beroende av den yrkeskategori de tillhörde, men det skulle också hänsyn till den sökandes ekonomiska tillstånd, hans uppförande i tjänsten och hans tjänstetid. Det fastställdes att en skeppare skulle få mellan 200 och 300 d kmt per år, en styrman mellan 150 och 200 d kmt och övrig besättning mellan 100 och 150 d kmt årligen. De sjömän som inte bodde i Stockholm skulle via respektive stads magistrat sända in de upplysningar Sjömanshuset behövde för att bestämma om ansökan skulle godkännas och vilken storlek underhållet skulle ha. Den sjätte april 1749 fastställdes det första gratialet till en sjöman som mottog 48 d kmt per kvartal. Detta ansåg man senare vara för mycket och det beslutades att endast 12 d kmt skulle utbetalas det första kvartalet för att sedan öka något. Dock avled den första gratialisten några dagar efter att beslutet fattats och man fick istället bidra med 36 d kmt till gratialistens begravning.¹⁰

Änkornas gratial – beslut och regler

Redan 1748, innan hjälpverksamheten startat, uppmärksammades den grupp som snart visade sig vara den mest behövande, men som blivit bortglömd i reglementet. I protokollet från den 14 december 1748 omnämns änkorna då ett brev ska sändas till Kommerskollegiet. Direktionen i Sjömanshuset beslu-

tar att de i detta brev ska framhålla att missnöje uppkommit då änkor inte finns omnämnda i reglementet från 1748.¹¹

Redan i februari följande år inkom en skrivelse från några skeppare och styrmän i staden till Sjömanshuset. I denna skrivelse framhåller de att deras änkor borde ha rätt till ett understöd så länge de lever i änkestånd. De avslutar skrivelsen med en förhoppning att: "Våra hustrur och barn måge i sitt enkiestånd åtniuta samma förmåner som en oförmögen skieppare och styrman; wij framhårdar herrar Directeurenes ödmiska tienare." Brevet undertecknades av två styrmän och skeppare, men de sade sig tala för hela kåren.¹² Den 1 februari upplästes brevet för direktionen och det bestämdes att man skulle underrätta Kommerskollegiet. Den 7 oktober hade brevet ännu inte kommit iväg och det verkar som om ytterligare påtryckningar gjorts. Direktionen justerade brevet som skulle sändas till Kommerskollegiet och till Kungl. Maj:t och bestämde att det "med det aldra första må expedieras och afgå till högbe-melta collegium så thet contoiret må slippa enkiornas mångfalldiga öfwer-löpp"¹³. I det brev som daterades den 16 oktober och som sändes till Kungl. Maj:t och Kommerskollegiet framkommer det att änkor själva också hade inkommit med en skrivelse till Sjömanshuset. Direktionen skriver i brevet att de finner fog för att dessa sjömansänkor ska ha rätt till understöd efter deras mäns död. Det framkommer också att änkor gjort ansökningar redan innan något beslutats: "Directionen erkänner att thessa siömäns enkior med flera ganska ofta och för thetta öwferhopat Directionen med lika ansökningar och har med mycken ömkan förspört theras nöd..." I skrivelsen ber direktionen om Kungl. Maj:ts tillstånd att låta änkor få rätt till understöd.¹⁴

I december 1749 gav Kungl. Maj:t sitt bifall. Underhållet skulle dock vara förbehållet de änkor som "wärckeligen befinnas wara årckslösa och nödlidande, samt hwarken hafwa egendom eller någon näring, hwarigenom the kunna förskaffa sig nödtårftig föda och utkomst..." De barn som förlorat båda sina föräldrar, var omyndiga och inte så pass gamla att de kunde försörja sig själva, hade också rätt till ett visst underhåll. Det skulle också kontrolleras vilka som var berättigade till hjälp och hur mycket de var berättigade till: "Directionen må ankomma, at noga pröfwa hwars och ens wilkor och omständigheter, samt i anledning theraf, determinera hwad och huru mycket them hwarthera til hjälp och understöd bör tildelas, och jemwäl huru länge the sådan förmån måge åtniuta."¹⁵ Det skulle dröja ytterligare någon tid innan understöden till sjömannens änkor verkligen kunde utbetalas. Det var mycket som behövde organiseras så att rätt personer erhöll rätt bidrag.

Den 27 januari 1750 beslutar direktionen att ett anslag ska sättas upp på kon-

torets dörr med förhållningsorder för de sökande. Dessa innebar bland annat att en trovärdig skeppare skulle intyga att änkoras män farit till sjöss samt hur länge. De skulle även bifoga ett bevis där deras värdar bekräftade deras torftighet och näringsmedel.¹⁶ Den tredje februari meddelade direktionen att åtskilliga sjömansänkor hade anmält sig och man undrade hur man skulle förhålla sig till dem. Man beslöt att trycka Kungl. Maj:t:s brev och ge varje sökande ett exemplar där det stod vilka som var berättigade till understöd.¹⁷ En vecka senare beslöt man att kalla samman några kaptener för att dessa skulle undersöka skepparänkornas tillstånd som inte var tillräckligt bekanta för direktionen. Den 14 februari hade kaptenerna sammankallats och man började genomföra undersökningen där varje sökandes villkor, ålder och hantering skulle behandlas. Man fastställde dock inte något underhåll denna gång då man ansåg att man först skulle se hur många styrmans- och sjömansänkor som inkom med ansökningar. Den 12 mars hade "en och annan" skeppare- och sjömansänka ansökt om bidrag, men deras ansökningar hade inte innehållit tillräckliga bevis för att de skulle kunna erhålla något underhåll. För att få detta beslöt man att ansökan måste vara verifierad av någon trovärdig sjöman för att sedan undersökas närmare beträffande den sökandes leverne och näringsmedel.¹⁸ Även i juli detta år beslöt man att sammankalla några kaptener för att återigen undersöka skeppare- och kaptensänkornas tillstånd. Dessa båda grupper tillstånd verkar ha varit besvärligare att få underrättelser om än de övrigas. Sjömansänkornas pensioner var vid detta tillfälle redan fastställda och färdiga att utbetalas.¹⁹ Den 15 augusti skedde äntligen utdelningen till sjömansänkorna och tio dagar senare fick styrmansänkorna sina gratialer.²⁰ Den första utdelningen skedde dock redan i juni då sjömansänkan Christina Berg från Gävle fick sin ansökan beviljad och mottog 60 d kmt årligen.²¹

I de handlingar som jag ovan redogjort för och som tar upp frågan kring ankornas gratialer, finns inte någon tendens till att deras rätt till understöd skulle ha ifrågasatts av direktionens ledamöter. Protokollshandlingarna är kortfattade och mycket av det som framkom på mötena har troligtvis utelämnats, men av det som är möjligt att utläsa framkommer inte att någon ifrågasätter ankornas rätt till bidrag. Vad som annars skulle kunna tänkas ha varit en nackdel för kvinnorna är ju att de själva aldrig bidragit till yrkeskårens understödsverksamhet, men kring detta framkommer inte några åsikter. Dock kan man ana att direktionen är trött på att ankorna besöker Sjömanshuset och lämnar in ansökningar redan innan de blivit erkända som understödstagare och kanske var det på grund av kvinnornas egna initiativ som ett beslut kom att fattas. Om direktionen inte hade tagit deras, eller deras mäns önsknings på

allvar, hade kanske direktionen blivit ytterligare överhopad med böner och klagomål från de fattiga kvinnorna, vilket skulle tagit mer tid i anspråk då klara direktiv för hur kvinnornas ansökningar skulle behandlas inte förelåg. Den bild som ges av direktionens arbete är att det sköttes noggrant, att var och en av de sökande nog måste påvisa sitt behov av understöd, men att de sökande oftast blev beviljade bidrag.

Fattigvården i Stockholm under 1700-talet

Sjömanshusets understödsverksamhet måste även ses i ett större perspektiv, som ett led i den övriga fattigvården i Stockholm. Innan Sjömanshusets tillkomst hade ju dessa fattiga änkor och de sjömän som var sjuka och icke arbetsföra varit tvungna att lita till andra instanser för sitt uppehälle. Kyrkan var, fram till reformationen, den huvudsakliga fattigförsörjaren i riket. Efter reformationen fick staten överta denna roll. Före 1763 fanns det inte någon enhetlig lag som berörde hela den svenska och finska offentliga fattigvården. Tiggeriet var det problem som oftast diskuterades och det uppkom flera lokala lagar och förordningar som försökte reglera det olovlige tiggeriet i Stockholm. Under denna period var det främst kyrkolagen från år 1686 och tiggarrordningen från 1698 som de styrande hade att hänvisa till i tiggarr- och fattigdomsfrågor. Kyrkolagen, som i det mesta var likadan som den som stadfästes 1642, underströk bland annat att varje församling skulle ha egna sjuk- och fattigstugor och ta ansvar för sina fattighjon.²² I 1698 års tiggarrordning fastslogs det att ett rasp- och spinnhus skulle inrättas dit de kvinnor och män som olovligen tiggde och inte hade något arbete kunde skickas, detta för att hejda det utbredda tiggeriet. Även vissa avgifter, bland annat en viss procent av alla bouppteckningars värde, skulle tillfalla fattigkassorna i de olika församlingarna. Att tigga utanför den egna staden eller socknen förbjöds.²³

Hospitalen var de instanser dit de fattiga kunde vända sig för att få viss försörjning. I Stockholm var det Danvikens hospital som var den största fattigvårdsinrättningen. Det fanns dock restriktioner för vilka som var berättigade till denna försörjning. De intagna hjonen var indelade i två grupper: fribrödshjon och fattighjon. Den första gruppen utgjordes av de gamla och skröpliga som hade möjlighet att för en viss avgift skaffa sig omvårdnad, kost och logi tills dess de avled. De skulle vara utan möjlighet att klara sig själva och i och med att de togs in på hospitalet var de tvungna att underkasta sig de regler som gällde. Då de avled tillföll deras egendom hospitalet. Den andra gruppen, fattighjonen, var de sämre lottade. För denna grupp var det svårare att få plats på hospitalen och det var många kriterier som skulle uppfyllas.

Dessa fattiga och sjuka skulle först och främst tas om hand av sina släktingar och vänner. Endast de som inte hade släktingar och vänner som kunde bidra till deras försörjning kunde tas om hand av hospitalet. Efter den intagnes död tillföll dennes kvarlåtenskap hospitalet och under tiden han eller hon var intagen fick de arbeta åt hospitalet efter förmåga.²⁴

Under 1700-talet skedde en förändring i synen på de fattiga. Tidigare hade den styrande tanken i många länder varit att det bästa för ett lands ekonomi var att hålla lönerna låga. Detta kom att förändras och en stor andel fattiga i befolkningen sågs nu mer som en samhällsfara, än en tillgång.²⁵ ”Det land där en stor del av folket är dömt att försmäkta i hjälplös misär måste vara illa övervakat och dåligt styrt: en rimlig försörjning för de fattiga är det sanna beviset på civilisation” Detta yttrande kom från den engelske författaren och därtill toryanhängaren Samuel Johnson.²⁶ En humanare syn på människan kom också till uttryck genom att bland annat straffen för brott av olika slag mildrades och att röster började höjas för ett förbud mot slaveriet.²⁷

För Sveriges del visar Ulla Johansson att framför allt barnen kom i blickfånget och fattigvården kom att diskuteras mer ingående än vad som tidigare skett. Genom en tillsatt kommission 1724, politi- och brandkommissionen, började den offentliga fattigvården i Stockholm utredas. Det tog mer än tio år innan ett förslag på hur en förbättring skulle åstadkommas lades fram. Förslaget innebar att församlingarna själva skulle bära ansvaret för sina fattiga i proportion till församlingens ekonomiska bärkraft. Ju förmögnare en församling var desto större var deras fattigförsörjningsplikt.²⁸ Församlingarna och socknarna skulle själva ansvara för sina fattiga och upprätta fattighus där de nödställda kunde få försörjning. De enskilda församlingarna och socknarna fick även rätt att själva ta ut avgifter för att täcka de omkostnader som fattigvården innebar.

De stora förändringarna i Stockholm skedde under mitten av 1700-talet då fattigvården som tidigare sköts och finansierats av stadens lokala styrelseorgan och främst finansierats av frivilliga gåvor och vissa fastställda avgifter, övertogs av Serafimerorden 1748.²⁹ Serafimeriddarna drev på frågan om en decentralisering av fattigvården, då förhållandena för de fattiga ansågs undermåliga och resurserna otillräckliga. Besök på fattigvårdsinrättningarna och i församlingarna genomfördes kontinuerligt för att undersöka de fattigas tillstånd och deras omvårdnad. Enligt Johansson arbetade serafimeriddarna efter europeiska förebilder. Ordenskanslern Carl Gustaf Tessin hade tagit starka intryck av sina vistelser i Frankrike och föreslog till exempel att riddarna själva skulle svara för insamlandet av allmosor åt de fattiga då resultat från Frank-

rike visat att folk gav mer gåvor då de förnämsta i samhället utförde insamlandet. Det bestämdes dock att detta skulle ske frivilligt.³⁰

Serafimeriddarna hade ansvar för fattigvården till och med 1757 och lyckades under den korta perioden bland annat genomföra den decentralisering av fattigvården som föreslagits redan 1737.³¹ Innan 1748 hade endast Maria och Katarina församlingar tagit på sig ansvaret för sina fattigas försörjning och uppfört fattighus.³² Då Serafimerorden 1757 lämnade över fattigvårdsomsorgen till andra instanser hade alla församlingar utom Kungsholmen ett fattighus. Serafimeriddarna hade även vid flera tillfällen inspekterat de tre största fattigvårdsinstitutionerna, Danviken, Drottninghuset och Stora barnhuset för att kontrollera skötseln av de intagna.³³ Johansson påpekar dock att trots de ökade offentliga insatserna för förbättrandet av de fattigas villkor, hade den förbättring som skedde under 1700-talet inte varit möjlig utan förmögna privatpersoners insatser. Många inrättningar som tog emot fattiga hade uppkommit genom mer eller mindre privata initiativ och yrkesfattigkassorna, dit Sjömanshuset hörde, tog ett stort ansvar för de fattiga.³⁴

Den ökade uppmärksamhet som fattigvården fick under 1700-talet ser Johansson som ett resultat av de nya tankar kring fattigdom och synen på de fattiga som kom från det övriga Europa. Upplysningstiden bar på nya idéer kring synen på människor och samhälle och dessa kom även att få genomslag i Sverige. Då församlingarna tagit på sig fattigförsörjningen, främst de vuxnas, ansågs Serafimerordens arbete slutfört. Barnhus- och hospitaldeputationen bildades 1757 och började nu arbeta för att förbättra de fattiga barnens villkor. Omsorgen kring barnen fick stort utrymme och Johansson menar att utilistiska tankar om barnens nyttovärde i samhället hade fått genomslag i Sverige och att detta var en anledning till den ökade uppmärksamheten kring denna grupp. Barnen behövdes som arbetskraft och därför måste samhället värna om dem.³⁵ De yrkesfattigkassor som bildades under mitten av 1700-talet anses också ha uppkommit som en följd av de nya idéströmningar kring fattigvård och samhällsuppfattning som nådde Sverige från övriga Europa.³⁶

Var fattigdom ett kvinnoproblem?

Det var först och främst släkt och vänner som utgjorde det sociala skyddsnätet för individen i 1700-talets Stockholm. Samhället tog endast på sig ett visst ansvar då detta skyddsnät inte fanns. Att just kvinnor och barn var särskilt utsatta visar många undersökningar. I *Historisk statistik för Sverige* visar en tabell befolkningens stånd och sysselsättning under år 1751 och 1772. Den är uppdelad på män, kvinnor och barn. Två kategorier, inhysehjon på landet och

kategorin fattiga, sjuka och fångar, är de kategorier där den fattiga befolkningen omnämns. I den första kategorin är 30 341 personer män och 65 926 personer kvinnor. I den andra kategorin återfinns 8 359 män och 31 389 kvinnor.³⁷ Dessa siffror, bland många andra, visar på en stor majoritet av fattiga kvinnor i det dåtida Sverige.

Att kvinnors försörjningsmöjligheter var mer begränsade än mäns och att deras arbete gav mindre inkomst kan kortfattat ses som ett svar på varför de var så överrepresenterade i fattigstatistiken. Kvinnor var på grund av sitt kön utestängda från många arbeten. De näringar som gav burskap, det vill säga föll under ett skrå, var i stort stängda för ogifta och gifta kvinnor. Endast män ägde tillträde till dessa mer lönsamma borgerliga näringar. Det fanns dock vissa, mindre lönsamma näringar där kvinnor återfanns. Dessa reglerades av samma lagstiftning som de borgerliga näringarna, men de gav inte burskap. Den stora massan kvinnor arbetade dock inom tjänstesektorn som t ex pigor eller tvätterskor. Kvinnor var heller inte myndiga och kunde sålunda inte förvalta egendom. Gifta kvinnor stod under sin mans förmyndarskap, de ogifta under sin fars, eller i vissa fall en annan manlig släkting. Det enda undantaget, både då det gäller arbete som krävde burskap och i fråga om myndighet, stod änkorna för. En änka hade rätt att överta sin mans rörelse och blev i och med mannens bortgång myndig.³⁸ Trots denna myndighet var förhållandena för en änka ytterst besvärliga. Om hennes man exempelvis var sjöman och inte hade ett yrke som hon kunde överta var hennes försörjningsvägar små. Att bli lämnad ensam med barn att försörja måste ha varit många kvinnors mardröm. En myndighet utan försörjningsmöjlighet var troligtvis inte särskilt önskvärd.

Pensions- och understödskassor för andra yrkeskategorier

Sjömanshuset var som sagt inte den enda understödsinrättningen som riktade sig till en speciell yrkesgrupp och deras anhöriga. Skråna hade länge haft egna kassor dit fattiga skråmedlemmar och deras anhöriga kunde vända sig. Redan 1594 omnämns änkehjälp i en guldsmedsordning, men hur pass utvecklad denna hjälp var är svårt att veta. Oftast var det bidrag till en skråmedlems begravning som betalades ut. Att även hjälpa änkor och barn tillhörde inte normen, utan skedde undantagsvis. Efter skråordningarna 1669 och 1720 fastslogs det att en viss del av de böter och liknande som tillföll skråna skulle avsättas till fattighjälp åt skråmedlemmar och deras änkor och barn. Det var dock inte någon självklarhet att få rätt till understöd och den nöd som ansågs självförvällad behövde inte avhjälpas med skråets medel.³⁹

Förutom de kassor som tillhandahållits av skråna utvecklades under 1700-talet ett flertal änke- och pupillkassor vars utformning mer liknar ett slags försäkringssystem. Till dessa hörde bl a civilstatens-, militiestatens- och prästerståndets änke- och pupillkassor. Dessa tre kassor utvecklades alla på 1740-talet och har undersökts av Solveig Widén i studien *Änkekassa och samhällsklass. Sociala strukturuomvandlingar inom tre änke- och pupillkassors delägarkårer i det svenska riket 1741–1783*.⁴⁰ För att erhålla änkebidrag från dessa kassor krävdes det att mannen under sin yrkestid bidrog med avgift till kassan. Storleken på avgiften kunde till viss del bestämmas av mannen själv och det var avgiftsstorleken som avgjorde hur mycket änkan kunde erhålla i pension då maken avlidit. Mannens ålder vid inträdet i kassan var också av betydelse, han fick ej vara för gammal då han inträdde.⁴¹ Vad som skulle bli ett problem var att intresset kring de nystartade kassorna var svalt. Alla tre kassorna kom att råka i ekonomiska svårigheter. Istället för att utveckla beräkningsmetoder för hur mycket inkomst som behövdes till kassorna för att underhålla änkor och barn, uteslöts många grupper som på grund av ålder eller farliga sysselsättningar (så som sjöfart) ansågs utgöra ett hot mot ekonomin. Prästerskapets kassa gick i konkurs, medan en fusion av de två övriga räddade dem från detsamma. Tankarna bakom kassornas tillkomst var att förbättra ensamstående kvinnors ekonomiska situation, men menar Widén, också att hålla kvinnorna borta från arbete som ansågs socialt degraderande. Kvinnor kom att bli försörjda genom kassornas inkomster, men inte i den grad som initiativtagarna hade planerat.⁴²

Den ideologiska bakgrunden till kassornas tillkomst utgjordes av den princip som hävdade att varje samhällsklass skulle svara för sina egna fattiga. Widén ser upplysningsfilosofin, pietismen och grundandet av liknande kassor i Tyskland, som bidragande orsaker till kassornas utveckling i Sverige. En likhet med Sjömanshuset är framförallt den kategori dessa kassor vände sig till, änkor och barn. En annan är deras yrkesinriktning, varje yrkesgrupp skulle helst själv ansvara för sina medlemmars och deras anhörigas välfärd. Den stora skillnaden är att kassorna, som Widén behandlar, mer liknade försäkringssystem där mannens val av insats styrde utkomsten för änkan. Änkan behövde ej heller vara utarmad och fattig för att erhålla pensionen, utan utbetalning skedde oberoende av hennes ekonomiska tillstånd. Sjömanshusets understödssystem liknar kassorna på så sätt att männen betalade avgifter under sin yrkestid för att finansiera understödsverksamheten. Detta var dock inte frivilligt, de bestämde inte själva hur mycket de skulle erlägga i avgift, utan detta var fastslaget i den förordning som utkom 1748. Änkorna och även de

män som ansökte om understöd, var också tvungna att visa att de var i verkligt behov av hjälp. Understödet var behovsprövat.

Änkornas titulatur och männens yrken

Änkorna kommer i det följande att delas in i fyra grupper beroende på deras avlidna mäns yrkestitlar. Dessa titlar är de som direktionen själv använder då den diskuterar änkorna och delar ut gratialer. Gruppen består av skepparänkor, kaptensänkor, styrmansänkor och sjömansänkor. Den sistnämnda gruppens män hade arbetat inom diverse områden på sjön, som t ex matroser, kockar och skeppstimmermän, men faller alla inom kategorin 'sjömän', då änkorna själva kallade sig 'sjömansänkor'. Även direktionen titulerade dessa män som 'sjömän' och deras änkor 'sjömansänkor'. I fråga om vilken grupp som innehade den högsta positionen står det klart att skepparna var den grupp med högst status. Denna grupp skulle också betala mest ifråga om avgift till Sjömanshuset och var även tilldelad de högsta bidragssummorna. Styrmännen följde därefter i rang och sist befann sig gruppen 'sjömän', eller 'gemene', som de kallades i reglementet, ifråga om status vilket bland annat visade sig genom gruppernas till storlek olika avgifter och möjliga bidragserhållning.⁴³ Kaptenerna finns inte omnämnda i reglementet för år 1748, men genom att se på hur mycket deras änkor fick i bidrag har jag dragit slutsatsen att de i rang stod nära skepparna. Skepparna tillhörde borgarståndet i de svenska städerna, men i och med att de ofta var bortresta, var deras representation svag bland rådmännen och i stadens äldsteförsamlingar. De var borgare, men stod ändå lite vid sidan av det resterande borgerskapet.⁴⁴ Kekke Stadin, som undersökt den maktkamp mellan redare och skeppare i Arboga som ägde rum mellan 1640–1870, konstaterar att skepparämbetet, vilket var de sjöfarandes skrå, blev mer och mer urholkat under 1700-talet och fram till 1800-talet i och med kapitalismens framväxt och den feodala samhällsstrukturs tillbakagång. Sjöfolket kom att förlora mycket av den status deras ämbete tidigare givit dem och framför allt skepparna kom att se stadens skepp falla i händerna på de allt större rederierna där handelsmännen var ägare.⁴⁵

Vad som annars framkommit är att sjömän och militärer ofta faller inom samma sociala kategorier i litteratur som behandlar olika yrkesgruppers utveckling och status. De som då åsyftas är de militärer och sjömän som var av lägre rang då de flesta sjöfarande och militärer hamnar relativt långt ned i samhällshierarkin.⁴⁶ Stadin ser en utveckling där fler och fler sjömän gifter sig under 1700-talet vilket inte varit fallet tidigare. Detta medför i sin tur att lönerna inte räckte till då en hel familj skulle försörjas. Sjömännens hustrur i

Arboga arbetade ofta inom stadens kringelbageri och fick på så vis en inkomst vid sidan av mannens. Trots detta hade de svårt att få ekonomin att gå ihop och många familjer fick söka hjälp ur ämbetets fattigkassa. Den lön som tidigare betalats ut till sjömännen kunde hållas låg då de fick mat och husrum och endast behövde lite extrapengar. Det var inte inräknat i lönen att de skulle försörja hustru och barn.⁴⁷

Sjömansänkornas ansökningar år 1750 och 1795

Christina Öhman, änka efter skepparen Johan Öhman som avled 1745, ansöker 1750 om gratial hos Sjömanshuset. Hon skriver att hon efter sin mans död blev lämnad med fem barn i ett utfattigt tillstånd. I ansökan berättar hon att hennes man alltid förhållit sig väl och med god heder tagit hand om de fartyg som blivit honom betrodda. Hon ber om hjälp för sig och sina fattiga barns uppfostran så att de inte av "hunger, kiöld och wekenhet förgås". Hon undertecknar sin ansökan med: "Allra ödmiukaste Tienarinna Christina Öhman en fattig högt bedröfwad enka". Hon har fått intyg av ett av stadens mest betydande handelshus, Carlos & Claes Grill. Firman betygar att hennes man farit för den åren 1740, 1741 och 1742 och att Christina Öhman är i behov av hjälp i sin fattigdom. Hennes hyresvärd intygar att hon bor i hans gård på Södermalm, att hon befinner sig i stor fattigdom och inte har något att försörja sig och sina fem barn med.⁴⁸ Christinas ansökan blev beviljad och hon mottog enligt förteckning 60 eller 84 d kmt i gratial.⁴⁹ 1755 bor Christina i Maria församling i kvarteret Krukomakaren. Hon är 43 år gammal och "hielper för folk", vilket betyder att hon utför diverse arbeten för olika människors räkning, så som tvättning, städning och dylikt. Hon har två av sina söner, nio och tolv år gamla, boende hos sig.⁵⁰

Detta ger en bild av hur dessa ansökningar och medföljande intyg kunde se ut. De flesta änkorna hade antingen barn, eller var gamla och skröpliga. Christina var ovanlig på så sätt att hon hade fem hemmavarande barn, vilket var det största antalet under båda undersökningsperioderna. Hennes mans dödsorsak framkom heller inte i ansökan, vilket annars var vanligt. I det närmaste ska alla de ansökningar och intyg som finns bevarade för år 1750 och 1795 kortfattat presenteras för att dels ge en sammanfattad bild av den information som dessa innehåller och dels teckna en bild av den verklighet som dessa kvinnor levde i.

Den första frågan som ställs är vilka orsaker änkorna anför till att de behöver understöd. Vi kan inte vara helt säkra på att den berättelse de ger helt överensstämde med verkligheten. Det som dock gör dessa ansökningars be-

rättelser relativt trovärdiga är att mycket av vad som står i dem också intygas av hyresvärdar, pastorsadjunkter, skeppare och andra som ansågs insatta i den sökandes situation. Om mannen varit aktiv inom kofferdisjöfarten efter 1748 kunde direktionen också hitta honom i sina egna listor där alla kofferdisjömän fanns upptagna sedan starten av Sjömanshuset. Att de var noggranna med vilka som var berättigade till understöd har framkommit vid flera tillfällen då materialet bearbetats. För år 1750 finns 23 ansökningar bevarade, alla änkors ansökningar i urvalsgruppen finns alltså inte på plats. De orsaker som nämns i fler än en änkas ansökan finns upptagna i de två bilagor som är numrerade '1' och '2', detta för att se vad änkorna ansåg viktigt att påtala då de sökte understöd. Här återspeglas säkert också vad som i samhället ansågs vara berättigande orsaker till att få bidrag.

Alla utom en påtalar sin fattigdom i ansökningarna som inkom 1750 (se bilaga 1). Detta är inte särskilt förvånande då understödet var behovsprövat. Många hade barn då de ansökte. Att ha barn ansågs tydligt vara en klar fördel då understöd skulle utdelas och att en kvinna med omyndiga barn hamnade i en mycket besvärlig situation då mannen gick bort var säkerligen även herrarna i direktionen på Sjömanshuset medvetna om. Även sjukdom och likartade formuleringar som "orkeslöshet" och "skröplighet" förekommer ofta. Änkornas ålder påtalas i fyra fall liksom att de inte kan förtjäna sitt bröd. Det sistnämnda skulle kunna falla inom kategorin "fattigdom", men jag har tagit med den för att visa att just avsaknaden av försörjningsmöjligheter var ett skäl att få understöd då det i Kungl. Maj:ts förordning fastslås att änkan inte fick driva näring om hon skulle få understöd. Änkans övriga försörjningsmöjligheter skulle också undersökas innan beslut fattades. I fyra fall påtalas även mannens goda uppförande, vilket skulle kunna vara en indikation på att änkans chans till understöd till viss del kunde vara beroende av mannens karaktär. Jag har dock inte hittat något fall där mannens uppförande har angivits som orsak till att änkan inte fick bidrag, men hennes chanser till bidrag kunde sannolikt öka om mannen varit känd som en trevlig och pålitlig sjöman. Att några änkor var medvetna om att de som sjömansänkor faktiskt var berättigade till understöd visar kategorin "Sjömanshusets försorg om andra änkor...". Dessa fyra kvinnor anser att de är berättigade till understöd då andra sjömansänkor undfått bidrag eller påtalar förordningen från Kungl. Maj:t där deras rätt till understöd fastställts. De lindar dock in sina krav med en stor dos underdånighet och artighet. Margaretha Scholler, en kaptensänka som i slutändan inte fick något bidrag då hon ägde huset hon bodde i, skriver i sin ansökan: "...Ock såsom jag förmodar, at hans Kong. Maj:ts allra nådigaste wård, för alla gamla

och fattiga skieppares underhåld, äfwen sträckt sig till deras efterlämnade fattiga enkör, så flyr jag till edla och högresta herrar Directeurene..."⁵¹

Av 1750-års ansökningar beviljades med säkerhet 24 stycken. I dessa fall är den fastställda summan de sökande skulle motta nedtecknad. I två fall beviljas ansökan, men någon summa står inte fastställd och i fem fall omnämns inte de sökandes beviljning alls vilket gör det svårt att avgöra huruvida de mottog något understöd eller ej. (Två av dessa blev troligtvis avslagna då direktionen antecknat att de har egen gård.)⁵² Två ansökningar fick med full säkerhet avslag. Den ena var Sara Bergman, änka efter sjömannen Sven Bergman. I sin ansökan skriver hon att hon och hennes två barn råkat i stort elände sedan hennes man avlidit. Han hade varit sjuk en längre tid och nu ber hon om underhåll och bidrag till mannens begravning. Överst på sidan har direktionen antecknat: "Sökanden har farit inrikes och ej någonsin till lådan Contribuerat, altså kan ej något bewiljas."⁵³ På grund av att hennes man inte hade erlagt de avgifter som kofferdisjöfartens sjömän var tvungna till blev hon nekad bidrag, hennes man hade endast varit inrikes farande. Den andra änkan som fick avslag var Maria Deut, änka efter skepparen Peter Deut. I sin ansökan skriver hon att hennes man avled 1728 och att hon då hamnade i ett så fattigt tillstånd att all hennes egendom såldes på auktion. Sedan dess har hon i 22 års tid befunnit sig i fattigdom. Hennes handel, som tidigare gett henne lite inkomst, blev borttagen från henne och hon blev sjuk samtidigt som hon var tvungen att betala dryga contributioner, det vill säga skatter, vilka tagit både hennes kläder och husgeråd.⁵⁴ Enligt 1750 års Sjömanshusprotokoll diskuterades hennes ansökan den 26 september. "...som Directionen hade sig bekänt, att Deut utithes swunna lefnadstid ej warit skieppare utan handlat och warit Borgare här i staden, så kunde Directionen af siömanshusmedlen icke tillägga henne något."⁵⁵ Exemplet visar att Sjömanshusets undersökningar kring de sökandes bakgrund ibland kunde avslöja icke godkända sökandegrupper. Frågan är hur pass vanlig denna form av bidragsbedrägeri var. Jag har endast stött på detta fall där en änka tillhörande en annan yrkesgrupp försöker få bidrag, men kanske fanns det fler och kanske hade några större tur och lyckades föra direktionen bakom ljustet.

För år 1795 är 26 ansökningar bevarade. Av de 28 änkor som gjorde ansökningar finns i två fall endast intygen kvar i arkivet. För detta år är troligtvis endast de godkända ansökningarna bevarade, vilket gör att någon jämförelse åren emellan inte är möjlig ifråga om icke godkända ansökningar. De flesta änorna påtalar fattigdom som ett av skälen till att de ansöker om bidrag (se bilaga 2), men år 1795 är andelen inte lika hög som för år 1750. Många änkor

har barn och påtalar detta i sina ansökningar. En stor ökning har skett bland dem som påtalar ålderdom som ett skäl till att erhålla bidrag. 1795 berättar 9 stycken om ålderdom i sina ansökningar, medan siffran för år 1750 endast var 4 stycken. Lika många anger även att deras avlidna män varit sjuka innan de avled och att männens sjukdom medfört försörjningsproblem. För år 1750 angav endast två änkor detta i ansökan. Överlag så är 1795 års ansökningar mer varierade i fråga om vad som omnämns. Troligtvis var änorna detta år mer medvetna om vad som ansågs som goda skäl till att erhålla bidrag. Ansökningarna för år 1750 var ju de första som beviljades och troligtvis blev änorna med tiden mer medvetna om hur ansökningarna skulle formuleras för att bli beviljade.

Änkor som bröt mot regelsystemet

För att få motta gratial från Sjömanshuset skulle således vissa kriterier uppfyllas. Att det endast skulle vara de mest nödlidande som skulle erhålla bidrag hade förordningen från Kungl. Maj:t fastslagit: Änkan fick inte driva någon rörelse eller ha någon egendom som kunde ge henne inkomst. Med ansökan skulle också följa intyg där mannens yrke fastställdes och där det framkom hur länge och med vilka han arbetat. Änkans hyresvärd skulle också intyga var hon bodde och hur hennes situation såg ut. Troligtvis fanns också kravet att en präst eller liknande i kvinnans församling skulle intyga att hon var i behov av gratial och att hon var en skötsam kvinna. Dessa regler skulle efterföljas för att kvinnorna skulle ha rätt till underhåll, men trots detta har jag funnit några fall där en kvinna erhåller underhåll trots att hon inte uppfyller dessa krav. Två kvinnor som mottar bidrag 1750 återfinns i mantalslängderna från år 1755 och bryter tydligt mot de regler som fastställts. Den ena, Helena Kinnman, bebor då en egen gård och hyr ut rum till sjömannen Olof Berg. Hon erhåller tio d kmt i hyra och bor i kvarteret Timmermannen i Katarina församling.⁵⁶ Att det förflutit fem år (eller egentligen fyra då mantalslängder beskriver förhållandena för året innan) från det år då hon ansökte om bidrag är förstås en nackdel rent källkritiskt, hon kan ju ha ärvt eller köpt huset efter det att hon ansökte om bidrag. Det troligaste är dock att huset tillhört hennes man och att hon ärvde det av honom. Hon bebodde då egen gård redan när ansökan beviljades, vilket skulle kunna peka på att Sjömanshusets direktion antingen slarvade i förundersökningen, eller rent av såg genom fingrarna och lät henne få bidrag trots att hon egentligen inte var berättigad till det. Den andra kvinnan detta år som inte uppfyller de kriterierna är Catrina Upström. Hon erhöll 42 d kmt och i de intyg som medföljde säger hennes hyresvärd att hon är skyldig honom hushyra vilket gjort att han blivit tvungen att ”ta

hennes kläder i underpant”.⁵⁷ Denna formulering ger först ett intryck av att den stackars änkan är så barskrapad att hon inte ens har kläder på kroppen. I mantalslängden för år 1755 framkommer det dock att hon håller klädstand och det är troligtvis dessa kläder som hyresvärden syftar på i sitt intyg.⁵⁸ Kanske ansåg direktionen att Catrinas näring inte var tillräckligt lönande för att behöva räknas in som egen näring, eller så brast de i sin förundersökning av hennes ”villkor”. I förordningen från Kungl. Maj:t är dock inte några näringar undantagna från regelverket.

För år 1795 finns fler och tydligare exempel på hur några kvinnor erhöll gratial trots att de inte följde de regler som fanns fastställda. Det tydligaste exemplet står styrmansänkan Maria Christina Biörck för. Hon beviljas 1795 två riksdaler i årligt underhåll, vilket var en vanlig summa detta år. I sin ansökan berättar hon att hennes man avled året innan efter flera års ”mattande sjukdom” och att hon nu står ensam med två små barn. Hon anhåller ödmjukast om underhåll, ”liksom andra änkor”, och hon anser sig ”mera berättigad” då hennes man farit på sjön sedan han var femton år gammal.⁵⁹ I mantalslängden för år 1800 står det tydligt att hon erhåller gratial från Sjömanshuset. Hon bor i Katarina församling och äger huset hon bor i. Hon driver även en krog och har en piga, samt hyr ut rum till två andra familjer.⁶⁰ Att denna änka bryter mot de flesta av de beviljande kriterierna står klart, frågan är varför hon ändå fick bidrag. Kanske var reglerna inte lika strikta detta år, kanske var Sjömanshusets inkomster så stora att det fanns möjlighet till att vara mer generös mot de bidragssökande. Kanske var det också så att det fanns utrymme för viss godtycklighet bland direktörerna och att de kunde ge efter för besvärliga och påstridiga sökanden. Krognäring, som denna änka bedrev, var sedan 1747 mest förbehållen fattiga änkor och hustrur. Anledningen till detta var att hålla omkostnaderna för fattigvården så låga som möjligt och istället öppna vägar för kvinnor att kunna försörja sig. Denna näring gav inte burskap och det är därför många kvinnor återfinns inom denna näringsgren. Avsaknaden av burskap var gemensam för alla de näringar som tillät kvinnliga näringsidkare och denna avsaknad gav näringen en sämre status, den var ingen ”riktig” näring. Änkor hade annars rätt att överta sina mäns rörelser, men de sågs då som männens ställföreträdare, inte som ”riktiga” burskapsägare.⁶¹ Att denna ansökan blev beviljad kan bero på att denna änkas rörelse inte gick bra ekonomiskt. Direktionen kan ha sett till individens tillfälliga situation istället för att strikt följa reglerna. Tydligt är dock att denna änka inte faller inom ramen för vad som enligt regelverket sågs som en ”rätt” fattig eller sökande. Hon var inte hjälplös och utblottad, utan en änka med näring, egendom och piga.

I ytterligare två fall råder betänkligheter angående änkornas "rätt" till bidrag. Kaptensänkan Magdalena Björkman, som mist sin man 1794 då denne blivit slängd i sjön av en fransk kapare och drunknat, ansökte om gratial 1795 och blev beviljad tre riksdaler om året.⁶² I mantalslängden för år 1800 framkommer det att hon, liksom änkan Biörck, driver krog. Hon äger dock inte huset hon bor i och har inte någon anställd hos sig. Det framkommer inte om hon erhåller gratial detta år och jag vet heller inte om hon drev krog 1795 eller om hon startat denna rörelse senare.⁶³ Den andra änkan, Maria Christina Wittenberg, driver inte någon rörelse, men äger huset hon bor i. I mantalsuppgifterna bekräftas det att hon åtnjuter gratial från Sjömanshuset detta år och att hon hyr ut rum till en utfattig styrmansänka som också får bidrag från Sjömanshuset. Hon hyr även ut till en sjöman som avrest i oktober 1799 och hennes hyresinkomst är 6 riksdaler och 32 skillingar.⁶⁴ Denna änka beviljades tre riksdaler om året i understöd, vilket som synes var hälften av vad hon erhöi i hushyra under ett år.⁶⁵

Dessa exempel visar att det var möjligt att kringgå de fastställda bestämmelserna. Det fanns regler och normer för vad som ansågs vara en "rätt" sökande, men det fanns också utrymme för undantag. Det är svårt att veta vad som orsakats av slarv från direktionens sida i fråga om efterforskningar om den sökandes bakgrund och vad som berodde på att den medvetet gick ifrån regelverket och godkände en "orätt" sökande. Trots dessa exempel som visar att änkor inte behövde vara så utfattiga och egendomslösa som de enligt regelverket skulle vara för att få bidrag, så var dessa änkor i minoritet bland de sökande. Det måste också poängteras att de hus dessa kvinnor ägde varken kan ha varit stora eller särskilt exklusiva. Södermalms bebyggelse bestod under denna tid och lång tid framöver mest av fallfärdiga små träkåkar där många hushåll samsades om mycket trånga utrymmen. Det går därför inte att säga att dessa kvinnor var välbeställda på grund av att de ägde ett hus, dock hade de en egendom som gav dem en liten inkomst och som de kunde sälja då de blev alltför utblottade.

Änkornas försörjning och boende

Mantalslängderna har den fördelen att jag med deras hjälp kan kontrollera om det som sägs i ansökan och intyg angående arbete, barn och boende verkligen stämmer. Det kunde förekomma att mantalsförrättaren var slarvig, men i och med att detta system var till för att inbringa skatt så var det viktigt att kontrollera att varje person betalade rätt summa i förhållande till inkomst och yrkesutövning. I och med att flera kvinnor inte har återfunnits i mantalslängderna,

vilket kan ha flera orsaker, har det inte varit möjligt att kontrollera hela gruppens boendesituation och försörjning. Trots detta vill jag ändå visa resultatet av vad som framkommit i de fall där jag lyckats finna mantalslängderna. Det som främst är av intresse är vad dessa kvinnor gjorde för att försörja sig, utöver vad de erhöll i gratial. Bidragen var även i denna tids ögon sett små och att försörja en familj med endast bidraget kunde inte vara möjligt. Kvinnorna måste därför försöra sig med något annat, något som gick att kombinera med gratialerhållande och som godkändes av regelverket.

Det framkommer tydligt att mantalslängderna från de båda åren skiljer sig åt i fråga om vilken information som upptas. 1755-års längder är speciella på så vis att all sysselsättning nedtecknas vilket inte är fallet 1795. 1755-års sysselsättningsfördelning ser ut på följande sätt:

3 kvinnor står som "under herr..."⁶⁶

2 kvinnor försörjer sig med "hiälparbete" / "hielper för folk"

1 kvinna håller klädstånd

1 kvinna sticker strumpor

1 kvinna spinner

1 kvinna anges vara sjuklig

1 kvinna ingen uppgift

Det är inte några välbetalda arbeten dessa kvinnor ägnar sig åt och de faller alla inom ramen för vad som ansågs som typiska "kvinnoarbeten". För att få ytterligare information om vad änkor ägnade sig åt ska jag undersöka vad som framkommer i ansökningarna och intygen från år 1750. Av de ansökningar och intyg som finns bevarade angav fem änkor eller intygsgivare någon sysselsättning. Av dessa fem finns två änkor upptagna i en mantalslängd år 1755, den ena, änkan Maria Roos, står där som "sjuklig", vilket hon inte var 1750 (se ovan). Av dessa fem kvinnor anger fyra att de spinner och en att hon spinner och syr. Att denna sysselsättning gav mycket liten inkomst påpekas i ansökningarna på flera ställen. Ingrid Fröberg, vars man avled "mellan Alexandria och Smirna" i april 1750, berättar att hon befinner sig i stor fattigdom och inte har något födemedel förutom lite spinnande vilket "litet eller intet förslår till lifsuppehälle, mindre betala hushyra Contributioner och andra utgifter med."⁶⁷ Hon finns även upptagen i en mantalslängd år 1755. Skepparänkan Maria Roos, som 1755 uppges vara sjuklig i mantalslängden, skriver i sin ansökan 1750 att hon är försatt i ett "slätt" tillstånd då inget annat näringsmedel än att spinna består, vilket är "ett ringa näringsmedel, i synnerhet för mig, som redan hunnit till en wacker ålder ock hoppas snart när gud behagar att komma till min sallig man..."⁶⁸ Den svenske ekonomhistorikern Montgome-

ry berör i förbigående spinnerskornas situation i Stockholm i början av 1800-talet och menar att en spinnerska knappt kom upp till existensminimum ifråga om ekonomisk förtjänst under denna tid.⁶⁹

För år 1795 ser uppgifterna lite annorlunda ut. Småsysslor som spinnande verkar inte längre vara intressanta i mantalsförrättarens ögon. De enda uppgifterna angående sysselsättning som framkommer är krognäring. Av de 11 mantalslängder jag funnit ser fördelningen ut på följande vis:

5 kvinnor saknar uppgift angående tillstånd eller sysselsättning

4 kvinnor anges vara utfattiga och två av dessa uppges motta gratial

2 kvinnor driver krog varav en uppges motta gratial

I ansökningarna och-intygen anger inte någon kvinna att de har någon sysselsättning. Anledningen till att bilden förändrats beror troligtvis på att sådant kvinnoarbete som inte innebar att en rörelse bedrevs, vilket fordrade tillstånd, inte sågs som nödvändigt att anteckna i mantalslängderna. Detta kan även återspeglas i kvinnornas egna ansökningar. Då det inte fanns någon mantalslängd där deras sysselsättning framkom, ansågs det förmodligen heller inte nödvändigt att berätta om detta i ansökan. Troligtvis arbetade flera av kvinnorna 1795 med liknande arbeten som omnämns 1750 och troligt är också att flera av kvinnorna 1750 arbetade inom dessa lågavlönade områden. Eftersom inte mantalslängderna för alla änkor varit möjliga att finna så kan inte några säkra slutsatser fastställas. Vad som däremot står klart är att dessa typiska kvinnoarbeten inte gav tillräckligt med inkomst att leva på och att även direktionen för Sjömanshuset var medveten om detta då de godkände ankornas ansökningar.

Södermalm var den stadsdel som hyste flest av de sjöfarandes änkor. I Katarina församling, vilken långt fram i tiden skulle vara den fattigaste i Stockholm, bodde 1750 13 av de 33 ankorna. Maria församling, Södermalms andra församling, hyste 4 änkor. Endast 2 stycken bodde i Klara församling. Bortfallet är tyvärr stort, för 14 änkor vet jag inte församlingstillhörighet. År 1795 är mönstret i stort sett detsamma. 15 änkor bor i Katarina och en i Maria församling. Tre änkor bor detta år i Hedvig Eleonora församling och en i Nicolai. Två änkor ansöker från andra städer. En från Öregrund och en från Jacobstad i nuvarande Finland. För detta år är bortfallet endast 6 änkor utan angiven församlingstillhörighet eller adress. Den bild som framkommer är att många bodde i Katarina församling. I Brita Zackes undersökning *Född 1791. Pojkar i Gamla Stan och Katarina för 200 år sedan* följer hon 298 pojkar som alla föddes 1791 och bodde i Gamla Stan och Katarina genom hela livet, eller till dess spåren efter dem tar slut. I denna undersökning står det klart att Katarina församling var den fattigaste och farligaste att växa upp i av de två. Späd-

barnsdödligheten var i Gamla Stan 27 procent, medan den i Katarina var 36 procent. Av dessa 36 procent var många barn till militärer, arbetare och sjömän.⁷⁰ Av de barn som föddes i Katarina, där fadern var militär eller sjöman, uppnådde endast ett sitt 50-års dag. 58 procent av barnen som hade fadern inom dessa yrkeskategorier dog innan de fyllt tio år.⁷¹

Bidragens storlek och fördelning

Mellan de två undersökta åren har det genomförts en myntrealisation i Sverige. Detta medför att det inte är samma valörer på sedlarna och mynten 1795 som på dem från 1750. Inflation, förändrade löner och dylikt måste också tas i beräkning då ekonomin för dessa kvinnor ska diskuteras. Änkornas tillstånd och villkor skulle tas i åtanke då gratialen skulle fastställas. Vad som dock var den avgörande faktorn hade inte att göra med deras grad av fattigdom, utan mer med vilken grad deras män innehåft under. Då Sjömanshuset startade fastställdes det att olika yrkeskategorier skulle erhålla olika mycket i bidrag. De betalade också olika mycket i avgift till Sjömanshuset beroende på yrkesbeteckning. I följande tabell har jag satt in varje änkas fastställda bidrag och satt detta i relation till hennes avlidne mans yrkesbeteckning. Det framkommer inte i alla ansökningar hur mycket som gavs i bidrag. För år 1750 är bortfallet åtta stycken ansökningar utan fastställd bidragssumma, eller utan angivelse om beviljning. Av dessa åtta var fyra skepparänkor, en kaptensänka, en sjömansänka och två änkor där mannens yrkesbeteckning inte framkommer. Två skepparänkor beviljades ju heller inte något bidrag detta år vilket jag tidigare påvisat. För år 1795 är bortfallet fem stycken ansökningar. Tre av dessa saknar angivet bidragsbelopp (en kaptensänka, en styrmansänka och en sjömansänka) och i två ansökningar framkommer det inte vilken titel änkans man haft.

Tabell 1: År 1750: Änkornas erhållna bidrag i förhållande till titel

Erhållet bidrag i d kmt	Skeppar- änka	Kaptens- änka	Styrmans- änka	Sjömans- änka
10 – 30	1	0	0	5
31 – 40	0	0	2	0
41 – 50	1	0	7	0
51 – 60	5	0	0	0
61 – 70	0	0	0	0
71 –	3	0	0	0
Summa	10	0	9	5

Källa: Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar år 1750, EIVa:1, EIVa:2, EIVa:3, SSA.

Det finns inte någon kaptensänka och endast fem sjömansänkor med angivet bidragsbelopp bland ansökningarna. De fem sjömansänkorna får också de minsta bidragen, från 10 upp till 30 d kmt per år. Av dem som får 70 d kmt eller mer är alla skepparänkor, de flesta i denna kategori återfinns dock i bidragsgruppen 51–60 d kmt per år. Styrmansänkorna erhåller något mindre summor i bidrag, de flesta får mellan 41 till 50 d kmt. För att erhålla högst bidrag skulle änkans man varit skeppare, medan det minst gynnsamma var att ha haft en vanlig sjöman till make. Skillnaden mellan bidragen kunde ligga på mer än 40 d kmt per år, vilket var en ansevärd summa med tanke på att sjömansänkorna inte fick mer än 30 d kmt per år. Den genomsnittliga bidragssumman då ankornas exakta bidragssummor räknats samman låg på 45 d kmt per år 1750.

En fråga som uppkommer är vad dessa bidrag hade för inverkan på ankornas ekonomi och hur stor skillnad de gjorde i vardagen. Vad som först bör påpekas är att bidragssummorna inte var stora, men att det dock krävdes ett visst engagemang för att erhålla bidragen. Det är osäkert huruvida ankorna själva sökte upp och betalade en skrivare, eller om sådan hjälp tillhandahölls av Sjömanshuset. Det måste dock ha tagit en viss tid i anspråk för kvinnorna att författa ansökningarna. De skulle ju söka upp mannens tidigare arbetskompanjoner och få ett intyg av dem och även en pastorsadjunkt eller dylikt för intygande av tillstånd och leverne. Även tidigare eller nuvarande husvärdar skulle betyga att hennes berättelse var sann och var hon botten eller bodde. Hon skulle också själv infinna sig hos direktionen med ansökan och likaså infinna sig för att motta bidraget.

För att få en bild av hur mycket dessa kvinnor fick i bidrag kan det jämföras med att en matros, som här faller inom kategorin "sjöman", tjänade runt 48 d kmt i månaden exklusive kost år 1750. Ett vitt bröd med två lod⁷² mjölk kostade 1 öre och ett par strumpor 5 daler 8 öre kmt samma år.⁷³ Sjömanshusets direktion, som också förestod ett sjukhus för sjuka sjömän, tillfrågade den 10 oktober 1750 Greta Öhman, en änka som utsetts till att sköta om de intagna sjömännen, om hur mycket varje intagen behövde per vecka i underhåll. Hon gav till svar att varje person behövde tre d kmt per vecka.⁷⁴ Att en änka med barn skulle kunna överleva på endast gratialen verkar inte troligt, speciellt inte om hon tillhörde kategorin "sjömansänkor". Gratialet verkar dock ha varit så pass stort att det faktiskt gjorde en väsentlig skillnad i hushållets ekonomi och som sådant kan det ha avgjort skillnaden mellan total utarmning och en någorlunda dräglig, men fattig tillvaro.

Tabell 2: År 1795: Änkornas erhållna bidrag i förhållande till titel

Erhållet bidrag i Riksdaler	Skeppar- änka	Kaptens- änka	Styrmans- änka	Sjömans- änka
1	0	0	1	9
2	0	0	5	1
3	1	0	2	0
4—	1	3	0	0
summa	2	3	8	10

Källa: Stockholms Sjömanshus arkiv, Gratiansökningar år 1795, EIVa:7, SSA.

År 1795 hade myntsorten ändrats och riksdalern var nu den gällande valutan. Om vi jämför vad en riksdaler 1750 skulle ha inneburit i d kmt så skulle värdet blivit ca 11 d kmt per riksdaler.⁷⁵ Vad som kan anas är att bidragen minskats något. De minsta bidragen 1750 var mellan 10 och 30 d kmt och i denna kategori återfanns sex änkor av 24. Den minsta bidragskategorin 1795 var 1 riksdaler och här återfanns 10 änkor av 23. Precis som 1750 följer 1795 års utdelningar den avlidne makens titel i fråga om storlek. Sjömansänkorna erhöll minst i bidrag även detta år. Gruppen kaptensänkor finns nu med bland de ansökningar som har fastställda bidragssummor och denna grupp får de största bidragen. De två skepparänkorna erhåller också de högre bidragen, medan styrmansänkorna tillhör en mellankategori med både låga och höga bidragssummor. Den genomsnittliga bidragssumman för detta års bidragstagare var 2 riksdaler och då har jag även räknat med de två änorna vars mäns yrkestitel ej framkommit. Vad som också framkommer är att de olika gruppernas storlek har förändrats. Sjömansänkegruppen har fördubblats i storlek, medan skepparänkegruppen minskat med mer än hälften. Vad denna förändring beror på är osäkert då antalen är små och endast två år är undersökta. Kanske ansåg Sjömanshuset att skepparänkorna hade det för bra ekonomiskt och därför inte längre beviljade deras ansökningar i lika hög grad som innan eller så var sjömansänkornas ansökningar helt enkelt fler till antalet. Sjömansänkorna var ju den grupp vars män tjänat minst och troligt är att änorna i denna grupp var de som hade det sämst ekonomiskt. Som Kekke Stadin påpekat var ju sjömännens löner från början inte tänkta att försörja hela familjer, utan sågs mer som fickpengar. En annan orsak kan vara att antalet skeppare i staden minskat. Precis som fallet var i Arboga var antalet rederier i Stockholm stort. Sjömanshusets direktion skulle t ex bestå av fem köpmän som var redare

i staden, vilket visar att deras makt inom kofferdisjöfarten var stor. Det kan ha varit så att skepparyrket förlorat sin status och färre sökte sig in på den yrkesbanan eller aldrig fullgjorde sin utbildning.

År 1795 tjänade en styrman 10 riksdaler i månaden. En tunna öl kostade 6 riksdaler 17 skilling specie.⁷⁶ Att änkornas bidrag inte räckte till några större inköp eller till mer lyxbetonade varor står klart. Det är dock mycket svårt att dra några slutsatser kring bidragsutvecklingen i och med att olika varors priser och olika yrkesgruppers löner har växlat mellan åren. Vid den av Gustav III genomförda myntrealisationen 1776 växlades 18 d kmt in mot 1 riksdaler. Riksdalern hade använts i Sverige redan på 1600-talet, men det var först nu som den blev rikets huvudmynt. Tidigare hade den mest använts inom utrikeshandeln och ej av gemene man. Förutom att det är en annan valuta som används 1795 har även prisutvecklingen förändrat värdet på pengarna. Det har förflutit 45 år mellan de två undersökta åren och således är prisindex ett annat. Medeltalet för bidrag var 2 riksdaler 1795 och 45 d km 1750. Om en direkt omräkning i riksdaler görs visar det sig att den genomsnittliga bidragstagerskan 1795 hade behövt 6,39 riksdaler för att uppnå samma storlek på bidrag som änkan 1750. Den genomsnittliga änkan med understöd 1795 fick alltså mindre för sina pengar än änkan 1750.⁷⁷ Det bör dock påpekas att dessa siffror inte ska tas som absoluta, osäkerheten kring prisutvecklingen från äldre tider är stor och det är inte förrän omkring 1949 som uppgifterna kan anses som något så när tillförlitliga.⁷⁸ Till detta kommer också att antalet sjömansänkor ökat och skepparänkor minskat, vilket innebär att genomsnittssumman blir lägre då sjömansänkorna erhöll mindre i bidrag än de andra grupperna.

Slutsatser

Synen på de fattiga förändrades och ett intresse för fattigvårdens förbättring vaknade under mitten av 1700-talet. Att Stockholms sjömanshus uppkom 1748 ser jag som ett led i denna händelsekedja. En ny insikt om att de fattiga måste tas om hand på ett eller annat sätt hade uppkommit. Upplysningen, vilken innefattar en mängd olika idéströmningar och samhällsuppfattningar, ser jag som den gemensamma nämnaren då det i flera europeiska länder skedde likartade förändringar. Fattigdomen sågs inte längre som ett naturligt fenomen, utan började genom olika insatser avhjälpas. För Sveriges, och särskilt för Stockholms del, har Ulla Johansson visat att frågan kring hur fattigvården skulle lösas visades stort intresse kring mitten av 1700-talet. En decentralisering ägde rum där församlingarna själva tog på sig ansvaret för sina fattiga och

försåg dem med fattigstugor och visst understöd. Hon ser att tendenser ute i Europa gav utslag även i Stockholm och påverkade påskyndandet av den omorganisering och förbättring av fattigomsorgen som ägde rum. Det som dock inte får glömmas bort är att det inte är frågan om att "staten" tar på sig ansvaret för de fattiga. Sjömanshuset kan ses som ett exempel också på detta. De olika yrkeskårererna skulle helst själva svara för sina medlemmar och deras anhöriga, vilket Sjömanshuset kom att göra. På detta sätt avhjälpte de den övriga fattigvården då änkor och ofärdiga sjömän kunde vända sig till dem med sina ansökningar, istället för att de skulle ansöka om plats på hospital och fattighus eller söka understöd från fattighuskassan.

Att kvinnor, och framförallt änkor, var de som oftast var tvingade att förlita sig på fattigunderstöd och människors välvilja har visats i flera undersökningar. De sjöfarande änkor stod inför ett stort försörjningsproblem då deras män avled. Familjens huvudinkomst försvann och även om dessa änkor arbetat redan då deras män levde blev deras ekonomiska situation troligtvis ohållbar då de stod ensamma med barn att försörja, eller med ålderns krämpor och sjukdomar. Att den ekonomiska förändringen och försämringen blev så dramatisk berodde på att de var just kvinnor och som kvinnor hade de begränsade möjligheter till försörjning. Det fanns näringar som stod öppna för dem, så som krognäring, vilket i alla fall två av ankorna i gruppen från 1795 slagit sig på, men de flesta arbeten var mer småskaliga och gav liten utdelning. Annars var det just änkor som genom sin myndighet kunde överta sina avlidna mäns rörelser och på så sätt klara sin försörjning. Kvinnorna i denna undersökning hade dock inte några rörelser att överta och den myndighet de erhöll var de troligtvis inte särskilt hjälpta av.

Det som till viss del förvånade mig var att Sjömanshusets direktion aldrig ifrågasatte ankornas "rätt" till bidrag då detta diskuterades. Änkors fattigdom och utsatthet sågs tydligen som en naturlig följd av att deras män avled. Det jag annars hade förväntat var en viss skepsis då dessa kvinnor aldrig bidragit med avgifter till Sjömanshuset, vilket deras män gjort, och att de på grund av detta sågs som mindre värdiga understödstagare. Det ser dock ut som att även samtiden var medveten om den svårighet en nybliven änka ställdes inför. Att kvinnor sågs som mer "rätta" fattiga än männen kan också ha varit en orsak till att så många kvinnor sökte och erhöll bidrag. Det som dock bör påpekas är att kvinnor löpte mycket större risk att bli lämnade ensamma med barn att försörja, eller som gamla och sjuka, och att detta måste setts som ömmande omständigheter.

Då jag undersökte de orsaker ankorna själva uppgav som anledning till de-

ras ansökan framkom det att fattigdom, omyndiga barn och sjukdom var vanligt återkommande orsaker. Även mannens tidigare sjukdom och kvinnans ålder påpekas i flera ansökningar från 1795. De orsaker kvinnorna nämner avspeglar troligtvis också den samhälleliga normen för vad som ansågs som berättigande kriterier för understödserhållande, vem som ansågs vara en "rätt" bidragstagare. Kvinnor skulle ha en försörjare och fanns det inte någon man så fick samhället överta den rollen. Det bör dock påpekas att det endast var de mest behövande som enligt det kungliga reglementet var berättigade till understöd. De fick inte driva någon rörelse eller ha egendom och skulle helst vara skröpliga och orkeslösa. De flesta följde detta föreskrivna regelverk och hade dessutom ofta omyndiga barn boende hos sig. Dock var det några som urskiljde sig ur mängden och bröt mot föreskrifterna. Den kvinna som utmärkte sig mest var Maria Christina Biörck. Hon drev krog, ägde sitt hus, hade en piga och uppbar bidrag från Sjömanshuset. Varför hon beviljades bidrag är svårt att säga. Vi vet att krognäring ofta förbehölls kvinnor som löpte risk att ligga fattigvården till last och inom denna kategori är det möjligt att änkan Biörck faller. Möjligheten finns att hennes näring gick så dåligt att direktionen därför beviljade henne bidrag. Om så var fallet tänjde de på reglerna och såg mer till individens situation än till det fastslagna regelverket. I de säkra fall då änkors ansökningar blivit avslagna var orsaken i det ena fallet att ankans man tillhört en annan yrkesgrupp och i det andra fallet att mannen inte betalt avgift till Sjömanshuset då han endast farit inrikes. Att dessa kvinnor i fråga om sin ytterligare försörjning, följde den gängse arbetsindelningen där vissa arbeten sågs som kvinnoarbete, är tydligt. 1750 försörjer sig de flesta jag funnit uppgift om inom den textila sektorn där spinnande var vanligast. Några utför också diversearbeten vilket benämns som "hielper för folk". Dessa arbeten gav mycket liten inkomst och godkändes också av direktionen då ansökningarna behandlades.

Sjömanshuset hade både föregångare och efterföljare. Skråna hade sedan länge delvis försökt hjälpa medlemmarna och deras änkor och barn då de hamnade i nöd. De änke- och pupillkassor som uppkom ungefär samtidigt med Sjömanshuset visade både på olikheter och likheter. Till viss del var Sjömanshuset en sorts försäkringskassa, men inte på frivilliga grunder. Det var kofferdisjöfartens män som bidrog till understödsverksamheten. Den stora skillnaden mellan Sjömanshuset och de av Solveig Widén undersökta kassorna, var att Sjömanshusets understöd var behovsprövat. Männen kunde heller inte välja storleken på avgifterna de skulle betala, utan dessa var redan fastslagna.

Hur mycket dessa bidrag egentligen var värda är svårt att veta. Jag har reso-

nerat som så att de inte var totalförsörjande, men däremot livsviktiga. I de mycket fattiga omständigheter flertalet av änkorna befann sig i innebar dessa bidrag sannolikt ett stort tillskott i hushållskassan. Den procedur som en ansökan innebar och det engagemang som uppbringades då mannens tidigare arbetskamrater, kyrkoadjunkten och husvärden skulle skriva intyg visar att kvinnorna såg dessa bidrag som viktiga inkomster. Den bild ansökningarna och intygen ger av dessa änkors förhållanden är mycket dystert. Fattigdom, sjukdom, svältande barn och små försörjningsmöjligheter omnämns i flera kvinnors ansökningar. Att Sjömanshuset hade en viktig roll att fylla och att kvinnor en lång tid framöver skulle vara beroende av understöd av detta slag står klart.

Epilog

Stockholms sjömanshus, liksom de andra sjömanshusen i landet, kom 1969 slutligen att helt avvecklas och i stället falla under stiftelsen Sveriges sjömanshus som inrättades 1972. Redan 1939 hade dock flera förändringar ägt rum, bland annat övertog handelsflottans pensionsanstalt utdelningen av understöd till männen. Barnens understöd hade redan avvecklats i och med 1937 års lag om barnbidrag.⁷⁹ Då stiftelsen Sveriges sjömanshus övertog sjömanshusmedlen uppgick dessa medel till en summa av drygt 20 miljoner kronor. Stiftelsen arbetar än idag med att bistå de personer eller anhöriga som arbetat eller arbetar inom sjömansyrket och som är i behov av ett ekonomiskt stöd. Än i dag står "Gratialis" som en av de utgiftsposter som stiftelsen redovisar och mellan år 1972 och 1999 var den sammanlagda utgiften för gratialer 40 879 kronor. Stiftelsen delar även ut stipendier till studerande, arbetar för förbättrad säkerhet för sjöfolket och bistår med hjälp vid akuta situationer.⁸⁰ Stiftelsens kansli ligger i dag på Glasbruksgatan i Stockholm, men den byggnad Sjömanshuset förvärvade 1788 står än i dag kvar i Gaffelgränd, Gamla stan.

*Bilaga 1.***De av änkor angivna orsakerna till att de söker och är berättigade understöd år 1750**

• Fattigdom och dyl. formuleringar	22 st
• Sjukdom	8 st
• Omyndiga barn	13 st
• Mannen sjuk innan han avled	2 st
• Mannens goda uppförande påtalas	4 st
• Sjömanshusets försorg om andra änkor och dyl. formuleringar	4 st
• Kan ej förtjäna sitt bröd	4 st
• Ålderdom/ålder	4 st
• Annat	7 st

Summa angivna orsaker: 48 st

Källa: Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1750, EIVa:1, EIVa:2, EIVa:3, SSA.

*Bilaga 2.***De av änkor angivna orsakerna till att de söker och är berättigade understöd år 1795**

• Fattigdom och dyl. formuleringar	17 st
• Sjukdom	6 st
• Omyndiga barn	12 st
• Mannen sjuk innan han avled	9 st
• Mannens goda uppförande påtalas	2 st
• Sjömanshusets försorg om andra änkor och dyl. formuleringar	5 st
• Kan ej förtjäna sitt bröd	6 st
• Ålderdom/ålder	9 st
• Mannen haft gratial	2 st
• Annat	4 st

Summa angivna orsaker: 72 st

Källa: Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1795, EIVa:7, SSA.

Noter

¹ Stockholms Sjömanshus arkiv gratialansökningar 1750–1756 EIVa:1, Numrerad:113, år 1750, SSA

² Med kofferdisjöfart menas här den handelsflotta som handlade med utrikes orter.

³ Stockholms sjömanshus arkiv gratialansökningar 1750–1762 EIVa:2, Numrerad 17, år 1750, SSA

⁴ Sven Gerentz: *Stockholms sjömanshus 1748–1948*, Stockholm 1948, s.9 f. Se även D.H.J.T Börjeson: *Stockholms segelsjöfart. Anteckningar om huvudstadens kofferdiflotta och dess män med en översikt av stadens och rikets sjöfartsförhållanden från äldsta tid intill våra dagar*. Minnesskrift 1732–1932, Stockholm 1932, s.467 ff.

⁵ En plåt= 6 d kmt enligt 1748 års kofferdireglemente, Artikel 6. Paragraf 1. Årstrycket.

⁶ 1748 års kofferdireglemente, artikel 6, paragraf 1–5. Se även Gerentz 1948, s.114

⁷ Gerentz 1948, s.116

⁸ Gerentz 1948, s.23

⁹ Gerentz 1948, s.83 ff.

¹⁰ Gerentz 1948, s.143

¹¹ Sjömanshusets arkiv, 1748 och 1749 års Sjömanshusprotokoll, A1 vol.1–5 1748–1754, s.19 SSA.

¹² Sjömanshusets arkiv, Sjömanshusets registratur 1748–1749 BI: 1–5, s.37–41, SSA.

¹³ Sjömanshusets arkiv, 1748 och 1749 års Sjömanshusprotokoll, A1 vol.1–5 1748–1754, s.70, SSA. Vad ordet 'öwferlöpp' exakt betyder är osäkert, men vad som framkommer är att änkor har varit ihärdiga besökare på kontoret och att direktionen verkar lätt besvärad av deras påtryckningar.

¹⁴ Stockholms Sjömanshus arkiv, Sjömanshusets registratur 1748–1749, BI:1–5, s.97–100, SSA.

¹⁵ Stockholms Sjömanshus arkiv, handlingar rörande sjömanslådan och nationalkassan 1750–1780, FI:1, löst tryckt blad längst fram i boken betecknat "Transumpt af Kongl. Majts nådige Bref til Thes och Riksens höglofl. Commerce – collegium af den 22 decemb. 1749", SSA.

¹⁶ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års sjömanshusprotokoll, A1 vol.1–5 1748–1754, s. 12, SSA.

¹⁷ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års protokoll, A1 vol.1–5 1748–1754, s.18, SSA.

¹⁸ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års protokoll, A1 vol 1–5 1748–1754, s.44, SSA.

¹⁹ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års protokoll, A1 vol 1–5 1748–1754, s.112, SSA.

²⁰ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års protokoll, A1 vol 1–5 1748–1754, s.118 f., SSA.

²¹ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års protokoll, A1 vol 1–5 1748–1754, s. 95, SSA.

²² Ulla Johansson: *Fattiga och tiggare i Stockholms stad och län under 1700-talet*, Stockholm 1984, s.24

²³ Jos. Müller: *Fattigvården i Stockholm. Från äldre till nyare tid. Jämte beskrifning af Stockholms stads arbetsinrättningar*, Stockholm 1906, s.23, Johansson, s. 25

²⁴ Christina Unger: *Makten och fattigdomen. Fattigpolitik och fattigvård i 1600-talets Stockholm*. Stockholm 1996, s. 74 ff., Müller s. 21

²⁵ Se bl a. Thomas Munck: *The Enlightenment. A comparative social study 1721–1794*. London 2000, s. 181 ff., Norman Hampson: *Upplysningen. En analys av dess attityder och värden*. Stehag 1993, s.153 ff.

- ²⁶ Citat hämtat ur Hampson 1993, s.156
- ²⁷ Se bl a. Munck 2000, s. 181 ff., Hampson 1993, s.153 ff.
- ²⁸ Johansson 1984, s.71
- ²⁹ Johansson 1984, s.143
- ³⁰ Johansson 1984, s.79
- ³¹ Johansson 1984, s. 92
- ³² Johansson 1984, s.62 ff.
- ³³ Ulla Johansson: "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i: *Oppdaginga av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo 1982, s.286
- ³⁴ Johansson 1984, s.143
- ³⁵ Johansson 1984, s.124
- ³⁶ Johansson 1984, s. 121
- ³⁷ Historisk statistik för Sverige. Del 1 Befolkning. Andra upplagan 1720–1967, Statistiska centralbyrån. Stockholm 1969, s. 80
- ³⁸ Se t ex Christine Bladh: *Månglerskor. Att sälja från korg och bod i Stockholm 1819–1846*. 1991, s. 22, 50 ff.
- ³⁹ Martin Wottle: *Det lilla ägandet. Korporativ formering och sociala relationer inom Stockholms minuthandel 1720–1810*, Stockholm 2000, s.208 f.
- ⁴⁰ Solveig Widén: *Änkekassa och samhällsklass. Sociala strukturomvandlingar inom tre änke- och pupillkassorsx delägarkårer i det svenska riket 1741–1783*. Åbo 1990,
- ⁴¹ Widén 1990, s.33 ff.
- ⁴² Widén 1990, s.105 ff.
- ⁴³ Se s. 11 f.
- ⁴⁴ Kekke Stadin: *Maktkamp på Arboga redd. Sjöfart inom skrå och aktiebolag*, Uppsala 1993, s.8, s.21
- ⁴⁵ Stadin 1993, s.42, s.99
- ⁴⁶ Se t ex Brita Zacke: *Född 1791. Pojkar i Gamla stan och Katarina för 200 år sedan*. Stockholm 1995, s.45, Bladh 1991, s.103
- ⁴⁷ Stadin 1993, s.66
- ⁴⁸ Stockholms Sjömanshus arkiv, Gratialansökningar 1750–1762 EIVa:2, numrerad '3', SSA.
- ⁴⁹ Det finns två olika uppgifter om hur mycket hon fick i gratial. På den lista som återfinns bland gratialansökningarna och som kallas "Underrättelse om skieppareenkorna Förteckning uppå efterföljande skieppare enkior" anges summan 84 d kmt, medan det på den efterföljande listan utan beteckning står att hon mottagit 60 d kmt. Se Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1750–1762 EIVa:2, SSA.
- ⁵⁰ Mantalslängd 1755 Maria Inre 2:a brandmästerskapet, folio nr 84, SSA.
- ⁵¹ Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1749–1775 EIVa:3, ej numrerad, SSA.
- ⁵² Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1749–1775 EIVa:3, gratialansökningar 1750–1762 EIVa:2, gratialansökningar 1750–1756 EIVa:1, SSA.
- ⁵³ Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1749–1775 EIVa:3, numrerad '49', SSA.
- ⁵⁴ Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1749–1775 EIVa:3, numrerad '1', SSA.
- ⁵⁵ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750-års sjömanshus protokoll, A1 vol 1–5 1748–1754, SSA.
- ⁵⁶ Mantalslängd Katarina södra 1755, folio nr. 137, SSA.
- ⁵⁷ Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1750–1756 EIVa vol 1, numrerad '3', SSA.

- ⁵⁸ Mantalslängd Katarina södra 1755, folio nr. 173, SSA.
- ⁵⁹ Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1795 EIV:a vol.7, numrerad '13', SSA.
- ⁶⁰ Mantalslängd Katarina södra 1 1800, folio nr. 125, SSA.
- ⁶¹ Bladh 1991, s.54, se även Christine Bladh: Kvinnors dubbla beroende av sprit, i: *Kvinnor och män som aktörer och klienter. En antologi som skildrar tidigt 1800-tal och framåt.* Red. Christine Bladh, Elisabeth Cedersund och Jan-Erik Hagberg, Stockholm 1997, s.12 ff.
- ⁶² Stockholms sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1795 EIV:a vol.7, numrerad '11', SSA.
- ⁶³ Mantalslängd Katarina norra 1800, folio nr. 379, SSA.
- ⁶⁴ Mantalslängd Katarina norra 1800, folio nr. 497, SSA.
- ⁶⁵ Stockholms Sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1795 EIV:a vol. 7, numrerad '10', SSA.
- ⁶⁶ Följande formuleringar används: Anna Hammar "under herr Pinckart", Helena Kinnman "under N.Pauli", Anna Leyondahl/Johansson "arbetar med E.Obarius". Dessa formuleringar tyder på att de arbetade åt dessa män, men hade separat boende. Troligtvis var det textilarbete, så som vävning, spinnande och dyl. då dessa män var grosshandlare, fabrikerer mm. Den främsta orsaken till att detta omnämns i mantalslängderna är att dessa män gav kvinnorna "laga försvar", vilket innebar att de uppfyllde den arbetsplikt som tjänstehjonsstadgan stipulerade.
- ⁶⁷ Stockholms sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1750–1756 EIVa:1, numrerad '116', SSA.
- ⁶⁸ Stockholms sjömanshus arkiv, gratialansökningar 1749–1775 EIVa:3, s.30, SSA.
- ⁶⁹ Montgomery 1934, s. 51 f.
- ⁷⁰ Zacke 1995, s.189
- ⁷¹ Zacke 1995, s.127 ff.
- ⁷² Viktmättet: 1 lod motsvarar 13,16 gram enligt Lars O Lagerqvist Ernst Nathorst-Böös: *Vad kostade det? Priser och löner från medeltid till våra dagar.* Stockholm 1984, andra upplagan s.29
- ⁷³ Lagerqvists, Nathorst-Böös 1984, s.82. Se även s.11 för en redogörelse om dalernas utveckling.
- ⁷⁴ Stockholms Sjömanshus arkiv, 1750 års sjömanshus protokoll s.141, A1 vol.1–5 1748–1754, SSA.
- ⁷⁵ Lagerqvist, Nathorst-Böös 1984, s.82
- ⁷⁶ Lagerqvist, Nathorst-Böös 1984, s.88
- ⁷⁷ 45 dkm motsvarade 4,09 Riksdaler: $45/11=4,09 * 1,56 \text{ (KPI)} = 6,39$ (1949 utgör grunden för KPI där index är 100. 1750 låg KPI på 16, 1795 på 25. Prisnivån var alltså 56 procent högre 1795. 1750 växlas 1 riksdaler in mot 11 d km.) Se Lagerqvist, Nathorst-Böös 1984.
- ⁷⁸ Lagerqvist, Nathorst-Böös 1984, s.25 ff.
- ⁷⁹ Se Gerentz, s.167 f., samt Lennart Revborn: *Sjömanshus i ost- Allmänt om sjömanshusen, bakgrund, tillkomst och verksamhet samt en orientering om sjömanshusen i östra Sverige.* 1997, s.15 f.
- ⁸⁰ Informationen hämtad på internternet: www.seatime.se/stiftelser/sjomanhus/index.htm

Spanska sjötermer från 1500-talet av fornnordiskt ursprung

Mats Kero

Bakgrund

Spridning av innovationer är i hög grad förknippad med utbredning av sammanhängande vokabulär. Kunskaper om nautiska termers etymologi på olika språk kan därför bidra till förståelsen av utvecklingen inom t.ex. skeppsbyggeri, seglingsteknik och navigation, när det tillgängliga källmaterialet i övrigt är knapphändigt. En viktig dokumentation i sammanhanget utgörs av världens äldsta tryckta nautiska ordlista, vilken publicerades i Mexico 1587 av Diego García de Palacio som en bilaga till boken *Instrucción Náutica*.¹

Spanskan är som bekant ett romanskt språk. Trots detta innehåller García de Palacios ordlista ett betydande antal nautiska låneord av fornnordiskt ursprung. Av de germanska låneorden utgör de också den dominerande andelen. Detta kan ses som ett belägg för det stora inflytande vikingarna utövade på sjöfartens utveckling under århundrandena runt det förra millennieskiftet; ett inflytande som ännu återspeglas i den tidigmoderna nautiska vokabulären. I artikeln ges först en allmän orientering om García de Palacio och hans ordlista samt en översikt av forskningsläge och litteratur om äldre nautisk terminologi. Därefter redovisas etymologierna för 38 nautiska termer i ordlistan som är, eller kan tänkas vara, av fornnordiskt ursprung.²

Diego García de Palacio och hans nautiska ordlista

Diego García de Palacio var jurist och hög ämbetsman inom den spanska kolonialförvaltningen i Amerika under 1570–90-talen samt rektor för universitetet i Mexico. Han var alltså inte professionell sjöman, men härstammade från en sjöfararsläkt i Santander i norra Spanien och hade fyra sjöfarande bröder. Boken *Instrucción Náutica* vittnar också om hans grundliga kunskaper inom navigation och skeppsbyggeri. Den innehåller t.ex., förutom avsnitt om navigation och ordlistan, världens första tryckta traktat i skeppsbyggeri inklusive ritningar. García de Palacio ledde vidare byggandet av två stora galeoner och

Mats Kero, f.1953, sjökapten och fil mag., skall under våren avlägga licentiatexamen i ekonomisk historia på en uppsats om spansk navigationsteknik under 1500-talet (publicerad 2002 i Forum Navales skriftserie nr 3).

blev utsedd till befälhavare för en expedition för att jaga Francis Drake (García de Palacio 1993: 22–24).

Ordlistan innehåller över 500 uppslagsord. Dess enda kända spanska föregångare är den ordlista på ett 150-tal sjötermer vilken ingår i manuskriptet *Espejo de Navegantes* av kosmografen och chefslotsen i Sevilla, Alonso de Chaves. Manuskriptet, som förblev otryckt fram till 1983, är odaterat men anses färdigställt 1538 (Chaves 1983: 36, 210–22). Jämför vi med sjöfartsspråket framför andra idag – engelskan – dröjde det till 1626 innan den första nautiska ordlistan publicerades. Författaren till denna var kapten John Smith och den utvidgades följande år till den mer kända *A Sea Grammar* (Smith 1970:ix). Det historiska värdet av García de Palacios ordlista har också skattats högt av spanska sjöhistoriker, förutom att den utgjort källmaterial till spanska etymologiska och andra ordlistor under årens lopp. Ändå saknas det tyvärr fortfarande en vetenskaplig monografi över ordlistan som ger en helhetsbild av vokabulären. Några allmänna drag har emellertid redovisats av amiral Julio Guillén (1897–1972) som även var lingvist och ledamot av Kungliga Spanska Akademien. Ordlistan och den spanska sjöterminologin generellt under epoken utmärks av ett starkt främmande inflytande, härrörande från å ena sidan Atlantens och å andra sidan Medelhavets nautiska vokabulär. Den förstnämnda karaktäriseras av mängden av germanska låneord, där de med nordiskt ursprung intar en framskjuten plats; den sistnämnda är det “lingua franca”, med rötter i grekiskan, latinet, arabiskan och de olika romanska språken, vilket rådbåkades runt hela Medelhavet (Förord i García de Palacio 1944; Guillén 1963: 20–21).

Forskningsläge och litteratur

En av Spaniens främsta lingvister, framlidne Manuel Alvar (1985: 11), har hävdat att den nautiska vokabulären “berör aspekter synnerligen ignorerade i många språk”. Omdömet äger sin giltighet på det etymologiska området såtillvida, att det mesta av tillgänglig information i uppslagsverk återspeglar forskning som gjordes under 1800-talet och 1900-talets första decennier. Även om mycket av det grundläggande arbetet som då gjordes står sig än idag, behöver etymologierna granskas utifrån de nya kunskaper om medeltidens sjöfart som vunnits genom marinarkeologisk och annan forskning. Här förtjänar William Sayers, en amerikansk forskare i den fornnordiska sjöterminologin, att citeras:

The atomized approach that has characterized much historical linguistics in the treatment of Gallo-romance lexicon and is institutionalized in the etymological dictionary tends to unde-

reemphasize contextual evidence, records but does not explain presence, and disregards absence. (Sayers 1997: 384)

Vad gäller den fornnordiska nautiska vokabulären publicerade den engelska nordisten Judith Jesch 2001 *Ships and Men in the Late Viking Age. The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse*. Undersökningen är alltså begränsad till runinskrifter och skaldediktning samt omfattar perioden 950–1100, men är det första mera omfattande arbetet på området sedan Hjalmar Falks klassiska *Altnordisches Seewesen* från 1912 (*Fornnordisk sjöfart* i svensk översättning från 1995). Falks arbete anses, även om det fortfarande är läsvärt, ha brister i behandlingen av källmaterialet, vilket gör att dess slutsatser måste användas med försiktighet (KLNMI XI: 191). Därtill kommer att senare arkeologiska fynd, t.ex. av Skuldelevsskeppen i Roskildefjorden och försöken med fullskalekopior av dessa, bidragit till en fördjupad kunskap om den vikingatida skeppsteknologin. Beträffande allmänna arbeten om det fornnordiska ordförrådet pågår ett omfattande arbete av Den arnamagnæanske kommission i Köpenhamn, *Ordbog over det norrøne prosasprog* (ONP). Även ord som enbart förekommer i poesin inkluderas, och referenserna till källorna är här relativt enkla att följa även för icke-specialister. Dessutom har en del tidigare icke beaktat material upptäckts, vilket sannolikt också kommer att ge en del ny information om det nautiska ordförrådet. Ännu har dock endast band 1–2 publicerats.

För de spanska etymologierna har jag utgått från det allmänna etymologiska verket *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico Vol I–VI* (DECH) av Joan Corominas. Annan litteratur över den tidigmoderna spanska nautiska vokabulären har bidragit föga till den etymologiska analysen av de behandlade termerna.³ Dokumentationen på spanska av flertalet analyserade termer är av relativt sent datum. De i regel avsevärt äldre portugisiska belägen av besläktade ord utgör därför en värdefull referens för den etymologiska analysen. På området finns en monografi med omfattande dokumentation, *A Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460* (Lisboa 1963) av Maria Tavares Carbonall Pico.

Då det inte finns några belägg för att fornnordiska sjötermer spridits direkt till spanskan, har jag även undersökt etymologierna i de förmedlande språken – framförallt franskan. Det är också på normandiska och anglonormandiska⁴ dialekter av fornfranska vi har de äldsta beläggen för spridning av fornnordiska sjötermer på den europeiska kontinenten. En läsvärd studie är *The Scandinavian Element in French and Norman* av Ralph Paul de Gorog (New York 1958). Den tidigare citerade William Sayers har också under senare år publi-

cerat ett par viktiga artiklar som tillför nya synpunkter (se litteraturlistan). Det mest kända och omfattande etymologiska verket rörande franskan är Walther von Wartburgs *Französisches Etymologisches Wörterbuch* (FEW), med de germanska låneorden samlade i band 15–17. Ordboken *Trésor de la langue Française Tome 1–16* (TLF) innehåller även etymologier, vilka ibland avviker från Wartburgs. På franska finns också den sannolikt mest omfattande nautiska ordboken på något språk: den pågående revisionen av *Nouveau Glossaire Nautique d'Augustin Jal* från 1848. Ännu har dock bara band A till L utkommit. Beträffande tänkbara alternativa ursprung till de analyserade orden står de att finna främst i engelskan och nederländskan. Bertil Sandahls *Middle English Sea Terms Vol 1–III* (1951–82) är därvid grundläggande för kännedomen om medeltidens engelska sjöterminologi. Någon monografi över äldre nederländska sjötermer har tyvärr inte kunnat lokaliseras, utan jag har utgått från den kortfattade *Nederlands Etymologisch Woordenboek* av Jan de Vries.

Förklaringar till den språkliga analysen

Analyserade termer med tillhörande förklaringar återfinns i García de Palacio 1944: fo. 129–157 respektive 1993: 345–400. Ordningen i nedanstående genomgång är inte strikt alfabetisk utan termer med samma rot behandlas tillsammans. För att ge en uppfattning om andelen uppslagsord av fornnordiskt ursprung i relation till det totala antalet, redovisas även sammansättningar där orden förekommer. I förekommande fall är substantivens pluralformer återgivna i singularis. En del av uppslagsorden finns illustrerade i appendix med tillhörande fornnordiska termer. Jag har i görligaste mån undvikit språkvetenskapliga termer och härledning. Några är dock oundvikliga. En asterisk (*) framför ett ord innebär att termen är uppkonstruerad utifrån olika ljudlagar, men ej belagd i skriftliga källor. Vad gäller den tidsmässiga indelningen av stadierna i språkutvecklingen för olika språk varierar den: när man t.ex. talar om *medelfranska* avses perioden 1300–1600, medan *medelengelskan* vanligen omfattar perioden 1150–1500. Med tanke på vad som ovan sagts om forskningsläget ges omfattande referenser, ehuru de naturligtvis inte kan vara fullständiga i en artikel av översiktlig karaktär.

Analys av termerna

1. *Arriçar*, modern stavning *arrizar*, surra fast något, ta in rev i seglen; idag vanligen benämnt *rizar* eller *tomar rizo*s. Ursprunget till ordet är det fornnordiska *rif*, rev, del av segelytan som minskas vid hård vind, "revas" (Falk 1995: 83). Låneord i spanskan från franskans *ris*, känt sedan c:a 1155 (DECH V: 37;

TLF 14: 1168–69). Äldsta påträffade dokumentation av *arrizar* från 1575 (Escalante 1985: 142); *rizo* inte förrän från 1722 (Vocabulario Mar. 1992: 73). Även medelengelska *riff* (moderna *reef*), dokumenterad från 1390, är ett lån från fornnordiska *rif* (Sandahl 1958: 89–91).

2. *Arrumar*; stuva lasten; samt motsatsen 3. *Desarrumar*; lossa lasten. *Arrumar* dokumenterad i spanskan 1519, i portugisiskan 1456. Låneord från medelfranskans *arrumer*; en avledning från germanska *rum*; jfr sv. *rum*, ty. *raum*, nederl. *ruim*, eng. *room* (DECH I: 355–56; Machado 1967: 322). De medelfranska termerna *arrumer* (numera *arrimer*) och *run* (jfr *rum*) är dokumenterade 1386. Det är inte definitivt fastslaget vilket germanskt språk som förmedlat orden till franskan, men stamvokalen (u) talar enligt FEW (16: 743) för ett fornnordiskt lån. Även TLF (3: 566) lutar åt att de i nautisk betydelse har detta ursprung med tanke på att *run* hade stor utbredning i Normandie. Gorog (1958: 63, 76) ser ett samband mellan *arrimer* och fornnordiska *ryma*, göra rymligare, och härleder *run* från fornnordiska *rúm*. Han påpekar också att ordet lever kvar i Normandie som *arrun*, *arruner*, ordnande, arrangemang, göra i ordning. *Rúm* är också dokumenterad i fornnordiskan i betydelsen avdelat rum i skepp (jfr *lastrum*), rum mellan tofterna (Heggstad 1975: 349).

4. *Atoar*; bogsera, varpa, dvs förflytta ett skepp med hjälp av varpankare (benämns vanligen *espiar* i dagens spanska). Ordet skrivs även *toar* och äldsta spanska dokumentationen är formen *a toa* i betydelsen "under varpning" från 1530-talet (Chaves 1983: 221). På portugisiska är formerna *aa toya* och *aa toa*, (i dagens stavning *à toa*) dokumenterade från första respektive andra hälften av 1400-talet (Tavares 1963: 276). Låneord från fornfranska *toer* (idag *touer*) bogsera, varpa; en term först dokumenterad i *Rôles d'Oléron* från 1200-talet (DECH V: 513). DECH härleder i likhet med Gorog (1958: 78–79) den franska termen till fornnordiska *toga*, dra, slita. Wartburg refererar till ett uppkonstruerat frankiskt **togôn* (dra) som den fonetiskt mest passande etymologin – samt tänkbar med tanke på termens tillämpning i insjöfart, då frankiskans bidrag av sjötermer är fåtaliga. Han tycks emellertid inte helt utesluta den fornnordiska etymologin (FEW 17: 342). TLF (16: 378) nöjer sig med att ange den frankiska etymologin som sannolik och jämföra med fornhögtyska *zogôn* och fornnordiska *toga*. Beträffande engelska *tow* är ordet "generally identified" med fornnordiska *tog* men sent dokumenterat, från c:a 1470 (OED XVIII: 312).

5. *Babor*, babord. Hur riktningangivelserna babord och styrbord uppkommit i de germanska språken är välkänt. Före introduktionen av akterstävrodret var styråran placerad på skeppets högra sida, "styrbord". Följaktligen hade

rorsman skeppets vänstra sida bakom ryggen, dvs "bakbord", som det även hette i äldre svenska. DECH (I: 444) anger *babor* (dokumenterad 1526) som ett lån från franska *bâbord*, vilket i sin tur anses komma från nederländska *bakboord*. I likhet med franska etymologier anförs att ordets sena uppträdande i franskan – 1484 – gör det mindre troligt att ursprunget är fornengelska *bæc-bord* eller fornnordiska *bakborði*. Det borde, hävdas det, finnas äldre franska belägg om man hämtat termen från något av dessa håll (FEW 15, I: 22; TLF 3: 1179). Nederländska *bakboord* är visserligen inte belagt förrän från 1500-talets sista tredjedel, men antas vara betydligt äldre. I den närliggande plattyskan är *bachort* dokumenterad från 1400-talet (Kluge 1911: 55). Det anses dock mindre troligt att franskan hämtat termen därifrån. Beträffande fornengelska *bæc-bord* är termen dokumenterad redan c:a 885, men försvann tidigt och är inte belagd i medelengelskan (OED I: 350–51; VIII: 653). I fornnordiskan är t.ex. formen *bac borda* belagd från c:a 1250 (ONP I. 888; Registre: 35). Jämför vi ovanstående med den portugisiska dokumentationen är *babor* belagd i detta språk redan från 1416, alltså långt innan motsvarande franska och nederländska ord (Tavares 1963: 223). Med tanke på antagna spridningsvägar innebär det att termen måste ha funnits i franskan innan dess, och den sena dokumentationen förefaller därför vara ett tveksamt argument för att avfärda ett fornnordiskt ursprung. Detta alternativ förespråkas också av Gorog (1958: 63–64) och Sayers (1997: 414).

6. *Barloar* och 7. *Barlovento*. Förstnämnda termen avsåg åtgärden att lägga sig långsides ett fientligt skepp för att borda det. I syfte att göra detta fick man lägga sig i lovart, dvs *barlovento*. (Idag används formen *abarloar* för åtgärden att lägga sig långsides ett annat fartyg eller en kaj.) *Barlovento* är dokumenterad 1492 och *barloar* från 1530-talet (DECH I: 513; Chaves 1983: 221). I portugisiskan är *barlaventear* (sp. *barloventear* : lova) belagd från första hälften av 1400-talet (Tavares 1963: 491). Termerna är av osäkert ursprung men har samband med ett äldre ord för lovart, *loo* eller *ló* (den senare lever kvar i portugisiskan), taget från franskans *lof*. En hypotes är att ett ej dokumenterat franskt uttryck *venir par lof* på spanska förvanskats till *venir de barloo*. Alternativt skulle ett nederländskt *bij loef* (med uttalet "bai lof") eller *bijr lof* kunna tänkas ligga bakom, ehuru franska *lof* ses som troligare. Det sistnämnda härleds i sin tur ur ett fornnordiskt **lof* (DECH I: 513–14; DRAE I: 291). FEW (16: 477–78) ser å sin sida det franska *lof* som ett låneord från nederländska *loef*. TLF (10: 1317) är dock tveksam till denna etymologi, då det nederländska ordet inte är känt förrän från slutet av 1500-talet medan *lof* är dokumenterad redan c:a 1155. Dess härkomst från Normandie gör vidare

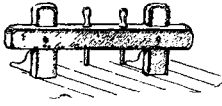
ett fornnordiskt ursprung tänkbart, även om det inte kan beläggas. För vidare analys av *lof* utifrån sistnämnda hypotes, se nedan under 29. *Lloo, de loo*.

8. *Batel*, skeppsbåt, båt, låneord från fornfranska *batel*, idag *bateau*. Äldsta dokumentation i spanskan från slutet av 1200-talet och i portugisiskan från samma sekel (DECH I: 544; Machado 1967: 403). I franskan är termen dokumenterad 1138 och anses allmänt komma från fornengelskans *bat*, känt redan från 891 (TLF 4: 266–67; FEW 15, I: 79–83). Det har emellertid även hävdats att det fornengelska ordet skulle vara ett lån från fornnordiska *bátr*, medan andra uppfattningar är att relationen är den omvända eller att termerna inte är besläktade. Även ett frisiskt ursprung till *bátr* har framförts (Hellquist I 1980: 120; OED II: 343). Sayers (1997: 404–05) vill se *batel* i franskan som ett fornnordiskt låneord, ehuru av “multiple origin, with Norse not the sole Germanic constituent”. Även medeliriska *bát* skulle enligt honom härröra från fornnordiska *bátr* (Sayers 2001: 49).

9. *Bitá*, beting, grovt timmer för fastgörande av ankartross eller annat grövre tågvirke. 10. *Abitar*, härlett från föregående, betyder att man surrar fast en tross eller annat tågvirke i betingen. Substantivet dokumenterat från 1530-talet (Chaves) och verbet från 1587 (García de Palacio). Låneord från franskans *bitte* (jfr engelska *bitt*), i sin tur av det fornnordiska *biti* i betydelsen däcksbalk (DECH I: 594). Äldsta franska dokumentationen från 1382–84 (TLF 4: 547). Även engelska *bitt* har samma ursprung. Sandahl (1951: 30–31) redovisar den anglo-normandiska formen *bites* i engelska dokument från 1312–13 samt *byttes* i en medelengelsk text från 1495.

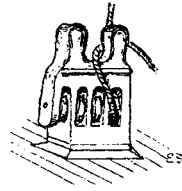
11. *Bolina*, bolin, lina för att sträcka råseglets lovartsdel föröver vid bidevindsegling. Termen är dokumenterad första gången på spanska 1492, på portugisiska 1416; låneord från franskans *bouline* (DECH I: 618; Tavares 1963: 258). Den äldsta dokumentationen är de fornfranska formerna *boëline* och *boesline* från c:a 1155 respektive 1170. FEW (15, I: 231) och TLF (4: 799) anser beläggen svaga för att det franska ordet skulle vara ett lån från det fornnordiska *bóglina*, och de ser istället ursprunget i medelengelskan. Härledningen från engelskans *bowline*, som en sammansättning av *bow* + *line*, är emellertid inte helt oproblematiskt. Medelengelska *bowline* är dokumenterad långt senare än det franska ordet – 1294 – och Hellquist (1980: 89) anger att det möjligen är av nordiskt ursprung. Förledet *bow* har i allmänhet ansetts vara ett lån från fornnordiska *bógr* (bog), men är inte dokumenterad förrän in på 1400-talet. Vidare har anförts att uttalet av *bow* (“bau”) skiljer sig från förledet i *bowline* (“bou”). Beträffande fornnordiska *bóglina* är termen endast belagd i de ordramsor (*pulur*), vilka är ett senare tillägg till Snorres *Edda* och

Appendix: Illustrationer av nautiska termer



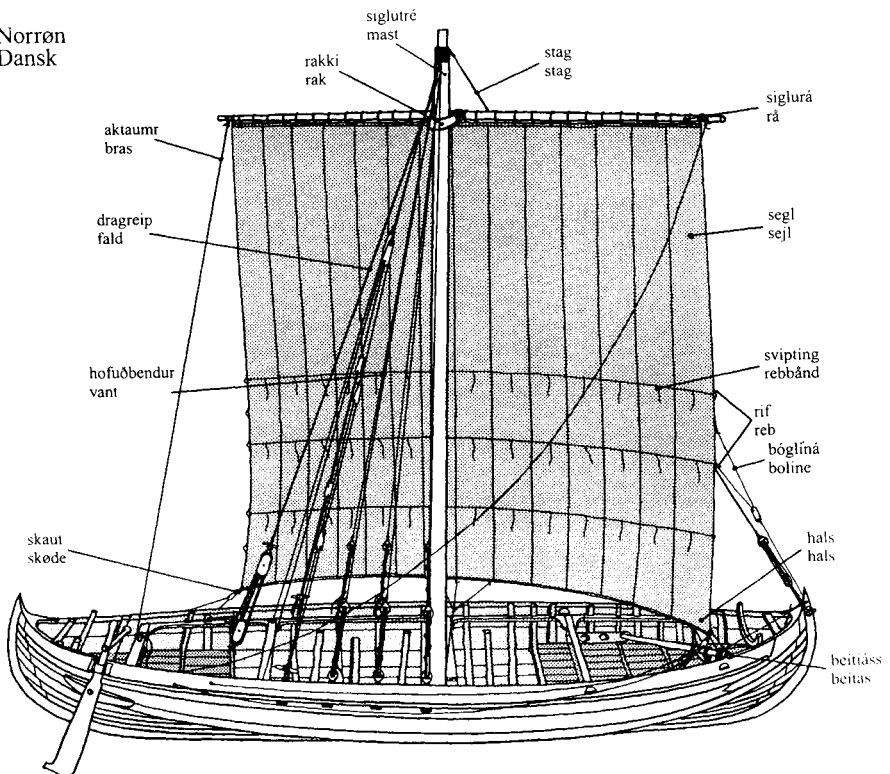
Beting, spanska *bita*,
av fornnordiska *biti*

Källa: Smith, Emil (1914) *Nautisk Ordbok*, sid 38 och 42.



Beläggingsknekt, spanska
guindaste, av fornnordiska *vindáss*

Norrøn
Dansk



Källa: Andersen, Erik m.fl. (1997) *Roar Ege. Skuldelev 3 skibet som arkæologisk eksperiment*, sid 183. Teckning Jan Riishede. © Vikingskibshallen i Roskilde.

daterade till c:a 1250–1300. Sandahl stannar därför vid att hänföra termen till vad han kallar *Channel words*; germanska nautiska termer som uppstått och spridits under kontakterna mellan sjöfararna runt Engelska kanalen och Nordsjön. Äldsta beviset för förekomsten av boliner är dock på gotländska bildstenar från 700-talet (Sandahl 1951: 37; 1982: 12–15). Sett ur kontexten där de första fornfranska beläggen påträffas – normandisk vers med nautiska ord av “overwhelmingly Norse stamp” – talar också mycket för Sayers (1997: 397) slutsats att det rör sig om ett fornnordiskt låneord (jfr Gorog 1958: 65–66).

12. *Brea*, tjära, härlett ur verbet *brear* (idag *embrear*), tjärstryka; låneord från franskans *brayer* via occitanskans *brèa*. Äldsta spanska dokumentation från 1504 (DECH I: 657). Det franska verbet är i sin tur ett lån från det fornnordiska *bræða*, i betydelsen tjärstryka; verbformen dokumenterad 1295 och substantivet (*brai*) från 1309 (TLF 4: 821–22, 927). I portugisiskan är substantivet *breu* och verbet *brear* belagda från före 1377 (Tavares 1963: 189, 216).

13. *Carlinga*, mastspår, det spår eller urgröpning i kölsvinet på vilken mastfoten vilar. Termen är dokumenterad på spanska från 1530-talet (Chaves 1983: 213), på portugisiska från samma sekel (Machado 1967: 551). Låneord från franskans *carlingue*, i sin tur från fornnordiska *kerling*, “kärring”; via en – som den spanska etymologiska ordlistan uttrycker det – “sexuell jämförelse” (DECH I: 875). Ordet är belagt i franskan från 1382, *calengue* (TLF 5: 214). I fornnordiskan är användningen av termen *kerling* för att beteckna kölsvinet eller mastspåret belagd i ordramsorna till Snorres Edda (Falk 1995: 71–72). Ordet finns även i engelskan, med äldsta dokumentation *karlyng* från 1399–1401. Från åtminstone början av 1600-talet avser engelska *carling* emellertid ett långskepps liggande timmer mellan däcksbalkarna, *karvel* (Sandahl 1951: 41–43).

14. *Dala de la bomba*, ränna för att leda länsvattnet från pumpen till utsidan. Äldsta spanska dokumentationen från 1573. Lån från franskans *dalle* eller *dale* i betydelsen “ränna för avledande av vatten” (DECH II: 420). Termens äldsta belägg i franskan härstammar alla från Normandie. Detta talar enligt Wartburg för att ordet i franskan kommer från fornnordiska *dæla*, som syftade just på en ränna i vilket öskaret tömdes och ledde vattnet på utsidan. Den franska termen är belagd från 1300-talet, härledda *dalot* (spygatt) från 1380-talet (FEW 15, II: 49–51; Falk 1995: 13). På engelska är *dale of a pumpe* dokumenterad 1611, på 1800-talet *pump-dale* (OED IV: 221). Den franska varianten *dale de pompe* tycks emellertid vara belagd först 1702 (Jal 1983: 384).

15. *Escota*, skot, lina fäst i nedre hörn av segel för att sträcka seglet i lämp-

lig vinkel i förhållande till vinden. Term dokumenterad på spanska 1498 (Lakey 1993: 243), på portugisiska 1416 (Tavares 1963: 266). Låneord från det fornfranska *escote* (idag *écoute*) belagd c:a 1155 (DECH II: 709). Beträffande den vidare etymologin refererar DECH hypotesen om ett ursprung i ett frankiskt **skota*, vilken anförs bl.a i Jal 1983: 510 och DRAE 2001: 962. Frankiskans bidrag av sjötermer till franskan är emellertid, som nämnts, fåtaliga. Wartburg anger därför (i likhet med DECH) även det fornnordiska *skaut* som ett tänkbart ursprung (FEW 16: 130–31). *Skaut* avsåg seglets nedre hörn (skothorn) och även själva skotlinan. Till denna etymologi, vilken utan tvivel framstår som den trovärdigaste, ansluter sig Gorog (1958: 69), TLF (7: 696) och Sayers (1997: 397). Beträffande nederländska *schoot*, ett annat föreslaget ursprung, påpekar Valkhoff (1931: 122) att det inte är känt i nautisk betydelse förrän från slutet av 1500-talet.

16. *Esquipar*, utrusta, modern stavning *equipar*. Termen upptogs som ett nautiskt låneord från franskan och dokumentationen i García de Palacios ordlista är den äldsta kända (DECH II: 651). Den portugisiska varianten *squipar* (senare *esquipar* och moderna *equipar*) är dokumenterad redan från 1367 (Tavares 1963: 442–43). I forn- och medelfranskan är *eschiper* och *esquiper* (moderna *équiper*) belagda i flera betydelser från 1100-talet: borda, landstiga, gå till sjöss, segla, utrusta ett skepp. De förstnämnda betydelserna är eventuellt ett lån från fornengelska *scipian*, segla; den sistnämnda (utrusta) är ett lån från fornnordiska *skipa*, i sin tur härlett från *skip*, skepp (FEW 17: 116–118; TLF 8: 66). Även betydelsen gå till sjöss, sätta segel härleds av Sayers (1997: 401) och i Jal 1983: 563 till *skipa*, liksom “naviguer”, segla av Günther & Wartburg (1960: 119). Beträffande engelska *equip* är ordet inte belagt förrän från 1500-talet (OED V: 354).

17. *Estae*, stag, tåg (numera stålwire) för att stötta mast långskepps; dokumenterad i modern stavning *estay* 1498 (Lakey 1993: 245). Låneord från fornfranska *estai*, idag *étai* (DECH II: 779). Den fornfranska stavningen har levt kvar i portugisiskan, men ordet är där inte dokumenterat förrän från 1600-talet (Cunha 1986: 327). I Jal 1983: 584 härleds den franska termen från ett uppkonstruerat frankiskt **staka*. Denna etymologi finns också i FEW 17: 195 men utan nautisk referens; i nautisk betydelse anger Günther & Wartburg (1960: 120) istället termen som ett lån från fornengelska *stæg*. Till denna etymologi ansluter sig även TLF (8: 206–07). Den äldsta franska dokumentationen av ordet är emellertid anglonormandisk vers från c:a 1170–80; detta talar enligt Sayers (1997: 403) för att sannolika ursprunget i franskan är fornnordiska *stag*, en sjöterm som är belagd från åtminstone omkring 1150 (Foote

1974: 61). Termen återfinns hos García de Palacio även i uppslagsordet *18. Contra estae*, borgstag (engelska *preventerstay*), ett extra stag för att förstärka det vanliga staget, särskilt i dåligt väder.

19. *Estrenque*, tross av espartogräs. Lån från fornfranskans *estrenc*, tross, rep, i sin tur av fornnordiska *strengr* i samma betydelse, besläktad med engelska *string* och tyska *strang* (jfr svenska *sträng*). Äldsta spanska dokumentation från 1519 (DECH II: 805–06). I portugisiskan är olika varianter belagda från 1400-talet; den äldsta är fornfranska pluralformen *estrens* från 1446, och Tavares (1963: 267) lutar också mot att termen är ett lån från franskan. Machado (1967: 972) anger emellertid under moderna *estrém* (tross) ordet som ett lån, eventuellt på indirekt väg, från engelskans *string*. I fornengelskan är *streng*, i betydelsen rep, tåg, dokumenterad redan från före 900 (OED II: 805–06). Beträffande den fornfranska dokumentationen är äldsta belägget i en rimmad krönika av den normandiska prästen Wace från c:a 1155 (*estrens*). Sayers (1997: 391) ser därför i likhet med DECH och Falk (1995: 96) den fornfranska termen som ett fornnordiskt låneord.

20. *Estribor*, styrbord, dokumenterad i spanskan första gången 1526. Låneord från en ålderdomlig form av franskans *tribord*, *estribord*; enligt DECH (II: 809) sannolikt av medelnederländska *stierboord* (idag *stuurboord*), ehuru fornnordiska *stjórnborði* även anges som ett tänkbart ursprung. TLF (16: 602–03), som redovisar formen *destrebort* från 1484, anger också det franska ordet (i likhet med *båbord*) som ett medelnederländskt lån. Beträffande medelnederländska *stierboord* tycks dokumentationen vara först från 1599 (Kilian 1972: 529). På plattyska är emellertid *stierport* belagd från 1480 och *stuurbort* från 1400-talet (Kluge 1911: 753). Ser vi till fornnordiska *stjórnborði*, refererar Fritzner (1954: 552–53) till *Fornmanna sögur* samt formuleringen *borð á stjórn* i *Gulatingsloven* från 1200–1250 (KLN M V: 559). *Styri* (styråra) och *stjórnvið* (rortåg) finns t.ex. i ordramsorna i tillägg till Snorres *Edda*, från c:a 1250–1300 (Sayers 1999: 54, 68). Gorog (1958: 79) anser att den franska termen sannolikt upptagits via normandiskan från en forndansk variant **stiorbord*. Den senare skall enligt ljudlagarna ha gett upphov till ett normandiskt **estierebord*, och efter reduktion av diftongen **estirbord* samt genom metates⁵ *estribord* (det senare ej dokumenterat förrän 1528). Sayers (1997: 414) ansluter sig också till denna etymologi. I likhet med vad som gäller för *båbord*, torde den sena dokumentationen av *tribord* i franskan vara ett tveksamt argument mot att det kan röra sig om ett fornnordiskt låneord. Portugisiska *estribor* är dokumenterad samtidigt med *babor* 1416 (Tavares 1963: 233). Bortsett från att termerna rimligen upptagits tillsammans som

låneord, tyder det på att termen "styrbord" använts i franskan i en eller annan variant långt tidigare än vad som kan beläggas. Dokumentationen av fornengelska *steorbord* räknas dock som den äldsta varianten, från slutet av 800-talet (OED XVI: 527–28).

21. *Flotó*, i modern spanska *a flote*, dvs när fartyget är flott, flyter. Det finns flera germanska ordfamiljer i sammanhanget som börjar med *fl-*, vilket gör etymologin komplicerad. Spanska *flota*, *flotta*, är dokumenterad redan omkring 1260 och anges av DECH (II: 920) som ett låneord från franska *flotte*, i sin tur av fornnordiska *floti*, *flotta*, *flotte*; en etymologi som är allmänt accepterad. Beträffande verbet *flotar*, flyta, och adjektivet *a flote*, vilka härleds till franska *flottes* går emellertid meningarna isär. Wartburg behandlar fornfranska *floter*, medelfranska och moderna franska *flottes*, i anslutning till en uppkonstruerad frankisk rot **flot-*, flyta, strömma, men förefaller närmast se en koppling till medelnederländska *vlot* och *vloten* (FEW 15, II: 147–50). TLF (8: 994, 999) refererar också denna etymologi, medan DECH (II: 921) finner den frankiska etymologin "mycket vågad". Sjögren (1928: 387–89) – som brukar refereras vid härledningen av franska *flotte* till fornnordiska *floti* – hävdar att fornfranska *a flote* (moderna *à flot*), med samma betydelse som i spanskan, kan återföras till ett fornnordiskt **floti*. Gorog (1958: 72–73) instämmer i denna etymologi. Det kan tilläggas att engelska *afloat* anses vara ett fornnordiskt låneord och är dokumenterad som *on flot* och *aflote* 993 respektive 1023 (OED I: 227).

22. *Fustaga*, modern stavning *ostaga*, drejrep, grövre fall för att hissa och fira rörlig rå med tillhörande segel. Dokumenterad i formen *hustaga* 1498 (Lakey 1993: 243); på portugisiska från samma sekel (Cunha 1986: 566). Låneord från fornfranskans *utage* (idag *itague*), belagd c:a 1155 (DECH IV: 320–21); Den franska termen förmodas vara av fornnordiskt ursprung, antingen från **uptaug* eller **útstag*. FEW (17: 417), TLF (10: 605) liksom Jal (1995: 970) har fastnat för det senare alternativet. Emellertid strider härledningen från **útstag*, som Sayers (1997: 397–98) påpekar, mot tågverkets funktion: att hissa och fira. Denne föreslår istället en härledning från **aktaug* eller **aktog*, löplina; jfr fornnordiska *aktaumr*, brass, där första stavelsen kommer av *aka*, att hala, löpa. Det skall dock påpekas att den kända fornnordiska termen i sammanhanget är *dragreip*, drejrep eller fall för att hissa rån med tillhörande segel (Falk 1995: 76).

23. *Guindar*, att hiva upp, vinscha upp något; 24. *Guindaste*, en beläggningssnekt med blockskivor för drejrepet eller storfallet; samt 25. *Guindareça*, modern stavning *guindaleza*, en kraftig tross, t.ex. bogsertross. Äldsta

kända dokumentation av termerna 1430–50, 1530-talet respektive 1498 (DECH III: 267–68; Chaves 1983: 215; Lakey 1993: 251). Ursprunget till dem finns i fornnordiska *vinda* och *vindáss* (bråspel för att hissa – “vinda” – seglet) som via franskan upptagits i spanskan. Motsvarande franska ord *guinder* är belagd i fornfranskans *winder* c:a 1160–74, *guindas* i fornfranska *vin-das* c:a 1155 och *guinderesse* först 1524 (TLF 9: 603–04; Jal 1989: 838). Som jämförelse är portugisiska *gindar* (moderna *guindar*) och *gindaresa* dokumenterade 1416, samt *gindaste* (*guindaste*) 1443 (Tavares 1963: 270, 332, 502). I engelskan är äldre former av *windlass* dokumenterade från slutet av 1100-talet och framåt (OED XX: 376).

26. *Halar*, hala, dra, en term som vanligen anses komma från ett västgermanskt **halon*, jfr fornhögtyska *halôn*. I spanskan dokumenterad 1573 och ett lån från franska *haler*, känt från 1100-talet (DECH III: 306–07). Sayers (1997: 397) förfäktar emellertid gentemot den västgermanska etymologin, i likhet med en del äldre forskare, ett fornnordiskt *hala* som ursprunget till den franska termen. FEW (16: 133–34) finner också denna etymologi “förträfflig” ur semantisk och geografisk synvinkel, men menar att dokumentationen hos Fritzner av ordet är bräcklig. Fritzners (1954: 691) referens är Mariu saga, vilken är förenad med stora textkritiska problem (KLNM XI: 402).

27. *Hobenque*, vant, tåg (numera vanligen stålwire) som stöttar en mast sidledes. Dokumenterad i dagens stavning *obenque* redan 1498 (Lakey 1993: 255). Härledda termen 28. *Obencadura* avsåg på 1500-talet vevlingarna i vanten, vilka utgör repstegar för att äntra upp i masten. Idag åsyftas med termen samtliga vant på skeppet; äldsta dokumentation García de Palacio 1587. Låneord från fornfranska *hobent* eller *hobenc* (*hauban* på modern franska); i sin tur av fornnordiska *hofuðbendur*, plural av *hofuðbenda*, sammansatt av *hofuð*, huvud, och *benda*, band, bända, spänna (DECH IV: 257–58). Pluralformen *hobens* är dokumenterad i fornfranskan c:a 1155 (Sayers 1997: 391).

29. *Lloo*, *de loo*, lovart, eller som kommandoord *lova*, dvs styra upp skeppet mot vindriktningen. *Ló* används fortfarande i portugisiskan, men har fallit ur bruk i spanskan. Som berörts ovan under 5. *Barloar* och 6. *Barlovento* anses ordet ha ett samband med franska *lof* (lovart); den senare formen finns också i *Diccionario Marítimo Español* från 1831 (O’Scanlan 1974: 342). Engelska *luff* (lova) har samma ursprung. Sandahl (1958: 53–62) och andra har ansett att medelengelska *loof*, liksom det franska ordet, sannolikt ursprungligen avsåg en slags spirbom för halshornet (främre nedre hörnet) på råseglet vid kryss med långsmala skepp av vikingaskeppstyp. Från detta utvecklades sedan dagens betydelser av lovart och lova, vilka via nederländskan och plattys-

kan därefter spreds till de skandinaviska språken. (*Love*, lovart, är belagt i medelplattyskan 1472 och *loveren*, lova, i medelnederländskan 1384–90.) Någon spirbom kallad *lof* av de fornnordiska sjöfararna går emellertid inte att belägga; den man känner till kallades *beitiáss*. Denna fästes i en sockel i däck-
et intill bordläggningen för att sträcka ut seglets förlik på motsstående sida. En *betas* förekommer också i de äldsta anglonormandiska beläggen från 1100-
talet jämsides med *lof*, vilket har förbryllat. Sayers (2001: 32–35) hävdar, ut-
ifrån en analys av de äldsta kontexterna där termerna används, att *lof* var en
kortare spirbom från lovarts reling till halshornet. Denna skulle ha varit ett
komplement till den längre *betas*, eller ersatt denna under andra seglingsför-
hållanden. (En s.k. *segnål* eller slags koffernagel användes på Nordlandsbå-
tar på liknande sätt; även Skuldelev 3-skeppet från 1000-talet tycks ha utnytt-
jat denna anordning.) Han finner vidare härledningen av *lof* från ett allmäng-
ermanskt och fornnordiskt ord för handflata, *lófi*, osannolik (förespråkad av
bl.a. Sandahl) – även om ordet också användes som synonym för paddel, åra.
Den avancerade vikingatida nautiska teknologin kännetecknades, menar Say-
ers, av en specialiserad vokabulär och hans förslag är att *lof* kan härledas från
fornnordiska *úfr*; i betydelsen splint, pigg. Etymologin skulle vara som följer:
úfr > fornnormandiska **of*, därav **l'of* och slutligen **le lof*. Den senare bety-
delsen av lovart kan också tänkas ha influerats av fornnordiska *lopt* och *loft*,
luft, himmel.

30. *Luba*, *tomar la luba*, i modern stavning *lúa*, *tomar por la lúa*; läside, ta
på läsidan. Det spanska uttrycket har enligt DECH (III: 704–05) samma ur-
sprung som *ló* och *barlovento* – och inget att göra med *lúa* i betydelsen vante.
Tomar por la lúa påminner också om vårt svenska uttryck “ta loven av nå-
gon”, vilket även förekommer i danskan, nederländskan och tyskan. Ur-
sprungligen avsåg uttrycket ett skepp som tar vinden från ett annat genom att
lägga sig i lovart om det (Hellquist 1980: 590). Detta kan förklara att *lúa* fått
motsatt betydelse – läside – när ju *ló* och *lof* syftade på lovartsidan. Ovan
citerade dokumentation från 1587 är sannolikt den äldsta kända på spanska.

31. *Quilla*, köl, låneord från franskans *quille*; äldsta spanska dokumenta-
tion från 1504 (DECH IV: 729–30), den portugisiska *quilha* från 1512
(Machado 1967: 1931). Det franska ordet har av bl.a. Falk (1995: 45) ansetts
upptaget via nederländskan, vilket emellertid inte är sannolikt. Istället torde
det vara nederländska *kiel* som under inflytande från franskan fått en ny inne-
börd. Betydelsen köl i nederländskan är belagd först från slutet av 1500-talet,
medan den ursprungliga betydelsen var skepp, besläktat med fornnordiska
kjóll. Franska *quille* är belagd 1382 och ursprunget torde vara fornnordiska

kilir, plural av *kjolr* (köl); pluralformen kommer av att kölen vanligen utgörs av flera sammanfogade timmer (FEW 16: 328). Även engelska *keel* anses häröra från det fornnordiska ordet (Sandahl 1951: 65–66).

32. *Racamento*, rack, stropp eller järnbygel för att hålla fast en rå eller bom vid masten. Äldsta kända spanska dokumentationen från 1530-talet (Chaves 1983: 217). Låneord från *racquement*, en form av medelfranskans *raque* (idag *racage*) dokumenterad 1382, i sin tur av fornnordiska *rakki* (DECH IV: 746). Hypoteserna om ett nederländskt eller fornengelskt ursprung har också framförts. Nederländska *rak* är emellertid inte belagd förrän från slutet av 1500-talet, och Wartburg anser de fornengelska beläggen svaga (FEW 16: 656–57). Sandahl (1958: 87–88) redovisar å sin sida ett fornengelskt *racca*, med belägg från 1294–95, som "identical with" fornnordiska *rakki*.

33. *Relinga*, stående liket i råseglet, ett fastsytt rep för förstärkning av seglets kanter; samt härledda verbet 34. *Relingar*, fladder i seglet när fartyget går för högt upp i vind (i nyare ordlistor anges även bl.a. betydelsen "lika ett segel"). Äldsta spanska dokumentation av *relingar* är från mitten av 1400-talet och av *ralinga* från 1493 (*Diario de Colón*). DECH (IV: 868–69) hänvisar till ett ursprung i ett fornnederländskt *rålik* (rålik) via franska *ralingue*. *Ralijk* är emellertid belagd först 1813 och inte heller *lijk* förrän på 1600-talet i nederländskan. FEW (16: 667–68) och TLF (14: 310–311) härleder istället den franska termen, dokumenterad c:a 1155 (*raelinge*), från ett fornnordiskt **rårlik*. Detta är, som framgår, en uppkonstruerad term, men vars beståndsdelar *rå* (plur *rår*) rå, respektive *lik*, lik, är väl belagda. Sayers (1997: 395) anger även **rålina* som ett tänkbart ursprung. I sammanhanget kan dock noteras att termen i spanskan, som nämnts, vanligen avser stående liken i råseglet. Råliket betecknas i *Vocabulario Marítimo* (s. 50) från 1722 – och i nyare ordlistor – med *grátil*. Termen finns också hos García de Palacio (1993: 376) med en något dunkel förklaring, eventuellt av denna innebörd eller som hos Chaves (1983: 215) syftande på underliket.

35. *Rida*, en lina för att stäcka på bolinen när skeppet seglar bidevind. Det handlar uppenbarligen om vad som på svenska kallas att *rida in* en lina sidledes med hjälp av en *ridare* (Smith 1976: 102). Termen tycks föga belagd utöver i García de Palacios ordlista och har fallit ur bruk i spanskan. DECH (IV: 636) ser ett samband med *arridar*, spänna, vilket härleds från franska *ride* som skulle vara en variant av *ris* (rev), i sin tur av fornnordiska *rif*. Spanska akademins ordlista anger däremot att *arridar* skulle komma från en sammansättning av latinets *ad* och *rigidare* (DRAE 2001: 214). I franskan finns *rider* som sjöterm – rida in med hjälp av en *ridare* (*ride*) – dokumenterad 1573. TLF (14:

1143) utesluter här av fonetiska skäl en etymologi från latinet och föreslår istället ett ursprung i fornhögtyska *rīdan*, *wrīdan*, *vrida*. FEW (16: 705–06) hävdar å sin sida att ett ursprung i fornnordiska *riða* (i betydelsen *vrida*, *knyta*, *binda*) stämmer såväl semantiskt som fonetiskt exakt mot det franska ordet, och förmodar att termen kommit med de nordiska sjöfararna till Normandie. Den sena dokumentationen i franskan är naturligtvis en faktor som skulle kunna tala emot detta. Å andra sidan är användningen av termen så pass speciell, att det knappast är ett avgörande argument.

36. *Tolete*, årtull, dokumenterad för första gången i García de Palacios ordlista 1587. Låneord från franska *toilet* med ett förmodat fornnordiskt ursprung i *thollr* (årtull), ehuru DECH (V: 534) menar att den sena franska dokumentationen – 1611 – ger anledning att misstänka att ordet istället kommer av engelskans *thole*. Formen *toliz* är emellertid dokumenterad redan 1385 och TLF (16: 293) ser den franska termen som ett fornnordiskt låneord. Å andra sidan är fornengelska *thol* eller *pol* belagd redan på 700-talet och *dolle* finns även i medelplattyskan och medelnederländskan (OED XVII: 968). Falk (1995: 86) ser ett allmängermanskt ursprung i ordet och förmodar ett samband med grekiska *tylos*. Det grekiska ordet för årtull var emellertid *scalamos* (Casson 1971: 86, 400). Via vulgärlatinet upptogs denna term också i spanskan i form av *escálamó* (DECH II: 66–67).

37. *Trincar*, surra fast (substantiv *trinca*, surring); en nautisk term i spanskan, katalanskan, portugisiskan och italienskan av osäkert ursprung. Äldsta dokumentation i spanskan hos García de Palacio 1587 under uppslaget "*Trincar, y payrar*", vilket förklarar biliggnig; termen dokumenterad i egen betydelse 1696, i portugisiskan c:a 1550 och i italienskan 1572. Ordet antas emellertid av DECH vara av mycket äldre datum, då termerna för *vaterbord*⁶ i spanskan och italienskan, *trancanil* respektive *trincarino* (det senare dokumenterat 1330) förmodas vara härledda från *trincar*. Det sistnämnda anses i sin tur vara ett lån från fornfranskans *tingle*, *tingler*, moderna *tringle*, gardinstång, käpp (DECH V: 634–36). Dessa är dokumenterade i franskan från 1328 i betydelserna list, mellanbjälke, regel; respektive "beklä med lister" (Godefroy VII 1969: 722). Den gängse uppfattningen är att ordet är ett lån från medelnederländska *tingel*, slät ribba; dess existens i medelnederländskan anses bevisad av de härledda termerna *tengeliser*, *tengelspiker*, nagel, spik, belagda från 1317 (FEW 17: 330–31). DECH (a.a.) vill emellertid se ursprunget för det franska ordet i fornnordiska *tengja*, binda ihop, via *tengsl*, "rep med vilka skepp bands ihop under strid" eller *tingl*; den senare en på en bräda snidad eller förgylld stävprydnad. Som stöd anförs *tringler* i betydelsen "fästa ihop

borden i ett fartyg”. DECH refererar även definitionen av *tringle* i Thomas (1900: 205), där som en av betydelserna anges ett trästycke, *pièce de marrein*, för att täcka fogarna mellan borden. Det skulle kunna tolkas som att det handlar om vad som på svenska kallas *lask*; det franska ordet för detta är emellertid *écart*.⁷ Falk (1995: 56) citerar också Thomas definition (felstavad), men nöjer sig med att fastslå att franska *tingle*, *tringle* är av germanskt ursprung. Beträffande fornnordiska *tingl* anser han det identiskt med nederländska *tingel*, *tengel*, ”ribba för att täta en spricka”, och tyska *tingel* ”en trekantig list mellan kölgången och kölen”. Han citerar också den poetiska benämningen *tungl tingla tangar* för sköldarna upphängda på relingen. För att ytterligare belysa den komplexa etymologin kan tilläggas, att också det spanska ordet för klinkbordläggning *tingladillo* (diminutiv av *tinglado*) anses komma från fornfranska *tingler* (DECH V: 495). Det har vidare spekulerats i att det var vikingarna som introducerade klinkbyggnadstekniken i Galicien i nordvästra Spanien (Bill 1997: 200). Jag har emellertid inte kunnat finna någon term belagd i fornnordiskan för klinkbygge; *skarsúð* är känd endast från nyisländskan (Falk 1995: 63).

38. *Zingladura*, skeppets seglade dygnsdistans. *Cingladura* eller *singladura* (den idag gällande stavningen) dokumenterad från 1494; härlett från verbet *singlar*, *segla* (mot ett bestämt mål), känt i spanskan sedan början av 1300-talet. Det senare ett låneord från franska *cingler*; tidigare *sigler* eller *singler*; i sin tur av fornnordiska *sigla*, *segla* (DECH V: 503). Fornfranska *sigler* är dokumenterad omkring år 1100 och motsvarande portugisiska *singrar* från 1200-talet (TLF 5: 817–18; Tavares 1963: 514).

Avslutning

Som framgått råder det osäkerhet och delade meningar beträffande flera av etymologierna. För en säkrare bedömning av sannolikheten i de olika alternativen krävs en fördjupad analys utifrån skeppsbyggeriets och sjöfartskontakternas utveckling under medeltiden. De slutsatser som kan dras måste därför betraktas som preliminära. Några saker förtjänar ändå att lyftas fram. Om vi utgår från att alla analyserade termer i spanskan verkligen är låneord av fornnordiskt ursprung, utgör andelen 7,5 % av det totala antalet uppslagsord (506). Det låter kanske inte uppseendeväckande. Men man måste hålla i minnet att spanskan är ett romanskt språk, och att sjöterminologin i ordlistan naturligtvis är starkt präglad av förbindelsen med Medelhavet och dess mångtusenåriga sjöfartstraditioner. Ställer vi de undersökta termerna i relation till det totala antalet låneord av germanskt ursprung framstår betydelsen klarare. Totalt har jag funnit 71 upp-

slagsord av germanskt ursprung, vilket innebär att mer än hälften av de germaniska låneorden *kan* vara av fornnordiskt ursprung (se Kero 2002b).⁸ Oavsett om denna andel efter en fördjupad analys bör reduceras med ett antal ord, kvarstår det fornnordiska inslaget som det i särklass betydelsefullaste. Som framgått anses praktiskt taget samtliga studerade termer ha spridits till spanskan via franskan. Sannolikt var det ett resultat av den omfattande överföringen av skandinavisk sjöfartsteknologi till Sydeuropa via vikingarnas bosättningar i Normandie, vilket i överensstämmelse med "the economics of language" åtföljdes av nordbornas terminologi (Sayers 1997: 383).

Förkortningar

DECH: Corominas, *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*

DRAE: Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*

FEW: Wartburg, *Französisches Etymologisches Wörterbuch*

KLNM: Granlund, *Kulturhistoriskt Lexikon för Nordisk Medeltid*

TLF: Imbs, *Trésor de la langue Française*

OED: Simpson, *The Oxford English Dictionary*

ONP: Den arnamagnæanske kommission, *Ordbog over det norrøne prosasprog*

Litteratur

Alvar, Carlos (1977) La Terminología Naval de Tomé Cano. I: Alvar, Manuel, ed., *Terminología Marinera del Mediterráneo*. Madrid, sid 63–71.

Alvar, Manuel (1985) *Léxico de los marineros peninsulares. Tomo I*. Madrid.

Andersen, Erik m.fl. (1997) *Roar Ege. Skuldelev 3 skibet som arkæologisk eksperiment*. Roskilde.

Bill, Jan (1997) Ships and seamanship. I: Sawyer, Peter (ed.) *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford, sid 182–201.

Casson, Lionel (1971) *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton.

Chaves, Alonso de (1983) *Espejo de navegantes*. Transkription och förord av Paulino Castañeda, Mariano Cuesta, Pilar Hernández. Madrid.

Corominas, Joan & Pascual, José (1980–1991) *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico. Vol I–VI*. Madrid.

Cunha, Antônio Geraldo de (1986) *Dicionário Etimológico Nova Fronteira da Língua Portuguesa*. Andra upplagan. Rio de Janeiro.

Den arnamagnæanske kommission (1989) *Ordbog over det norrøne prosasprog. Registre*. København.

Den arnamagnæanske kommission (1995) *Ordbog over det norrøne prosasprog Vol 1: a-bam*. København.

Escalante de Mendoza, Juan de (1985) *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales 1575*. Transkription och förord av Martín Fernández Navarrete, Roberto Barreiro. Madrid.

Falk, Hjalmar (1995) *Fornnordisk Sjöfart*. Skärhamn. Översättning av originalutgåvan Alt-

nordisches Seewesen i *Wörter und Sachen Band IV*. Heidelberg 1912.

Footo, Peter (1978) *Wrecks and Rhymes*. I: Andersson, T. & Sandred, K.I. red. *The Vikings*. Stockholm, sid 57–66.

Fritzner, Johan (1954) *Ordbog over Det gamle norske Språk Band I–III*. Oslo. Oförändrad utgåva av 2:a upplagan 1883–1896.

García de Palacio, Diego (1944) *Instrucción Náutica para navegar*. Faksimilutgåva av 1:a upplagan från 1587 med förord av Julio Guillén. Madrid.

García de Palacio, Diego (1993) *Instrucción Náutica*. Transkription av 1587 års upplaga och förord av Mario Cuesta Domingo. Madrid.

Godefroy, Frédéric (1969) *Dictionnaire de l'ancienne langue française*. Tome 5 och 7. Nendeln. Omtryck av 1888 och 1892 års upplagor.

Gorog, Ralph Paul de (1958) *The Scandinavian Element in French and Norman*. New York.

Granlund, J. red. (1956–78) *Kulturhistoriskt Lexikon för Nordisk Medeltid Band I–XXII*. Malmö.

Guillén, Julio (1963) *El Lenguaje Marinero. Discurso leído ante la Real Academia Española*. Madrid.

Heggstad, Leiv m.fl. (1975) *Norrøn ordbok*. 3. utgåva av *Gamalnorsk ordbok*. Oslo.

Hellquist, Elof (1980) *Svensk Etymologisk Ordbok. Band I–II*. Tredje uppl. Malmö

Imbs, Paul red. (1971–1994) *Trésor de la langue Française*. Tome 1–16. Paris.

Jal, Augustin (1970–98) *Nouveau Glossaire Nautique A–L*. Paris. Reviderad upplaga av utgåva från 1848.

Jesch, Judith (2001) *Ships and Men in the Late Viking Age. The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse*. Woodbridge.

Lakey, Denise C. (1993) *Inventories of Niña and Santa Cruz*. I: Smith, Roger C. *Vanguards of Empire. Ships of Exploration in the Age of Columbus*. Oxford, sid 239–56.

Kero, Mats (2002a) El vocabulario náutico de Diego García de Palacio (1587). Un análisis de términos de origen escandinavo antiguo. I: *Revista de Historia Naval Núm. 78*. Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española, sid 73–90.

Kero, Mats (2002b) *Los préstamos germánicos en el vocabulario náutico de Diego García de Palacio de 1587*. D-uppsats vid Institutionen för moderna språk/spanska, Umeå universitet.

Kiliaan, Cornelius (1972) *Kiliaans Etymologicum van 1599*. 's-Gravenhage.

Kluge, Friedrich (1911) *Seemannssprache*. Halle.

Machado, José Pedro (1967) *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa. Vol I–III*. Andra upplagan. Lisboa.

O'Scanlan, Timoteo (1974) *Diccionario Marítimo Español*. Madrid. Faksimilutgåva av originalutgåva från 1831.

Pontillo, James (1975) *Nautical Terms in Sixteenth Century American Spanish*. Buffalo.

Real Academia Española (2001) *Diccionario de la Lengua Española*. Tomo I–II. 22:a upplagan, Madrid.

Sandahl, Bertil (1951, 1958, 1982) *Middle English Sea Terms. Vol I–III*. Uppsala.

Sayers, William (1997) Norse Nautical Terminology in Twelfth-Century Anglo-Norman Verse. I: *Romanische Forschungen* 109, sid 383–426.

Sayers, William (1999) The Ship heiti in Snorri's *Skáldskaparmál*. I: *Scripta Islandica Nr 49/1998*. Uppsala.

Sayers, William (2001a) Old Norse Nautical Terminology in the 'Sea-Runs' of Middle Irish Narrative. I: Ó Corráin, A., ed. *Proceedings of the Fifth Symposium of Societas Celtologica*

Nordica. Studia Celtica Upsaliensa 4: sid 29–63. Uppsala.

Sayers, William (2001b) A Norse Etymology for Luff, "Weather Edge of a Sail". I: *The American Neptune Vol 61, No 1*: sid 25–38.

Simpson, J.A. & Weiner, E.S.C. (1989) *The Oxford English Dictionary. Vol I–XX*.

Sjögren, A. (1928) Le genre des mots d'emprunt norrois en normand. I: *Romania. Recueil trimestrielle consacrée à l'étude des langues et des littératures romanes Vol LIV*, sid 381–412.

Smith, Carl (1976) *Båtseglareordbok*. Stockholm. Faksimilutgåva av original från 1899.

Smith, Emil (1914) *Nautisk Ordbok*. Stockholm.

Smith, John (1970) *A Sea Grammar*. London. Första upplagan publicerad i London 1627.

Tavares Carbonall Pico, Maria Alexandra (1963) *A Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*. Lisboa.

Thomas, A. (1900) Étymologies françaises. I: *Romania. Recueil trimestriel Vol XXIX*, sid 161–208.

Valkhoff, Marius (1931) *Les mots français d'origine néerlandaise*. Amersfoort.

Wartburg, Walther von (1959–68) *Französisches Etymologisches Wörterbuch. Band 15–17*. Basel. (Referenserna till band 15 avser de häften som löpande utgivits.)

Vocabulario Marítimo (1992) *Vocabulario Marítimo, y explicacion de los Vocablos que vsa la gente de Mar*, (–), segunda impresion, (–) Sevilla. Faksimilutgåva av 1722 års upplaga, Valencia.

Vries, Jan de (1987) *Nederlands Etymologisch Woordenboek*. Leiden.

Noter

¹ Boken finns i en varsamt moderniserad nyutgåva av den spanska marinens *Instituto de Historia y Cultura Naval* från 1993 samt i faksimilutgåva från 1944, se litteraturlista.

² Artikeln bygger på en C-respektive D-uppsats i spanska vid Institutionen för moderna språk/spanska, Umeå universitet. Den sistnämnda har färdigställts med stöd från Sjömanshusstiftelsen och Kempefonden. Se Kero (2002b). En förkortad version av C-uppsatsen har publicerats i *Revista de Historia Naval. Núm 78 2002*, se Kero (2002a).

³ Såvitt bekant finns det två monografier på området: Woodbridge, Hensley (1950) *Spanish Nautical Terms of the Age of Discovery*, en doktorsavhandling som bara finns tillgänglig i kort sammanfattning; den är emellertid refererad i DECH för belägg av termerna; samt Pontillo, James (1975) *Nautical Terms in Sixteenth Century American Spanish*, (doktorsavhandling). Dessutom finns en kortare artikel "La Terminologia Naval de Tomé Cano" av Carlos Alvar (1977), se litteraturlistan.

⁴ I och med att normanderna under Vilhelm Erövraren besegrade England 1066 skapades för en tid ett anglonormandiskt rike, och anglonormandiskan blev officiellt språk i England för tre sekler framåt.

⁵ Metates: omkastning av språkljud, t.ex. Anders av Andres av Andreas.

⁶ *Vaterbord*, *waterbord*: timmer innanför skarndäck i vinkeln mellan däcksbalkar och skeppsidan.

⁷ Godefroy (1969 V: 88–89) behandlar det ålderdomliga ordet *marrein* under uppslagsordet *mairien*, vilket anges som trävirke för olika sorters snickeriarbeten i synnerhet tunnstavar.

⁸ Till de 70 uppslagsord som redovisas i Kero 2002 skall läggas 18. *Contra estae* ovan.

Recensioner

Jakob Seerup, *Sökadetakademiet i oplysningstiden*. Marinehistoriske skrifter, Orlogsmuseet, Köpenhamn, 2001, 111 sidor, 36 bilder

anmäld av Fredrik Thisner

År 2001 firade sjövärnets officersskola i Danmark 300 år. Denna sjöofficersskola är landets näst äldsta institutionen för högre utbildning, endast Köpenhamns universitet är äldre. Passande nog gav Jakob Seerup i slutet av detta år ut sin magisteravhandling i bokform med titeln *Sökadetakademiet i oplysningstiden*. Jakob Seerup är museiinspektör vid örlogsmuseet i Köpenhamn och har lämpligt nog valt att ge ut sin avhandling i serien *Marinehistoriske skrifter*.

Den med samtida teckningar och målningar rikt illustrerade boken är indelad i sjutton kapitel. De första tre kapitlen utgör en inledning och presentation av sökadetakademien och den danska sjöstatens övriga utbildningsinstitutioner. Kapitel fyra består av en jämförelse mellan några andra länders utbildningsinstitutioner, medan kapitel fem tar itu med bland annat akademiens organisation och kadetternas geografiska och sociala bakgrund. Kapitel sex till och med kapitel femton behandlar sedan de på akademien undervisade ämnena, dess pedagogik, men även några lärarprofiler. Kapitel sexton tecknar en bild av det dagliga livet på akademien, medan kapitel sjutton utgör en sammanfattning av verket.

Seerups perspektiv är huvudsakligen utbildningshistoriskt och ett stort utrymme ägnas åt de på akademien undervisade ämnena. Hans frågeställningar kan sammanfattande sägas vara: vilka ämnen undervisades på akademien? Vilka var lärarna? Och hur var undervisningen organiserad?

Den största förtjänsten med Seerups arbete måste sägas vara att han på ett klart, tydligt och trovärdigt sätt redogör för de olika utbildningsämnenas funktion och betydelse i den dåtida danska samhällskontexten. Inte minst gäller detta ämnen som för en nutida betraktare kan te sig tämligen perifera och snudd på onödiga. Efter att ha läst verket behöver man dock inte sväva i okunskhet om dansens eller teckningens betydelse för en person som huvudsakligen skulle ha fartygstjänst som huvudsysselsättning. På detta sätt kan man

Fredrik Thisner, f. 1973 doktorand vid historiska institutionen, Uppsala universitet.

som läsare närma sig enväldets och det danska 1700-talets sociokulturella verklighet genom något som vid första påseende kan verka så knastertorrt som ett utbildningsschema. Detta måste sägas vara Seerups huvudsyfte, något som han definitivt gått iland med.

Författaren utreder även i vissa avseenden skolans pedagogik. Inte minst framstår sjökadettakademien i en sentida betraktares ögon ur vissa aspekter som förvånande modern, då man med hjälp av modeller som kadetterna själva skulle göra i ordning, på detta sätt undervisade i tacklingens komplicerade mekanik och riggens anatomi. Skolan bedrev även, liksom liknande utbildningar ibland annat Sverige, praktiska sjöexpeditioner, för att ge kadetterna sjövana under realistiska förhållanden.

Några aspekter i denna magisteravhandling hade kanske kunnat lyftas fram och utredas ytterligare. Förvisso är det rimligt att analysera t. ex. de olika undervisningsämnena mot bakgrund av upplysningstiden och dess ideal som Seerup valt att göra. Något som dock hade kunnat höja abstraktionsnivån något, vore om författaren diskuterat det danska enväldets betydelse för akademien något mer ingående. Förvisso kan upplysningen som strömning eller flottans stora betydelse tas till intäkt för en studie av detta slag. Vad som vid en internationell jämförelse emellertid är slående rörande Danmark under 1700-talet, är den för tiden ovanligt högt drivna utbildningsnivån hos officerskårerna i den danska krigsmakten överlag.

Seerup jämför översiktligt institutioner för sjöofficersutbildning i tre länder, nämligen Frankrike, Sverige och England. Han konstaterar att utbildningen i England inte kom att spela någon särskilt framträdande roll under perioden, eftersom personliga kontakter spelade en stor roll inom krigsmakten och det kommersialiserade engelska samhället. Sjöofficersutbildningen i Sverige förde även den en tynande tillvaro, medan det enväldiga Frankrike tycks ha haft välfungerande akademier, både för sjöofficerare och för andra inom marinen verksamma grupper. Seerup konstaterar därför att Frankrike var det exempel som Danmark valt att följa i utbildningshänseende.

Det är förvisso vanskligt att tala om professionalisering innan 1800-talets andra hälft, men när det gäller de danska officerskårerna tycks åtminstone i utbildningshänseende termen i stora stycken vara befogad. Frågan vad detta berodde på hade därför kunnat vara intressant att närmare diskutera. Tjänstgöringen i den danska flottan var knappast mer kunskapskrävande än andra länders sjömakter under denna tid. Inte heller kan utbildningsivern förklaras med arbetsmarknadens kommersialisering, en förklaring som brukar framhållas i professionaliseringsstudier, rörande modern tid.

En plausibel förklaring skulle kunna ha att göra med det danska enväldets konstruktion, som efter konsolideringsfasen under 1600-talets andra hälft av maktpolitiska skäl i många avseenden kom att förbigå de traditionella eliterna. Verktyg för att konstruera en ny lojal statsjänargrupp utgjorde institutioner som exempelvis den officiella rangordningen och akademier av olika slag. Seerup nämner förvisso i förbigående att "professionaliseringen" var ett led i enväldets utbyggnad och centralisering av statsmakten, en företeelse som han menar också hade paralleller i ämbetsmannakåren. Denna aspekt är dock i mitt tycke så pass intressant att den borde ha förtjänat något mer uppmärksamhet. Möjligen är min invändning dock i det stora sammanhanget något av en mindre detalj i relation till bokens huvudinriktning; nämligen att undersöka och utreda den danska sjöofficersutbildningens villkor och beståndsdelar.

Avslutningsvis vill jag framhäva *Sökadetakademiet i oplysningstiden* som ett lättillgängligt, vackert och på empiriskt grund väl förankrat verk som på ett klart och lättfattligt sätt sätter in läsaren i den danska sjömilitära utbildningens villkor och verklighet. För den marinhistoriskt och utbildningshistoriskt intresserade läsekretsen är detta arbete en nyckel till kunskap, rörande förutsättningarna för en av 1700-talets mer betydande sjömakters officerskårer. Efter att ha läst Seerups verk, torde betydelsen för den danske sjöofficeren i 1700-talstappning av de vid en hastig anblick tämligen obskyra ämnena såsom teckning och dans, klart ha framgått.

Boken kan beställas på det danska örlogsmuseets hemsida, med adressen: www.orlogsmuseet.dk

Per Insulander och Curt S Ohlsson, *Pansarskepp. Från John Ericsson till Gustaf V*, C B Marinlitteratur, Borås 2001, ingår som nr 2 i Forum navales skriftserie, 320 sidor, 335 bilder

anmäld av Cay Holmberg

Redan tre månader efter sjöslaget vid Hampton Road 1862 under det amerikanska inbördeskriget fick svenska sjöofficerare möjlighet att studera John Ericssons *Monitor*. John Ericsson lämnade beredvilligt över ritningar och annat material till sitt gamla fädernesland och redan 1864 beviljade riksdagen medel för byggandet av den första svenska monitoren, som gavs det passande namnet *John Ericsson*. Därmed hade svenska pansarbåtarnas 100-åriga historia inletts.

I boken *Pansarskepp. Från John Ericsson till Gustaf V* lämnar Per Insulander och Curt S Ohlsson en mycket gedigen och faktsäpackad skildring av de svenska pansarbåtarnas historia. Här finns detaljrika tekniska beskrivningar av fartygskonstruktioner, motorer, sjöegenskaper, vapenbestyckning, bemanning mm av alla de pansarbåtar som tillhört den svenska flottan sedan 1865, då monitoren sjösattes, till 1970 då det sista sverigeskeppet högs upp.

Författarna har genom att utnyttja mycket kompetenta medarbetare inom skeppsmaskin- och vapentechnik åstadkommit en initierad och fängslande berättelse om pansarbåtarna från John Ericsson till "Sverige –skeppen" vilka under åren 1916 till 1945 utgjorde ryggraden i den svenska flottan och som kanske under andra världskriget var den styrka som höll fienden borta från vårt land.

En av de mest spektakulära händelserna pansarskeppens historia är kanske den s k F-båtsinsamlingen som inleddes 1912 av den ungyrkliga studentrörelsen. Trots vänsterns motstånd resulterade insamlingen i att man med frivilliga medel – drygt 15 miljoner kronor – kunde finansiera byggandet av *Sverige*, som sjösattes i maj 1915. Systerfartygen, våra sista pansarskepp, *Gustaf V* och *Drottning Victoria* sjösattes sedan en bit in på 1920-talet.

Boken innehåller också tabeller med personhistoria, fartygsprestanda, prestanda för vapen och maskiner – en värdefull dokumentation för den marin-

historiskt intresserade. Boken är genomgående mycket väl illustrerad och särskilt magnifik är kanske avsnittet med 20 sidor färgbilder. C B Marinlitteratur har härmed fogat ytterligare ett gediget verk till raden av marinhistoriska böcker.

English summaries

Sune Birke: *The White Ships*

Prologue

In summer 1945 Swedish ships carried out a remarkable humanitarian and maritime mission, when more than 9 000 ex-concentration camp prisoners (“displaced persons”) were taken over the Baltic from Germany to Sweden in one month for rehabilitation. This mission has passed through history fairly unnoticed, although it contains some very interesting details relating to the planning and organising of the mission, its reception by British forces in Luebeck, and escort by German minesweepers as well as other items.

My main sources for this paper have been the acts of the Royal Naval Board of Logistics and of the Naval Staff; the log and the final report from the hospital ship H Sw MS *Prins Carl* and the final report from the Swedish Red Cross detachment in Luebeck. All of these acts can be easily found in the Swedish War Archive or State Archive. I have not considered it necessary for my purpose to go through the acts of the civilian ship companies concerned, nor the logs of the participating merchant ships. In my opinion, the material I have used is sufficient to provide an overall view as to how the mission was decided, planned and carried out.

The decision

The formal decision to undertake this mission was taken by the King in State Council on the 1st of June 1945. Before that, on May 30th, a telegram from the UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) to the Swedish Committee for International Charity stated that the UNRRA had decided to accept the “helpful offer of your government” to welcome some 10 000 displaced persons to Sweden. Unfortunately, however, the telegram tells us nothing of when and how this offer was made. In any event, the telegram was submitted by the Committee to the Social ministry on May 31st and became the trigger for the formal decision. This very quick process seems to tell us, that the mission, in fact, had already been prepared for some time before the telegram arrived.

The decision, then, stated that Sweden was to receive for rehabilitation, at most 10 000 displaced persons who were under repatriation by the UNRAA. The Royal Board of Civilian Defence was given the task of organising the transport of those persons from Germany to Sweden, and the Board of Naval Logistics was to provide the ships.

The ships selected for the mission were:

H Sw M S *Prins Carl*, a hospital ship, launched in 1931 as the S/S *Munin*, a freight and passenger steamer, which was taken over by the Navy in 1939 and recommissioned for the new task;

S/S *Kastelholm*, a passenger steamer designed mainly for the Baltic waters, launched in 1929;

M/S *Kronprinsessan Ingrid*, a car- and passenger ship, launched in 1936 to cross the route over the Skagerak between Sweden and Denmark;

M/S *Karskär* and *Rönnskär*, launched in 1943 for use in the Baltic and the North Sea.

Preparations

The formalities concerned with the renting of the civilian ships went very smoothly, apparently having been prepared in advance. Now the ships had to be modified and rebuilt for their new task. Obviously, the need for this was greatest as regards the two cargo ships, which had to be fitted out with beds for some 260 persons in their cargo rooms.

All the work was carried out in Swedish naval or civilian dockyards before the 20th of June.

At the same time, a Swedish Red Cross detachment was organised in Luebeck, manned by Swedish, German and British personnel. The purpose of the detachment was to receive an estimated 2 000 displaced persons a week. They were to arrive by train from the infamous concentration camp Bergen-Belsen, which was chosen by the British authorities as a terminal for collecting them from all over the British occupation zone. From the detachment, they were to be sent down to the ships. Thus you could say that the commander of the Luebeck detachment actually regulated the timetables of the ships.

The first voyage to Luebeck

The ships were assembled in Trelleborg on June 22nd, and shortly after they sailed for Luebeck. The distance was some 150 nautical miles, and the time for the voyage 13 - 14 hours. It is interesting to note that the Swedish ships were escorted over the Baltic by German, ex-Kriegsmarine minesweepers, still sailing with their original crews but flying the allied control flag.

In Luebeck, which had been little damaged by the war, there was a small Royal Navy presence. The overall command, however, was executed by the British 21st Army Group, which seems to have had a rather difficult job in maintaining law and order in the city. The streets were crowded with unem-

ployed Germans as well as liberated foreign slave-labourers waiting for repatriation, and on the first night the British shot seven Poles who were caught plundering.

As a result, obviously, of this rather tense situation, the British did not allow the Swedish crews to go ashore on leave, a decision that was very unpopular and that was later rescinded.

While the Swedish ships were being fitted out with German devices against caustic mines, the first patients arrived at the Swedish Luebeck detachment. The Swedish conditions were, that the patients selected

- should be medically fit for transportation to Sweden
- should have a good chance of being rehabilitated
- should not suffer from any epidemical disease.

It seems that the British authorities who delivered the patients did not observe these conditions; many of the patients were in a very bad condition, suffering from severe malnutrition and tuberculosis, and, in fact, a few of them did not survive the voyage. The patients were taken care of in the detachment and from there sent forward to the ships. During the 27th and 28th of June, *Karskär*, *Rönnskär*, *Kastelholm* and *Prins Carl* took aboard some 200 patients each, while the *Kronprinsessan Ingrid* took a few more than 400. Those patients were taken back to Sweden and, depending on their condition, sent to various Swedish hospitals.

The mission goes on

In short, the command and control structure of the mission might be described as follows:

- The over all command and responsibility rested on the Board of Civilian Defence, assisted in strictly medical matters by the Board of Medical administration;
- The command in place in Luebeck was held by the commandant of the Luebeck detachment, who supervised the arrival of patients from Belsen and their departure by ship to Sweden;
- The Naval Staff had the task of following the movements of the ships at sea, maintaining radio communication and transmitting messages and logistical requests. It also had to take decisions relating to naval matters (e g whether the ships should be escorted by minesweepers or not).
- The command of the ships at sea rested on each individual captain. More often than not, the ships seem to have manoeuvred rather independently of each other.

The subsequent voyages were rather like the first one, with some exceptions. For instance, the demand for an escort by minesweepers on the voyage was dropped. After demands from the Naval Staff to the UK Embassy in Stockholm, the 21st Army Group eventually withdrew the prohibition against shore leave. The time in harbour, both in Luebeck and in Sweden, was shortened, due to the fact that experience had been gained and also, it seems, because the patients were in a better medical condition. Nothing extraordinary seems to have happened during the voyages except that some patients died, as I mentioned earlier. For instance, the *Prins Carl* had 7 casualties in all.

To summarise, the voyages were carried out in the following manner:

Ship	Number of voyages	Average number of patients each voyage
HSwMS <i>Prins Carl</i>	4	150-200
M/S <i>Kronprinsessan Ingrid</i>	8	400-450
S/S <i>Kastelholm</i>	5	200-235
M/S <i>Karskär</i>	10	240
M/S <i>Rönnskär</i>	9	240

Beginning July 17th the *Prins Carl* also made two voyages from Malmö to Gotland with patients afflicted by tuberculosis who were taken to a Swedish military hospital for treatment.

End of the mission

From the middle of July, the commandant of the Luebeck detachment had frequent talks with the British about when to end the mission. The goal, 10 000 patients, was close at hand, and the British seemed to be having some trouble in finding more patients. Thus, S/S *Kastelholm* made the last voyage on July 25th. The civilian ships were restored to their previous condition and returned to their owners in the beginning of August.

The result

In my opinion, the commandant of the Luebeck detachment gives the most accurate estimation of the number of patients evacuated from Germany in his final report. According to his numbering, from June 23rd to July 25th 1945, 9 373 patients were received by the detachment and 9 273 sent over the Baltic to Sweden with the White Ships. The majority of them were of Central or Eastern European origin. More than half of them were Poles, and the main part comprised of women.

Maria Nyman: *Stockholm Seamen's House and seamen's widows applying for assistance, 1750–1800*

In 1748 the first Swedish Seamen's House (*Sjömanshuset*) was founded in Stockholm. The foundation was a consequence of Sweden's new merchant marine regulations. One of this regulation's articles stated that injured, sick or in other way hurt seamen should receive financial assistance from the Seamen's House. It was therefore a kind of early modern social insurance. To finance the assistance fund every seaman on board Swedish merchant vessels had to pay a fee to the Seamen's House, depending on the seaman's rank on board the vessel.

In the very same year the House was founded the question of assistance for seamen's widows was raised. Widows were not included in Sweden's merchant marine regulations, despite the exposed situation of seamen's families. Yet, through the pressure they exerted on the authorities, widows succeeded in being included in the regulations and, as early as June 1750, the first assistance payments to widows were made. However the assistance was given only following a means test, of both the widows and seamen. The applicant had to prove that he or she was living in meagre conditions and further, he or she was not allowed to run a business or to have any assets.

Applications from 1750 and 1795 show that the group of widows was in a very difficult situation. Usually they had children to support or they were sick and without any proper possibility of supporting themselves. Thus, even the limited assistance from the Seamen's House did apparently play a very important role in the maintenance of these widows and their children. The House followed the rules for assistance, especially the means test. However an application was sometimes approved despite the fact that a widow was not living in obvious poverty.

The Seamen's House was founded in a period when the question of poverty and assistance for the poor came to receive more attention from the authorities, and when the public assistance system was under reconstruction. On the one hand, some argued that society was supposed to take care of the poor. On the other hand, professional groups began to provide assistance and retirement funds for their members, which showed that professional groups themselves should be seen as being responsible for the solution of this problem. The foundation of the Seamen's House should be seen as a part of this general development. Its assistance became a lifeline for many poor widows for many years thereafter.

Mats Kero: *Spanish Sea Terms from the 16th Century
of Old Norse Origin*

The diffusion of inventions is to a large extent accompanied by the terminology of the community from which they originate. Knowledge of the etymology of nautical terms in different languages can therefore contribute to the understanding of the development of for example, shipbuilding and navigation, when other sources are scanty. The oldest printed nautical vocabulary was published by Diego García de Palacio in Mexico in 1587 as an appendix to the book *Instrucción Náutica*. The glossary contains more than 500 entries, which reflect a wide foreign influence on the Spanish nautical terminology of the period. In broad outline it contains a mixture of the vocabularies of the Mediterranean and the Atlantic. Among the Germanic loan words the sea terms of Old Norse origin hold a predominant position. The article analyses 38 sea terms which are, or may be, of Old Norse origin. Most of the available information about the words in etymological dictionaries reflects research from the 19th and early 20th century. The article argues that it is necessary to re-examine the etymologies, taking into account the new knowledge of the sea-faring technology of the Vikings and of the Middle Ages in general which has been obtained during recent decades.

There is, however, no evidence of any word that has been borrowed directly from Old Norse, and they have presumably spread to southern Europe by way of the Scandinavian settlement of Normandy.

Forum navale, Yearbook of the Swedish Society for Maritime History/Sjöhistoriska Samfundet

Executive Board of the Swedish Society for Maritime History: Captain of Royal Swedish Navy Sune Birke (President), Professor Jan Glete (Vice-President), Archivist Per Clason (Secretary), First Archivist Björn Gäfvert (Treasurer), and Dr Leos Müller (Editor).

Address: Sjöhistoriska Samfundet/Swedish Society for Maritime History, c/o Per Clason (Secretary), Krigsarkivet, 115 88 Stockholm
Back issues of *Forum navale* and other publications of the Society are available from the Society's Secretary.

Forum navale accepts manuscripts in English.

Innehåll:

<i>Leos Müller: Från redaktören</i>	5
<i>Lennart Rosell: In memoriam Wilhelm Odelberg (1918–2002)</i>	7
<i>Sune Birke: De vita skeppen – en svensk humanitär operation 1945</i>	9
<i>Maria Nyman: Stockholms Sjömanshus och sjömansänkor som dess understödstagare, 1750–1800</i>	39
<i>Mats Kero: Spanska sjötermer från 1500-talet av fornnordiskt ursprung</i>	69
<i>Recensioner:</i>	
<i>Fredrik Thisner: Jakob Seerup, Sökadetakademiet i oplysningstiden</i>	89
<i>Cay Holmberg: Per Insulander och Curt S Ohlsson, Pansarskepp. Från John Ericsson till Gustaf V</i>	92
<i>English summaries:</i>	
<i>Sune Birke: The White Ships</i>	94
<i>Maria Nyman: Stockholm Seamen's House and seamen's widows applying for assistance, 1750–1800</i>	98
<i>Mats Kero: Spanish Sea Terms from the 16th Century of Old Norse Origin</i>	99

Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

ISSN 0280-6215

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 2003

Rättelser till Forum navale nr 58, s. 69-88:

Spanska sjötermer från 1500-talet av fornnordiskt ursprung

Mats Kero

Vid tryckningen av artikeln uppstod en del felaktigheter i stavningen och användningen av s.k. diakritiska tecken i fornnordiska och andra germanska ord. Nedan anges den rätta stavningen av orden i anslutning till de spanska uppslagsorden där de förekommer.

Sid 73: germanska **rūm** under 2. *Arrumer* (stuva lastrum).

Sid 74: fornnordiska **bakborði, bac borða** under 5. *Babor* (babord); ð uttalas med ett tonande läspljud som i *this*.

Sid 75: fornengelska **bāt** under 8. *Batel* (skeppsbåt, båt).

Sid 75: **pulur** (ordramsor i tillägg till Snorres Edda) under 11. *Bolina* (bolin); þ uttalas med ett tonlöst läspljud som i *think*.

Sid 77: fornnordiska **bræða** (tjärstryka) under 12. *Brea* (tjära).

Sid 79: fornnordiska **stjórnborði, borð á stjórn, *stíornborð** under 20. *Estribor* (styrbord).

Sid 80: fornnordiska **ā flotí** under 21. *Flotó* (flott, flyter).

Sid 81: fornnordiska **höfuðbendur, höfuðbenda** (vant) **höfuð** (huvud) under 27. *Hobenque* (vant, tåg); q – ”o med hake” – uttalas ungefär som i dialektalt svenskt *gôtt* (gott).

Sid 83: fornnordiska **kjöl** (köl) under 31. *Quilla* (köl).

Sid 84: fornnordiska **riða** (vrida, knyta, binda) under 35. *Rida* (en lina för att sträcka på – rida in – bolinen, ridare).

Sid 84: fornengelska *thol* eller **pol** (årtull) under 36. *Tolete* (årtull).

Nota bene: beteckningen fornnordiska används här som samlande beteckning för varianterna fornvästnordiska (Norge, Island, Färöarna), ofta benämnt norrönt mål, och fornöstnordiska (Danmark, Sverige).