



nr 73

Forum navale

Mirja Arnshav: "I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn".
Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg.

Linus Askenfelt: Auktioner på Svenska Ostindiska Compagniets
laster 1748 och 1758 – varor, värden och köpare.

Yrjö Kaukiainen: Östersjöns siste sjörövare – tillkomsten och
utvecklingen av en maritim myt.

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2017



Nr 73

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2017

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2017
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

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 skrifter som ingår i Forum navales skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av Forum navale och skrifter som ingår i Forum navales skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
e-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av Forum navale finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors
e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör AnnaSara Hammar
e-post: annasara.hammar@historia.su.se
Bitr. redaktör Jerker Widén
e-post: jerker.widen@fhs.se

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Teknikvetenskaper / industriell teknik
Box 534
751 21 Uppsala

INNEHÅLL

Redaktionens förord	9	Thomas Malcomson: <i>Order and Disorder in the British Navy, 1793–1815.</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	146
Vetenskapliga artiklar		Lennart Rydberg: <i>Med ångbåt från land till stad. Ångbåtslinjer i Mälardalens jordbruksområden 1860–1950.</i> Ingvar Henricson: <i>Gävles små ångbåtar</i> Anmälda av Bo G. Hall	149
<i>Mirja Arnshav</i> : "I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn". Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg.	12	Bertil Wulff: <i>Torekovskutornas svanesång.</i> Anmäld av Lennart Bornmalm	153
<i>Linus Askenfelt</i> : Auktioner på Svenska Ostindiska Compagniets laster 1748 och 1758 – varor, värden och köpare.	52	Steve R. Dunn: <i>Blockade: Cruiser Warfare and the Starvation of Germany in World War One.</i> Anmäld av Mats Kero	156
Essä		Anders Johansson: <i>De glömda blockadbrytarna – Krigsdramatik på svenska västkusten 1939–1945.</i> Anmäld av Mats Kero	161
<i>Yrjö Kaukiainen</i> : Östersjöns siste sjörövare – tillkomsten och utvecklingen av en maritim myt.	104		
Recensioner		Kommenterade dokument	
Charles D. Stanton: <i>Norman Naval Operations in the Mediterranean.</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	128	<i>Gijs Rommelse and Roger Downing</i> : A war correspondent in the sixteenth century. Frans Hogenberg's report of the Battle of Bornholm of 1563	166
Pepijn Brandon: <i>War, Capital, and the Dutch State (1588–1795).</i> Anmäld av Louis Sicking	131	<i>Björn Marten</i> : Skeppsporträtten – ett stycke maritim kulturhistoria	174
Lars Einarsson: <i>Regalskeppet Kronan. Historia och arkeologi ur djupet.</i> Anmäld av Bo G. Hall	134	<i>Ulf Jonasson</i> : Vem behöver Bohusläns vardar? Introduktion till pågående forskningsprojekt	182
Jan Kronholm: <i>En sjöresa till Ostindien. Fregattskeppet Concordias färd till Batavia 1782–1785.</i> Anmäld av Leos Müller	137		
Holger Weiss: <i>Slavhandel och slaveri under svensk flagg. Koloniala drömmar och verklighet i Afrika och Karibien 1770–1847.</i> Anmäld av Jonas M Nordin	140	Forskarpriset till Jan Gletes minne	188
Robert K Sutcliffe: <i>British Expeditionary Warfare and the Defeat of Napoleon 1793–1815.</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	143	Sune Örtendahls stiftelse	190
		Anvisning för manusförfattare	192
		Styrelse	195
		Forum navales redaktionsråd	197



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors

AnnaSara Hammar

Jerker Widén

Härmed har vi nöjet att presentera ett nytt nummer av Forum navale för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare i linje med Samfundets ambition att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former".

Forum navale skiljer från detta nummer på *vetenskapliga artiklar* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare, samt mer populärvetenskapliga *essäer* som endast genomgått redaktionell granskning. Detta för att fortsätta arbetet med att göra Forum navale till en attraktiv tidskrift för forskare, men utan att för den delen utesluta annan form av kunskapsproduktion inom maritim historia.

I den första artikeln tar Mirja Arnshav ett helhetsgrepp kring forskningsläget om kvinnors närvaro på 1600-talets svenska örlogsfartyg, ett område som i stort är utforskat, men inrymmer stor potential. Därefter följer Linus Askenfelts artikel om auktioner där det Svenska Ostindiska Compagniets importerade varor såldes: vad såldes egentligen, för hur mycket, och vilka var köparna? Den tredje texten i detta nummer är en essä av Yrjö Kaukiainen om Petter Gottberg och hans rykte som Östersjöns sista sjörövare. I texten skil-

dras hur mytbildning går till, något som är väsentligt i vår tid av "post-truth". Förutom detta finns recensioner av aktuell maritim-historisk litteratur samt tre kommenterade dokument: ett om krigskorrespondenten och entreprenören Frans Hogenbergs visuella skildringar av sjöslag på 1500-talet; ett om skeppsporträtten – en konstform som ofta ses som av lägre rang än de mer konstnärligt drivna marinmålarna såsom Jacob Hägg och Herman af Sillén; samt en presentation av ett nytt forskningsprojekt om vardar, små rösen, som vi ofta tror är sjömärken men som vi egentligen vet mycket litet om.

Thomas Taro Lennerfors har ersatt Jerker Widén i rollen som redaktör med övergripande ansvar för Sjöhistoriska samfundets publiceringar, samt ansvaret för Forum navale. Den senare fortsätter dock som biträdande redaktör. Redaktionen har förstärkts av biträdande redaktör AnnaSara Hammar, som har särskilt ansvar för Forum navale skriftserie. Hammar är historiker med särskilt intresse för maritimt liv under 1600-och 1700-talen och fick forskarpriset till Jan Gletes minne 2014 för sin avhandling om social ordning i den karolinska flottan.

Sjöhistoriska samfundet delar sedan en tid årligen ut ett forskarpris till Jan Gletes minne till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Under hösten hade Samfundet nöjet att utse 2016 års mottagare av detta pris, Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Hans avhandling *Commerce in Disguise. War and Trade in the Caribbean Free Port of Gustavia 1793-1815* (Åbo Akademis förlag, Åbo 2015) utgör enligt prismotiveringen ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Hans arbete placerar för första gången historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia i ett relevant maritimhistoriskt sammanhang. Samfundets ambition är att priset, genom att belöna viktiga forskarinsatser, ytterligare skall bidra till att stimulera kunskapsutvecklingen inom sjöhistoria.

Under 2016 kom fyra böcker ut i Forum navale skriftserie, som redaktionen och styrelsen såg som särdeles goda representanter för forskningsfronten i sjöhistoria, med speciellt fokus på Sverige.

Redaktionen (och styrelsen) rekommenderar som vanligt medlemmarna

att besöka Samfundets webbplats (www.sjohistoriskasamfundet.se) där samtliga tidigare utgivna nummer av Forum Navale, samt dess tidiga skrifter, finns att tillgå i fulltext.

En klok person lär en gång ha sagt att ingenting ändrar sig så fort som det förgångna, och att varje generation skapar sin egen bild av historien. Vi hoppas att årets nummer av Forum navale fortsätter att vara ett forum, en levande dialog kring vår samtida bild av maritim historia informerad av de perspektiv, intressen, och fokusområden som vi finner aktuella och relevanta idag.

I Forum navale skriftserie har under 2016 utkommit:

Bornmalm, Lennart, Bång, Krister & Fredriksen, Christine: *Fiskebåtarna och varven. Skeppsbyggarna 2* (Göteborg: Breakwater Publishing). Ingår i skriftserien som nr. 55.

Ekström, Simon, Müller, Leos & Nilson, Tomas (red.): *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar* (Malmö: Universus Academic Press). Ingår i skriftserien som nr. 56.

Möller, Gunnar: *Minkriget i Östersjön 1914–1915* (Ingarö: Columbus Förlag). Ingår i skriftserien som nr. 57.

Sjöblom, Ingvar: *Svenska sjöofficerare under 1500-talet* (Malmö: Universus Academic Press). Ingår i skriftserien som nr. 60.



”I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn” – Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg

Mirja Arnshav

Filmer, böcker och museiutställningar målas stormaktstidens örlogsflottor allt som oftast upp som en helt och hållet manlig värld. Även inom facklitteraturen och forskningen finns en tydlig tendens att befolka fartygen med uteslutande män och pojkar. Lämnas könssammansättningen okommenterad ser nog de flesta också en maskulin miljö framför sig. Men stämmer verkligen denna bild?

Den här artikeln är ett försök att sammanställa något av kunskapsläget kring kvinnor i 1600-talets svenska örlogsflotta, och sondera terrängen för framtida forskning. Många frågor återstår att besvara, och det är ännu för tidigt att dra några slutsatser om hur ofta kvinnor fanns med på örlogsfartygen, vad de gjorde där och hur deras tillvaro ombord såg ut. Men bara genom att glänta lite på dörren till 1600-talskvinnornas värld är det ändå

tydligt att bilden av flottan som en helt och hållet manlig sfär i själva verket är en kraftig förenkling, för att inte säga förvrängning, av de faktiska historiska förhållandena.

En minneslucka

Varför vet vi så lite om kvinnors historia inom örlogsflottan? Hur har denna minneslucka uppstått? Som påpekats av de forskare som gett sig i kast med att studera kvinnor inom militära institutioner under tidigmodern tid är ämnet något av en blind fläck för den militärhistoriska forskningen. En pragmatisk förklaring som anförts är att ämnet har sina historiska rötter i den militära utbildningen, som sökte dra lärdom av historien med avseende på stridstaktik och strategi. Detta ledde till ett naturligt fokus på själva slagen, medan mindre uppmärksamhet ägnades åt vardagligheter och sociala förhållanden. Därtill har det länge funnits en intellektuell klyfta mellan kvinnohistoriker och militärhistoriker, och en ömsesidig skepsis till att närma sig varandras forskningsområden.¹

Det är också viktigt att komma ihåg att kunskapsluckorna kring kvinnor i flottan inte är ett isolerat problem. Tvärtom skulle man kunna relatera det till en utbredd historisk glömska som omfattar kvinnors gärningar och livsöden även på många andra områden. Ingen har väl missat de senaste årens debatter om den besvärande frånvaron av kvinnor i skolans historieböcker. Varför kvinnornas handlingar och erfarenheter lyser med sin frånvaro råder det delade meningar om. Om man får tro de historiker som deltagit i debatten verkar det i alla fall som att det i stor utsträckning är den traditionella historieskrivningens genomslagskraft som spökar. ”Kungar och krig-historien” har fortfarande ett starkt grepp om vårt historiemedvetande, och fortsätter styra våra prioriteringar, urval och frågor. Tystnaden kring kvinnorna är därför, menar de, i mångt och mycket en spegling av den kvinnoideal som rådde under 1800-talet och stora delar av 1900-talet, då historieämnet konsoliderades och grunden lades för senare tiders historieskrivning.² Vår egen tids historiesyn och det perspektiv vi bär med oss i arbetet styr vilka frågor vi ställer till materialet, och gör det svårare att få syn på förhållanden som inte stämmer med de egna för-

Mirja Arnshav (fil. lic) är arkeolog och forskningssamordnare verksam vid Vasamuseet, Sjöhistoriska museet och Marinmuseum. Mirja har publicerat flera artiklar och böcker inom det tvärvetenskapliga forskningsfältet maritima studier och intresserar sig särskilt för minnesprocesser och kulturarvsfrågor.

väntningarna. Ibland kan det till och med vara så att dessa normer formar vårt sätt att katalogisera och förteckna dokumenten, med konsekvensen att kvinnorna blir ännu mer dolda.³

Men förtigandet av kvinnohistorien har inte bara att göra med nutidens, läroboksförlagens eller för den delen den tidigare historikerkårens brist på intresse, källkritiska tillkortakommanden eller hämmande förväntningshorisonter. Ibland speglar det också var luckorna finns i det historiska källmaterialet. 1600-talets kvinnor är slående frånvarande i källorna. Vi har alltså att göra med ett dubbelt osynliggörande, som dels sker nu i vår tid men som också speglar det samtida 1600-talets uppfattningar om genusordning.

En anledning till att det är svårt att få syn på kvinnorna i källorna är dåtidens manscentrerade terminologi för arbeten⁴ och inte minst hushållssystemet, som påbjöd att den gifte mannen företrädde det gemensamma hushållet i formella sammanhang. Rent konkret kan det yttra sig genom att kvinnornas underskrifter saknas på officiella dokument, eller att de istället använt sig av sin makes signatur. När de gjort investeringar kallas de i dokumenten för herrar, och när de arbetat med skjutshåll benämns de körkarlar. Transaktioner och verksamheter som i praktiken drivits av kvinnor har alltså systematiskt knutits till män, eller manliga yrkestitlar. Och när kvinnorna väl framträder i källorna är det inte ovanligt att deras betydelse och kompetens på olika vis förminskats eller dolts i olika omskrivningar. Kvinnor som fungerat som företagsledare eller drivit gods tituleras kort och gott som änkor, och de som idkat hantverk eller ägnat sig åt andra näringar kallas vanligen för pigor.⁵

För historikern finns det således massor av villospår i källmaterialet, som det gäller att kunna avkoda och sätta i sitt sammanhang. En framkomlig väg kan vara att titta lite extra noga på vad änkor haft för sig. I de fall då männen fallit ifrån blir nämligen kvinnorna genast tydligare i källorna. Inte sällan visar det sig då att de är fullt inbegripna i olika verksamheter som kräver kompetenser som det rimligen måste ha tagit många år att skaffa sig. Med andra ord kan man utgå från att kvinnorna redan innan sina makes död utfört kvalificerat arbete, om än i sin makes namn. Det är också värt att notera att de snabbt intar höga poster och når stort inflytande när nya ämbeten, utan etablerade patriarkala strukturer, instiftas.⁶

Att kvinnorna inte omnämns i skriftliga källor betyder alltså knappast

att de inte varit delaktiga i de verksamheter som beskrivs i dokumenten, eller att deras gärningar varit mindre betydelsefulla. Tvärtom pekar forskningen på att 1600-talets kvinnor överlag haft en starkare och friare ställning än vad kvinnor haft under 1800-talet eller det tidiga 1900-talet. Visserligen hade kvinnorna då erhållit flera viktiga formella rättigheter, men genom den syn på kön och könens egenskaper som kom med industrialiseringen och det ökade välståndet kom kvinnors manöverutrymme ändå att krympas. Verksamheter där kvinnors närvaro tidigare varit utbredd och accepterad, blev nu till manliga sfärer, samtidigt som kvinnors arbete nedvärderades och deras gärningar förminskades. Många gånger är det just denna samhällsordning som ligger till grund för det allmänna historiemedvetandet om hur det var "förr i tiden", och som vi mer eller mindre omedvetet tenderar att projicera även på äldre perioder och samhällsförhållanden.⁷

Ny forskning visar att det finns mycket spännande historia att hämta genom att studera 1600-talets kvinnor. Men det kräver helt klart lite mer arbete för att få kvinnorna att framträda. Dels måste vi plocka av oss 1800-talsglasögonen, och inte på förhand avfärda deras närvaro och betydelse som historiska aktörer. Dels gäller det att närma sig källorna med vissa förkunskaper om 1600-talets samhälle och med förmågan att läsa mellan raderna.

Kvinnor i fält

En intressant grund till förståelse för kvinnors roll i militära organisationer i 1600-talets Europa erbjuder Maria Sjöbergs, John Lynns, Mary Ailes och Barton Hackers forskning om kvinnor i fält.⁸ Genom att närläsa dagböcker och levnadsbeskrivningar, kritiskt granska fälttågens räkenskaper och zooma in i bataljmålningarna har de lirkat fram kvinnorna ur historiens dimridåer, och visat att kvinnor och även barn var med i fält när 1600-talsarméerna tågade fram. Förhållandena verkar ha varit tämligen likartade i den svenska armén och i de andra stora arméerna som rörde sig genom Europa.

Mantalsmässigt kunde flera av dessa mäta sig med samtidens större samhällen och städer. Men där fanns långtifrån bara soldarer. Till varje armé

hörde också en tross, som inte sällan omfattade fler människor än själva trupperna, och som till stor del bestod av kvinnor.⁹ En del var födda och uppvuxna i trossen, andra anslöt sig till den framdragande armén under resans gång och åter andra dök upp som tillfälliga besökare i fältlägren. Många av kvinnorna anlände som medföljare till soldaterna. Kort sagt fanns det både kvinnor som ofrivilligt hamnat i trossen och kvinnor som självmant sökt sig dit; i hopp om bättre försörjningsmöjligheter och för att kanske kunna återvända hem med krigsbyte och ökat välstånd.¹⁰

Att så många icke-stridande människor befann sig på fälttåg har att göra med att dåtidens samhälle inte gjorde samma tudelning som vi idag gör mellan civilt och militärt. Krigstågen var ingen renodlad soldatorganisation, utan utgick precis som resten av samhället från hushålls-

1600-talets krigskonst utgör ett bra titthål till kvinnors liv i fält. Här Philips Wouwermans Soldattross med marketenterskor med barn från omkring 1650. © Wikimedia commons.



organisationen och principen att varje hushåll eller familj ansvarade för den egna försörjningen och överlevnaden.¹¹ Människorna i trossen utförde därför många oumbärliga arbeten som den militära organisationen inte hade tillräckliga medel och bemanning för. Därtill kom att somliga arbetsuppgifter, till exempel tvättning, var starkt genuskodade och ansågs direkt opassande för män. En del av kvinnorna lydde under ett regemente och var kontrakterade för att utföra olika arbeten, men de flesta tillhörde ett enskilt hushåll.¹²

Många av arbetsuppgifterna för kvinnorna i fält var mer eller mindre desamma som utfördes av kvinnor utanför armén, medan andra inte var typiska kvinnoarbeten utan en följd av det speciella sammanhanget. Vanliga arbeten som kvinnorna i trossen utförde var att sköta sjukvården, att dra vagnar och kärror, samla ved och att vakta och bära sina mäns bagage. En del tjänade sitt uppehälle genom marketenteri, tvätt och sömnad. Andra drev hantverksrörelser tillsammans med sina män, ofta med särskilt ansvar för bokföringen, och saluförde varor, som inte sällan var plundrade, i fältlägren eller på lokala marknader.¹³ Det finns också uppgifter om att kvinnor ibland kunde finnas på själva slagfältet, där de försåg de stridande med vatten och ammunition som de samlat från de stupade, och att de även drog undan de skadade.¹⁴ Av marschordningen för den svenska armén framgår också att kvinnor hjälpte till att rida de hästar som saknade ryt-tare.¹⁵

Oräknat de kvinnor som uppträdde som soldater gör dåtidens texter och dagens forskning ofta en uppdelning mellan tre kategorier av kvinnor i fält; hustrur, "horor" och prostituerade. Hustrur var kyrkligt vigda med en soldat, "horor" levde också i tvåsamhet men i så kallade soldatäktenskap, utan kyrkans välsignelse, medan prostituerade åsyftade kvinnor som mot ersättning bjöd ut sin kropp till olika män.¹⁶ I verkligheten kunde dessa roller skifta allteftersom förutsättningarna och turen förändrades.¹⁷

De allra flesta kvinnorna i fältlägren var alltså partner till någon av soldaterna. Dessa kvinnor bodde tillsammans med sina män, delade fältlivets vedermödor, samt uppbar en stor del av ansvaret för att försörja det egna hushållet med mat, ved och kläder. De vaktade tillhörigheter och deltog även i plundringar efter slagen. För den stridande soldaten ökade chanserna till överlevnad om han vid sin sida hade antingen medföljande familj,

en kvinna eller en städslad hjälppojke, som kunde bistå i den kamp som utgjorde krigets vardag, nämligen kampen för försörjningen och mot sjukdomar. För kvinnornas del innebar tvåsamheten ett visst skydd mot övergrepp från övriga män i fältlägren. Kvinnor som förlorat sina män var av den anledningen ofta snara med att binda sig till en annan soldat.¹⁸

Bland trossens kvinnor fanns många hustrur som följt sina män hela vägen hemifrån. Så länge det inte fanns något utbyggt system för soldatfamiljernas försörjning under makens frånvaro, kunde valet att följa den utskrivne mannen i fält framstå som ett bättre alternativ till att bli kvar hemmavid. Rent legalt fanns inte heller några hinder för en hustru att följa sin man i fält. När de svenska krigsartiklarna från 1622 påbjöd att det stod varje gift soldat fritt att medföra sin fru i fält (och att den ogifte soldaten genast borde äkta den kvinna han sällskapade med) ska det därför förstås som en eftergift till en redan etablerad kvinnlig närvaro, och en anpassning till de regler som redan praktiserades i andra länders arméer. Från arméns perspektiv hade systemet med medföljande hustrur den fördelen att det erbjöd viss social stabilitet för soldaterna samtidigt som det medverkade till att hålla nere utbrott av könssjukdomar som till exempel syfilis i lägren. Dessutom innebar det gratis arbetskraft och underlättade försörjningen av armén.¹⁹

Även bland de högre befälen var det mycket vanligt att familjemedlemmar och tjänstefolk följde med i fält. Eftersom fälttågen kunde bli fleråriga och barnadödligheten var hög måste man se till att mannen och hustrun fick tillfälle att träffas, så att barnafödandet och adelssläkternas fortlevnad kunde upprätthållas. Därutöver behövdes ett följe av tjänstefolk som ombesörjde att de högre befälen kunde föra en materiellt och socialt högtstående tillvaro även i fält.²⁰

Under andra halvan av 1600-talet började den kvinnliga närvaron i arméerna dock successivt att minska. Orsakerna kan dels sökas i militära reformer, dels i förändringar på det sociala och religiösa området. Övergången till en stående armé och ett utbyggt försörjningssystem för såväl soldatfamiljer som arméns behov minskade möjligheterna för kvinnor att försörja sig inom det militära. Å andra sidan var det inte längre av nöden tvunget för makarna att följas åt i fält, för omvårdens och uppehållets skull. Samtidigt började också kyrkan – både den reformerta och den ka-

tolska – predika en striktare syn på mäns och kvinnors olika plikter och dygder, och betona äktenskapets helgd. Detta lade grunden för en ny genusordning, som för kvinnornas del innebar att de knöts närmare hemmet, och att deras närvaro på andra arenor allt mer började ifrågasättas. Härmed var två viktiga pusselbitar på plats för den fortsatta omvandlingen mot 1800- och 1900-talens nästintill helmanliga militära institutioner.²¹

Kvinnor i flottan

Om vi genom Maria Sjöbergs med fleras forskning har fått bättre kunskap om kvinnorna i de svenska fältlägren, är frågan om kvinnors närvaro inom örlogsflottan fortfarande ett oskrivet kapitel.²² Tyvärr är källäget inte heller ett dugg bättre än vad som diskuterats inledningsvis. Uppgifter om kvinnor saknas genomgående i den bokföring och dokumentation som flottan upprättade. Det gäller å andra sidan även andra grupper som vi med säkerhet vet fanns ombord, till exempel båtsmännen, som trots att de utgjorde majoriteten av besättningen sällan nämns i källorna. Även om det är svårt att hitta skriftliga belägg för att kvinnors närvaro i örlogsflottan inser vi samtidigt att många av de hustrur som tillsammans med sina män befann sig i armén på andra sidan Östersjön även måste ha varit med på resan dit, och alltså vistats ombord på flottans fartyg. Likaså vet vi att kvinnor under 1600-talet ibland uppträdde som män och lät sig värvas till strikt manliga yrken, som till exempel soldat eller båtsman.

Kvinnors närvaro ombord kan alltså studeras utifrån två perspektiv: kvinnors närvaro som "förklädda till män" och kvinnors närvaro "som kvinnor". Låt oss börja med de mansklädda kvinnorna, som trots att de var jämförelsevis få, och egentligen inte kastar så mycket nytt ljus över livet i fält, är de som hittills tilldragit sig störst intresse i såväl populärkulturella sammanhang som i tidigare forskning om kvinnor i militära organisationer. Flera fall är kända från armén och har uppmärksammats i samtida visor och litteratur. Det kanske mest välkända, om än något senare, marina exemplet är Hanna Snell, som en lång period under mitten av 1700-talet tjänstgjorde som marinsoldat i brittiska flottan.²³ Ytterligare redogörelser för mansklädda kvinnor i utländska flottor liksom i svenska armén och på lands-

bygden talar för att fenomenet inte var alldeles ovanligt, och i viss mån accepterat av det omgivande samhället. Så länge dessa personer skötte sina arbeten, uppträdde som ärliga män och inte äktade andra kvinnor,²⁴ fanns det ingen anledning att straffa dem alltför hårt.²⁵

Vad de mansklädda kvinnorna hade för könsidentitet är svårt att uttala sig om, men det finns egentligen ingen anledning att misstänka annat än att de flesta av dem betraktade sig själva som kvinnor, men att de spelade en mansroll för att uppnå olika fördelar. Att med utgångspunkt från vår egen kulturs förståelse av transvestism som något starkt sexuellt laddat och/eller ett uttryck för en överskridande könsidentitet, leder sannolikt fel. Ofta tycks förklädningen först ha uppstått som en tillfällig lösning eller ett skydd, som av olika anledningar blivit svår att kasta av sig. Ett vanligt motiv verkar ha varit att kvinnorna ville åtnjuta mannens större friheter, att de ville uppnå en annan social position eller att de helt enkelt föredrog de manliga arbetena.²⁶ Andra gånger var maskeringen av nöden tvungen, och ett led i att fly från lagens långa arm, att kunna resa oantastad, att öka möjligheterna till försörjning eller för att inga kvinnokläder fanns att tillgå i fält. De kvinnor som tagit värvning som män förklarade sig inte sällan ha handlat av patriotiska skäl. Här måste man dock vara försiktig med att inte överdriva patriotismen som drivkraft, eftersom det också verkar ha anförts som ett argument för strafflindring.²⁷

Även om mörkertalet är stort, finns det från en svensk horisont även vissa uppgifter om kvinnor som uppträtt som män inför högsjöflottan och skärgårdsflottan. För trots att dessa personer normalt undvek att ge sig till känna som kvinnor, hände det ändå ibland att de blev påkomna eller själva nödgades avslöja sin hemlighet.

I ett brev från 1673 berättas om att tumult uppstått på Södermalm i Stockholm då en folksamling uppenbarat att en fru klätt sig i båtsmanskläder.²⁸ Ett annat exempel från källorna är Anna Jöransdotter, som ertappats med att begå stöld och tvingats fly undan lagen. Förklädd till man råkade hon på länsman som tog henne för en manlig lösdrevare och försökte utverka att hon, med stöd av legostadgan, skulle bli utskriven som båtsman (Anna skrevs i slutändan ut som soldat).²⁹ Ett något senare exempel är slutligen Brita Hagberg, som tog värvning i Gustav III:s flotta för att leta efter sin försvunne make, och som stred i Svensksund 1790.³⁰

De mansklädda kvinnornas historia är på många vis spännande och intressant. De har mycket att berätta om strategier, levnadsvillkor och genusordningen i 1600-talets samhälle. De passar också väl in i vårt sökande efter en alternativ historia, där även minoriteter och normbrytare utgör viktiga kapitel. Däremot hjälper de oss inte hela vägen fram när det gäller en vidare förståelse av vilken plats kvinnor egentligen hade inom flottan. Om man väljer att förstå dessa mansklädda kvinnor som just "normbryterskor" förstärker de tvärtom vår bild av örlogsflottan som en strikt manlig miljö. Men behöver det faktum att kvinnor inte skrevs in i örlogsflottan annat än under manlig förklädning innebära att det överhuvudtaget inte fanns utrymme för kvinnor som var öppna med sin kvinnliga identitet? Hur såg egentligen praxis ut för kvinnlig närvaro? För den som vill nå en vidare förståelse av flottans sociala verklighet är det därför minst lika intressant att rikta sökarljuset mot de kvinnor som befunnit sig ombord "som kvinnor".

Kvinnors närvaro inom flottan är inte lika väl utforskat som deras liv i fält. Allmänt anses det att platsbristen ombord på fartyg gjort att kvinnor inte kan ha verkat där på samma sätt som i fältlägren, utan att trossens funktioner upprätthållits i hamnkvartieren och vid baserna.³¹ Men därmed inte sagt att deras frånvaro var total. Även om kunskapsläget generellt är dåligt finner vi också i den internationella forskningen sporadiska belägg för att kvinnor kunde vistas ombord. Dessa exempel är intressanta som ögonöppnare, och bidrar också till förståelsen av vilka dessa kvinnor var och vad de gjorde på flottans fartyg i 1600-talets Europa.

Som påpekats av militärhistorikern Barton Hacker finns det flera samtida avbildningar av skepp i hamn som visar kvinnor som umgås med männen ombord. Ibland följde sjömännens hustrur med på delar av resorna, för att sättas iland när fartyget skulle inspekteras eller när det skulle lämna hemlandet. Att dessa medföljande kvinnor kunde vara många till antalet finns beskrivet i såväl brittiska som danska källor från 1670-talet.³² Det finns också belägg för att kvinnor ibland tilläts vara kvar ombord, både på långväga expeditioner till andra sidan jorden, och när man gav sig ut för att möta fienden. Bland annat fanns det inom engelska flottan en lång tradition av sjöfarande kvinnor som arbetade med sjukvård ombord – även om de inte alltid var officiellt erkända eller ens tillåtna av amiralitetet. Det

finns också exempel från tidigt 1800-tal om att sjömanshustrur sprang med krut från krutdurken till kanonlaget under pågående sjöslag.³³ Likaså finns det uppgifter om medföljande kvinnor som varit knutna till befäls-personer.³⁴

Även om det saknas motsvarande kunskap om förhållandena inom den svenska flottan finns det i den tidigare forskningen om kvinnor inom det militära enstaka uppgifter som sprider visst ljus över läget ombord. Bland annat finns det källor som talar om svenska kvinnor i utländska flottor liksom källor om utländska kvinnor som genomfört sjöresor med den svenska armén som slutdestination.

Det första fallet är grevinnan Catharina Charlotta och hennes hovdam, prästdottern Anna Agriconia. Dessa ingick i fältmarsalken greve Köningsmarcks hushåll och följde med när denne drog ut på sjötåg. Efter några år i tysk tjänst blev Köningsmarck på 1660-talet överbefälhavare över republiken Venedigs flotta, och gick i krig mot Turkiet. Av Anna Agriconias dagböcker från tiden framgår att kvinnorna som regel, precis som på land, hölls utanför de direkta stridigheterna, men att de ofta var ombord på fartygen och hade sitt kvarter där. De visar att hushållssystemet – åtminstone i vissa länder – praktiserades också i de krig som fördes till sjöss.³⁵

Det andra exemplet är hämtat från den skotskfödde legosoldaten Monros historik baserat på dennes erfarenheter i det trettioåriga kriget. I sin redogörelse nämner han att en sergeanthustru fanns ombord på det fartyg som hans regemente reste med, när de skulle ansluta sig till de svenska styrkorna i Tyskland. Att han valt att nämna denna kvinna i sin historik har inte att göra med hennes närvaro i sig. Det han fann anmärkningsvärt var däremot att hon utan assistans födde ett barn just i den stund då fartyget rände på grund och man led skeppsbrott, och att hon dagen efter, när de ombordvarande bärgats, förmådde genomföra en lång dagsmarsch med sin nyfödde son i armarna.

Monroes redogörelse vittnar om att kvinnors närvaro i regementena var så pass vanlig att samtiden inte tyckte att det i sig inte var något värt att kommentera. Att legoknektar tog med sig sina familjer var en väl etablerad praxis – Monro själv medförde både fru och barn, vilka han dock valde att inkvartera i Stettin medan han stred med de svenska styrkorna.³⁶

En liten aning närmare svaret på frågan om kvinnors närvaro ombord på den svenska flottans fartyg kommer man genom att studera dåtidens lagar. I de gamla sjölagarna från Johan III:s tid nämns ingenting om hur flottan skulle förhålla sig till kvinnor ombord. I 1628 års förslag till nya artiklar finns däremot en formulering som 1644 vann laga kraft: "Inga horor skola lida i skeppet, men vill någon ha sin hustru med sig, det stånda honom fritt, här på strömmen eller uti Skären, men inte på någon resa, där det gäller emot fienden".³⁷ I ett sejnbrev från 1676 understryks återigen förbudet mot horor, och i Karl XI:s sjöartiklar från 1685 fastslogs att alla horor skulle "köras ut" ur flottan.³⁸

Genom dessa formuleringar får vi veta flera viktiga saker. Horor (det vill säga kvinnor som av samtiden kunde anses vara osedliga, men som långt ifrån alltid var prostituerade) var konsekvent förbjudna att vistas ombord. Hustrur var däremot välkomna så länge skeppet låg för ankar på strömmen eller höll sig i skärgården och så länge det var fråga om andra slags expeditioner än rena krigståg. I praktiken innebar det att dörren stod, om inte vidöppen så i alla fall på vid glänt, för gifta kvinnor. Precis som på land var nämligen de faktiska sammandrabbningarna mycket sällsynta. På majoriteten av örlogsfartygens resor fanns det således inga formella hinder för kvinnor att vistas ombord.

I vilken utsträckning kvinnor faktiskt följde med fartygen är däremot svårt att veta enbart med utgångspunkt från sjöartiklarnas bestämmelser. Det är som bekant inte alltid som rättigheter tas i anspråk och det är inte heller alltid som förbud följs. Jämfört med idag rådde dessutom under 1600-talet en förhållandevis flexibel och pragmatisk inställning till lagar och förordningar. Det var till exempel inte ovanligt att kvinnor lämnade vittnesmål i rättegångar trots att de egentligen var förbjudna att göra det. Sjöartiklarna verkar vara ett exempel på ett regelverk som i praktiken fungerade mer som riktlinjer än faktiska förbud, och där många av bestämmelserna aldrig prövades rättsligt. Den artikel som reglerade kvinnors närvaro ombord är just en sådan. Det finns med andra ord inget känt fall där någon stått anklagad för överträdelse mot de regler som fanns för kvinnors närvaro på örlogsfartyg. Detta kan man välja att tolka som att de inte fanns

något att reagera mot, det vill säga att inga kvinnor någonsin vistades olovligt ombord. En mer trolig tolkning är dock att flottan helt enkelt inte lade någon större vikt vid kvinnors närvaro – att det var en icke-fråga. Och i den mån det uppstod konflikter kring detta verkar de ha varit så pass lättlösta att de hanterats direkt av befälen, utan att allvarliga repressalier behövde utfärdas.³⁹

På senare år har forskningen om stormaktstidens örlogsflotta fått något av en renässans, med ett ökat intresse för de sociala förhållandena ombord. Flera verksamma forskare på fältet uppger också att de faktiskt stött på uppgifter som indikerar kvinnlig närvaro ombord.⁴⁰ Ett särskilt viktigt källmaterial är amiralitetsrättens bevarade protokoll och vittnesmål.⁴¹ När konflikter uppstått eller då fartyg förlorats har man haft behov av att skaffa sig mer detaljerade redogörelser för omständigheterna ombord. Ofta är det i dessa sammanhang, när något gått snett, som vardagen bakom flottans officiella organisation skymtar. I den vardagen ingick kvinnor.

Kvinnor på svenska örlogsfartyg

Den kanske mest välkända uppgiften om kvinnlig närvaro ombord på ett av flottans fartyg kommer från det legendariska skeppet *Resande mannen*, som förliste år 1660 under dramatiska omständigheter i Stockholms skärgård. Skeppet var vid tillfället på väg mot Polen med en delegation som med greve Schlippenbach i spetsen skulle delta i diplomatiska förhandlingar. Kort efter avfärden från Dalarö stötte man på hårt väder och draggade på en klippa. Inför riksrådet och amiralitetsrätten vittnade den överlevande ambassadsekreteraren Andreas Bjugg (senare Lilliestjerna) om hur man i det läget sjösatt en jolle, i vilken bland annat greve Schlippenbach och en kvinna som han kallar kaptenens fru eller mätress försökt rädda sig. Båten kantrade emellertid och efter en kort kamp i vågorna försvann både greven och den okända kvinnan i havet.⁴²

Vittnesmålet är i många stycken detaljerat, men innehåller också flera märkliga påståenden, inte minst vad beträffar den omkomna kaptenen och hans kvinnoaffärer. Det finns anledning att misstänka att Bjugg helt enkelt försökte framställa den förolyckade kaptenen som oansvarig och ohederlig

och skuldbelägga honom för olyckan. Om det faktiskt fanns en kvinna med ombord, och huruvida hon i så fall var där i egenskap av fru eller mätress, kan vi därför inte vara helt säkra på.

Att kvinnor faktiskt deltagit under resor med flottans örlogsfartyg framgår dock av andra rättsfall. Hösten 1672 gjorde skeppet *Danska Phoenix* en resa till Riga efter ekvirke under befäl av kapten Verner von Rosenfelt. Under resans gång hamnade von Rosenfelt i en hetsig konflikt med sin underlöjtnant, Erik Hansson Husman, som hade sin hustru, Catharina Olofsdotter Möller, med sig ombord. I konflikten tog Catharina sin mans parti och hävdade senare för rätten att kaptenen vid ett tillfälle tagit nyckeln ur dörren när han varit ensam med henne i kajutan (vilket skulle anspela på att han försökte sig på sexuella närmanden). Med hjälp av mutor försökte hon även få några av skeppets båtsmän att vittna till löjtnantens fördel. Rätten avfärdade hennes påståenden som försök att framställa Rosenfelt i dålig dager och båtsmännen gick tydligen inte att muta.⁴³ Men intressant i sammanhanget är att ingen i rätten antydde att Catharinas närvaro ombord under resan skulle varit egendomlig eller ovanlig.⁴⁴

Även från källorna om regalskeppet *Riksäpplet* finns flera uppgifter om att kvinnor besökte skeppet när det låg uppankrat i Dalarö. Innan man begav sig ut mot Pommern år 1675 noterade skrivaren att: "Amiralen Bark hade sin fru med sig ombord; hon fick nu lämna skeppet. Vilken dag som helst kunde man gå till sjöss".⁴⁵ När skeppet följande år återvänt från slaget vid Öland och återigen ankrat upp i skydd av Dalarö skans var den avsatte amiralen Boijes dotter och eventuellt även fru ombord inom tre dagar efter ankomsten. I sin skeppsdagbok berättar Boije att han befann sig i kajutan tillsammans med sin dotter när hon plötsligt gjorde honom uppmärksam på att skeppet börjat dragga: "...jag gick i kajutan till att skriva en supplik till collegio och medan jag skrev ser min dotter ut genom fönstret uppå sidan och säger till mig, far vi komma nu så nära till det andra skeppet".⁴⁶ Två dagar senare, när skeppet hade gått förlorat och blivit vrak, reste han upp till Stockholm "eftersom jag var något opasslig och min hustru mycket sjuklig".⁴⁷

En av örlogsflottans funktioner var att ombesörja persontransporter. År 1673 överfördes prinsessan av Holstein till Tyskland med skeppet *Spes*.⁴⁸ Följande år var samma skepp utskickat för att hämta

änkedrottningen Hedvig Eleonoras broder med svit från Holstein-Gottorp och föra dem till Stockholm. Huruvida några kvinnor ingick dennes upppassning och följande vet vi inte, men med tanke på svitens storlek – det behövdes två fartyg, *Äpplet* och *Hjorten* för själva överfarten, och sju hovjakter, sex stora slupar och åtta espingar för den vidare transporten inomskärs mellan Dalarö och Stockholm – är det mycket möjligt att även kvinnor ingick i sällskapet. Att ett antal kvinnor fanns ombord när riksrådet Bengt Oxenstjerna skulle överföras till Tyskland framgår däremot tydligt av källorna. Sällskapet avseglade samma sommar från Dalarö på skeppet *Spes*, men mötte hårt väder vid Ölands södra udde. Oxenstjerna beordrade då kaptenen att "för fruntimmernas skull" söka hamn, varpå han och kvinnorna sattes iland i Blekinge och kunde fortsätta resan till lands.⁴⁹

Från sjötåget 1676 finns ett par nedtecknade incidenter som indikerar att kvinnor har uppehållit sig på skeppen strax före, efter och till och med under regelrätta sjötåg. På vägen från Dalarö söderut antecknar Johan Bär, amiral och befälhavare ombord på skeppet *Nyckeln*, i sin loggbok att han straffat två konstaplar från skeppet *Spes* som "stulit krut som de ärnade sända hem med sina hustrur".⁵⁰ Efter slaget vid Öland senare samma år blir istället Johan Bär beskyldd för att olovligen tagit med sig saker från skeppet. Han invänder då att han endast tagit med sig saker som tillhörde honom, däribland hans hustrus kläder, som uppenbarligen lämnats kvar ombord.⁵¹

Från 1679 finns en mycket dramatisk berättelse om en båtmanshustru som tillsammans med sin 18 veckor gamla bebis befann sig på *Nyckeln* när skeppet, efter en oväntad sammandrabbning med danska skepp i Kalmar-sund, gick på grund, sprang i luften och sjönk. Historien gör gällande att hon skulle ha kommit ombord från Öland för att ge sin make ett matpaket. När striden plötsligt bröt ut hann hon inte lämna skeppet, utan blev kvar uppe på däck. Mirakulöst nog överlevde både båtmanshustrun och bebisens explosionen.⁵²

Ytterligare fall där kvinnor figurerar står att finna i amiralitetsrättens protokoll från 1692. Den 16 juli hamnade löjtnant Erik Alm i bråk med sin styrman Måns Bas ombord på katten *Wägen*, som just ankommit till Karlskrona från Stralsund. Enligt löjtnanten hade den missnöjda (och något berusade) styrmannen efter en ordväxling kring en given order utbrustit: "Jag

skiter i halsen på löjtnanten” (ungefär ”jag struntar fullständigt i vad löjtnanten säger”). Vid förhören som följde visade det sig dock att yttrandet inte varit menat för löjtnantens öron, utan att styrmannen hade sagt det till sin hustru, som han hade mött i kabyssen dit han gått för att tända sin pipa. Detta hade i sin tur löjtnantens hustru råkat höra och berättat vidare för sin man.⁵³ Minst två kvinnor befann sig alltså ombord på katten *Wägen* den dagen.

Något senare samma år stod löjtnanten Olof Helleberg inför amiralitetsrätten i Karlskrona, anklagad för att ha haft otillåtet sexuellt umgänge med Anna Hansdotter, som pekade ut honom som fadern till hennes barn. Löjtnanten nekade men Anna stod på sig och hävdade att de bland annat haft sexuellt umgänge under en natt i kajutan på katten *Lejonet*, som befann sig på transportresa mellan Karlskrona och Kalmar. Löjtnanten försvarade sig med att det var omöjligt att något sådant skulle kunna ha skett i kajutan eftersom det där var en hop kvinnfolk och barn.⁵⁴ Intressant nog ifrågasatte ingen i rätten varför en ogift kvinna, som enligt sjöartiklarna inte borde få tillträde till skeppet, befann sig ombord. Varken hon eller ansvariga befäl anklagades för detta faktum, och ingen uttryckte heller någon förvåning över att kajutan var full av kvinnor och barn.⁵⁵

En del av uppgifterna ovan är i vagaste laget för att ses som några definitiva bevis för kvinnlig närvaro ombord på flottans fartyg. Inte minst uppgifterna om kvinnan på *Resande mannen* och om båtsmanshustrun på *Nyckeln* skulle behöva kontrolleras noggrannare i originalkällorna. Men sammantaget ger ändå de sporadiskt framtagna exemplen ett tydligt belägg för att det förekom kvinnor ombord på de svenska örlogsfartygen under andra halvan av 1600-talet. Att döma av de redovisade exemplen verkar de dessutom ha varit med både på större och på mindre skepp, både när skeppen låg för ankar och när de var på resa och kanske även under själva sjötågen. Intressant att notera är även att det finns exempel på både gifta och ogifta kvinnor liksom kvinnor från såväl högre som lägre stånd.

Läser man dessutom mellan raderna kan man våga sig på ytterligare några slutsatser. Som AnnaSara Hammar påpekat är det kanske mest intressanta i materialet det som *inte* sägs. Det är, menar hon, anmärkningsvärt att ingen ifrågasatte att kvinnorna var ombord eller anklagade dem eller någon ansvarig för deras närvaro. Inte ens när det gäller den ogifta Anna

Hansdotter, som genom sitt civilstånd uppenbart trotsat sjöartiklarnas bestämmelse, verkar amiralitetsrätten ha haft några invändningar, frågor eller reprimander att komma med. Det verkar på det hela taget som att flottan inte fäste någon uppmärksamhet vid kvinnors närvaro. Av detta kan man dra slutsatsen att kvinnor helt enkelt var så vanliga ombord att ingen riktigt reflekterade över det. Som Hammar uttryckt det:

”Det faktum att kvinnors närvaro inte en enda gång tycks ha betraktats som ovanlig, uppseendeväckande, stötande eller problematiskt tyder på att deras närvaro var både vanlig och accepterad. Jag föreslår därför en liten historisk revolution. Istället för att slentrianmässigt förutsätta att kvinnorna inte varit närvarande (och om de varit närvarande förutsätta att de inte spelat någon större roll) finns det goda skäl att göra tvärtom och förutsätta att de är närvarande, även då källorna tigrar.”⁵⁶

Den enda gången som dåtidens uppgiftslämnare verkar ha upplevt en kvinnas närvaro som något i sig värt att anteckna är exemplet med båtsmanshustrun på skeppet *Nyckeln*. Om historien stämmer kan den tas som intäkt för att dåtiden var av den uppfattningen att det här skedde något ovanligt. Men vari bestod det ovanliga? Ska man läsa det som att kvinnor inte borde befinna sig ombord under själva slagen? Eller var det anmärkningsvärda att hon hade ett litet barn med sig? Eller att de båda överlevde explosionen?

Som parentes kan nämnas att det inte är alldeles uteslutet att kvinnor fanns ombord även under strid och när man gått mot fienden. Från Gustav den III:s ryska krig fick inte mindre än tre kvinnor – en piga, en mansförklädd kvinna och en adelsdam – motta belöning av kungen för sina rådiga och tappra insatser under sjöstriderna.⁵⁷ Hur många kvinnor som följt med men som aldrig utmärkte sig på detta vis och därför aldrig satt avtryck i de historiska källorna kan vi inte veta.



Kronan exploderar under slaget vid Öland 1676. Målning Claus Møinichen 1686. © Wikimedia commons.

Frånvaron av kvinnor på *Kronan*

Ett källmaterial som däremot kan berätta något ytterligare om kvinnor på stormaktstidens örlogsfartyg är det arkeologiska fyndmaterialet. De två största samlingarna av personlig utrustning och mänskliga kvarlevor kommer från *Kronan* och *Vasa*. Samlingarna är intressanta att jämföra inte minst eftersom *Kronan* sjönk under strid (år 1676) medan *Vasa* gick till botten på en fredlig resa mellan två svenska hamnar (år 1628). Dessutom speglar de två perioder under 1600-talet, som i tidigare militärhistorisk forskning förknippas med lägre respektive högre andel kvinnor i fält.

850 människor sägs ha varit ombord den dagen när *Kronan* explode-

rade och sjönk. Bland de cirka 30 000 föremål som bärgats från vrakplatsen genom åren finns enligt projektledaren Lars Einarsson hittills inget som pekar på kvinnlig närvaro ombord. I det osteologiska materialet har man kunnat urskilja omkring 260 individer, samtliga av manligt kön.⁵⁸ Bland det skelettmaterial som analyserats finns visserligen ett par höftben och kranier med något feminina drag, samt ett höftben som på morfologisk grund tolkats som del av en kvinnas kvarlevor.⁵⁹ Senare DNA-analyser har dock motbevisat detta. I dagsläget finns alltså inga som helst belägg för kvinnlig närvaro ombord på *Kronan*.

Även vid analys av materiella lämningar måste man emellertid väga in några källkritiska aspekter. De flesta av de föremål som bevarats från *Kronan* är inte könsspecifika överhuvudtaget. Eftersom det bärgade fyndmaterialet inte inventerats med frågan om eventuell kvinnlig närvaro för ögonen kan man också tänka sig att sådana indikationer lätt kan ha förbisetts. När det gäller det osteologiska materialet måste man också komma ihåg att endast en mindre del har varit föremål för DNA-analys, och att merparten inte heller går att könsbestämma morfologiskt. Endast vissa skelettdelar (bäcken, kranium, lårben och överarmsben) lämpar sig för att bedöma biologiskt kön, vilket gör att merparten av benmaterialet från *Kronan* varken kan tolkas som maskulint eller feminint. Att ben som bedömts som kvinnliga ändå visat sig komma från

män påvisar också att vi inte heller kan vara helt och hållet säkra på att alla ben som morfologiskt bedömts vara från män faktiskt är det.⁶⁰

Ett annat förhållande som kan vara värt att reflektera lite över är var någonstans de mänskliga kvarlevorna kommer ifrån och huruvida de ger en representativ bild av de ombordvarande. Faktum är att merparten av de människor som befann sig ombord på *Kronan* vid explosionen inte har påträffats vid de arkeologiska undersökningarna. Omkring 40 personer lyckades rädda sig, ett okänt antal tillintetgjordes av explosionen, de som vistades på däck fördes bort av vågor och strömmar och ytterligare andra blev borta med det saknade förskeppet. Omkring två tredjedelar av de människor som följde *Kronan* i djupet saknas i det osteologiska materialet. De kvarlevor som har tillvaratagits är så gott som uteslutande hittade på kanondäcken, vilket gör att vi förmodligen har att göra med en särskild grupp ur skeppssamhället.⁶¹

Eftersom *Kronan* sjönk under upptakten till ett sjöslag, när alla förberedelser för strid vidtagits, var all personal under däck fördelad till batteridäcken vid förlisningstillfället. Det är därför inte konstigt att skelettmaterialet därifrån nästan uteslutande verkar komma från manspersoner. Rent hypotetiskt borde eventuella medföljande kvinnor ha sökt sig till andra utrymmen i skeppet. Det ligger nära till hands att anta att trosskeppet, under batteridäcken, i så fall skulle kunna vara en sådan plats. Där förvarades allehanda material och personliga tillhörigheter, och det var även dit de sårade och döda skulle föras, för att inte vara i vägen för kanonbesättningarna och för att få skydd under beskjutningen.

Mycket få skelett är tillvaratagna från trossdäcket.⁶² Förmodligen beror det på att bataljen ännu inte hunnit börja när *Kronan* sjönk, och att utrymmet därför inte fyllts av sjuka, döda och sårade. Men man kan också läsa det som ett belägg för att inga "extra" grupper av ombordvarande uppehöll sig här. Avsaknaden av mänskliga kvarlevor från trossdäck är därför på sätt och vis ett starkare indicium på att kvinnor inte fanns ombord än analysen av benmaterialet från att batteridäcken. Sannolikt är det så att *Kronan*-materialet speglar en viktig begränsning för kvinnors närvaro ombord: de skulle normalt inte finnas ombord under strid.

Närvaron av kvinnor på Vasa

I *Vasas* fall vet vi inte hur många som befann sig ombord den ödesdigra dagen när skeppet löpte ut på sin jungfrufärd, men att döma av de olika vittnesmålen verkar det ha handlat om i storleksordningen 150-250 personer. Av ett brev från Gabriel Oxenstierna till sin bror Axel ett par veckor efter *Vasas* olycka framgår att det inte bara var män ombord, eftersom han beskriver de förolyckade som "vid pass trettio båtsmän, kvinnor och barn som till Vaxholm följa ville". Samma uppgifter finns också i en rapport från det danska sändebudet Erik Krabbe, som skriver att bland de förolyckade fanns "några kvinnor och barn, som ville göra geleid uti skären".⁶³

Under åren har flera osteologiska och laborativa analyser gjorts av benmaterialet. När det gäller könsbestämningen och fastställandet av individer har analyserna ibland genererat olika och motstridiga resultat. Detta kommer sig av att man arbetat under olika villkor och med delvis olika metoder. Vid den första osteologiska analysen, som gjordes under stor brådska strax efter bärgningen, urskildes 12 individer, varav två bedömdes vara kvinnor (individerna kallade B och G). Vid en senare genomgång i slutet av 1980-talet gjorde nya uppskattningar gällande att det handlade om minst 25 individer, varav två var kvinnor och fyra inte kunde könsbestämmas (men väl fick manliga namn). Individen B ("Beata") klassades fortfarande som kvinna medan individen G nu istället tolkades som en finlemmad man ("Gustav"). Ett annat resultat var att individen Y, som under många år var



Osteologiskt material är en viktig källa till kunskap om kvinnlig närvaro ombord. Här "Beata" från Vasa. © Anneli Karlsson, SMM.

utställd i museet som "skeppsgossen", nu bedömdes vara kvarlevorna av en ung kvinna ("Ylva").⁶⁴

De senaste årens analyser, som utöver benens visuella karakteristik också tagit hänsyn till arkeologisk kontextuell information och DNA, är samstämmiga i sitt resultat och ger stöd för de tidigare slutsatserna att individerna "Beata" och "Ylva" är kvinnor (även om ett litet mått av osäkerhet fortsatt råder kring "Ylva"). Av de totalt 15–17 individer som forskningen av idag urskilt i fyndmaterialet bedöms alltså två vara kvinnor.⁶⁵

"Beatas" skelett avslöjar att hon var i 25-årsåldern. En förslitningsskada i form av en urgröpfung i en av överkåkens tänder ser ut att indikera att hon var sömnerska och brukat hålla nål och tråd mellan tänderna, men det är inte omöjligt att skadan uppkommit genom en tidigare olyckshändelse. Tydliga emaljhypoplasier (synliga fåror och gropar på tandkronorna) visar att hon som barn varit sjuklig eller periodvis lidit av undernäring.⁶⁶ Extremt låga kopparvärden i vävnaderna skvallrar om att hon månaderna innan sin död levde på svältgränsen och led av undernäring, bristsjukdomar och kanske diarréer.⁶⁷ Hennes tillhörigheter – en jackärm från en enkel ofärgad yllejacksa, en liten slidkniv och en nätt vardagssko av något finare utförande än övriga skor från *Vasa* – lämnar inga ytterligare ledtrådar till hennes person, annat än att hon förmodligen inte hörde till samhällets övre skikt.⁶⁸ "Beata" befann sig på övre batteridäck, det vill säga inne i skeppet, när det kantrade och sjönk. Hennes kvarlevor påträffades delvis sammanblandade med kvarlevorna från en mansperson, kallad "Cesar". Eftersom arkeologerna konstaterat att merparten av skeletten från *Vasa*, däribland "Beatas", påträffats nära platsen där personerna miste livet, är det möjligt att "Beata" och "Cesar" dog tillsammans.⁶⁹

Skelettet "Ylva", en ung kvinna i 16–17-års åldern, påträffades på botten utanför *Vasa*. Av hennes tillhörigheter hade 31 öre i kopparmynt, en liten nyckel, samt resterna av hennes läderskor bevarats. En liten smula av "Ylvas" tidigare levnadshistoria går att utläsa av hennes kvarlevor. Precis som "Beata" hade "Ylva" synliga störningar i tändernas tillväxt, vilket visar att hon under barndomen genomlevt perioder av undernäring och vitaminbrist. Hennes vävnader hade också ganska låga halter av koppar, vilket alltså kan indikera att hon även lidit av undernäring eller blodbrist månaderna innan förslitningen. Förändringar i bröstbenen visar att hon dra-

gits med krumhet i ryggraden (Scheuermanns sjukdom) och därför varit kutig, men det är inte säkert att detta inneburit en funktionsnedsättning för henne. Spår av benbrott på ett överarmsben vittnar om att hon tidigare varit med om en olycka, men att frakturen läkt.⁷⁰

Av övriga föremål från *Vasa* finns det ytterligare ett som direkt har knutits till en kvinna. Det handlar om locket till en svepask, vars fyndläge tyvärr är okänt. I träet har någon ristat in inskriptionen MOD, det vill säga det för tiden brukliga sättet att skriva sina initialer, och där D står för dotter (till exempel Margareta OlofsDotter).⁷¹

Vasas resa beskrivs ofta som något av en anomali. Det brukar framhållas att hon inte var färdigutrustad, att alla grupper i skeppssamhället ännu inte gått ombord och att det var därför som vissa besättningsmän tillåts ta med sig kvinnliga familjemedlemmar, som dock skulle stiga av när man nått Vaxholm. Men vi ska nog inte vara förvånade över att "Ylva", "Beata" och eventuella ytterligare kvinnor var ombord på *Vasa*. I många avseenden var *Vasa* förmodligen mer representativ än exemplet *Kronan*. *Vasa* är ovanlig därför att hon sjönk på sin jungfrufärd. Men det gör inte den kvinnliga närvaron ombord till något ovanligt. Tvärtom är omständigheterna i övrigt inte särskilt anmärkningsvärda. Att örlogsfartyg låg uppankrade eller kryssade omkring i skärgården hörde till flottans vardag. Fullt utrustade skepp som gick mot fienden var däremot något ytterst sällsynt. Både i fallet med *Vasa* och *Kronan* speglar närvaron respektive frånvaron av kvinnor ombord förmodligen dåtidens förhållanden ganska bra.

Från tidigare forskning om kvinnor i fält vet vi också att det fanns betydligt fler kvinnor i fält under 1600-talets första hälft än under dess senare del. Även om detta inte kan översättas rakt av till förhållandena i den svenska örlogsflottan, ligger det nära till hands att tänka sig en liknande utveckling. Flottan var inte någon isolerad institution, utan påverkades som resten av samhället av de strukturella förändringar som skedde under loppet av 1600-talet – både när det gällde militära reformer, starkare centralmakt och förändringar inom genusordningens område.

Vad gjorde "Ylva" och "Beata" på *Vasa*?

Så här långt kan vi konstatera att kvinnor förmodligen var med ombord på flottans skepp i betydligt större utsträckning än vad tidigare forskning gjort gällande. Men vad dessa kvinnor gjort ombord är en fråga som fortfarande väntar på svar. Om detta vet vi i dagsläget i princip ingenting.

Varför befann sig "Ylva" och "Beata" ombord på *Vasa*? Var de kanske några av de kvinnor som enligt Oxenstierna och Krabbe fått tillåtelse att följa med skeppet till Vaxholm? Den historiska pusselbit som deras redogörelser utgör har ofta fått bilda fond för vår förståelse av fynden av kvinnoskelett från *Vasa*. Man har tänkt sig att det handlade om ett långt farväl, att de bägge kvinnorna helt enkelt varit medföljande besökare eller anhängare till besättningen, och att de snart skulle gå iland.⁷² Men som vi sett öppnar en vidare historisk utblick, utanför det skriftliga källmaterial som rör just *Vasa*, för alternativa tolkningar kring vilka slags kvinnor som kan ha haft anledning att vara ombord på flottans fartyg. Kanske kan även de materiella lämningarna ge ytterligare förståelse kring "Ylva" och "Beata"? Vad händer om vi istället för att låta de skriftliga källorna styra vår tolkning istället närmar oss frågan med arkeologiskt blick, och utgår från skelettens rumsliga kontext och den osteologiska analysen?

Tidigare forskning har inte ägnat fyndläget för "Ylvas" kvarlevor särskilt mycket uppmärksamhet. Däremot finns det ett i sammanhanget intressant resonemang om tre andra skelett från *Vasa* ("Rudolf", "Sigurd" och "Tore").⁷³ Dessa har knutits till utrymmena i Vasas akterskepp, och människor som blivit inneslagna vid förlisningen (när överbyggnaderna med tiden rasade samman hamnade de tre skeletten på botten utanför *Vasa*, inte långt från "Ylvas" fyndplats).⁷⁴ Slutsatsen grundar sig bland annat på det faktum att de flesta skelett som påträffats på *Vasa* kommer just inifrån skeppet, och att de genom det omslutande skrovet kommit att bevaras relativt väl. De kroppar som fastnat i riggen eller dylikt är mer fragmentariskt bevarade, eftersom vrakplatsen under åren blivit kraftigt störd av ankring, bärgningsarbeten och senare aktiviteter.

"Ylvas" kvarlevor är ett av de mest kompletta skeletten från *Vasa* – mer komplett än de ovan nämnda tre manliga skeletten. Detta, samt det faktum att de påträffades i spillrorna av det nedrasade låringsgalleriet, talar

för att även "Ylva" befann sig inne i skeppet när det sjönk. Ett tänkbart scenario är att hon uppehöll sig i kajutan men ramlade ut i babords låringsgalleri när fartyget kantrade. Det är också möjligt att hennes kropp fastnat där efter det att döden inträtt. Men detta förutsätter då att dörröppningen mellan kajutan och låringsgalleriet var öppen, och att hon av yttre krafter kommit att förflyttats genom den smala dörröppningen. Det mest troliga är därför att hon befann sig i själva låringsgalleriet i den stund *Vasa* förläste.

Platsen för "Ylvas" hädanfärd är intressant eftersom endast kajutpersoner hade tillgång till dessa delar av skeppet. Det har därför spekulerats i att "Ylva" skulle vara dotter eller syster till någon av officerarna.⁷⁵ Men om man betänker att hennes kvarlevor var märkta av perioder av svält verkar en sådan slutsats mindre trolig. Spåren av genomlevd svält talar snarare för att vi ska förstå "Ylva" som någon slags piga eller uppassare till en befälsperson.⁷⁶ Dessa utgjorde den andra gruppen människor som regelbundet vistades i kajutan.

Exakt vad låringsgallerierna haft för funktion på skepp från Vasas tid är inte känt. På *Vasa* finns två låringsgallerier, ett övre och ett undre. Det övre låringsgalleriet är mycket trångt och lågt, och man kan endast med stort omak ha tagit sig ut i det. Det är därför osäkert om dessa övre gal-



"Ylva" från *Vasa*, ansiktsrekonstruktion av Oscar Nilsson. © Anneli Karlsson, SMM.

lerier, som för övrigt hör till *Vasas* mer unika konstruktionsdrag, har haft en funktion som rum, eller om de primärt utgjort ett dekorativt element, och kanske även använts för att få in lite frisk luft i den övre kajutan. Det undre låringsgalleriet kan liknas vid en smal korridor utan full ståhöjd. Sådana låringsgallerier har ibland fungerat som avträde för personerna i kajutan. *Vasas* låringsgallerier saknar visserligen den karakteristiska tratt som då fungerat som utlopp för avföringen, men på botten nedanför aktern har man istället påträffat pottor av tenn. Både det exklusiva material och utförandet samt fyndplatsen knyter dem till officersmiljön, och det är troligt att de förvarats just i låringsgallerierna.

Det faktum att "Ylva" och "Beata" befann sig inne i skeppet just i det speciella ögonblick som *Vasas* avfärd från Stockholm utgjorde kan ha viss betydelse för hur vi ska förstå deras närvaro. Var någonstans de tillfälliga passagerare som nämns i de skriftliga källorna befann sig under den korta seglatsen vet vi visserligen inte, men det ligger nära till hands att tänka sig att de antingen uppehöll sig nära sina anförvanter eller att de tagit plats under bar himmel uppe på halvdäck för att vinka till människorna i småbåtarna runt omkring, insupa atmosfären och titta på stadens siluett från detta nya perspektiv.⁷⁷ Kanske sökte sig också de människor som inte hade arbete att sköta upp under bar himmel för att de kände viss oro. Som en förvarning om vad som komma skulle hade *Vasa* nämligen minuterna innan förlisningen krängt till oroväckande ett par gånger och orsakat lätt panik ombord.⁷⁸ Samtidigt vet vi alltså att två av kvinnorna befann sig under däck vid förlisningen.

Vad "Ylva" gjorde i låringsgalleriet när *Vasa* förliste kommer vi aldrig med säkerhet att få veta. Om det stämmer att "Ylva" tillhörde tjänstefolket bör hon inte ha delat samma avträde som officerarspersonerna. Tydliga rumsliga distinktioner för var gemena respektive befälspersoner åt, sov och uträttade sina naturbehov, liksom skillnader i den materiella kultur man härvidlag använde sig av, bidrog till att upprätthålla ståndssamhället och befästa människornas olika ställning, samhällsroller och identiteter.⁷⁹ Möjligen kan det ha hört till tjänstefolkets sysslor att tömma officerarnas dyrbara tennpottor (kanske i ett särskilt uppsamlingskärl som tömdes på annan plats?), men själva bör de alltså varit hänvisade till galjonen, där vanligt folk uträttade sina naturbehov.

En rimlig tolkning är att "Ylva" ingick i något av befälens hushåll, och vid avfärden satts att installera bagaget eller sköta någon annan syssla i kajutan. Att hon befann sig i låringsgalleriet kan ha att göra med deras funktion som avträde, men det kan också komma sig av den speciella stunden som *Vasas* utlöp utgjorde. Låringsgalleriet är visserligen inte den bästa platsen på *Vasa* om man vill njuta av utsikten. Även om det går att ta sig ut i utrymmet måste man huka sig kraftigt, i synnerhet om man vill titta ut genom spjälverket under kupoltaket. Samtidigt är det den bästa platsen om man är kommenderad att sköta någon syssla i kajutan, men ändå är nyfiken och vill få en glimt av vad som passerade utanför. Större ljusinsläpp fanns visserligen i *Vasas* akterspegel, men dessa var täckta av färgat glas och inte möjliga att se igenom.

"Ylvas" medhavda föremål ger en fingervisning om att hon eventuellt planerat för att uppehålla sig en längre tid ombord. Den lilla nyckeln kan tyda på att hon ansvarat för en medförd kista eller ett skrin med ett innehåll av visst värde, kanske kläder eller andra personliga tillhörigheter.⁸⁰ Dessutom hade hon alltså lite kontanter, som inte utgjorde någon stor summa, men skulle kunna motsvara en nyss mottagen betalning eller en liten besparing av reda medel.⁸¹

När det gäller "Beata" skulle hon kunna vara ett exempel på att en båtsman utnyttjat krigsartiklarnas rätt att ha med sig sin maka i fält. Åldersmässigt skulle hon mycket väl kunnat vara hustru till "Cesar" som hittades strax intill.⁸² Att "Beata" ingick i ett båtsmanshushåll skulle kunna förklara varför hon befann sig på kanondäck (där båtsmännen bodde och där man strax innan förlisningen skjutit svenskt lösen) när *Vasa* löpte ut. Kanske var hon upptagen med att ombesörja sitt bagage, att sköta någon syssla eller – kanske mest troligt – att vinka av Stockholm. *Vasa* seglade med öppna kanonportar.⁸³ Kanondäckens sidor fick därigenom ett antal generösa "fönsteröppningar". Lutade man sig ut genom dessa hade man utmärkt uppsikt över omgivningen utanför.

Det finns inga belägg i det arkeologiska eller historiska materialet för att "Ylva" och "Beata" var ombord som tillfälliga gäster, utan minst lika troligt är att de skulle stanna en längre tid på skeppet och följa med till Älvsnabben, dit *Vasa* var på väg för att rustas, ställas i beredskap och invänta nya order, som en del av flottans beredskapseskader.⁸⁴ Det är fullt

möjligt att skeppet, om det inte hade sjunkit, skulle ha hållits kvar i de svenska skären under en längre tid, och att såväl kvinnor, män och barn då ingått i skeppssamhället. Inomskärs stod manskapet för sitt eget kosthåll, och eftersom skeppen inte heller var fullt bemannade bör det funnits visst utrymme för såväl gemena som befälspersoner att ta med sig delar av sitt hushåll.

Kvinnohistoria och örlogshistoria

Att det skulle ha funnits kvinnor ombord på stormaktstidens örlogsfartyg har blivit något nästan otänkbart för oss som lever idag.⁸⁵ Som vi sett finns det också flera förklaringar till varför kvinnor tenderar att försvinna ut historieskrivandet och det allmänna historiemedvetandet. När det gäller örlogshistorien är sannolikt en sådan mekanism det starka betonandet av sjöslag och sjötåg. Vi har fokuserat så mycket på att skriva fram just slagen i historien att vi nästan glömt bort att flottans skepp under långa perioden låg uppankrade, och att de annars ägnade nästan all tid åt patrullering, eskorter, blockader och olika slags transporter.⁸⁶

I realiteten var slagen mycket sällsynta. Oräknat ett antal mindre skärmytslingar utkämpades under hela 1600-talet endast 10 sjöslag.⁸⁷ Det kunde med andra ord gå många år, till och med decennier, mellan sammandrabbningarna. Fiender saknades förvisso inte under det krigiska 1600-talet, utan bristen på konfrontationer till havs berodde snarare på flottans logistiska och ekonomiska förutsättningar. Det fanns inga möjligheter att hålla en fullt bemannad flotta till sjöss under längre tid än högst några veckor. Att rusta fartygen och hålla dem stridsberedda var oerhört kostsamt, och att mobilisera hela flottan samtidigt näst intill omöjligt. Tjära, tågvirke, segelduk och ek var bristvaror och det utgjorde en svår utmaning bara att sörja för det nödvändiga underhållet och hålla skeppen flytande.⁸⁸ En annan faktor som kraftigt begränsade flottans möjligheter att genomföra sjötåg var provianteringen. Dels var det svårt att finna tillräckligt med proviant för att föda ett fullt bemannat skepp, dels räckte inte stuvutrymmena ombord till för längre expeditioner än cirka två månader. När flottan väl lämnat skeppsgården och de utsedda provianteringsplatserna i skärgår-

den var möjligheterna att fylla på förråden starkt begränsade.⁸⁹ Till skillnad från armén kunde man inte lösa sin försörjning genom ständiga förflyttningar och kontinuerligt plundrande.

Fascination för sjöslag i historieskrivningen har fått direkta konsekvenser för historieskrivningen om kvinnor ombord. Om man odlar en historia där flottan reducerats till mullrande kanoner, djärva amiraler och strategiska jakter med överbefolkade örlogsfartyg är det inte konstigt att ingen förväntar sig annat än att dåtidens flotta var en strikt homosocial miljö.⁹⁰ Detta har i sin tur lett till att kvinnors närvaro ofta avfärdats som omöjlig, eller att de, om de ändå visat sig finnas ombord, tolkats som prostituerade.⁹¹

Men kanske är det istället vår bild av flottans dagliga verksamhet som är skev och leder tanken fel. Att örlogsflottan var en alltigenom manlig företeelse, utan plats för kvinnor, motsägs av historiska personer som Anna Hansdotter på *Lejonet*, Catharina Olofsdotter Möller på *Danska Phoenix*, hustru Alm och hustru Bas på *Wägen* samt fru och dotter Boije på *Riksäpplet*, liksom av mer anonyma kvinnor som en mansförklädd båtsman på Södermalm, kaptenshustrun på *Resande Mannen*, "Ylva" och "Beata" på *Vasa*, en båtmanshustru på *Nyckeln* liksom "Oxenstjernas fruntimmer", två konstapelhustrur och en prinsessa på *Spes*.

Kvinnor fanns ombord på 1600-talets örlogsfartyg. Vi vet inte riktigt i vilken omfattning, var de huserade, hur de kom dit eller vad de gjorde där. Men de fanns, kanske till och med på merparten av flottans resor. De syns inte i rullorna men inte desto mindre var de på plats i vardagen, när trätor uppstod och när skeppen rände på grund eller kantrade. Det är i det källmaterialet och bland de arkeologiska fynden vi ska leta för att hitta dem. Och jag vill mena att ett fortsatt, och gärna än mer riktat letande är viktigt. Dessa kvinnor hjälper oss att förstå att flottans vardag handlade om oändligt mycket mer än sjöslag.

Tack

Först och främst tack till AnnaSara Hammar, som generöst delade med sig av sina efterforskningar och tankar om kvinnor nämnda i amiralitetsrättens protokoll, och till Niklas Eriksson, Fred Hocker och Patrik Höglund, Svante Norrhem och Kekke Stadin som bidrog med ytterligare kunskapsunderlag. Tack också till artikelns anonyma granskare för värdefulla synpunkter och till Simon Ekström som tog sig tid att korrekturläsa manuset.

Summary

This paper looks at female presence onboard Swedish naval ships in the 17th century. It is evident from the material remains as well as from written sources that women did on a regular basis travel on naval ships. These female seafarers came from different social backgrounds and traveled on large as well as small vessels. Some of the women were unmarried, but most of them accompanied a male household member. Based on the written accounts, their presence on board seemed to have been widely accepted by contemporary society.

Studies of the two female skeletons found on the Swedish warship *Vasa*, which sank in 1623 suggest that the presence of these young women were not incidental, but they formed an active part of the ship's community. The absence of women onboard the warship *Kronan* which perished in a battle 1676 is understood as evidence that women were seldom on board ships when engaged in battle. However, naval battles were very rare during the whole century.

It is argued that by merging the field of naval history with women's history, a more informed understanding on everyday life in the naval fleet can be obtained.

Referenser

Muntliga uppgifter:

Hammar, AnnaSara, historiker, Stockholms universitet.
Kjellström, Anna, osteolog, Stockholms universitet.
Lagerqvist, Lars, numismatiker.
Lindholm, Irene, intendent, Vasamuseet.
Norrhem, Svante, professor i historia, Lunds universitet.
Stadin, Kekke, professor i historia, Södertörns högskola.

Otryckta källor

Amiralitetsrättens protokoll (Krigsarkivet) 1673 och 1692.
Amiralitetsrättens registratur (Krigsarkivet) 1673.
Amiralitetsrättens registratur (Krigsarkivet) 1674.
Biographica E. 14:b, Dokument rörande Anna Maria Engsten (Riksarkivet).
Brevregistraturet (Krigsarkivet) 1675-1679
Hammar, AnnaSara (2015). *PM Kvinnor till sjöss på Vasas tid* (Statens maritima museer).
Hocker, Fred (2004), *PM Research concerning the provenance of the skeleton "Ylva" and associated finds*. (Statens maritima museer).
Hocker, Fred (2016a), *PM Ang. arkeologiska tolkning av kvinnligt skelettmaterialet från Vasa (Beata och Ylva)* (Statens maritima museer).
Hocker, Fred (2016b), *Timber, tar and hemp: Baltic materials for northern European naval shipbuilding 1600-1690*. Maritima seminariet 2016-05-13.
Kommissorialrätt över sjöslagen den 26 maj och 1 juni, (Riksarkivet), inkomna handlingar 1676-1677.
Norra förstädens kämnärsrätt (Stockholms stadsarkiv) protokoll 1675.
Politikollegietsprotokoll (Stockholms stadsarkiv) 1675-1676.

Tryckta källor

Ailes, Mary E., "Camp Followers, Sutlers, and Soldiers' Wives: Women in Early Modern Armies (c. 1450-1650)" i: *A Companion to Women's Military History*. Leiden Boston 2012

During, Ebba, *De dog på Vasa: skelettfynden och vad de berättar*. Stockholm 1994

Einarsson, Lars, *Regalskeppet Kronan: historia och arkeologi ur djupet*. Lund 2016

Englund, Peter, *Förflutenhetens landskap*. Stockholm 1991

Eriksson, Niklas, *Urbanism under Sail: An Archeology of Fluit Ships in Early Modern Everyday Life*. Huddinge 2014

Glete, Jan, *Swedish Naval Administration, 1521-1721: Resource Flows and Organisational Capabilities*. Leiden 2010

Hacker, Barton, "Women and Military Institutions in Early Modern Europe: A Reconnaissance", *Signs*, vol 6, No 4, 1981

Hafström, Georg, "Örlogsskeppet Wasas undergång 1628", *Tidskrift i sjöväsendet*, No 10, 1958

Haverling, Sven G., "Ett projekt till sjöartiklar från år 1628", *Forum Navale*, No 9, 1948

Henning, Henning, *Sømanden og kvinden*. København 1981

Höglund, Patrik, "Vasa. Arkeologiska fynd och ett fartygssamhälle", *Forum Navale*, No 52, 1997

Kjellström, Anna, "Människorna ombord", i: *Skeppet staden stormakten: människor och samhälle under regalskeppet Kronans tid*. Kalmar 2015

Lagerqvist, Lars och Nathorst-Böös, Ernst, *Vad kostade det?: priser och löner från medeltid till våra dagar*. Stockholm 1999

Liliequist, Jonas, "Kvinnor i manskläder och åtrå mellan kvinnor. Kulturella förväntningar och kvinnliga strategier i det tidigmoderna Sverige och Finland", i: *Makalösa kvinnor. Könsöverskridare i myt och verklighet*. Göteborg 2002

Lynn, John A., *Essential Women, Necessary Wives, and Exemplary Soldiers: The Military Reality and Cultural Representation of Women's Military Participation (1600-1815)*, i: *A Companion to Women's Military History*. Leiden Boston 2012

Lynn, John A., *Women, Armies, and Warfare in Early Modern Europe*. New York 2008

Lundgren, Kurt, *Sjöslaget vid Öland: vittnesmål - dokument 1676-1677*. Kalmar 2001

Lundgren, Kurt, *Stora Cronan: byggandet, slaget, plundringen av Öland: en genomgång av historiens källmaterial*. Färjestaden 1997

Ransley, Jesse, "Boats are for Boys: Queering Maritime Archaeology", *World Archaeology*, vol 37, No 4, 2005

Robinson, Charles Napier, *British Tar in Fact and Fiction: the Poetry, Pathos and Humor of a Sailor's life*. New York 1909

Seerup, Jakob, 2010, Søetaten i 1700-tallet. *Organisation, personel og dagligdag i 1700-tallets danske flåde*. Köpenhamn 2010

Sjöberg, Maria, *Kvinnor i fält: 1550-1850*. Möklinta 2008

Stadin, Kekke, *Stånd och genus i stormaktstidens Sverige*. Lund 2004

Svahn, Margareta, *Den liderliga kvinnan och den omanlige mannen. Skällsord, stereotyper och könskonstruktioner*. Stockholm 1999

Söderlind, Ulrica, *Skrovmål. Kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal*. Stockholm 2006

Tornqvist, Carl Gustaf. *Utkast till svenska flottans sjö-tåg af Carl Gustaf Tornqvist*. Stockholm 1788

von Warnstedt, Christopher, "Medaljerna för Tapperhet till Sjöss", *Forum navale*, No 29, 1974

Willson, Margaret, *Seawomen of Iceland: survival on the edge*. Seattle 2016

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia åren 1635-1680*. Norrtelje 1903

Elektroniska källor

Björkman, Amanda, "Låt inte Fridolin skriva om historien", *Dagens nyheter*, 2015-02-05 <http://www.dn.se/ledare/signerat/amanda-bjorkman-lat-inte-fridolin-skriva-om-historien/>

Blom, Tomas, "Kvinnor i krig". *Militär historia*, nr. 10, 2010. <http://www.militarhistoria.se/artiklar/antikens-armeer/kvinnor-i-krig/>

Delin, Mikael, "Kvinnorna saknas i skolans läroböcker", *Dagens nyheter*, 2015-01-15. <http://www.dn.se/nyheter/sverige/kvinnorna-saknas-i-skolans-historiebocker/>

Digitalt museum, id 23161, 2016. <https://digitaltmuseum.se/011024785975?query=skelett%20Ylva&pos=0>

Grisell, Bengt och Randall, Lorelei (2010). *Rapport. Resande man*. (Kungliga tekniska Högskolan). <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:418012/FULLTEXT01.pdf>

Harrisson, Dick, "Ett historiskt misstag". *Neo*, nr. 2, 2015. <http://magasinetneo.se/artiklar/ett-historiskt-misstag/>

Ohlander, Ann-Sofi, *Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan*. SOU 2010:10

<http://www.regeringen.se/contentassets/469551b3d1684f31983b47f933010ae9/kvinnor-man-och-jamstalldhet-i-laromedel-i-historia-sou-201010>
Von Schwerin, Alexandra et al., "Vit fläck i historieböckerna: det var kvinnor som styrde". *Dagens nyheter*, 2014-02-28. <http://www.dn.se/debatt/vit-flack-i-historiebockerna-det-var-kvinnor-som-styrde/>

Vaino, Charlotte, *Kvinnorna finns visst i historien – men inte i historieböckerna*, 2015. <http://debatt.rj.se/2015/05/13/kvinnorna-finns-visst-i-historien-men-inte-i-historiebockerna/>

Noter

- ¹ Hacker 1981, s. 644-645; Lynn 2008, s. 2-8.
- ² Se t.ex. följande artiklar och utredningar: Björkman 2015; Delin 2015; Harrisson 2015; Ohlander 2010; Von Schwerin 2014; Vaino 2015.
- ³ Vaino 2015.
- ⁴ För information om kvinnors arbete under 1600-talet se projektet Gender and work (<http://gaw.hist.uu.se/>).
- ⁵ Stadin 2004 s. 33-38; Pers. komm. Kekke Stadin 2015-02-15; pers. komm. Svante Norrhem 2015-02-20.
- ⁶ Pers. komm. Kekke Stadin 2015-02-15; pers. komm. Svante Norrhem 2015-02-20.
- ⁷ Pers. komm. Kekke Stadin 2015-02-15; pers. komm. Svante Norrhem 2015-02-20; Pers. komm. AnnaSara Hammar 2016-03-16; se även Willson 2016.
- ⁸ Ailes 2012; Hacker 1981; Lynn 2008, 2012; Sjöberg 2008.
- ⁹ Hacker 1981, s. 647-648; Lynn 2008, s. 12-14.
- ¹⁰ Lynn 2008; Sjöberg 2008, s. 74-78.
- ¹¹ Sjöberg 2008, s. 73-107.
- ¹² Ailes 2012.
- ¹³ Ailes 2012, s. 61-92; Lynn 2008, s. 118-145.
- ¹⁴ Lynn 2008, s. 96, 66-67.
- ¹⁵ Sjöberg 2008, s. 77-78.
- ¹⁶ Exakt vad ordet "hora" åsyftade är ovisst. Enligt SAOB kunde benämningen hora under 1600-talet åsyfta prostituerade, men också andra kvinnor som ansågs föra ett osedligt och lösaktigt leverne, till exempel genom att begå hor, det vill säga ha sexuellt umgänge när en eller bägge parterna var gifta på annat håll. I bondesamhället åsyftade ordet vanligen en kvinna som ansågs sexuellt tillgänglig och lösaktig utanför äktenskapet, och mindre sällan en kvinna som tog betalt för sexuella tjänster, se Svahn 1999, s. 97-102. I en europeisk armékontext användes ord som *whore* eller *hür* som beteckning på prostituerade, men också på kvinnor som ingått så kallade soldatäktenskap, och hade fast sällskap med en soldat, se Lynn 2008, s. 75-78.
- ¹⁷ Lynn 2008, s. 66-117.
- ¹⁸ Hacker 1981, s. 653; Lynn 2008, s. 66-104.
- ¹⁹ Sjöberg 2008, s. 73-107.
- ²⁰ Sjöberg 2008, s. 103-106.
- ²¹ Hacker 1981, s. 659-671; Lynn 2008, s. 12-14, 59; Sjöberg 2008, s. 109-111.
- ²² Se dock diskussion i Höglund 1997, s. 43-46 och Hammar 2015.
- ²³ Lynn 2008, s. 172-178; Lynn 2012, s. 121-132, se även Höglund 1997; s. 45.
- ²⁴ Äktenskap mellan kvinnor, där den ena parten utgav sig för att vara man, förekom. Ibland ingicks nog dessa äktenskap av kärlek, men de kunde också vara en strategisk allians som innebar att bägge vann högre social status och ett skydd, samtidigt som hustrun inte riskerade att mot sin vilja bli sexuellt utnyttjad.
- ²⁵ Liliequist 2002; Höglund 1997, s. 44-45.
- ²⁶ Under stormaktstiden rådde i vissa landsdelar stor brist på manfolk och därmed också arbetskraft för manliga göromål, vilket gjorde det lockande för kvinnor som hade svårt att försörja sig att ta arbete som dräng eller soldat.

- ²⁷ Liliequist 2002; Lynn 2008, s. 164-214.
- ²⁸ Liliequist 2002, s. 69.
- ²⁹ Liliequist 2002, s. 63.
- ³⁰ Englund 1991, s. 38.
- ³¹ Hacker 1981, s. 657-658; Söderlind 2006, s. 35.
- ³² Henningsen 1981 s. 13; Robinson 1909, s. 108-109.
- ³³ Hacker 1981, s. 656-658; Lynn 2012, s. 112.
- ³⁴ Henningsen 1981 s. 13.
- ³⁵ Sjöberg 2008, s. 103-106.
- ³⁶ Ailes 2012, s. 86; Lynn 2008, s. 114.
- ³⁷ Sjöartikel 58, återgiven i Haverling 1948.
- ³⁸ Höglund 1997, s. 44.
- ³⁹ Hammar 2015.
- ⁴⁰ De forskare som konsulterats är historikerna AnnaSara Hammar och Patrik Höglund samt arkeologen Niklas Eriksson.
- ⁴¹ Den här artikelns exempel hämtade från amiralitetsrättens protokoll bygger på historikern AnnaSara Hammars närläsning av amiralitetsrättens samtliga bevarade 1600-talsprotokoll. I sin läsning har AnnaSara aktivt sökt efter uppgifter om kvinnor och talande tystnader kring olika förhållanden, som ibland kunnat tolkas som bekräftelser på rådande normer och vardagligheter.
- ⁴² Odaterad skrift från Uppsala universitetsbibliotek, signerad A. G. Lilliestierna, återgiven och översatt från tyska i Grisell och Randall 2010 (Appendix III), s. 1-3.
- ⁴³ Amiralitetsrättens protokoll (KrA) 1673.
- ⁴⁴ Hammar 2015.
- ⁴⁵ Återgivet i Lundgren 1997, s. 55.
- ⁴⁶ Återgivet i Lundgren 2001, s. 229.
- ⁴⁷ Återgivet i Lundgren 2001, s. 229.
- ⁴⁸ Amiralitetskollegiets registratur 1673; Zettersten 1903, s. 456.
- ⁴⁹ Amiralitetskollegiets registratur 1674; Zettersten 1903, s. 457.
- ⁵⁰ Kommissiorätt över sjöslagen den 26 maj och 1 juni, (RA), inkomna handlingar 1676-1677; Återgivet i Lundgren 2001, s. 230.
- ⁵¹ Brev från Johan Bär insinuerat i Kommissiorätten den 21 juli 1676.
- ⁵² Lundgren 1997, s. 211; Tornquist 1788, s. 174; Brevregistraturet, (KrA) 1675-1679.
- ⁵³ Amiralitetsrättens protokoll (KrA) 1692.
- ⁵⁴ Amiralitetsrättens protokoll (KrA) 1692.
- ⁵⁵ Hammar 2015.
- ⁵⁶ Hammar 2015.
- ⁵⁷ Englund 1991, s. 38; von Warnstedt 1974, s. 74-77; Biographica E. 14:b, Dokument rörande Anna Maria Engsten (RA).
- ⁵⁸ Einarsson 2016, s. 278; Pers. komm. Lars Einarsson, 2015-03-14.
- ⁵⁹ Kjellström 2015, s. 59.
- ⁶⁰ Könbestämningarna inte är inte definitiva utan uppskattningar gjorda utifrån en glidande skala, där utpräglat manliga och utpräglat kvinnliga skelett utgör ytterligheterna. Ibland finns tydliga spår av förlossningar eller andra säkra belägg, men stora delar av det könbestämda benmaterialet brukar hänföras till ett mellanspektra (troligen man – obestämbart – troligen kvinna). Det osteologen observerar och uttalar sig om i dessa fall är egentligen bara benens karaktärsdrag. Benen som uppvisar

maskulina drag klassificeras i enlighet med det, men kan i själva verket komma från en storsvuxen kvinna, liksom ben med feminina drag kan komma från en småvuxen eller finlemmad man.

⁶¹ Pers. komm. Lars Einarsson, 2016-04-13.

⁶² Einarsson 2016, s. 189.

⁶³ Hafström 1958, s. 761; se även During 1994, s. 14 samt Hocker 2016 och Höglund 1997, s. 46.

⁶⁴ During 1994.

⁶⁵ Hocker 2016a.

⁶⁶ During 1994, s. 81-85.

⁶⁷ During 1994, s. 63.

⁶⁸ Hocker 2016a; se även During 1994, s. 81-85.

⁶⁹ Från "Cesar" har inga koppar- och zinkanalyser gjorts, vilket gör det omöjligt att veta om han haft en liknande kosthållning som "Beata", vilket man skulle kunna tänka sig om de var man och hustru.

⁷⁰ Hocker 2016a; se även During 1994, s. 139-143.

⁷¹ Pers. komm. Irene Lindblom 2016-02-04.

⁷² Höglund 1997, s. 47; se även utställningen *Ansikte mot ansikte* på Vasamuseet.

⁷³ I During 1994 är fyndläget för dessa skelett angivet som för om *Vasa*, men senare analys av fyndregistreringen gör gällande att de i själva verket påträffats vid *Vasas* akter, se Hocker 2004.

⁷⁴ Hocker 2004.

⁷⁵ Digitalt museum, id 23161.

⁷⁶ Från förhören efter *Vasas* förlisning finns en sådan uppassare nämnd, nämligen fälttygmästaren Erik Jönssons pojke som tidigare under dagen var med i kajutan när Erik Jönsson förtärde lite kött och bröd, se Hafström 1958, s. 652; se även Höglund 1997, 41-42 för diskussion om benämningen pojke och deras tjänst i flottan.

⁷⁷ Populära framställningar om *Vasa* målar ofta upp en bild av hur söndagslediga stockholmare samlats på kajerna för att vinka av skeppet och se henne löpa ut från huvudstaden. Att *Vasas* avsegling verkligen väckte en sådan uppståndelse ska vi nog inte vara alldeles säkra på. Flottans huvudbas låg i Stockholm och stora örlogsfartyg var en återkommande syn på Strömmen. *Vasa* var visserligen en ny men hade sedan flera månader tillbaka legat förtöjd nedanför slottet och kanske börjat bli en bekant del av stadsbilden. Hennes utlöp var inte annonserat för vidare kretsar, men naturligtvis måste folk på kajerna och i småbåtarna på Strömmen ha tittat upp och följt *Vasa* med blicken när hon passerade och började sätta segel, och för människorna ombord på *Vasa* – i synnerhet de medföljande gästerna – måste rimligen stunden också ha varit speciell.

⁷⁸ Hafström s. 1958, 760.

⁷⁹ Eriksson 2014.

⁸⁰ Hocker 2016a.

⁸¹ Enligt Lagerqvist och Nathorst-Böös 2002, s. 67 motsvarade summan under det sena 1620-talet ungefär betalning för 2,5 dagsverken i Falu koppargruva eller 1 kanna vin och 20 rågskorpor, eller 5 hönor, eller 5 par stövlar, eller en särk utan snörning, eller 30 par strumpor eller en knapp aln blommig satin. Omräknat i dagens penningvärde handlar det om cirka 200 kronor, pers. komm. Lars Lagerqvist, 2016-05-30.

⁸² Tyvärr saknar kolisotopanalysanalys av *Cesars* vävnader, vilket omöjliggör jämförelser med "Beatas" värden. Frågan om huruvida de haft samma kostintag (vilket skulle kunna indikera att de delat hushåll) kan därför inte besvaras.

⁸³ Hafström s. 1958, s. 751, 761.

⁸⁴ Hafström s. 1958, s. 749.

⁸⁵ Ett talande exempel är på denna norm är att skeletten från *Vasa* namngetts efter det svenska bokstaveringsalfabetet, som utgår från mansnamn. Som en konsekvens av detta har även icke könsbestämda individerna fick manliga namn (däribland "Niklas", som vid DNA-analys visat sig utgöra en del av "Beata").

⁸⁶ Jmf Seerup 2010 s. 397-398, som i sin avhandling om den danska 1700-talsflottan visat att denna expanderade och var aktiv även i fredstid.

⁸⁷ Glete 2010, s. [xvii].

⁸⁸ Hocker 2016b.

⁸⁹ Söderström 2006, s. 48-50; 196-197.

⁹⁰ Se diskussion i Ransley 2005.

⁹¹ Se diskussion i Höglund 1997, s. 44, 47.



Auktioner på Svenska Ostindiska Compagniets laster 1748 och 1758 – varor, värden och köpare

Linus Askenfelt

Svenska Ostindiska Compagniet (SOIC) var ett svenskt handelskompani med kungligt privilegium som under perioden 1731–1813 hade monopol på direkthandeln mellan Sverige och Ostindien. Under drygt 70 år importerade SOIC te, porslin, tyger och andra kinesiska varor till Sverige som såldes på offentliga auktioner i Göteborg. Långtifrån alla varor blev kvar inom landet, lejonparten återexporterades till andra länder i Europa. Under de första 30 åren var verksamheten mycket framgångsrik med god avkastning på investerat kapital.

På auktionerna realiserades den hemförda lasten i hårdvaluta när varorna fördelades mellan köpare av olika kategorier, alltifrån kapitalstarka investerare till småköpare. Inför auktionerna tryckte kompaniet upp försäljningskataloger med förteckning över fartygens last som distribuerades

till presumtiva köpare i Sverige och Europa. För vissa av auktionerna finns kataloger bevarade där kompaniets tjänstemän fört in namnen på köparna och inropspriser för varje lott (utropsnummer). Detta unika källmaterial ger oss en möjlighet att studera handeln med ostindiska varor i Sverige under mitten av 1700-talet och vilka svenska och utländska aktörer som var delaktiga i denna lönsamma interkontinentala handelssjöfart.

I denna artikel skärskådas två av SOIC:s offentliga auktioner under 1748 och 1758, båda under dess andra oktroj (1746–1766).¹ Under denna period blomstrade kompaniet och verksamheten utvecklades stadigt. Det primära syftet är att fördjupa kunskapen om SOIC:s handel i auktionsledet och de förändringar som skedde under ett decennium; Vilka var de inbördes förhållandena mellan de ekonomiskt viktigaste varuslagen: te, siden och porslin? Vilka kategorier av köpare ingick i kundkretsen, och hur förändras den under ett decennium? Analysen bygger på värdet av de inropade varorna (totalt och fördelat per köpare) och undersökningen är därmed den första i sitt slag. Ett annat syfte är att se om handelspolitiska beslut i Sverige och utomlands under den aktuella tioårsperioden kan spåras på den lägsta operativa nivån – auktionerna.

Analyserna av källmaterialet koncentrerar sig på två aspekter:

1. Mängd och inköpsvärde för te, porslin och siden uppdelat per köpare: Vem köpte vad, hur mycket och till vilket pris? Analysen av värdet av inropen av te erbjöd särskilda svårigheter och ett eget avsnitt ägnas åt det metodproblemet.

2. Köparstrukturen: Vilka grupper av köpare kan urskiljas, utifrån vilken position agerade de samt vilken region och vilka intressen representerade de?

Den tidigare forskningen om SOIC:s verksamhet är omfattande. Standardverket är Sven T. Kjellbergs brett anlagda framställning, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731–1813: Kryddor, te, porslin, siden*, som publicerades 1974.² Ett annat stort arbete med mer fokus på import- och exportvolym, finansiering och vinster är Christian Koninckx: *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731–1766): A Contribution to the Maritime, Economic and Social History of North-Western Europe in its Relationships with the Far East*, utgiven 1980.³ I den gedigna antologin *Ostindiska Compagniet: Affärer och föremål* från 2003 under re-

Linus Askenfelt (f. 1993) är student vid Stockholms universitet inom arkivvetenskap. Han läste kandidatprogrammet Historiska studier 2012–2015 och skrev sin kandidatuppsats om Svenska Ostindiska Kompaniet och köpare vid auktionerna i Göteborg under mitten av 1700-talet. Hans huvudintressen inom historia är militära, politiska och idéhistoriska perspektiv under tidigmodern och modern tid.

daktörskap av Kristina Söderpalm ges en bred bild av SOIC och dess verksamhet från olika perspektiv.⁴ Där ingår även djupdykningar i några väsentliga händelser, bland annat auktionen på den första lasten 1733.

Uppskattningar av volymerna av de hemförda varorna över längre perioder har gjorts i två aktuella arbeten. Koninckx har analyserat en period om nästan 30 år (1739–1767) genom att räkna om alla varuslag till vikt för att få jämförbara siffror och även kunna jämföra med fartygens tonnage.⁵ Förutom bevarade auktionskataloger har han använt packböcker från lastningen i Kina och annat arkivmaterial för att kunna täcka hela perioden. Porslin och sidenvaror bokfördes styckvis och omräkningen till vikt är därför behäftad med ganska stor osäkerhet. Vikten av de totala telasterna återfinns däremot i källmaterialet. I antologin *Goods from the East, 1600–1800. Trading Eurasia*, analyserar Hanna Hodacs och Leos Müller volymerna av SOIC:s import av te under 17 år (1742–1759) baserat på uppgifter i tillgängliga auktionskataloger.⁶ Av 33 utauktionerade laster under denna period finns 28 kataloger bevarade (85 %) vilket ger en relativt god bild av trender och årsvariationer i importen.

Undersökningar om köpare på auktionerna och deras inrop av varor är få. Auktionen på den första lasten 1733 hemförd av *Fredericus Rex Sueciae* har analyserats av Söderpalm genom att redovisa hur olika varuslag fördelades mellan namngivna köpare.⁷ För auktionen 1756 på *Prins Carls* last redovisas de tio största köparnas inrop av olika tesorter av Hodacs och Müller.⁸ Båda undersökningarna baseras dock enbart på antalet inropade lotter, utan hänsyn tagen till hur stor mängd av varan varje lott innehöll eller dess värde. Metoden medger således endast en ganska grov analys vilket författarna kommenterar.⁹

Denna undersökning är den första i sitt slag genom att den analyserar *värdet* av inropade varor på SOIC:s auktioner fördelat per köpare. Det gör det möjligt att få en finmaskigare och mer rättvisande bild av köparnas intressen i kompaniets handel. Undersökningen spelar därmed en viktig roll för att öka insikterna om SOIC:s verksamhet; vilka grupper av köpare agerade på auktionerna, vilka varor köpte de, och hur stora belopp var de beredda att investera?

Svenska Ostindiska Compagniet – första och andra oktrojen 1732–1766

Sverige blev aldrig någon kolonialmakt under 1700-talet och utrikeshandeln kunde inte blomma upp genom hemförsel av varor från egna kolonier. Den svenska handelssjöfarten hade sin långsiktiga bas i utförseln av landets naturprodukter till europeiska hamnar, främst stångjärn, koppar, timmer, tjära och fisk. De stora sjöfartsnationerna Storbritannien och Nederländerna hade etablerade kompanier för handel på Ostindien sedan början av 1600-talet. Men trots sitt sena inträde på den internationella sjöfartsarenan och relativt sett blygsamma ekonomiska resurser lyckades SOIC bli en integrerad del av den globala handeln med varor från Kina. Detta gällde framförallt te vilket kompaniets auktionskataloger ger konkreta bevis på. Orsaken till framgångarna var ett skickligt utnyttjande av de handelspolitiska spänningar som uppstått i Europa genom att Storbritannien försökte upprätthålla monopol på införseln av te genom skyhöga importtullar. Nederländare och skottar å sin sida sökte efter möjligheter att ta sig in på den omfattande brittiska temarknaden. I det spänningsfältet kunde SOIC operera som en neutral aktör för import av te till Sverige som sedan raskt återexporterades till Europa, främst till Nederländerna, varifrån en stor del nådde engelska tekonsumenter på både lagliga och olagliga vägar.¹⁰

Den 14 juni år 1731 utfärdades kompaniets första oktroj av Kongl. Maj:t med "Commissarien Hindrich König och Compagnie" som innehavare.¹¹ Kompaniet fick idka handel i alla hamnar öster om Godahoppsudden under 15 års tid, "[...] där andra nationer icke hade öppen handel". Den skotske entreprenören Colin Campbell (1686–1757) och den unge köpmannen Niklas Sahlgren (1701–1776) från Göteborg var förmodligen de starkaste drivkrafterna bakom bildandet av kompaniet och ingick i ledningen som direktörer.¹² Under den andra oktrojen (1746–1766) fick direktionen tillskott av inflytelserika handelsmän från Stockholm, bröderna Abraham Grill d.y. och Claes Grill, samt den likaledes mycket förmögne köpmannen Anders von Plomgren.

Det fanns ett stort inflytande av utländskt kapital och personal i SOIC från början, varav en stor del från Skottland. Av olika skäl sökte sig skottar till det svenska kompaniet i början av 1730-talet där de bidrog med know-how och kapital, inte minst under kompaniets första decennium. Flera bo-

satte sig i Göteborg och fortsatte att bedriva handel och sätta sin prägel på staden. De skottar, och även engelsmän, som tog tjänst i SOIC hade ekonomiska, religiösa eller politiska skäl för sin flytt.¹³ Det var ingen stadig ström av invandring, utan det var den europeiska historiska kontexten som påverkade deras val att söka sig till Sverige. De hade tidigare erfarenhet av sjöfart på Ostindien från de två dominerande kompanierna, det brittiska East India Company (EIC) grundat 1600 och det holländska Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) grundat 1602, samt det nedlagda Ostendekompaniet (1722–1731) i habsburgska Nederländerna. Genom sitt arbete i de gamla kompanierna hade de etablerat omfattande nätverk av kontakter med handelsmän och investerare runtom i Europa. Dessa nätverk kom väl till användning när kapital skulle investeras i SOIC för att starta importen av varor från Kina. Skottarnas egna motiv till att delta i SOIC:s handel kan inte reduceras till en enda orsak. Den mest betydelsefulla faktorn var dock utan tvekan möjligheten att bedriva handel genom import och återexport av te i skydd av SOIC. Skottarnas entré i ett konkurrerande svenskt handelskompani uppskattades inte av Storbritannien vilket ledde till politiska förvecklingar mellan Sverige och Storbritannien – den så kallade Porto Novo-affären 1733.¹⁴

Enligt privilegiebrevet skulle skeppen avsegla från och återvända till Göteborg och lossa sin last där för att snarast säljas på offentlig auktion. Kompaniet och köparna på auktionerna fick synnerligen förmånliga ekonomiska villkor av svenska staten. Inledningsvis så var alla varor befriade från tull vid införseln av lasterna och utförselavgiften på återexporterade varor ("recognitionen") var endast 0,13 % av auktionspriset.¹⁵ Under första oktrojen och början av andra oktrojen (1731–1752) behandlades varje expedition till Ostindien som ett separat projekt. Hugade investerare satsade kapital ("subskriptioner") för att finansiera resan, 600 daler silvermynt (dsm)¹⁶ för svenskar och 500 daler hamburger banco för utländska investerare.¹⁷ Efter att auktionen var genomförd och bokslut för expeditionen upprättat fick investerarna direkt utdelning baserat på nettot. Sedan startade kompaniet en ny kampanj för att samla in subskriptioner inför nästa resa. Kompaniets räkenskaper var sekretessbelagda och brändes efter bokslutet för varje genomförd expedition, allt i enlighet med instruktionerna i privilegiebrevet. Anledningen till detta var att underlätta utländska investerares engagemang

i SOIC:s affärer, dvs. en slags banksekretess.¹⁸ År 1753 ombildades SOIC till ett aktiebolag med en fast kapitalfond. Aktiebolagsformen innebar att man gick ifrån att investera i ett eller ett par skepp för varje resa till att lägga pengarna i en gemensam fond av riskkapital. Vinsterna delades inte ut i och med varje avslutad resa, utan i intervaller som direktörerna bestämde.¹⁹

Verksamheten var mycket lönsam under de två första oktrojerna (1731–1766). Utdelningen på insatt kapital per resa var i medeltal ca 37 % under de första 20 åren innan ombildningen till aktiebolag.²⁰ Avkastningen på investerat kapital för expeditionen med *Drottningen af Sverige* 1745 blev rekordhöga 105 %.²¹ Övergången till kapitalfonden resulterade i att vinstutdelningen blev lägre jämfört med tidigare på grund av att det tog tid för kompaniet att bygga upp aktiekapitalet. Medelavkastningen under senare delen av andra oktrojen efter införandet av kapitalfonden (1753–1768) låg ändå på ca 20 % per resa.²² Under den senare delen av SOIC:s verksamhet gick det sämre. Medelavkastningen under tredje oktrojen (1766–1786) blev bara drygt 7 %, trots mycket goda år i början av 1780-talet med de största handelsvolymerna i kompaniets historia.²³ Denna hausse berodde på det amerikanska frihetskriget (1775–1783) då Storbritannien var i krig med Nederländerna, Frankrike och Spanien. SOIC fick då temporärt ökat spelrum för sin ostindiska import och återexport. Omfattningen av kompaniets handel under denna sista glansperiod illustreras av att 1782 svarade SOIC:s export för 80 % av det totala värdet av Sveriges export.²⁴ Under den fjärde oktrojen (1786–1806) led kompaniet stora förluster och försattes slutligen i konkurs.



Telåda med med SOIC:s emblem och initialerna RS. Lådan har troligen ingått i lasten på skeppet Rikens Ständer som gjorde flera resor till Kina under 1760-talet. Numreringen No 370 är lådans identifieringsnummer i lasten och angavs i auktionskatalogen. Lådan är liten och rymmer ca 16 liter motsvarande knappt 20 skålpund te vilket tyder på att den använts till en av de finare sorterna. (Göteborgs Stadsmuseum GM:8476).

Svenska Ostindiska Compagniet var ett av de minsta handelskompanierna under 1700-talet. Det kunde inte tävla med det stora engelska EIC eller holländska VOC. Men SOIC utnyttjade konflikterna inom den internationella handelspolitiken och blev framgångsrika på sitt eget vis.

Den rådande merkantilistiska handelsdoktrinen i Västeuropa vid denna tid innebar förenklat uttryckt att det som en stat tjänade på utrikeshandel innebar förlust för ett annat land. Det blev därför fundamentalt att upprätthålla en positiv handelsbalans genom ett överskott i utrikeshandeln. En grundtes var att handeln mellan de europeiska staterna, och även mellan en stat och dess kolonier, skulle ske utan mellanhänder som kunde profitera på handeln ("interlopers") och naturligtvis utan inslag av smuggling eller annan olaglig verksamhet.²⁵ Detta var minst sagt en illusion. Det fanns stora brister i detta ekonomiska tankesätt och handeln bedrevs i verkligheten till stor del utan hänsyn till de regler som gällde.

SOIC utnyttjade motsättningarna i det rådande ekonomiska systemet. I realiteten byggde kompaniet sin verksamhet nästan helt på transithandel till Europa via Sverige.²⁶ Genom att bedriva direkthandel med Ostindien och sälja sina varor till högstbjudande i Göteborg gjorde kompaniet god förtjänst.²⁷ Det mesta återexporterades därefter helt lagligt till europeiska fastlandet av svenska och utländska köpare. Endast ca 10 % av de importerade varorna blev kvar i Sverige.²⁸ Framför allt teet, som stod för 70–80 % av kompaniets import, återexporterades. Det "svenska" teet var begärligt på kontinenten. Tillsammans med det danska ostindiska kompaniet DAC importerade SOIC upp till 25–35 % av allt te i Europa under perioden 1730–1790, någonting som de brittiska och holländska kompanierna inte såg med blida ögon.²⁹

En viktig slutstation för det te som SOIC förde hem från Kina var Storbritannien. Där hade det inhemska EIC monopol på handeln med Ostindien. Landet hade dessutom mycket höga införseltullar på te för att hindra utländska kompanier från att bryta sig in på den stora brittiska marknaden. Det ledde till en omfattande smuggling av "svenskt" (och även "danskt") te till England och Skottland.³⁰ Det berodde på att prisnivån för det smugglade teet var lägre än för det brittiska teet som hade höga

påslag i försäljningsledet. Kvaliteten var också högre än i basutbudet från EIC. Återexporten av teet från auktionerna i Göteborg gick först till stora handelsstäder på europeiska fastlandet, främst i Holland, Flandern och Frankrike (Amsterdam, Rotterdam, Middelburg, Ostende). Det var i den fasen som smuglingen tog över för sluttransporten till Storbritannien. När EIC drastiskt sänkte sina införselavgifter på te från 110 % till 12,5 % år 1784 och samtidigt ökade sin egen import rubbades den specialiserade tehandeln som SOIC förlitat sig på och kompaniet började gå med förlust efter 50 vinstrika år.³¹

Även om en stor del av SOIC:s varor nådde sina konsumenter på delvis krokiga vägar är det missvisande att betrakta kompaniet som ett smugglingsföretag styrt av handelsmän. Det var ett genuint handelskompani som drog nytta av sitt förhållande till svenska staten och därmed kunde agera fritt internationellt och få god avkastning på satsat kapital.³² En långsiktig följd av sitt agerande som kompaniet rimligtvis inte hade förutsett var att den omfattande tehandeln via Göteborg påverkade tedrickandet i Europa, både vad gällde konsumtion och preferenser. Trots att de skandinaviska kompanierna SOIC och DAC var relativt små blev deras inflytande på tehandeln så starkt att det bidrog till att förändra konsumtionsmönstret i breda befolkningslager. Den olagliga införseln av billigt te till Storbritannien ledde till att även de mindre bemedlade fick råd att dricka te, och dessutom te av bättre kvalitet.³³ Med visst fog kan man därför hävda att SOIC och DAC bidrog till det utbredda tedrickandet bland britterna.

Källmaterial och metod

Källmaterialet för denna studie är två bevarade auktionskataloger ("Försälgnings-Bok") som redovisar inopen av lasterna från skeppen *Printz Gustav* 1748 och *Enigheten* 1758.³⁴ Auktionerna har valts ut för analys på grund av att de representerar en period i SOIC:s historia då kompaniet hade hunnit bli väl etablerat och var stätt i stadig utveckling. Båda auktionerna ägde rum under den andra oktrojen 1746–1766. Verksamheten hade varit igång sedan 1732 och gav god avkastning på satsat kapital, vilket var väl känt för investerare. Kompaniets import expanderade kraftigt under

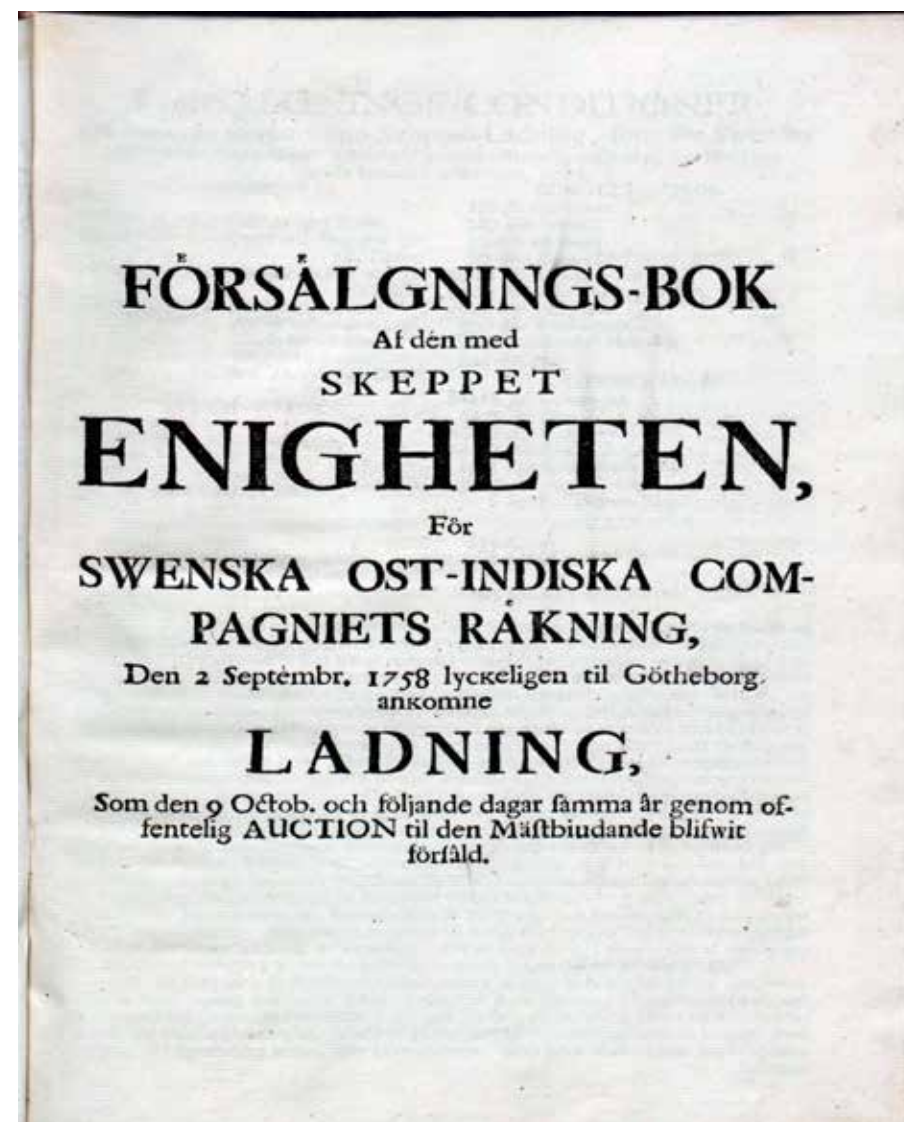
det decennium som studeras med allt större laster.³⁵ Spannet i tid på tio år får anses rimligt stort för att kunna fånga förändringar som reflekterar långsiktiga trender i kompaniets handel och utveckling.

I början av varje katalog anges fartygets totala last och de förordningar som gällde för auktionen. Därefter listas varorna uppdelade per lott med namnet på köparen antecknat av kompaniets tjänsteman, följt av inropspris per viktenhet eller per styck beroende på typ av vara. De helt dominerande varorna i lasterna var te, porslin och sidenvaror. Skeppen medförde även andra exotiska varor av mindre värde; peppar, medicinalväxter som rabarber, galangal ("ingefära") och kinarot, samt pärlemor, tutanego (zinktackor) och rotting.

Mängden varor i lasterna skilde sig ganska mycket mellan de två auktionerna. Katalogerna upptar 1578 respektive 2454 lotter. Lastförmågan för *Printz Gustav* var 236 läster (577 ton) och för *Enigheten* 375 läster (918 ton).³⁶ Båda skeppen var kompaniets minsta fartyg i tjänst respektive år.³⁷ Skillnaden i tonnage var dock ganska stor (ca 60 %). Ökningen i fartygens storlek avspeglar en kontinuerlig trend med långsiktig expansion av SOIC:s handel som pågick under hela första och andra oktrojen.

Kompaniet skickade ut expeditioner regelbundet, vanligtvis varje år under andra oktrojen och då två eller tre skepp samtidigt. Fartygens återkomst kunde kompaniet dock inte råda över. Statistiken för SOIC:s handel baserat på årtal för auktionerna visar på grund av detta ganska stora svängningar upp och ned.³⁸ Under 1748 hölls exempelvis tre auktioner och under 1758 endast en. Mängden hemförda varor per expedition får naturligt nog ett jämnare förlopp och avspeglar primärt fartygets tonnage. Fördelningen mellan varuslagen kan dock skilja sig mellan olika laster vilket kommenteras nedan i samband med analysen.

De två auktionskatalogerna har gått igenom fullständigt och alla uppgifter om köpare, varuslag och mängd och pris har överförts till ett kalkylprogram. Köparna har sedan sorterats efter hur mycket de köpte per varuslag och till vilket värde. Endast de ekonomiskt viktiga delarna av lasten (te, sidenvaror och porslin) har analyserats. Fakta för att kategorisera köparna utifrån region, yrke, nationalitet, kopplingar till SOIC och inbördes släktband har samlats in.



Titelsidan i "Försälgnings-Bok" (auktionskatalog) för skeppet *Enighetens* last som utbjudes till "den Mästbiudande" på auktion den 9 oktober 1758 och följande dagar. (Riksarkivet KKA; Warwick Digital Collections under licens Creative Commons 4.0)

FÖRSÄLGNINGS-CONDITIONER
 Af följande hemkomne Skepps-Ladning, som för Svenska
 Ost-Indiska Compagniets Räkning, igenom offentlig Auction til den Mattheus-
 dande kommer at förfälas, neml.

THEE.
 787178 p. Thee Bohé uti 2275 Kistor.
 192457 dito - Congo uti 2171 dito &
 644 Lådor.
 44074 - dito Saatchi uti 686 dito &
 268 Lådor.
 14142 dito - Peckoe uti 181 dito.
 11779 dito - Hyfan uti 170 dito.
 14745 dito - Singlo uti 200 dito.
 5755 dito - Bing uti 104 dito.
 1220 dito div. Sort. Thee uti 300 Canist.

BOMULLS-WAROR.
 186 St. Hannans.
 120 dito Hureas.
 22 dito Mollemali.
 80 dito Amoy-Lärstjer.
 1000 dito Canton-Lärstjer.
 1000 dito blå Bomulls-Lärstjer.
 500 dito branta dito.
 500 dito Rosen-röda dito.
 490 dito dunckel-röda dito.
 224 dito gula.

DIVERSE WAROR.
 61113 pf. Tutanegor.
 6425 dito Sago.
 16127 dito Gallingsall.
 14251 dito Radix China.
 1733 dito Snör-Rottinger.
 5170 dito Rhabarbara.
 6 Styck. Positurer.

PORCELLAINE.
 235 Kistor.
 6 Lådor.
 48 Tubbar.
 1105 Bannlar.

SIDEN-WAROR.
 1360 St. Poisses-Damastjer.
 140 dito Meuble dito.
 394 dito Padesjer.
 12 dito Blomrade dito.
 130 dito Gorgonier.
 50 dito Sattner.
 1700 dito Taffier.
 8 dito Trumffauter.
 36 dito randiga Lyftringar.
 2450 p. råda Silke.

I.
 Alle Waror i gemen niota twenne års Nederlags-Frihet, ifrån första Auctions-
 dagen, undantagandes Siden-Tyggerne, hvilka böra strax efter Försälgnin-
 gens utlösas. För hwad som til Utrikes Orter afsändes, erlägges uppi Sib-
 Tulls-Cammaren 2 procent Recognition af Warornes netto belopp efter Aus-
 tions-Prisen, hwaröfwer Utlöppnings-Attess blåt Kiöparne meddelas. Men för det
 som til Inrikes Consumtion quarsblifwer, komma Afgifter, enligt Förordningarne, til
 Cronan och Manufactur-Fonden at erläggas; hwar förinnan Warorne icke blifwa utur
 Compagniets Magazine lefwererade. Där efter passera sadane Waror, då de från den
 ena orten til den andra inom Riket förfälas, alldeles fritt, uppi Compagniets och
 Tull-Cammarens Fask. Och så framt Kiöparne inom beröde 2-ne år efter 1:sta Aus-
 tions-dagen, skulle til Utrikes Orter afskeppa ngor af sidane til Rikets Consumtion
 köpse Waror, blifwa likmätigt 12 §. uti Compagniets erholdne Privilegio, de erlagde
 Afgifter af wederbörande Tull-Cammare återbetalte, med Afkornning af bemalte Reco-
 gnition, som då därå kommer at ärlaggas, och 2 Procent defutan. För Stemplingen af
 de Bomulls-Waror, som til Inrikes Consumtion fa förfälas, skal Kiöparen betala 1 Öre
 Silfmit för Compagniets, och 2 Öre Silfmit för Tull-Stempeln, af hwart och et Stycke, hvil-
 ka Secemplar mätte påfattas, innan Kiöparen tillåtes Warorne til sig taga. Men de Bom-
 ulls-Waror som exporteras, komma icke at stemplas, och betales således derföre in-
 gen Stempel-Afgift. För öfrigt kommer alt hwad som exporteras, uti wederböran-
 de Tull-Berientes närwaru at inpäckas, och af dem med Tull-Sigillet at förseglas,
 för hwilken Förseglung Kiöparne komma at betala 8 Öre Silfmit för hwart Sigill.
 2. På det Kiöparne få mycket skyndsamme måge wärda expedierade, skal hwar
 och en efter wanlig methode, hwar til för den som der om icke är undererrad, uti
 Compagniets Contoir et Foemular skal upes, författa sin Räkning öfwer de köpte Wa-
 rorne, uti hwilka Räkningar, Warorne af det som til Inrikes Consumtion köpes, med
 det som til Exportation ännas, icke böra blandas, utan böra öfwer hwar Sort förfäla
 Räkning.

Första sidan i Enighetens försäljningsbok med villkoren för köparna ("Försäljnings-Conditioner"). Sidan inleds med en översikt över vad som ska säljas; Thee (inalles 7161 kistor, lådor och kanistrar), Siden-Waror, Bomulls-Waror, Diverse Waror (Tutanegor, Sago, Gallingsall, Radix China, Snör-Rottinger, Rhabarbara, Positurer) och Porcellaine. (Riksarkivet KKA; Warwick Digital Collections under licens Creative Commons 4.0)

1758. October 16 F.M.

THEE BOHE, 2275 Kistor,
 Hwaraf Thara för Trä, Bly, Papper, &c. per
 Kista blifwit regularad, som följer, och warden sålde per
 Skålpund.

100 Skålpund Thara per Kista.

Lott.	N:o	E.			
1	1.	2	2 Kistor	Christ. Arfwidsson	61 1
2	3.	4	2 dito	Mora & Comp.	63
3	5.	6	2 dito	Detto	63 2
4	7.	8	2 dito	J. Thomsen	64 1
5	9.	10	2 dito	V. von Olthoff	64 2
6	11.	12	2 dito	Scott & Comp.	64 2
7	13.	14	2 dito	Detto	64 2
8	15.	16	2 dito	Ch. Arfwidsson	65
9	17.	18	2 dito	Scott & Comp.	65
10	19.	20	2 dito	Detto	65
11	21.	22	2 dito	J. J. Ström	65 1
12	23.	24	2 dito	Detto	65 1
13	25.	26	2 dito	V. von Olthoff	65 1
14	27.	28	2 dito	ditto	65 1
15	29.	30	2 dito	ditto	65 1
16	31.	32	2 dito	ditto	65 1
17	33.	34	2 dito	ditto	65 1
18	35.	36	2 dito	ditto	65 1
19	37.	38	2 dito	Scott & Comp.	65 2
20	39.	40	2 dito	ditto	65 1

A

Sida i Enighetens försäljningsbok med de första lotterna (utropen) av den billigaste tesorten Bohé. Här framgår att exempelvis lott N:o 11 bestod av två kistor (märkta N:o 21 och 22), vardera med taran (tomvikt) 100 skålpund. Lotten ropades in av J.F. Ström för 65 1/3 silveröre per skålpund te. Brutto- eller nettovikt för lotten anges inte. Högst upp på sidan står antecknat "1758 Oktober 16 F.M." vilket förmodligen är datumet för försäljningen. (Riksarkivet KKA; Warwick Digital Collections under licens Creative Commons 4.0)

Te var den absolut viktigaste handelsvaran för SOIC under hela dess existens.³⁹ Tesorerna delades in i huvudgrupperna svart te (Bohé, Congo, Soatchoun och Peckoe) och grönt te (Singlo, Hysan och Bing). Skillnaden mellan grönt och svart te grundar sig på under vilken årstid tebladen plockas och hur de sedan torkas. Bohé var den billigaste sorten och stod för mer än 80 % av den totala teimporten under första och andra oktrojen (1731–1766).⁴⁰ Den lite dyrare Congo svarade för ca 10 %. De mer exklusiva tesorerna Soatchoun, Hysan, Singlo, Peckoe och Bing importerades i mycket liten mängd, motsvarande någon eller några procent vardera av den totala volymen.

Teet skeppades i träkistor av varierande storlek; helkista, halvkista och lådor. Exklusivare te packades i de mindre kistorna och lådorna, samt i kanistrar (plåtdunkar) eller avlånga behållare, ("tubbar").^{41, 42} Kistorna var av trä och fodrade med hoplödd blyplåt för att skydda teet mot fukt under sjöresan (samma princip som konservburk). Insidan kläddes med papper för att skydda teet mot det giftiga blyet. Alla förpackningar hade ett unikt nummer som karvades in och målades på innan lastningen i Kanton, vilket gjorde att man säkert kunde spåra dem under transporter och vid auktionerna. Det var en viktig komponent i logistiken för att undvika förväxling bland de tusentals kistor, lådor, kanistrar och tubbar med te av olika kvalitet som fanns i lasten.

Analysen av inropen av te försvåras av att katalogerna inte uppger mängden te som ingick i en lott, och inte heller det totala priset köparen betalade för lotten. För varje lott anges hur många kistor som ingår (vanligen fyra eller två) och deras identitetsnummer. Storleken på kistorna anges indirekt genom deras *tara* (tomvikt), dvs. kistans vikt utan innehåll. Vidare så anges det inropspris köparen betalade per viktenhet te i silveröre/ skålpund (skp).⁴³ Varken brutto- eller nettovikt te per lott återfinns i katalogerna.⁴⁴ Uppgifterna går inte heller att spåra i kompaniets bokföring eftersom den förstördes efter att bokslutet för expeditionen var upprättat. Totalpriset per inropad lott måste därför baseras på en rimlig kalkyl av vikten av teet som ingick i lotten. De spridda fakta om tekistorna som finns i källorna kan kombineras på olika sätt för att ge underlag för kalkyleringen. Nedan beskrivs tre metoder för att uppskatta nettovikten te per lott. Ingen av dem ger en helt säker beräkning, men den sista bör ge en uppskattning med acceptabel grad av noggrannhet.

1. *Volym och densitet*: Uppgifter om kistornas storlek återfinns i olika historiska källor.⁴⁵ Dimensionerna för en helkista var ca 90 x 75 x 60 cm (35 x 29 x 24 tum) för längd, bredd och höjd,⁴⁶ vilket motsvarar en volym av ca 400 liter. För att beräkna nettovikten te behövs även en uppskattning av densiteten (kg/m³). Frågan uppstår då hur hårt teet var packat. Kjellberg uppger att när kistorna fylldes med torkade teblad i Kanton stampade två kinesiska lantarbetare (kulier) samman tebladen under flera halvtimmespass. Mer blad fylldes på i omgångar tills kistan var helt fylld med sammanpressat te.

Ett experiment i mindre skala genomfördes av författaren genom att pressa samman te för hand i en kruka med noga känd volym. Densiteten blev 430 kg/m³ vilket motsvarar 170 kg nettovikt te i en helkista på 400 liter. Den uppgivna taran för en helkista i katalogerna är 100 skp (43 kg). Tarans andel av bruttovikten blir då 20 %. Packningsgraden och fuktkvoten är dock osäkerhetsfaktorer och bör utan vidare kunna ändra densiteten med storleksordningen 10 %. Uppskattningen av taran kommer då att ligga mellan 18 % och 22 % av bruttovikten. Rimligtvis är den nedre delen av intervallet mer realistiskt, dvs. teet i Kanton var hårdare packat och inte lika torrt som i experimentet.

2. *Passningsräkning och volymskalning*: Auktionskatalogerna erbjuder en möjlighet att indirekt beräkna nettovikten per lott. För varje lott anges som nämnts taran för de ingående kistorna. Dessutom innehåller katalogerna även en uppställning över den sammanlagda vikten per tesort i lasten. Varje tesort är visserligen fördelad över ett mycket stort antal lotter med olika antal kistor av varierande storlek, men i och med att all information finns överförd till ett kalkylprogram är det oproblematiskt att uppskatta taran genom passningsräkning.⁴⁷ Tillämpat på sorten Bohé, vilken nästan undantagslöst skeppades i helkistor med uppgiven tara 100 skp (43 kg), motsvarar taran för en helkista 18 % av bruttovikten år 1748 och 20 % år 1758. Det skulle innebära att för dessa laster rymde en helkista netto ca 460 skp (190 kg) respektive 370 skp (160 kg). Dessa värden ligger nära den uppskattade nettovikten för en helkista enligt den första metoden ovan (170 kg), vilket är ett uppmuntrande resultat.

De uppskattade värden på tarans andel stämmer bra med en unik källuppgift om taran för en annan last. För skeppet *Riddarhuset* finns packbo-

ken bevarad från lastningen i Kanton 1741 vilken upptar både bruttovikt och nettovikt för telasten.⁴⁸ Taran för Bohé, vilken var den helt dominerade tesorten i lasten och skeppades i de största kistorna, var 15 % av bruttovikten. Vidare citeras ett köpeavtal med en kinesisk handelsman om leverans av Bohé där taran för kistorna bestäms till 70–71 skp och bruttovikten till 452–456 skp vilket motsvarar 15–16 % tara.⁴⁹

För de mindre kistorna skulle en uppskattning av nettovikten te kunna göras genom volymskalning av kistorna baserat på tarans värde.⁵⁰ Om man antar att alla dimensioner på de mindre kistorna, dvs. längd, bredd, höjd och även tjockleken på kistans sidor, lock och botten, var förminskade proportionellt jämfört med en helkista blir kistornas volym direkt proportionell mot taran. Volymen av trä i kistväggarna (och därmed taran) minskar då lika mycket som kistans inre volym. I verkligheten var dock kistorna inte så standardiserade i form och format vilket medför en stor risk att denna metod överskattar de mindre kistornas nettomängd te.

3. *Passningsräkning och interpolation*: Med tillgång till några fler uppgifter om tarans andel av bruttovikten för olika kiststorlekar skulle passningsräkningen kunna förbättras. För det behövs en interpolationskurva som visar nettovikten te i kistan med taran som ingångsvärde. Turligt nog finns det några fixpunkter i källorna som kan användas för att ta fram en sådan kurva. Från ett bevarat försäljningskvitto för en ”halvkista” från 1747 framgår det att taran var 61 skp och bruttovikten 249 skp motsvarande 24 % tara.⁵¹ För ett antal mindre kistor, lådor och tubbar finns både brutto- och nettovikterna angivna i auktionskatalogerna. Taran varierar mellan ca 30 % och 60 % för bruttovikter mellan ca 170 och 30 skp. Inte oväntat ökar tarans andel av bruttovikten ju mindre förpackningen är.

Baserat på de tillgängliga procentvärdena för tarans andel av bruttovikten för helkistor, halvkistor och mindre förpackningar konstruerades en interpolationskurva som visade nettovikten te för en given tara mellan 30 och 100 skp. På detta sätt kunde nettovikten te bestämmas för alla kiststorlekar i katalogerna utgående från taran. Denna metod har fördelen att den inte bygger på några antaganden om kistornas volym, form och inbördes storlekar. Svagheten är den knapphändiga informationen i olika källmaterial om taran för kistor i olika storlekar vilket ger ganska få fixpunkter för interpolationskurvan. I brist på mer information är emellertid nog detta så

långt man kan komma för att bestämma nettovikt, och därmed värdet, av varje enskild lott te. Totalpriset för lotten erhöles genom att multiplicera nettovikten te per kista med antalet kistor i lotten och det angivna inropspriset i öre/skålpund.

Auktionerna 1748 och 1758

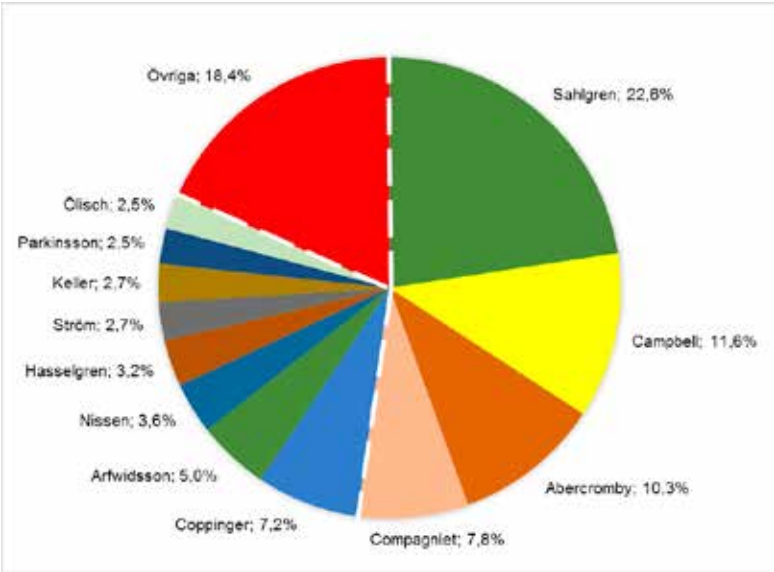
Vid auktionen den 10 oktober 1748 på skeppet *Printz Gustavs* telast ropade 39 köpare in 696 lotter te, huvudsakligen Bohé (87 %) och i viss mån Congo (7 %), se tabell 1. Nettolasten uppgick till drygt 600 000 skp (255 ton). Av detta ingick ca 15 % i pacotillen, dvs besättningens egna hemförda varor.⁵² Den innehöll en hel del av de finare tesorterna Soatchoun, Peckoe, Hysan och Bing. Det totala försäljningspriset för telasten var strax över 1 million daler silvermynt (dsm).

Tesort	1748				1758			
	vikt	andel	pris öre/skp		vikt	andel	pris öre/skp	
	skp		min - max	medel	skp		min - max	medel
Bohe	521 187	87%	36 - 53	43	787 178	73%	61 - 81	69
Congo	44 952	7%	45 - 68	54	192 457	18%	72 - 115	100
Soatchoun	14 428	2%	60 - 180	83	44 074	4%	107 - 265	115
Peckoe	12 115	2%	50 - 103	65	14 142	1%	92 - 185	117
Hysan	3 523	1%	71 - 151	120	11 779	1%	151 - 168	160
Singlo					14 746	1%	100 - 110	108
Bing	4 098	1%	75 - 119	107	5 755	0,5%	91 - 118	104
Diverse					1 220	0,1%		
Total last	600 303	skp		46	1 071 351	skp		78
	255	ton			455	ton		

Tabell 1. Tesorter vid auktionerna 1748 och 1758 redovisade med nettovikt, andel av lasten samt lägsta och högsta inropspris och medelpris. Medelpriset är beräknat över alla lotter för respektive sort baserat på nettovikten per lott.

I figur 1 och tabell 2 visas fördelningen av inropen per köpare i procent av nettolasten. En liten grupp på fyra köpare ropade in drygt hälften av teet (52 %) och de 12 största köparna ropade in ca 80 %. De återstående 20 procenten delades mellan 27 småköpare, där den största köpte drygt 2 % och den minsta en enstaka låda motsvarande 0,02 %.

Det var alltså en markant uppdelning mellan ett fåtal stora köpare och många mindre. Den störste köparen, Niklas Sahlgren (en av kompaniets grundare), ropade in så gott som en fjärdedel (23 %) av telasten för 230 000 dsm. En av de andra grundarna, Colin Campbell, återfinns på andra plats med 12 %. Även köparen på tredje plats med andelen 10 %, Arthur Abercromby, var direkt knuten till kompaniet som superkargör.⁵³ På fjärde plats kommer Compagniet, dvs SOIC:s direktion, som enligt reglerna kunde agera som självständig köpare.



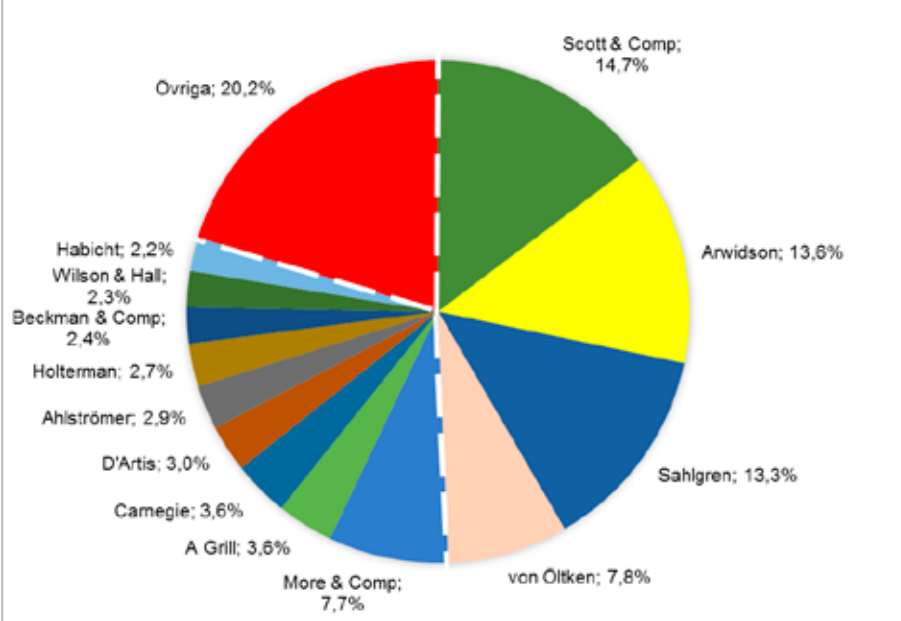
Figur 1. Fördelning av köpare av te vid auktionen 1748 ordnade i storleksordning efter andelen inropad nettovikt. De streckade vita linjerna visar ca 50 % respektive 80 % av nettolasten räknat medsols från den vertikala mittlinjen. Kategorin "Övriga" representerar 27 småköpare. Se även tabell 2.

Ar 1748	Köpare			Te			Porslin			Tyger			Totalt		
				andel	andel	andel	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm
1	N	Sahlgren		23%	11%	9%	230 609	8 629	15 596				254 834		
2	C	Campbell		12%	2%	5%	118 366	1 960	9 013				129 339		
3	A	Abercromby		10%	3%	5%	105 075	2 518	8 962				116 555		
4		Compagniet		8%			79 377						79 377		
5	J	Coppinger		7%	12%	8%	73 497	9 900	12 973				96 370		
6	C	Arfwidsson		5%	13%	3%	51 521	10 050	5 193				66 764		
7	J H	Nissen		4%			36 824						36 824		
8	A	Hasselgren		3%	7%	0,1%	33 050	5 868	119				39 037		
9	N	Ström		3%			27 471						27 471		
10	J	Keller		3%	6%	4%	27 150	4 573	7 272				38 995		
11	R	Parkinson		2%	0,7%	0,4%	25 378	525	773				26 675		
12	J H	Ölisch		2%	7%	7%	25 077	5 476	12 079				42 632		
13	G	Barry		2%			22 761						22 761		
14	T	Andersson		2%			18 445						18 445		
15	J	Jung		2%	1%	2%	17 123	938	3 031				21 092		
16	A	Grill		2%	6%	10%	16 842	4 876	17 133				38 851		
17		Scholl Hindon		2%			15 698						15 698		
18	J	Hall		1%	1%		14 252	958					15 210		
19	S F	Svensson		1%	2%		11 773	1 593					13 366		
20	B	Taylor		0,8%	0,2%	0,7%	8 006	120	1 284				9 410		
21	N	Jacobsson		0,8%	0,4%	0,8%	7 849	325	1 413				9 587		
22	P	von Kampe		0,7%	0,8%	3%	7 607	621	4 938				13 166		
23	G H	Conradi		0,7%	10%	3%	6 946	7 860	4 586				19 392		
24	C	Wohlfart		0,5%		1%	5 389		1 740				7 129		
25	A	Gothén		0,5%			5 233						5 233		
26	H	Coopman		0,5%	0,2%		4 748	128					4 876		
27	J	Smitt		0,4%	1%		4 421	1 084					5 505		
28	M	Verbecke		0,4%			4 186						4 186		
29	C	Chapman		0,3%			3 362						3 362		
30	C	Treuhorn		0,3%	0,3%	0,9%	3 107	256	1 554				4 917		
31	N	Matzen		0,3%	3%	0,8%	2 688	2 102	1 405				6 195		
32	W	Chalmers		0,3%			2 655						2 655		
33	S J	König		0,3%		0,9%	2 616		1 567				4 183		
34	M	Holm		0,05%			497						497		
35	E	Nygård		0,05%	1%	0,1%	484	770	120				1 374		
36	C	Hjelmberg		0,03%			347						347		
37	H	Busch		0,02%			249						249		
38	I	Lagerfelt		0,02%			196						196		
39	A	Liedgren		0,02%			196						196		
40	A	Hyphert			0,03%	9%		26	15 267				15 293		
41	S	Kullman				8%			14 598				14 598		
42	G	Cahman				5%			8 414				8 414		
43	J A	Lamberg				4%			7 195				7 195		
44	C	Habicht			1%	3%		950	5 650				6 600		
45	M	Soongman				2%			3 459				3 459		
46	R	Neel			0,5%	1%		379	2 005				2 384		
47	A	Wahrenberg				1%			1 664				1 664		
48	E	Christophersson				0,8%			1 388				1 388		
49	Baron	Peckelin			6%	0,7%		5 004	1 220				6 224		
50	S	Lauterbach			0,6%	0,5%		488	823				1 311		
51	G	Kierman				0,1%			122				122		
52	G	Bellenden			0,3%	0,05%		268	91				359		
53	W	Elliott				1%		903					903		
54	J	Schutz			0,2%			125					125		
55	J	Sike			0,1%			61					61		
56	T	Ankarcrona			0,05%			41					41		
57	M	Lagerström			0,05%			39					39		
58	J	Dahlgren			0,02%			18					18		
				100%	100%	100%	1 021 070	79 432	172 644				1 273 146		

Tabell 2. Fördelning av inköpen av te, porslin och tyger vid auktionen 1748 och sammanlagda inropspriser per köpare. Köparna är ordnade efter sin andel av telasten (inropad nettovikt). De fyra största köparna av respektive varugrupp är markerade med grått. De streckprickade linjerna markerar gränsen för ca 50 % respektive 80 % av telasten.

Vid auktionen på telasten från fartyget *Enigheten* tio år senare, den 16 oktober 1758, var det totalt 42 köpare som ropade in 1554 lotter te. Även denna last dominerades av Bohé (73 %), men Congo hade ökat sin andel till 18 % (se tabell 1). Telasten var 80 % större än 1748 och uppgick till ca 1 000 000 skp (455 ton). Det totala inropspriset var drygt 2,8 millioner dsm. Medelpriset hade stigit med 70 % från 46 till 78 öre/skp (se tabell 1).

I likhet med 1748 var det en liten grupp på fyra köpare som stod för ca 50 % av inropen av telasten, och 13 personer för ca 80 % (se figur 2 och tabell 3). Resten fördelades på 29 småköpare. Den störste köparen, handelshuset Scott & Comp., ropade in 15 % av lasten för ca 420 000 dsm.



Figur 2. Fördelning av köpare av te vid auktionen 1758 ordnade i storleksordning efter andelen inropad nettovikt. De streckade vita linjerna visar ca 50 % respektive 80 % av nettolasten räknat medsols från den vertikala mittlinjen. Kategorin "Övriga" representerar 29 småköpare. Se även tabell 3.

Ar 1758	Köpare	Te	Porslin	Tyger	Te	Porslin	Tyger	Totalt
		andel	andel	andel	pris dsm	pris dsm	pris dsm	pris dsm
1	Scott & Comp	15%	0,8%		419 818	1 571		421 389
2	C Arwidson	14%		10%	388 880	16 223	46 572	449 675
3	N Sahlgren	13%	12%	6%	380 028	24 452	25 512	429 992
4	V von Ötken	8%	12%	10%	221 565	24 462	42 888	288 915
5	More & Comp	8%			219 848			219 848
6	A Grill	4%	18%	1%	103 733	34 362	3 792	141 887
7	G Carnegie	4%			102 195			102 195
8	E D'Artis	3%	3%	2%	86 665	6 799	10 460	103 924
9	A Ahlströmer	3%	4%	7%	81 343	7 163	30 357	118 863
10	M Holterman	3%	7%	2%	78 006	13 147	10 090	101 243
11	Beckman & Comp	2%			67 092			67 092
12	Wilson & Hall	2%			65 768			65 768
13	C Habicht	2%	0,1%	5%	61 778	167	22 306	84 251
14	J Tarras	2%		0,6%	52 439		2 473	54 912
15	C Wohlfart	1%	0,03%		42 742	50		42 792
16	J Chambers	1%	0,3%	0,4%	40 720	535	1 900	43 155
17	B Bagge	1%	1%	7%	39 987	2 449	32 299	74 734
18	G Tham	1%	0,3%		38 144	563		38 707
19	J F Ström	1%	6%	2%	37 536	11 124	9 306	57 965
20	J Greiff	1%	0,1%	3%	32 866	144	12 863	45 873
21	J von Utfall	1%			31 524			31 524
22	R & J Hall	1%	0,2%		29 377	468		29 845
23	R Parkinsson	1%			27 123			27 123
24	J Scholl	0,9%			25 048			25 048
25	P Bruuns	0,7%			20 235			20 235
26	W Chalmers	0,7%			20 217			20 217
27	L Grill	0,7%		1%	19 537		6 391	25 928
28	D Vignaux	0,6%	4%	0,4%	17 032	8 168	1 638	26 839
29	S Schale	0,6%		4%	16 827		15 852	32 678
30	O Ström	0,6%	0,7%		16 818	1 312		18 130
31	N Lundwall	0,5%	2%	2%	14 796	3 203	7 042	25 041
32	S F Swensson	0,4%			11 093			11 093
33	J Cahman	0,4%	11%		10 735	22 065		32 799
34	F König	0,4%	3%		10 511	5 401		15 912
35	O Otterdahl	0,2%		0,3%	5 582		1 538	7 120
36	P Berenberg	0,2%			5 224			5 224
37	A Gothen	0,2%			4 473			4 473
38	J Jernstedt	0,1%	4%	0,1%	2 415	7 429	534	10 379
39	L Pettersson	0,04%	0,4%	0,6%	1 073	775	2 714	4 562
40	A Labin	0,04%			1 038			1 038
41	W Chambers	0,03%			895			895
42	J Schutz	0,03%		6%	895		25 590	26 485
43	S Wenggren			5%			23 460	23 460
44	D Sandberg			4%			19 789	19 789
45	J G Brusewitz			4%			18 719	18 719
46	J A Lamberg			4%			16 571	16 571
47	A Barthengren		0,2%	3%		319	12 562	12 881
48	H Hahr			2%			10 718	10 718
49	R Hall		0,2%	2%		452	10 311	10 764
50	P Bruuns			2%			8 303	8 303
51	A Floren			2%			6 958	6 958
52	H Brunjeansson			0,4%			1 900	1 900
53	R & R Hall			0,4%			1 894	1 894
54	M Lagerström			0,1%			263	263
55	G Carnegie		1%			2 172		2 172
56	Scott & Hall		0,5%			892		892
		100%	100%	100%	2 851 624	195 864	443 563	3 491 051

Tabell 3. Fördelning av inköpen av te, porslin och tyger vid auktionen 1758 och sammanlagda inropspriser per köpare. Köparna är ordnade efter sin andel av telasten (inropad nettovikt). De fyra största köparna av respektive varu-grupp är markerade med grått. De streckprickade linjerna markerar gränsen för ca 50 % respektive 80 % av telasten.

Sammansättningen av köpargrupperna hade ändrats mycket över ett decennium. Av de 13 köpare som ropade in 80 % av lasten 1758 var det endast tre som var med tio år tidigare, C. Arfwidsson, N. Sahlgren och A. Grill. Arfwidsson ökade sin andel från 5 % till 13 %, medan Sahlgren minskade från 22 % till 13 %. Även om hans andel sjönk så var mängden te han köpte så gott som oförändrad, eftersom den totala telasten hade ökat avsevärt. Av de övriga största köparna från 1748 hade C. Campbell dött, Compagniet köpte ingenting på grund av att det ombildats till aktiebolag år 1753, och Abercromby och Coppinger deltog inte. Nya aktörer hade gjort intåg på tehandeln, däribland fem handelshus: Scott & Comp., More & Comp., Beckman & Comp., Wilson & Hall och R. & J. Hall.

Uppdelningen i stora och små köpare är markant både 1748 och 1758. Om man definierar en kategori "dominerande köpare" som de personer som ropade in minst 10 % av lasten vardera kvalificerade sig endast tre stycken vid båda auktionerna (ca 7 % av totala antalet köpare). Sahlgren är den ende köparen som överstiger den gränsen båda gångerna. Om man även definierar en kategori "stora köpare" som ropade in mellan 5 % och 10 % vardera så var det tre personer 1748 och två personer 1758. Restande köpare, motsvarande knappt 90 % av antalet, ropade in små poster, majoriteten under 1 %. Vid båda auktionerna är det alltså en tydlig uppdelning i en liten grupp av stora köpare som köper lejonparten av allt te, och en mycket stor grupp av små köpare.

En jämförelse med de två tidigare nämnda undersökningarna som studerat köpare vid auktioner 1733 respektive 1756 visar på stora likheter i köparstrukturen.⁵⁴ År 1733 ropades ca 50 % av telotterna in av de fyra största köparna och 80 % av de 15 största. Den största köparen var bröderna Colin och Hugh Campbell, varav den förstnämnde kom på andra plats 1748 (se tabell 2). Niklas Sahlgren återfanns på en blygsam 8:e plats 1733 tillsammans med sin bror Jacob, men hade avancerat till den störste köparen 1748. Tio år senare, 1758, var förutom Sahlgren bara en familj från 1733 med bland de stora teköparna. Det var familjen Grill som representerades på 6:e plats. Även 1756 var köparstrukturen likartad. Sex personer ropade in 50 % av telotterna och 18 personer 80 %. De två största köparna var N. Sahlgren och C. Arfwidson.

Både de två tidigare studierna och denna undersökning visar att det är

ett förvånansvärt litet antal köpare som dominerar tehandeln; 4–6 köpare ropar in ca 50 % av telasterna och ett dussin köpare runt 80 %. De dominerande köparna byts visserligen ut nästan helt mellan 1733 och 1748 respektive 1758, men tre aktörer har långsiktiga intressen. Campbell placerar sig på 1:a plats 1733 och 2:a plats 15 år senare 1748 (död 1757). Familjen Grill intar plats 4, 16 och 8 vid de tre auktionerna. Sahlgren är kontinuerligt aktiv och besätter 8:e, 1:a och 2:a plats. Dessa tre stickprov under en 25-årsperiod ger naturligtvis inte en helt rättvisande bild av köparnas engagemang i auktionerna, men samstämmigheten i de stora dragen tyder på att köparstrukturen var ganska stabil. De stora inköpen på auktionerna var en angelägenhet för ett mycket litet antal aktörer, dominerade av burgna handelsfamiljer i Göteborg och Stockholm och med stark koppling till SOIC.

De två tidigare publicerade studierna om teköpare på auktionerna har analyserat fördelningen mellan köparna på ett förenklat sätt genom att enbart räkna inropade lotter, utan hänsyn tagen till hur många och hur stora kistor lotten innehöll.^{7,8} För att få en uppfattning om hur mycket valet av metod påverkar resultatet analyserades *Printz Gustavs* telast 1748 även på detta sätt, dvs. baserat på antal lotter per köpare.⁵⁵ Det visade sig att de fyra största köparna i tabell 2 (som är baserad på nettovikten te per köpare) återfinns bland de fem största köparna när man räknar antal lotter, men inte i samma ordning. Sahlgren är dock alltid den störste köparen oavsett vilken metod som används. Den inbördes ordningen mellan de följande åtta köparna på 5:e till 12:e plats i tabell 2 ändras mycket mer än för tätgruppen, som mest ca 10 platser. Ordningsföljden förändras således ganska markant beroende på vilken metod som används. Andelen inropat te per köpare förändras också beroende på metod. Skillnaderna mellan andelarna i tabell 2 och enligt metoden med antal lotter är mellan 5 och 0,5 procentenheter för de fyra största köparna. För de mindre köparna är skillnaderna genomgående små, under 1 procentenhet.

Det är värt att notera att blir det ingen som helst skillnad i ordningsföljden om man istället för antal lotter räknar antal kistor (oavsett storlek) per köpare. Även ändringarna i andelarna är försumbara. Analysen av köparnas inrop blir således inte noggrannare av att komplicera den ett steg genom att räkna antalet kistor istället för antalet lotter. Det beror på att antalet

kistor inom varje lott till stor del var standardiserat (4 eller 2 kistor) och att köparna ropade in ungefär samma blandning av lotter med olika antal kistor. Det är först när man tar steget fullt ut och tar hänsyn till kistornas storlek för att få fram nettovikten på inropat te per köpare som skillnaderna mellan metoderna framträder.

Telasten ökade med ca 80 % mellan 1748 och 1758, från 255 ton till 455 ton. Det berodde på att tonnaget för *Enigheten* var 60 % större än för *Printz Gustav* och att en större del av lastförmågan utnyttjades för te, 50 % jämfört med 44 %. Även andelar och pris på olika tesorter förändrades mellan auktionerna 1748 och 1758 vilket framgår av tabell 1. Lasterna dominerades båda åren av den billigaste tesorten Bohé men andelen minskade från 87 % till 73 %. Trots att andelen sjönk påtagligt var den importerade mängden Bohé 30 % större 1758 beroende på den kraftiga ökningen av den totala telasten med 80 %. Den betydligt dyrare Congo ökade sin andel kraftigt från 7 % till 18 % trots att priset steg betydligt mer än för Bohé. Congo var 25 % dyrare än Bohé 1748 och gapet ökade till 45 % år 1758. De dyrare sorternas andelar är försumbara med undantag för Soatchoun som ökade sin andel från 2 % till 4 %. Alla tesorter steg mycket i pris mellan 1748 och 1758, medelpriset med 70 % och Congo med så mycket som 85 %.

Den starkt ökade andelen av den bättre tesorten Congo beror högst sannolikt på förändrade konsumtionsvanor framför allt i Skottland. Aktuell forskning har övertygande visat hur konsumtionen av te av högre kvalitet ökade snabbt i Skottland under 1730–1750 för att sedan fortsatt ligga kvar på en hög nivå.⁵⁶ Te från SOIC spelade en viktig roll för den utvecklingen.

Vilka var köparna?

SOIC:s auktioner var inte några spektakulära föreställningar med oöverskådliga skaror av köpare. På auktionerna 1748 och 1758 registrerades inalles 58 respektive 56 personer. Ungefär ett dussin av dem ropade in ca 80 % av telasterna respektive år. En sammanställning över dessa grupper med uppgifter om region, yrke, koppling till SOIC och nationalitet visas i tabell 4.⁵⁷ År 1748 bestod gruppen av 12 köpare varav sex stycken (50 %)

var svenskar, tre briter och en irländare samt två av okänd nationalitet. Sju personer hade starka kopplingar till SOIC som direktörer eller superkargörer. Tre personer var handelsmän, en agent och en mäklare.

Tio år senare 1758 var det 13 köpare som ropade in 80 % av lasten. Sju stycken (ca 50 %) var svenskar, tre skottar, en britt, en tysk och en nederländare. Tre stycken hade direkt koppling till SOIC (eller skulle bli delaktiga i SOIC), och nio stycken var handelsmän eller bedrev handelshus. Sammanfattningsvis så utgjorde svenskarna cirka hälften av de stora köparna vid båda auktionerna.

Auktion 1748	Köpare	Region	Yrke Koppling till SOIC	Nationalitet	Andel te 1748	Andel te 1758
1	N Sahlgren	Gbg	Direktör	Svensk	23%	13%
2	C Campbell	Gbg	Direktör	Skotsk	12%	
3	A Abercromby	Gbg	Superkargör	Skotsk	10%	
4	Compagniet	Gbg	Direktion	Svensk	7,8%	
5	J Coppinger	Gbg	Superkargör	Irländsk	7,2%	
6	C Arfwidsson	Gbg	Handelsman	Svensk	5,0%	14%
7	J H Nissen	Gbg	Handelsman / superkargör	Svensk	3,6%	
8	A Hasselgren	Uddevalla	Handelsman	Svensk	3,2%	
9	N Ström	Gbg	Superkargör	Svensk	2,7%	
10	J Keller			Utländsk	2,7%	
11	R Parkinsson	Gbg	Agent	Brittisk	2,5%	1,0%
12	J H Ölsch	Gbg	Mäklare/ handelsman	Tysk?	2,5%	
Auktion 1758						
1	Scott & Comp	Gbg	Handelshus	Skotsk		15%
2	C Arfwidsson	Gbg	Handelsman	Svensk	5,0%	14%
3	N Sahlgren	Gbg	Direktör	Svensk	23%	13%
4	V von Öltken	Gbg	Handelsman	Svensk		7,8%
5	More & Comp	Gbg	Handelshus	Skotsk		7,7%
6	A Grill	Gbg	Handelsman/ direktör	Svensk	1,6%	3,6%
7	G Carnegie	Gbg	Handelsman	Skotsk		3,6%
8	E d'Artis	Gbg	Handelsman/ bokhållare	Nederländsk		3,0%
9	A Ahlströmer	Gbg	Handelsman	Svensk		2,9%
10	M Holterman	Gbg	Handelsman/ Direktör	Tysk		2,7%
11	Beckman & Comp	Gbg	Handelshus	Svensk		2,4%
12	Wilson & Hall	Gbg	Handelshus	Brittisk		2,3%
13	C Habicht	Gbg	Handelsman/ rådman	Svensk		2,2%

Tabell 4. De största köparna av te på auktionerna 1748 och 1758 indelade efter region, yrke/ koppling till SOIC och nationalitet. Dessa köpare ropade tillsammans in ca 80 % av telasten respektive år. De grå fälten representerar personer med direkt koppling till SOIC. Kolumnerna till höger anger köparnas inropade andelar av telasten vid respektive auktion.

Vid båda auktionerna dominerar köpare från Göteborgsregionen. Det är inget unikt för dessa två år, liknande resultat har redovisats både för 1733 och 1756 och flera av namnen på de stora köparna återkommer alla fyra åren.⁷⁻⁸ På ytan verkar inflytandet från rika köpmän i Stockholm nästan obefintligt vid auktionerna. Men det är delvis en illusion för det fanns starka kopplingar mellan kapitalstarka köpmanssläkter i Stockholm och Göteborg genom ingifte och andra släktskapsband. Det gäller speciellt släkterna Sahlgren, Grill, Grubb och Ström. Exempelvis så var släkten Grill verksam både i Stockholm, Göteborg och Amsterdam. Den Abraham Grill II som var med vid auktionerna 1748 och 1758 verkade i Göteborg. Ett annat exempel är bröderna Nils och Olof Ström från Göteborg som var gifta med systrarna Catharina och Magdalena Grubb från Stockholm. Äktenskapsmönstret visar att det är vanskligt att urskilja någon klar skiljelinje mellan Göteborg och Stockholm när det gäller representationen av köparna på auktionerna. Handelsfamiljerna i Göteborg och Stockholm och deras inbördes kopplingar och nätverk har studerats ingående i tidigare undersökningar.⁵⁸ En kort exposé över köparnas släktskap för auktionerna 1748 och 1758 redovisas i bilaga 1. Avsikten med de korta presentationerna är att visa att de nära släktbanden är väl representerade även vid auktionerna 1748 och 1758.

Vid auktionen 1758 träder fyra handelshus fram som stora köpare, vilket låg i tiden. De köper nästan 30 % av telasten. Handelshusen bildades med flera partners för att bedriva utrikeshandel. Det var ett sätt att samla ihop tillräckligt mycket kapital innan bankväsendet utvecklades på 1800-talet.⁵⁹ Även vid tidigare auktioner är det uppenbart att flera köpare gått samman för att finansiera inrop, men handelshusen markerar en officiell organisatorisk förändring.⁶⁰

En viktig förändring är att närvaron av köpare av utländsk härkomst med direkt koppling till SOIC (direktörer, superkargörer) minskar väsentligt mellan 1748 och 1758. Av de sju större köpare som var i SOIC:s tjänst 1748 var tre från Storbritannien. Tillsammans köpte de drygt 30 % av telasten. Tio år senare är det bara tre personer som har kopplingar till SOIC och alla är av svensk eller tysk börd. De köper bara 20 % av lasten.

Det är troligt att nedgången i antalet köpare som var utländsk personal i kompaniets tjänst har ett samband med Porto Novo-incidenten 1733

som ledde till långdragna politiska förvecklingar med Storbritannien. Det som hände var i korthet att under kompaniets andra expedition till Indien (1732–1735) anföll britter och fransmän SOIC:s faktori i frihamnen Porto Novo på Koromandelkusten i Indien och beslagtogs lasten från det svenska skeppet *Ulrica Eleonora*. Anledningen var inte primärt SOIC:s närvaro i Ostindien som konkurrerande handelskompani, utan den brittiska personalen i dess tjänst. Efter långdragna underhandlingar mellan länderna nåddes en förlikning 1740. Kärnpunkten var att SOIC inte längre fick anställa brittiska undersåtar, dock gällde inte avtalet de britter som redan var i aktiv tjänst i Sverige. Konsekvensen av avtalet med Storbritannien blev att antalet utländska superkargörer och kaptener successivt minskade under den andra oktrojen (1746–1766).⁶¹ Det är högst sannolikt denna långsamma process som avspeglas i förändringen av antalet utländska personer med anknytning till SOIC vid auktionerna 1748 och 1758. Till detta kommer att handelsnätverken mellan Göteborg och Nederländerna/ Holland, som i kompaniets inledande skede hade starka skotska inslag med goda kontakter i det nedlagda Ostende-kompaniet, alltmer kom att omfatta svenska handelsmän. De svenska handelsmännen arbetade sig in i en redan existerande struktur för finansiering och försäljning av ostindiska varor och SOIC blev därigenom alltmer ett svenskt företag.⁶²

Nedgången i antalet köpare 1758 med anknytning till Storbritannien behöver dock inte betyda att det skedde någon avgörande förändring i tehandeln i praktiken. Det fanns starka utländska inslag i handelshusen och i samarbetet med de andra köparna utan någon koppling till SOIC. De kunde vara verksamma i tehandeln med kontinenten och eventuellt också behjälpliga med att se till att teet nådde England. En brittisk samarbetspartner som inte var anställd i kompaniet gjorde ingenting olagligt genom att köpa te i Sverige och exportera det vidare.

Lasterna av siden och porslin

SOIC byggde sin handel på importen av te. Men även andra ostindiska varor var intressanta att importera. Om kompaniet främst såg till de ekonomiska intressena så var köparnas önskemål präglade av både estetiska

och statushöjande motiv. Efter teet var siden och porslin de begärligaste varuslagen. De kinesiska sidentygerna (möbeltyger, gardiner och tapeter) var eftersökta, liksom sidennäsdukar, sidenstrumpor och andra klädespersedlar för båda könen.⁶³ De allt striktare handelshinder som svenska regeringen införde 1741, 1745 och 1754 för att främja den inhemska textilindustrin minskade inte på något sätt de kinesiska varornas attraktionskraft.⁶⁴ I textillasten ingick även en liten del råsilke för den begynnande inhemska tillverkningen och även bomullstyger. I porslinslasterna fanns stora mängder koppar och fat för de nya dryckerna te, kaffe och punsch, samt tallrikar och kompletta middagsserviser. Där ingick även specialbeställt porslin med adliga vapensköldar och familjeemblem.

Köpare av porslin och tyger på den första auktionen 1733 har redovisats utförligt av Söderpalm.⁶⁵ I den lasten ingick en stor del sidenvaror och porslin, inte minst i pacotillen. Tyglasten 1733 var faktiskt ett all-time-high som inte överträffades av någon senare enskild expedition. Det sammanlagda värdet av sidenvaror respektive porslin redovisas baserat på inropspriserna i auktionskatalogen. Sidenlasten var mycket mer värd än porslinet, cirka tre gånger. En jämförelse med värdet av telasten görs dock inte eftersom inga värden av vägvaror (varor sålda per viktenhet) har beräknats.

En sammanställning över alla köpare av tyger och porslin på auktionerna 1748 och 1758 samt det sammanlagda värdet av deras inrop är inkluderat i tabellerna 2 och 3. I kategorin *tyger* ingår allt tyg och alla varor av siden och bomull samt råsilke, inklusive det som hemfördes i pacotillen 1748.⁶⁵ Vid båda auktionerna var värdet av tyglasten ungefär det dubbla jämfört med porslinet. Råsilke och bomullsvaror stod för en mycket liten del av tyglasterna, ca 5 % och 14 % respektive år.

Grupperna av köpare av tyger och porslin avviker lite från sammansättningen av teköparna. Visserligen var det även här en tydlig uppdelning i små och stora köpare. De tio största köparna ropade in runt 70 % av tygerna och 80 % av porslinet vid båda auktionerna. Några av de återkommande stora teköparna ropade även in stora andelar av tyger och porslin för försäljning och eget bruk, bland andra Sahlgren, Arfwidsson och Grill. Men vid båda auktionerna återfinns drygt ett dussin köpare som bara ropade in tyger. Några handlade riktigt stora kvantiteter vilket placerar dem i rangordningen 3:e – 10:e plats bland tygköparna. Där återfinns A. Hylphert,

S. Kullman, L. Bagge, J. Schütz, C. Habicht, D. Sandberg och J.G. Brusewitz, alla verksamma i Göteborg. Några av dem var med redan på den första auktionen 1733 och ingick då i den främsta tredjedelen av tygköpare.⁶⁶ Denna grupp av specialiserade tygköpare tyder på att handeln med sidenvaror hade ett mer renodlat svenskt försäljningsnätverk. Det skulle i sin tur kunna tyda på att sidenet stannade i Sverige i större utsträckning än teet. Söderberg har visat att så var fallet för den första lasten 1733.⁶⁷ Om så var fallet även 1748 har inte kunnat utrönats. Ett strikt förbud mot införsel av sidenvaror rådde vid auktionen 1758.

Porslinet gick mestadels till de stora teköparna. Enstaka undantag vid auktionen 1748 är handelsmannen Georg Henrik Conradi från Stockholm, och baron Pechelin (som verkar ha köpt en hel del lyxserviser), och för 1758 göteborgsfabrikören Johan Cahman.

Jämförelse mellan auktionerna 1748 och 1758

Omsättningen ökade markant mellan auktionerna 1748 och 1758, från 1,3 millioner dsm till 3,5 millioner dsm (+170 %), se tabell 2 och 3. Både volymer och priser hade stigit väsentligt. Avkastningen på satsat kapital till de som investerat i *Printz Carls* expedition 1748 blev 12,5 % och utdelningen ur kapitalfonden året för *Enighetens* resa 1758 var 25 %.⁶⁸

Gemensamt för båda auktionerna är den helt dominerande ställningen för te. Tyger och porslin var värdemässigt nästan försumbara vid sidan av teet, motsvarande ca 13 % respektive 6 % av det totala auktionsvärdet. Dominansen för te var inget unikt för dessa två expeditioner. Te var utan jämförelse SOIC:s viktigaste handelsvara under hela dess existens som tidigare nämnts.

Proportionerna mellan lasterna av te, tyger och porslin varierade mellan olika perioder. Koninckx har uppskattat relationerna mellan de tre varorna under perioden 1739–1767 uttryckt i vikt. Lasterna har ackumulerats över fyraårsperioder för att kunna se trender i utvecklingen.⁶⁹ Det är helt uppenbart att te dominerade stort. Från en andel på ca 50 % under perioden 1739–1742 ökade teet till 80–85 % under perioderna 1747–1750 och 1755–1758 då de här aktuella resorna företogs. Tyglasternas andel sjönk

från knappt 20 % under den första av dessa perioder till under 10 % för de två senare, och porslinslasterna från ca 5 % till någon enstaka procent.

Tyglasternas minskning har att göra med svenska handelshinder. På grund av upprepade klagomål från svenska sidenväverier begränsade riksdagen införsel av sidenvaror, först med pålagor och sedan med totalförbud. Vid tiden för *Printz Gustavs* resa 1748 fick vissa sidenvaror införas i landet mot 20 % avgift medan andra var förbjudna för inrikes bruk och måste återexporteras. År 1758 rådde totalförbud och alla sidenvaror på *Enigheten* måste återexporteras.⁶⁶ Råsilke fick däremot fortfarande införas utan straffpålagor. Förordningarnas verkan på kompaniets handel avspeglas i lasterna. *Printz Gustavs* sidenlast 1748 utgjorde endast 12 % av den stora sidenlasten i första expeditionen med *Fredericus Rex Suecia* 1733 då sidenimporten var oreglerad.⁷⁰ *Enigheten* 1758 var ett större fartyg och tyglasten motsvarade ca 23 % av *FRS*, men allt är upptaget som "Sidenwaror till Exportation" i försäljningskatalogen. Porslinslasterna var mer jämförbara mellan åren, motsvarande 80 % år 1748 respektive 125 % år 1758, båda jämfört med 1733.⁷¹

För att kunna undersöka hur pass väl de två studerade skeppslasterna från 1748 och 1758 representerar SOIC:s handel vid perioden för resorna är det nödvändigt att titta närmare på ett par av de föregående och efterföljande expeditionerna. Om man jämför med de tre expeditioner som ligger närmast före och efter i tiden för *Printz Gustavs* respektive *Enighetens* resor så visar det sig att storleken på de studerade telasterna står i rimlig paritet.⁷² Båda skeppen var visserligen de minsta i tjänst vid respektive tid så telasterna för de tre expeditionerna före respektive efter *Printz Gustav* 1748 var naturligt nog större, men skillnaderna är inte överväldigande, 15–65 %. För *Enigheten* 1758 var motsvarande siffror måttliga 10–30 %.

Nästa jämförelse gäller proportionerna mellan tyger och porslin vilka kunde variera kraftigt mellan expeditionerna. Det visar sig att *Printz Gustavs* och *Enighetens* laster avspeglar proportionerna mellan tyg och porslin vid tiden för sina resor relativt väl. Jämförelsen är gjord genom att studera tyg- och porslinslasterna i förhållande till telasterna. Genom att använda telasten som referens inverkar inte fartygets storlek på jämförelsen. Räknet på detta sätt var tyglastens andel för *Printz Gustav* 1748 ungefär hälften så stor som för de tre föregående skeppen, men lika stor eller lite större än de tre

efterföljande. Råsilkelasten var ungefär hälften så stor både jämfört med de föregående och efterföljande. Andelen porslin visar en tydligt nedåtgående trend och *Printz Gustavs* andel porslinslast ligger mitt i den fallande serien.

Enigheten 1758 medförde lika stor andel sidentyger som den närmast föregående expeditionen, medan de fem övriga (två av de föregående och de tre efterföljande expeditionerna) inte medförde någon sidenlast alls. Det var en uppenbar följd av importförbudet. Råsilke däremot fick fortfarande importeras och den andelen var ungefär dubbelt så stor som resorna innan och efter, med ett notabelt undantag för den närmast föregående expeditionen 1757. Då medfördes sex gånger större andel råsilke, den största lasten i kompaniets historia. Andelen porslinslast var lite större (+20 %) än medelvärdet för de föregående och efterföljande resorna.

Sammantaget visar jämförelsen att de två auktionerna från 1748 och 1758 som valts ut och analyserats i denna undersökning är rimligt representativa för de laster som hemfördes vid motsvarande perioder i kompaniets verksamhet. Telasten dominerar helt, följt av tyger och porslin. De inbördes proportionerna mellan värdet av te, tyger och porslin är cirka 14:2:1 för båda auktionerna.

Sammanfattning och diskussion

Svenska Ostindiska Compagniets verksamhet kom att bli en väsentlig del av den globala handeln under 1700-talet. SOIC var ett litet handelskompani i jämförelse med de ostindiska kompanierna i Nederländerna (VOC) och Storbritannien (EIC), men lyckades slå sig in på temarknaden genom att specialisera sig på import till Sverige och återexport till Europa. Varnorna från Kina såldes på auktion i Göteborg till ett nätverk av svenska och utländska handelsmän och 90 % skeppades vidare till det europeiska fastlandet.²⁸ En stor del hamnade till slut i Storbritannien där den största temarknaden fanns. I Kanton kunde SOIC bedriva handel på samma villkor med Kina som de andra ländernas kompanier genom sitt beskydd från den svenska kronan. Kapital och kunskap om handelssjöfart på Ostindien inhämtades i början av SOIC:s verksamhet från Skottland, Flandern och Holland.

Tehandeln omsatte stora belopp. Försäljningsvärdet av telasten från 1748 var ca 1 million dsm och 1758 hade värdet nästan tredubblats till ca 2,8 millioner dsm. Storleken av SOIC:s återexport blir uppenbar om den jämförs med det totala värdet av Sveriges export.⁷³ Under normala år svarade SOIC för 20–30 % av landets exportvärde. Under krigsåren i Europa, då SOIC och DAC under neutral flagg kunde föra hem en stor andel av teet för den europeiska marknaden utan konkurrens av EIC och VOC, steg exportandelen kraftigt. År 1782 nådde den nästan 80 % på grund av det pågående amerikanska frihetskriget.

Det var många svenska och utländska entreprenörer och handelsmän som engagerade sig i SOIC:s auktioner men bara en mindre grupp som satsade ansevärda kapital på sina inrop. Uppdelningen i stora och små köpare vid auktionerna 1748 och 1758 är tydlig. Mer än hälften av telasterna ropades in av fyra personer vid båda tillfällena, om än inte exakt desamma. Hela 80 % av telasterna 1748 och 1758 ropades in av ett dussin personer, vilka utgjorde en knapp tredjedel av totala antalet köpare vid auktionerna. Det var således en handfull dominerande köpare kontra en stor grupp av småköpare båda åren. Samma mönster går igen i tidigare studier av andra laster.⁷⁴ Genom att analysen baseras på inköpsvärden i stället för som tidigare antal inropade lotter ger resultaten i denna studie rättvisande proportioner mellan köparnas inrop. Det är ett viktigt framsteg för rätt kunna bedöma köparnas betydelse för SOIC:s tehandel och återexport.

Det är dock missvisande att utgå från att gruppen av stora köpare alltid ropade in varor till sin egen handelsverksamhet, eller med eget kapital, bara för att endast deras namn står upptaget i katalogerna. Flera av köparna agerade på uppdrag eller ropade in varor gemensamt. De slog ihop sina kapital för att kunna köpa större partier te, vilket kan utläsas från bevarad korrespondens.⁷⁵ Även på EIC:s auktioner i London fanns det grupper av köpare i grossistleden som gick samman och lät ropa in te via en representant för att sedan sälja det i mindre partier inom landet. Till skillnad från tehandeln i Storbritannien var det dock återexporten av te som var ekonomiskt intressant för SOIC och huvudsyftet med dess verksamhet.

Alla stora svenska köpare kom från Göteborgstrakten och tillhörde den burgna handelseliten med Niklas Sahlgren och Christian Arfwidsson som främsta namn. Det fanns dock mycket starka kopplingar till Stockholm

genom släktskapsband och ingifte mellan kapitalstarka köpmansfamiljer i Stockholm och Göteborg. SOIC var långt ifrån det enda affärsintresset inom utrikeshandeln för handelssläkterna utan de bedrev ofta export av järn och trä.⁷⁶ Men SOIC:s verksamhet var synnerligen intressant på grund av att den var så lukrativ.⁷⁷ Att en representant för en göteborgsk handelsläkt köpte upp te på auktionen betyder inte att kapitalet fanns i Göteborg och inte heller att vinsten stannade i Sverige. De intrikata handelsnätverken gör att det knappast går att avgöra hur släkterna samarbetade för att samla kapital till expeditionerna och dela upp inropen på auktionerna, och kanske även delta i organisationen av återexporten av te.

En tydlig förändring i köparstrukturen är tydlig mellan 1748 och 1758. Andelen personer med direkt anknytning till SOIC (direktörer, superkar-görer) minskar väsentligt under denna tioårsperiod. Bland de dussintalet största köparna på auktionen 1748 dominerade personer i SOIC:s tjänst och med ett tydligt inslag av skottar. Tio år senare var det bara tre personer som hade direkt anknytning till SOIC och alla var svenskar. Uttåget av kompanipersonal med brittisk härkomst kan som nämnts vara en konsekvens av avtalet mellan Sverige och Storbritannien efter Porto Novo-affären. Avtalet förbjöd SOIC att fortsätta anställa brittiska undersåtar i sin tjänst. Men det är knappast hela förklaringen. Svenskarna blev själva snabbt duktiga på att driva sjöfartshandel med Ostindien och allt mindre beroende av utländsk hjälp.⁷⁸

Handelshusens intåg på arenan är markant. År 1758 har fyra handelshus trätt fram som stora köpare på auktionen. Handelshusen och handelsmän utan direkt koppling till SOIC ropade in över 50 % av telasten, jämfört med 15 % år 1748. Andelen hade alltså växt mer än trefaldigt. Om man även tar hänsyn till att telasten var dubbelt så stor 1758 hade handelshus och handelsmän utan direkt koppling till SOIC ökat sina inköp sex gånger. En möjlig förklaring kan vara att det växer fram en grupp av specialiserade köpmän i Göteborg som huvudsakligen sysslar med återexport av te, och som inte nödvändigtvis behöver ha direktkontakt med importkedjan genom SOIC. Även om handelshusen representerar en synlig organisatorisk förändring i köparstrukturen mot en specialisering i utrikeshandel så är det inte säkert att det i sak innebär så stora förändringar. Redan från start hade svenska och utländska handelsmän, både från Amsterdam, Ostende

och London, gått ihop och gemensamt bidragit till finansiering av expeditionerna och köpt upp stora partier te på auktionerna för återexport och försäljning utomlands.

Priserna på teet på auktionerna påverkades av flera faktorer utanför SOIC:s kontroll. I och med att det var flera kompanier i Europa som oberoende av varandra importerade stora kvantiteter av te ledde det ibland till stora överskott i Europa i grossistleden. Då utbudet av te översteg efterfrågan ledde det till fallande priser och det hände att grossisterna klagade över att de var tvungna att sälja sitt te under inropspriset från auktionerna.⁷⁹ SOIC verkar dock ha klarat sig bättre än andra europeiska kompanier och minskade inte sin import dramatiskt till skillnad från EIC och VOC. En viktig anledning verkar vara att SOIC följsamt anpassade sig till te-drickarnas nya konsumtionsmönster som ändrade sig till förmån för bättre, och därmed dyrare, tesorter.³³

Om man bara ser till de två studerade telasterna från 1748 och 1758 ökade mängden te med 80 % från 255 ton netto till 455 ton. Totalt minskade dock importen av te mellan dessa år, från drygt 850 ton 1748 (tre skepp) till endast hälften 1758 (ett skepp). Den långsiktiga trenden över perioden är dock en kontinuerligt ökande teimport, dock med stora svängningar upp och ned i importvolymerna mellan åren på grund av skeppens oregelbundna hemkomst.⁸⁰ Det var inte bara mängden te som ökade markant vid auktionen 1758, det gjorde även inropspriset för de olika tesorterna som steg med 35–85 % jämfört med 1748. Medelpriset ökade med 70 %. Trots tidvisa överflöd av te i Europa och därmed hotande dumpning av priserna verkar SOIC:s ledning ha haft affärerna under ganska god kontroll.

Den billiga tesorten Bohé var helt dominerande både 1748 och 1758, men andelen minskade från 87 % till 73 %. Trots att andelen sjönk ökade den importerade mängden Bohé med 30 % eftersom telasten var större 1758. Det är intressant att notera en markant ökning av den dyrare och finare tesorten Congo från 7 % till 18 %. Det beror troligtvis till stor del på nya konsumtionsvanor i Skottland där Congo snabbt blev mer eftertraktat. Det brittiska EIC brydde sig inte om att följa den trenden. Det svenska teet, som via mellanhänder smugglades till Storbritannien, var dessutom billigare än de sämre Bohésorter som EIC importerade i stora mängder.

Därigenom kunde även den mindre bemedlade massan av konsumenter unna sig ett bättre te. För frisinade skottar var det dessutom en bonus att kunna kringgå det engelska EIC. Svenska SOIC fick därmed en marknad med stadiga volymer.⁸¹ Förändringen mellan andelen av de importerade tesorterna till Göteborg visar att SOIC i en mening var ett modernt företag som snabbt kunde anpassa sig till ett förändrat konsumtionsmönster och svara på kundernas efterfrågan.⁸²

Denna undersökning har bidragit till den samlade kunskapen om SOIC genom att studera två auktioner med tio års mellanrum i detalj. För första gången redovisas värdet på köparnas inrop av te. Det har gjort det möjligt att visa de rätta proportionerna mellan köparnas intressen i telasten, inte minst vad gäller de stora investeringarna i te för återexport. Vidare har värdet av lasterna av te, siden och porslin kunnat jämföras för första gången. Det metodmässiga bidraget som har gjort jämförelser mellan varornas värden möjliga är en procedur för att beräkna nettovikterna av inropen av te utifrån auktionskatalogernas knapphändiga uppgifter.

Undersökningen har även bekräftat bilden av köparstrukturen vid auktionerna från tidigare studier, och visat på de förändringar som skedde under en tioårsperiod, främst vad gäller kopplingen till SOIC och köparnas hemland. Även verkningarna av handelspolitiska beslut utom och inom landet (Porto Novo-affären och sidenförbuden) har kunnat spåras genom förändringar i sammansättningen av köpare och varor på de två auktionerna.

SOIC:s svanesång

SOIC:s affärsidé var enkel och gick ut på att importera te från Kina och återexportera det till de stora hamnstäderna på kontinenten. Därifrån nådde teet de europeiska temarknaderna. En stor del fördes vidare in i Storbritannien på illegal väg, där det såldes mycket billigare än det te som importerades av det brittiska EIC. Det billiga teet drev upp efterfrågan i Storbritannien genom att breda folklager fick råd att tillägna sig nya konsumtionsvanor, och efterfrågan på te från SOIC hölls uppe. Affärsidén fungerade mycket väl under 50 år och tehandeln nådde exceptionellt stora

volymer under amerikanska frihetskriget (1775–1783) då Storbritannien var i krig med både Nederländerna och Frankrike.⁸³ Katastrofen inträffade 1784 när Storbritannien efter krigsslutet sänkte införseltullen på importerat te från 110 % till 12,5 %.⁸⁴ Förutsättningarna för SOIC försämrades därmed i grundvalarna eftersom man aldrig hade kunnat skapa en inhemsk marknad för ostindiska varor. Genom att hålla fast vid den ensidiga inriktningen på en enda handelsvara sköt SOIC sin långsiktiga verksamhet i sank.

Det fanns dock mer övergripande förändringar i tiden som gjorde att privilegierade handelskompanier var dömda att försvinna framemot 1700-talets slut. Den förening av gynnsamma förutsättningar med merkantilism, smuggling och krig mellan konkurrerade europeiska stater i handeln med Ostindien som hade utgjort grundvalen för SOIC:s framgångar vittrade bort och ersattes av en framväxande frihandel.⁸⁵

SOIC och dess verksamhet är intressant ur många perspektiv och nya forskningsrön presenteras återkommande. Intresset beror nog inte minst på att SOIC:s framgångssaga ter sig så osannolik; en liten grupp entreprenörer lyckades starta och driva ett svenskt kompani för utrikes handelssjöfart med stor framgång under merkantilismens tidevarv, i stark konkurrens med de stora sjöfartsnationerna och utan avsättning för huvudprodukterna inom det egna landet.

Summary

The Swedish East India Company (SEIC) was a chartered company with royal monopoly on the trade with East India. The company's business strategy was to import tea to Sweden for re-exportation to the Western European market, mainly to cities in The Netherlands and Flanders. From there the tea reached Great Britain, to a large extent as smuggled goods. The company flourished during 50 years (ca 1732–1785), but when Great Britain released their extremely high duties on tea in 1784 the basis of the company's business was undermined in one strike.

The company's return cargo from Canton was sold on auction in Gothenburg and bought by Swedish and European merchants and trading

houses. Some of the sales catalogues with handwritten annotations of the name of the buyer and price for each lot have been preserved. This study examines the cargoes and buyers at two auctions in 1748 and 1758, respectively. A new method of estimating the net weight of the tea lots is presented, which allows a calculation of the true value of each buyer's purchases and the total value of the cargoes.

A clear division into a small number of dominant buyers and a large group of small buyers is evident. At both occasions a small group of four buyers, corresponding to only 10 % of the total number of buyers, secured half of the tea cargo. In 1748 the dominant buyers had close connections to SEIC as directors or supercargoes and the Scottish influence was evident. Ten years later several Swedish business firms had entered as leading buyers. The coupling to SEIC, as well as to Great Britain, had been substantially reduced. Buyers from the Gothenburg area dominate at both auctions. Merchants from Stockholm were involved anyway due to close connections between the wealthy merchant families in the two cities through marriages and other business relations.

The volume of tea sold at the auctions increased substantially by 80 % from 255 tons in 1748 to 455 tons in 1758. Both cargoes were dominated by the cheap Bohé tea, but the proportion was reduced from about 90 % to 70 % in favour of the more expensive Congo. The shift reflected an increased demand for tea of better quality in Scotland and England. Ordinary people could afford a better tea as the general price level of smuggled 'Swedish' tea was comparatively low. This change took place despite the fact that tea prices at the auctions increased considerably from 1748 to 1758, on average by 70 %.

The total values of the cargoes were substantial and show an almost three-fold increase from 1,3 million daler silvermynt in 1748 to 3,5 million dsm in 1758. Besides tea the cargo included porcelain and silk but their economic importance was insignificant in relation to the tea trade. At both auctions the proportions between the values of tea, silk and porcelain was approximately 14:2:1.

Bilaga 1

Släktskap mellan köpare på auktionerna 1748 och 1758. Understruket namn anger att personen finns med som ingång i listan.

August Alströmer, köpman, son till den berömde manufakturisten *Jonas Alströmer* och gift med *Anna Margareta Sahlgren*, dotter till *Niklas Sahlgren*. Delägare i handelsfirman Sahlgren & Alströmer.

Christan Arfwidsson, handelsman i Göteborg, gift första gången med *Kristina Levina Ström*, dotter till *Hans Olofsson Ström*, grosshandlare och bruksägare i Göteborg, gift andra gången med *Anna Elisabeth Sahlgren*, syster till *Niklas Sahlgren*.

George Bellenden, läkare och köpman (husläkare åt Colin Campbell), gift med *Sara Chambers*, syster till *John* och *William Chambers*, båda superkargörer.

Anders Gothén, superkargör, gift med *Christina Margareta Gadd* från en släkt med flera superkargörer.

Abraham Grill II, köpman och direktör, gift med *Anna Maria Petersen*, dotter till köpmannen *Abraham Petersen* i Göteborg.

John Hall d.ä., handelsman i Göteborg, gift med *Christina Gothén*, dotter till *Anders Gothén*, superkargör.

Arvid Hasselgren, redare och handelsman i Uddevalla, gift med *Greta Zachrisson*, dotter till *Zacharias Zachrisson*, handelsman och järnexportör i Göteborg.

Niklas Jacobsson, handelsman i Göteborg, gift med *Anna Margareta Nissen*, syster till *Johan Henrik Nissen*.

Henrik König, köpman i Göteborg, senare Hamburg, politiker, son till en av grundarna av SOIC, *Henrik König*. Gift med *Christine Nissen*, syster till *Johan Henrik Nissen*.

Johan Henrik Nissen, handelsman i Göteborg och superkargör, gift med *Christina Zachrisson*, dotter till *Zacharias Zachrisson*, handelsman och järnexportör i Göteborg.

Andreas Otterdahl, köpman i Göteborg, gift med *Dorothea Matzen*, dotter till *Niklas Matzen*, köpman i Göteborg.

David Sandberg, superkargör och direktör, gift med *Mary Chambers*, dotter till *John Chambers*, brittisk handelsman i Göteborg och syster till *John* och *William Chambers*, båda superkargörer.

Niklas Sahlgren, handelsman och grundare av SOIC, gift första gången med *Anna Margareta Wittmack*, dotter till handelsmannen *Claes Wittmack*, i Stockholm, andra gången med *Catharina Christina Grubb*, dotter till handelsmannen *Wilhelm Grubb* i Stockholm. Niklas Sahlgrens svärfar *Claes Wittmack* anlade varvet Terra Nova i Stockholm tillsammans med *Abraham Grill I* (far till *Abraham Grill II*) där nio fartyg byggdes för SOIC.

Gustav Tham, direktör i SOIC, gift med *Christina Maria Grill*, dotter till *Abraham Grill II*.

Johan Fredrik Ström, järnhandlare i Göteborg, senare direktör i SOIC, gift med *Cornelia Hall*, änka efter *Benjamin Hall* och mor till *John Hall d.ä.*

Nils Ström, superkargör, var först gift med *Wilhelmina Grubb*, syster till *Catharina Christina Grubb* som var gift med *Niklas Sahlgren*. *Nils Ström* var son till *Hans Olofsson Ström*, som var gift med *Anna Elisabeth Sahlgren*, syster till *Niklas Sahlgren*. *Nils Ström* var i sitt andra äktenskap gift med *Catharina Arfwidsson*, dotter till handelsmannen *Abraham Arfwidson* i Stockholm. Vidare var *Nils Ströms* syster *Kristina Levina Ström* gift med *Christian Arfwidsson*. *Nils Ström* var farbror till *Johan Fredrik Ström*.

Olof Ström, superkargör och direktör, bror till *Nils Ström* och gift med *Magdalena Grubb*, syster till *Catharina Christina Grubb* som var gift med *Nils Ström*. Bröderna *Ström* var alltså gifta med systrarna *Grubb*.

Bilaga 2

Biografiska fakta om köpare vid auktionerna

Auktionen 1748. Uppgift inom hakparentes anger åldern vid auktionen.

Abercromby, Arthur (1707–1761) [41 år]. Superkargör på skeppen *Stockholm* 1742–1744, *Calmar* 1744–1745 och den aktuella expeditionen med *Printz Gustav* 1746–1748. Han hade inlett sin karriär som handelsman i Amsterdam och Rotterdam under 1730-talet. Han dog under en resa i VOC:s tjänst till Kina 1758.

Ankarcrona, Theodor (1687–1750) [61 år]. Amiral, en av direktörerna i SOIC 1737–1750.

Arfwidsson, Christian (1717–1799) [31 år]. Framgångsrik handelsman i Göteborg. Född i Marstrand, son till *Torkel Arfwidsson* och *Margareta Ström*.

Barry, Gerrad (årtal okänt). Superkargör på skeppen *Tre Cronor* 1736–1737, *Göteborg* 1739–1740, *Calmar* 1741–1743 och *Cronprinsen Adolph Friederic* 1746–1748.

Bellenden, George (1718–1770) [30 år]. Läkare från Dalkeith, Skottland, och anställd som skeppsläkare i SOIC och senare handelsman i Göteborg. Gift med *Sara Chambers* och husläkare åt Colin Campbell 1756.

Borgman, Magnus (1712–1788) [36 år]. Superkargör på den aktuella resan med skeppen *Printz Gustav* 1746–1748 och *Riksens ständer* 1760–1762.

Busck, Hans Johansson (1718–1780) [30 år]. Köpman i Uddevalla och son till *Johan Hansson Busck*.

Cahman, Gustaf (1704–1755) [44 år]. Född i Stockholm och senare köpman i Göteborg.

Chalmers, William d.ä. (årtal okänt). Skotsk invandrare som sysslade med export av järn och trävaror i Göteborg. Han fick svenskt medborgarskap 1740. Far till *William Chalmers d.y.* (1748–1811),

köpman, superkargör och direktör i SOIC, känd som donator till grundandet av Chalmers tekniska högskola.

Chapman, Charles (årtal okänt). Kapten på skeppen *Götha Leijon* 1752–1754, *Enigheten* på den aktuella resan 1757–1758, *Prinsessan Sofia Albertina* 1760–1761, *Drottning Sophia Magdalena* 1777–1778 och *Terra Nova* 1775–1776. Han var bror till den kände fartygkonstruktören *Fredric Henric Chapman* (1721–1808).

Compagniet. SOIC:s direktion som ropade in varor vilka såldes på en senare auktion eller återexporterades.

Conradi, Georg Henrik (1718–1795) [30 år]. Handelsman i Stockholm och direktör i SOIC 1762. Han var son till *Georg Johann Conradi* och adlades 1769.

Coopman, Hans (1663–1748) [85 år]. Handelsman i Göteborg och specialiserad på tyger. Rådman i Göteborgs rådhusrätt 1725.

Coppinger, James Adam (årtal okänt). Superkargör på skeppet *Drottningen af Sverige* 1742–1744. Irländare som tidigare varit anställd i Ostend East India Company.

Eliott, William (årtal okänt). Superkargör på skeppen *Drottningen af Sverige* 1742–1744 och 1745 (förlist vid Shetlandsöarna) och *Cronprinsessan Lovisa Ulrica* 1746–1747.

Gothén, Anders (Andreas) (årtal okänt). Superkargör på skeppen *Göteborg* 1743–1745 (förolyckat vid Nya Älvsborg), *Calmar* 1746–1748, *Götha Leijon* 1750–1752, *Prins Friederic Adolph* 1756–1757, *Prinsessan Sofia Albertina* 1760–1761, *Finland* 1764–1766, *Adolph Friederic* 1768–1770, 1776–1777, 1780–1781 och *Lovisa Ulrika* 1772–1773.

Grill, Abraham d.y. (1707–1768) [41 år]. Medlem av den framgångsrika handelssläkten Grill i Stockholm. Grundade ett eget handelshus i Göteborg 1746 och blev senare direktör i SOIC. Han samarbetade med sina släktingars handelshus i Stockholm och Amsterdam – *Carlos & Claes Grill* och *Anthony & Johannes Grill*. Brodern *Claes Grill* (1705–1767) var kanske den mest

framgångsrike av köpmännen Grill. Under hans ledning blomstrade handelshuset i Stockholm med handelsnätverk i Nederländerna, södra Europa och affärer med SOIC där han blev direktör 1753. Förutom traditionell handel engagerade sig C. Grill inom järntillverkning med egna järnbruk och export, samt skeppsvarvet Terra Nova i Stockholm där många av ostindiefararna byggdes.

Hall, John d.ä. (1735–1802) [13 år]. Son till den brittiska köpmannen *Benjamin Hall* (– 1748), bosatt och aktiv som handelsman i Göteborg. Ägnade sig tillsammans med *Peter Bagge* åt järnexport via deras handelshus *Bagge, Wilson och Hall*. Det är konstigt att det står *J. Hall* i katalogen för 1748 eftersom han då bara var 13 år gammal och rimligen för ung för att köpa varor på egen hand. Hans son *John Hall d.y.* (1771–1830) drev familjeföretaget i konkurs.

Habicht, Carl (– 1791). Rådman i Göteborg 1765–1791, son till handlaren *Claes Habicht* (– 1744).

Hasselgren, Arvid (1716–1750) [32 år]. Köpman i Uddevalla. Son till *Arvid Johansson Hasselgren* (1678–1723) och bror till grosshandlaren *Niklas Hasselgren* (1714–1773).

Hülphers (Hylphert), Abraham (1717–1768) [31 år]. Superkargör på skeppen *Printz Gustav* på den aktuella resan 1746–1748, *Enigheten* 1751–1753 och *Prinsessan Sophia Albertina* 1760–1761. Han drev även en fabrik för bomullstyger i Göteborg 1756–1762.

Jacobsson, Niklas (1714–1785) [34 år]. Handelsman i Göteborg, född i Malmö. Adlades 1756 som *Niklas von Jacobsson*.

Jung, Johan Caspar (1721–1790) [27 år]. Konstnär och sedermera teckningslärare på Göteborgs gymnasium 1774. Det är förvånande att han skulle deltagit i kompaniets auktioner, men hans profil är den enda som stämmer överens i tiden.

Kampe von, Peter (årtal okänt). Superkargör på den aktuella expeditionen 1746–1748 med skeppet *Printz Gustav*, *Riddarhuset* 1740–1742 och *Friedericus Rex Sueciae* 1744–1745.

Keller, J. (årtal okänt). Det har inte framkommit några uppgifter om denna person. I arkivmaterial från VOC nämns en sjöman som

deltog i ett flertal resor till Indonesien vid namn *Joseph Keller*, men inga fler uppgifter har återfunnits.

Kierman, Gustaf (1702–1766) [46 år]. Köpman i Stockholm, politiker och riksdagsman och en av direktörerna i kompaniet 1757. Kierman räknas som en av 1750-talets mest framgångsrika handelsmän tillsammans med *Thomas Plomgren* (1702–1754). De var delaktiga i det halvstatliga Växelkontoret.

Kullman, Sven Eriksson (1715–1762) [33 år]. Handelsman i Göteborg, född i Vänersborg.

König, Henrik (1717–1785) [31 år]. Son till *Henrik (Hindrich) König* (1686–1736), en av initiativtagarna till Ostindiska kompaniet. Superkargör 1739–1749 på skeppen *Götheborg*, *Calmar*, *Stockholm* och *Hoppet*. Han deltog i riksdagarna 1751–1752 och 1755–1756. Initialerna i katalogen är svårtolkade men det är troligen denne Henrik König som åsyftas, ingen annan passar in i tiden för auktionen.

Lagerström, Magnus (1691–1759) [57 år]. Sekreterare i SOIC 1731 och senare en av direktörerna 1746.

Lamberg, Johan Anders (1712–1783) [36 år]. Handelsman och importör av textilvaror i Göteborg.

Matzen, Niclas (1710–1775) [38 år]. Köpman och föreståndare i Tyska kyrkan i Göteborg.

Maule, James (Jacob) (1718–1749) [30 år]. Kapten på *Friedericus Rex Sueciae* 1744–1745 och den aktuella expeditionen med *Printz Gustav* 1746–1748. Han var från Skottland och mönstrade på i Cadiz under SOIC:s första expedition till Kanton 1732–1733. Han var även superkargör på skeppen *Stockholms Slott* 1772–1773 och *Adolph Friederic* 1768–1770.

Nissen, Johan Henrik (1718–1783) [30 år]. Handelsman i Göteborg. Superkargör 1765–1766 på skeppet *Prins Carl*.

Parkinson, Robert (årtal okänt). Agent och smugglare i Göteborg. Namnet är troligtvis fabricerat. Brittisk spion som uppges ha skickat underrättelser till den engelska regeringen 1745 angående Sveriges

(inofficiella) truppstyrka "Franska Kåren", som skulle avsegla till Skottland för att strida i exilprinsen Charles Edward Stuarts armé. Parkinsson deltog i SOIC:s auktioner och förmodligen även i smuglingen av te till Storbritannien.

Pechlin, (Peckelin) Carl Fredrik (1720–1796) [28 år]. Svensk militär och politiker född i Tyskland, Holstein och son till *Johan von Pechelin Löwenbach* och grevinnan *Margareta Amalia Floor*. Han ägnade sitt liv åt att motarbeta kungamaktens inflytande. Dock skiftade han flera gånger mellan de politiska blocken (hattar och mössor). Han anklagades för att ha varit delaktig i mordet på Gustav III 1792 och fängslades på Varbergs fästning fram till sin död 1796.

Schutz, Johan/Jacob (1709–1772) [39 år]. Direktör i SOIC under tredje oktrojen och borgmästare i Göteborg.

Ström, Nils (1714–1783) [34 år]. Superkargör på skeppen *Friedericus Rex Sueciae* 1740–1742, *Götheborg* (förlist vid Nya Älvsborg) 1743–1745 och *Calmar* 1746–1748. Han var son till *Hans Olofsson Ström* (1682–1761), grosshandlare och bruksägare i Göteborg.

Verbecke, Michill (årtal okänt). Superkargör på skeppen *Cronprinsen Adolph Friederic* 1746–1748 och *Götha Leijon* 1750–1752.

Wohlfart, Caspar (Casper) (1702–1758) [46 år]. Handelsman i Göteborg och son till *Hans Caspersson Wohlfart*.

Ölisch, Johan Heinrich (Hindrich) (årtal okänt). Nämns som mäklare i Göteborg.

Auktionen 1758. Uppgift inom hakparentes anger åldern vid auktionen.

Ahlströmer, August (1735–1773) [23 år]. Affärsman, född i Stockholm och son till den kände manufakturisten *Jonas Alströmer* (1685–1761). Han gifte sig med *Anna Margareta Sahlgren* (1746–1769) och blev delägare i Niklas Sahlgrens firma, Sahlgren & Alströmer 1764.

Arfwidson, Samuel (–1778). Köpman i Göteborg. Han är inte från samma släkt som *Christian Arfwidsson* (se köpare 1748 ovan).

d'Artis, Edward (årtal okänt). Bokhållare åt Colin Campbell. Omnämns även som handelsman.

Bagge, Benjamin (1720–1794). Köpman och föreståndare för Tyska Kyrkan i Göteborg. Son till *Lorentz Bagge* (1680–1742).

Berenberg, Peter J. (årtal okänt). Superkargör på skeppen *Enigheten* 1754–1755 och *Prins Carl* 1763–1774.

Brunjeansson, Hans (1707–1771) [51 år]. Köpman i Göteborg.

Brusewitz, Jacob Gabriel (1726–1781) [32 år]. Sidenfabrikör och bolagskamrer i Göteborg, son till *Johan Fredrik Brusewitz* (1690–1742). Släkten härstammade från Mecklenburg och Pommern i Tyskland.

Cahman von, Johan (1735–1780, osäkra uppgifter) [23 år]. Affärsman, född i Göteborg, son till *Gustaf Cahman* (se förteckning köpare 1748 ovan). Han ägde flera järnbruk och var även banbrytare inom fabriksmässig utvinning av tranolja.

Chambers, John d.y. (1726–) [32 år] och hans bror *William Chambers* (1723–1792) [35 år] var söner till *John Chambers d.ä.* (1695–1735) som var en brittisk handelsman i Göteborg. *John Chambers d.y.* var aktiv inom SOIC under större delen av sitt liv och blev en av de bofasta superkargörerna i Kanton 1769–1772. *William Chambers* arbetade också som superkargör, men blev senare inflytelserik arkitekt i Sverige och hovarkitekt i England.

Carnegie, George of Pitarrow (1726–1799) [32 år]. Handelsman, gift med *Susan Scott* (1743–1821). Carnegie kom till Göteborg på 1740-talet efter att ha flytt från jakobinernas nederlag vid Culloden 1746. Han återvände till Skottland 1766 och överlämnade sin affärsverksamhet till *Thomas Erskine* (1746–1828), också skotte som befann sig i landsflykt i Göteborg.

Fehman, Thomas (ca 1737–1787) [21 år]. Direktör för en sidenfabrik i Kungälv och riksdagsman i borgarståndet 1765–66, 1769–70. Son till *Petter Fehman* (1710–1761) ursprungligen härstammande från Tyskland.

Greiff, Jacob (–1787). Superkargör på skeppen *Friedericus Rex Sueciae* 1740–1742, *Riddarhuset* 1743–1745, *Cronprinsen Adolph Friederic* 1746–1748, *Enigheten* 1751–1753 och på den aktuella resan 1757–1758 samt *Prins Carl* 1763–1764.

Grill, Abraham d.y. (1707–1768) [51 år] var med även vid auktionen 1748 och återkommer 1758 som köpare tillsammans med sin son *Lorentz Grill* (1737–1773) [21 år]. Här är en indikation på att en yngre generation deltar tillsammans med den äldre.

Hahr, Henrik Wilhelm (1724–1794) [34 år]. Superkargör på skeppen *Riksens Ständer* 1760–1762 och 1768–1770, *Prins Carl* 1765–1766, *Adolph Friederic* 1771–1772 och *Lovisa Ulrica* 1779–1780, 1781–1783. Son till *Hinrich Hahr* (1693–1747) som flyttat till Sverige 1715 från Tyskland och etablerat sig som handelsman i Stockholm.

Holterman, Martin (1715–1793) [43 år]. Handelsman från 1755 i Göteborg, född i Hamburg. Gift första gången med *Anna Maria Ström* (1727–1764), systerdotter till *Niklas Sahlgren*, åt vilken han arbetade som prokurist. Han blev senare direktör i SOIC och lät uppföra Ostindiska huset på Norra Hamngatan.

König, Fredrik Wilhelm (1721–1764) [37 år]. Superkargör på skeppen *Cronprinsen Adolph Friederic* 1746–1748 och 1749–1751, *Götha Leijon* 1752–1754, *Enigheten* på den aktuella resan 1757–1758, *Prins Friederic Adolph* 1761 (förlist i Kinesiska sjön) och *Riksens Ständer* 1763–1764. Son till *Henrik König* (se köpare 1748 ovan).

Lundwall (Lundvall), Nils (årtal okänt). Handelsman i Göteborg, gift med *Eleonora Bratt*.

Luth, Franz Martin (1679–1763). Apotekare i Göteborg, ursprungligen från Tyskland. Han köpte Apoteket Kronan 1721 och uppges ha balsamerat Karl XII vid likfärden från Norge 1718.

Otterdahl, Andreas Philipsson (1726–1804) [32 år]. Köpman i Göteborg, gift med *Dorotea Matzen* (1737–1763 Hans andra äktenskap ingicks med *Ingeborg Schale* (1716–1762).

Pettersson, Lars (årtal okänt). Superkargör från Göteborg på skeppet *Prins Carl* 1760–1761.

Sandberg, David (af Sandberg) (1726–1788) [32 år]. Superkargör från Göteborg på skeppen *Hoppet* 1748–1749, *Prins Carl* 1753–1756, *Riksens Ständer* 1760–1762 och *Adolph Friederic* 1766–1768. Direktör i SOIC 1776 och gift med *Mary Chambers* (dotter till *John Chambers d.ä* se ovan). Adlad 1776.

Schale, Sven (– 1796). Ej hittad. Möjligen var han rådman i Göteborgs rådhusrätt.

Ström, Johan Fredrik (1731–1781) [27 år]. Järnhandlare i Göteborg, son till *Börge Olofsson* (1688–1762). Han var gift med *Cornelia Hall*, änka efter *Benjamin Hall* (far till *John Hall d.ä.* se ovan) och direktör i SOIC 1773.

Ström, Olof (1716–1775) [42 år]. Superkargör på skeppen *Freden* 1746–1747 och 1748–1749, *Enigheten* 1754–1755 och *Prins Carl* 1750–1752. Bror till *Nils Ström* (se köpare 1748 ovan).

Swensson, S. F. (årtal okänt). Ej hittad. Möjligtvis handelsman i Göteborg

Tarras, John (1732–1790) [26 år]. Född i Banff, Skottland, kom till Sverige 1759 med sin hustru *Anna Margareta Augustin*. Enligt vissa källor var han anställd som styrman i SOIC under sitt alias *Afwertz* innan han blev en "brittisk expedit" (inget burskap) i Göteborg. Sedermera direktör för ett kreditinstitut, "Göteborgs diskont".

Tham, Gustaf (1724–1781) [34 år]. Superkargör på skeppen *Enigheten* på den aktuella resan 1757–1758, *Prins Carl* 1760–1761 och 1763–1764 och *Lovisa Ulrica* 1766–1768. Senare direktör i SOIC 1773. Gift med *Christina Maria Grill* (dotter till *Abraham Grill*, se ovan).

Toutin, Fredrik (1727–1787) [31 år]. Handelsman i Göteborg, ursprungligen av fransk släkt. Släkt med Stockholmsköpmännen *Jacob* och *Isak Toutin*.

Utfall von, Jacob (1684–1769) [74 år]. Superkargör på skeppen *Riddarhuset* 1740–1742 och *Friedericus Rex Sueciae* 1744–1745.

Vigneaulx, Daniel (årtal okänt). Superkargör på skeppen *Suecia* 1737–1738, *Götheborg* 1739–1740 och 1740–1741, *Götha Leijon* 1746–1749 och *Prinsessan Sophia Albertina* 1755–1756.

Wennngren, Sven N. (årtal okänt). Sekreterare i SOIC 1763 och rådman i Göteborg.

Öltken von, Volrath (1718–1782) [40 år]. Handelsman i Göteborg och riksdagsman 1769. Son till *Gerhard von Öltken* och *Gertrud Tham*.

Handelshus

Beckman & Comp. Förmodligen *Vincent Beckman d.y.* (1700–1772) som var handelsman i Göteborg och en av de stora järnexportörerna under mitten av 1700-talet.

More & Comp. Detta bör vara *James Moir (More)* (1731–1784) of Stoneywood och hans handelspartner *Thomas Irvines* handelshus. Moir var med på den första resan till Kanton 1732–1733 och gjorde ett par resor till som superkargör. Efter jakobinernas nederlag vid Culloden 1746 där han hade fört befäl över ett regemente flydde han till Göteborg och slog sig ned som handelsman.

R & J Hall. Britten *Robert Hall* (1731–1763) erhöll burskap i Göteborg 1754. Tillsammans med sin kusin *John Hall d.ä.* (se ovan) drev han ett handelshus.

Wilson & Hall. Handelshus grundat av *John Wilson* och *Benjamin Hall* (–1748) i Göteborg. Efter Benjamins död tog *John Hall d.ä.* (se ovan) över verksamheten.

Scott & Comp. Detta bör vara *John Scott* (1737–1764) som fick burskap i Göteborg 1756. Hans fullständiga titel var *John Scott of Melby*. Han ägde stora landområden på Shetland, men tvingades fly efter slaget vid Culloden 1746.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Riksarkivet (RA), Stockholm, Enskilda handlingar inom Kommerskollegium, Ostindiska kompaniet. Försäljningsböcker, Vol. 10 (1748) och Vol. 20 (1758). Materialet återfinns på Warwick Digital Collections <http://contentdm.warwick.ac.uk/cdm/landingpage/collection/swedish>

Litteratur

Askenfelt, Linus, "...tilstånd och frihet at idka Siöfart och Handel uppå Ost-Indien..." *Svenska Ostindiska Compagniets import i auktionskataloger 1748 och 1758*, C-uppsats, Historiska institutionen, Stockholms universitet, 2015.

Dickson, David, Parmentier, Jan & Ohlmeyer, Jane H. (red.), *Irish and Scottish mercantile networks in Europe and overseas in the seventeenth and eighteenth centuries* (Gent: Academia Press, 2007).

Hodacs, Hanna & Müller, Leos, "Chests, tubs, and lots of tea - the European market for Chinese tea and the Swedish East India Company, c. 1730-1760" i Gottman, Hodacs, Berg, Nierstasz (red.), *Goods from the East, 1600–1800. Trading Eurasia* (London: Palgrave Macmillan, 2015), s. 277-293.

Kjellberg, Sven T., *Svenska ostindiska kompanierna 1731-1813: kryddor, te, porslin, siden* (Malmö: Allhem, 1974).

Koninckx, Christian, *The first and second charters of the Swedish East India Company (1731-1766): a contribution to the maritime, economic and social history of north-western Europe in its relationships with the Far East* (Kortrijk: Van Ghemmert, 1980).

Mackillop, Andrew, "A North Europe World of Tea: Scotland and the Tea Trade, c. 1690– c.1790" i Gottman, Hodacs, Berg, Nierstasz (red.), *Goods from the East, 1600–1800. Trading Eurasia* (London: Palgrave Macmillan, 2015), s. 294-308.

Magnusson, Thomas, " -till Rikets Oboteliga skada och deras Winning- ": *Konflikten om Ostindiska Kompaniet 1730-1747* (Göteborg: Göteborgs universitet, 2008).

Müller, Leos, *The merchant houses of Stockholm, c. 1640-1800: a comparative study of early-modern entrepreneurial behavior*, Diss. Acta Universitatis Upsaliensis (Uppsala: Uppsala universitet, 1998).

Müller, Leos, "The Swedish East India trade and international markets: Re-exports of teas, 1731-1813", *Scandinavian Economic History Review*, vol. 51, s. 28-44, 2003.

Müller, Leos, "Kolonialprodukter i Sveriges handel och konsumtionskultur, 1700-1800", *Historisk tidskrift*, vol. 124, s. 225-248, 2004.

Müller, Leos, "Ostindiska kompaniet – ett globalt företag i 1700-talets Sverige" i Müller, Weiss, & Rydén (red.), *Global historia från periferin: Norden 1600-1850*, 1:a uppl. (Lund: Studentlitteratur, 2010).

Müller, Leos, "The Swedish East India Company – strategies and functions of an interloper" i, Denzel, de Vries, Robinson–Rössner (red.), *Small is beautiful?: Interlopers and smaller trading nations in the pre-industrial period: Proceedings of the XVth World Economic History Congress in Utrecht (Netherlands) 2009*, (Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2011).

Söderpalm, Kristina (red.), *Ostindiska Compagniet: affärer och föremål*, 2:a uppl. (Göteborg: Göteborgs stadsmuseum, 2003).

Ågren, Karin, *Köpmannen i Stockholm: grosshandlares ekonomiska och sociala strategier under 1700-talet*, Diss. Acta Universitatis Upsaliensis (Uppsala: Uppsala universitet, 2007).

Noter

¹ Oktroj; tillstånd att bedriva en ekonomisk verksamhet som är godkänd av myndigheterna.

² Kjellberg 1974.

³ Koninckx 1980.

⁴ Söderpalm 2003.

⁵ Koninckx 1980, s. 269, 489.

⁶ Hodacs & Müller 2015, s. 284.

⁷ Söderpalm 2003, s. 88–105.

⁸ Hodacs & Müller 2015, s.286.

⁹ Hodacs & Müller, 2015, s.7, "It is worth emphasising that the numbers of lots or chests traded do not accurately reflect the volumes of tea for sale."

¹⁰ Müller 2003, s. 38; Müller 2010, s. 195.

¹¹ Kjellberg 1974, s. 39–41.

¹² Kjellberg 1974, s. 40–41.

¹³ Dickson, Parmentier & Ohlmeyer, s. 148.

¹⁴ Kjellberg 1974, s. 52.

¹⁵ Kjellberg 1974, s. 39.

¹⁶ Daler silvermynt (dsm); svensk valuta 1633–1776, 1 daler silvermynt = 32 silveröre.

¹⁷ Hamburger banco; fast räkneenhet i silver för svensk valuta från 1600-talet till 1873 då guldmüntfot infördes.

1 hamburger banco = 0,95 dsm, *Nationalencyklopedins nätupplaga*, sökord: "Hamburger banko"

¹⁸ Kjellberg 1974, s. 40; Söderpalm 2003, s. 11.

¹⁹ Koninckx 1980, s. 285–287.

²⁰ Koninckx 1980, s. 283–286.

²¹ Koninckx 1980, s. 299.

²² Koninckx 1980, s. 286.

²³ Kjellberg 1974, s. 134.

²⁴ Müller 2003, s. 37.

²⁵ Müller 2011, s. 83.

²⁶ Kjellberg 1974, s. 219.

²⁷ Müller 2011, s. 83-85, s. 89.

²⁸ Müller 2003, s. 35–36. Rådata för import skattad i Sverige täcker inte år 1748. Data för den totala återexporten 1736–1766 visar dock att 1748 och 1758 återspeglar den långsiktiga trenden.

²⁹ Müller 2011, s. 91.

³⁰ Mackillop 2015, s. 304.

³¹ Müller 2003, s. 43.

³² Müller 2011, s. 85.

³³ Mackillop 2015, s. 300–304.

³⁴ Ostindiska kompaniet. Försäljningsböcker, Vol. 10 (1748) och Vol. 20 (1758), Enskilda handlingar inom Kommerskollegiums arkiv, Riksarkivet (RA), Stockholm. Materialet återfinns på Warwick Digital Collections: <http://contentdm.warwick.ac.uk/cdm/landingpage/collection/swedish>

- ³⁵ Koninckx 1980, s. 451–452, 479.
- ³⁶ Läst: svensk viktenhet för ett skepps lastförmåga, 1 läst = 18 skeppspund = 2448 kg.
- ³⁷ Koninckx 1980, s. 444.
- ³⁸ Koninckx 1980, s. 479.
- ³⁹ Koninckx 1980, s. 272.
- ⁴⁰ Koninckx 1980, s. 206–208.
- ⁴¹ Koninckx 1980, s. 212–214.
- ⁴² Kjellberg 1974, s. 212.
- ⁴³ Silveröre; svensk valuta 1633–1776, 1 daler silvermynt = 32 öre.
- Skålpund; svensk viktenhet, 1 skp = 0,425 kg.
- ⁴⁴ Söderpalm 2003, s. 99. Vid auktionen vägdes kistan efter inropet och taran drogs bort från bruttovikten för att få nettovikten te.
- ⁴⁵ Kjellberg 1974, s. 212; Koninckx 1980, s. 213.
- ⁴⁶ Storleken på en tum varierade mellan länderna; 1 engelsk tum (inch) = 2,54 cm; 1 svensk tum (verktum) = 2,47 cm. I ref 45 anges måtten i engelska tum.
- ⁴⁷ Passningsräkning; beräkningsmetod där man först gissar en rimlig lösning och sedan förfinar den i steg.
- ⁴⁸ Kjellberg 1974, s. 216; Landsarkivet Göteborg, Ref. GLA/10131/E/52.
- ⁴⁹ Kjellberg 1974, s. 217.
- ⁵⁰ Gymnasiets matematik, Stockholms stad, <http://www.webbmatte.se>, sökord "volym-skala."
- ⁵¹ Söderpalm 2003, s. 99, s. 266.
- ⁵² Pacotill ("fri förning"); Det lastutrymme som varje besättningsmedlem hade till sitt eget förfogande.
- ⁵³ Superkargör /eng. supercargo/: Person som är ansvarig för lasten ombord på skeppet och administrationen av inköp i främmande hamn.
- ⁵⁴ Söderpalm 2003, s. 91; Hodacs & Müller 2015, s. 7.
- ⁵⁵ Askenfelt 2015.
- ⁵⁶ Mackillop 2015.
- ⁵⁷ Kortfattade biografiska uppgifter om alla kända köpare vid auktionerna 1748 och 1758 ges i Bilaga 2.
- ⁵⁸ Müller 2010; Ågren 2007.
- ⁵⁹ Müller 1998.
- ⁶⁰ Müller 2003, s. 41.
- ⁶¹ Söderpalm 2007, s. 14.
- ⁶² Hodacs & Müller 2015, s. 288.
- ⁶³ Söderpalm 2003, s. 96–97.
- ⁶⁴ Koninckx 1980, s. 227.
- ⁶⁵ Vid resan 1758 var pacotillen avskaffad.
- ⁶⁶ Söderpalm 2003, s. 91.
- ⁶⁷ Söderpalm 2003, s. 100.
- ⁶⁸ Koninckx 1980, s. 299, 286.
- ⁶⁹ Koninckx 1980, s. 271, 489.
- ⁷⁰ Koninckx 1980, beräknat på data från s. 456.
- ⁷¹ Koninckx 1980, s. 454.
- ⁷² Koninckx 1980, beräknat på data från s. 454–457.
- ⁷³ Müller 2003, s. 37; Müller 2011, s. 93.

- ⁷⁴ Söderpalm 2003, s. 91; Hodacs & Müller 2015, s. 286.
- ⁷⁵ Hodacs & Müller 2015, s. 286.
- ⁷⁶ Ågren 2007 s. 46; Müller 1998, s. 49–53.
- ⁷⁷ Müller 2010, s. 199.
- ⁷⁸ Dickson, Parmentier & Ohlmeyer 2007, s. 156–167.
- ⁷⁹ Koninckx 1980, s. 272–275.
- ⁸⁰ Koninckx 1980, s. 484, 451.
- ⁸¹ Mackillop 2015, s. 305.
- ⁸² Hodacs & Müller 2015, s. 284, Fig. 18.1.
- ⁸³ Müller 2011, s. 93.
- ⁸⁴ Müller 2003, s. 43.
- ⁸⁵ Müller 2011, s. 83–84.
- ⁸⁶ Främsta källor för uppgifterna i bilaga 1 och 2 är *Svenskt biografiskt lexikon* <https://riksarkivet.se/sbl>, *Nationalencyklopedin* <http://www.ne.se>, Kjellberg 1974, Söderpalm 2003, *Det Gamla Göteborg* <http://gamlagoteborg.se>, *Göteborgs tomtägare 1637–1807* <http://www.gbgtomter.se>



Östersjöns siste sjörövare – tillkomsten och utvecklingen av en maritim myt

Yrjö Kaukiainen

I

En av de egendomligaste platserna inom östersjöområdet är väl Gotska Sandön – en praktiskt taget obebodd, cirka nio kilometer lång och sex kilometer bred trekantig ö, som ligger 38 kilometer norr om Gotlands nordspets, Fårö. På grund av sin natur har den blivit ett populärt utflyktsmål, men även dess historia innehåller ovanliga och dramatiska drag. För nutidens svenskar är ön troligen bäst känd som ett näste för "Östersjöns siste sjörövare", Petter Gottberg. Trots att det gäller händelser som ägde rum i början av 1800-talet, har berättelser om hans bravader cirkulerat i både ord och tryck i tvåhundra år. Som exempel från senare tider kan nämnas en tämligen populär roman som kom ut 1970¹, en ungdomsbok (1985)², en tv-miniserie av Sveriges Radio (1989)³ samt ett antal tidningsartiklar och – efter 2000 – internet-inlägg. Även idag finner man sällan skildringar om Gotska Sandön som inte omnämner honom.

Att skrönorna om Gottberg har förblivit populära är kanske inte förvånande: de karakteriseras av likadana sensationella och brutala drag som den "gula" pressens nyheter. Som ett typexempel på traditionens nuläge kan man citera följande avsnitt, som publicerades sommaren 2014 på en turist-site på internet:

Petter Gottberg är förmodligen Gotska Sandöns mest kända invånare. Under hans tid som arrendator på Sandön i början av 1800-talet skedde ett flertal fartygstrandningar. Rykten gick att han ledde en halt häst med en lykta längs stranden, i syfte att likna en lanterna på ett guppande skepp i nattens mörker och på så sätt få in fartyg på grund. Gottberg ska enligt sägnen ha slagit ihjäl besättningen när de kom iland eller lurat dem i sin lada där han sköt dem genom de små ljusgluggarna innan han plundrade på den dyrbara lasten.⁴

På en annan internetsida kan vi också läsa, att "[h]jälp hade han av sina två döttrar, som lär ha varit lika vackra som vilda."⁵ Det berättas också att han hade "efter sina sjöröverier" grävt ner två eller flera skatter eller samlat gods i sin lada (samma byggnad som nämns ovan och som ännu finns kvar).

En annan sak som kan förklara Gottberglegendens popularitet och spridning, är det faktum att en av Sveriges genom tiderna mest älskade konstnärer och författare, Albert Engström, introducerade honom för den stora allmänheten i sin fängslade bok *Gotska Sandön*⁶. Boken kom ut redan år 1926 och har troligen påverkat denne "sjörövars" eftermäle mer än någon annan trycksak. Engström var dock inte den första att presentera historien om Gottberg i tryck. Redan 1874 publicerade den kände gotländska traditionssamlaren P. A. Säve en skildring av Sandön i *Gotlands Tidning* i vilken han även beskrev Gottbergs illgärningar. Artikeln ser ut att ha inspirerats av författarens korta visit på ön i september föregående år, men han hade redan samlat folksägnar i på Fårö, och några berättelser om Gottberg finns också med i Säves storverk, *Gotländska sagor och sägner*.⁷

Yrjö Kaukiainen är professor emeritus i Europas historia (tidigare i ekonomisk historia) vid Helsingfors universitet. En stor del av hans produktion berör maritim historia från 1700-talet till nutiden.

Petter Gottberg

Född 1762 i Guldrupe sn., mellersta Gotland

1784 går till sjöss, inskr. i Visby sjömanshus

1789 till Stockholm. Gift där med Catharina Udden

1790 föds dottern Sofia, 1795 dottern Gustafva

1799 hustrun Catharina dör, G. gifter om sig med Maria Ahlbom från Roslagen

1801 Magnus Benedictus (Stockholm) antar timmermannen Petter Gottberg

till underarrendator på Gotska Sandön

1801 föds dottern Maria Johanna, 1803 dottern Hedda, 1807 sonen Petter

1806 Sandön köps av kammarrådet J. R. Stenberij, G. fortsätter som arrendator

1816–1817 Rättegång om vrakplundring, G. i fängelse

1818 Stenberij antar igen G. som arrendator och denne återvänder till Sandön

1828 Gottbergs familj flyttar till Boo socken (Värmdö), G. följer dem 1829

eller 1830

1831 Gottberg dör

Det är klart att Gottberg-traditionen är en blandning av fakta och fiktion. Att det senare elementet ser ut att vara tämligen starkt beror inte endast på de rent fiktiva bidragen som nämndes ovan; det måste också påpekas att seriös historisk forskning i fallet har inletts först efter andra världskriget. Den första som utförde en omfattande arkivforskning i Gotska Sandöns historia – inklusive Gottbergs liv och leverne – var biskopen i Visby stift Algot Anderberg. Han publicerade resultaten av sitt arbete i boken *Ytterst i havet*,⁸ där han bland annat noggrant refererar rättsprocessen mot Gottberg. Efter Anderberg har arkivforskningen fortsatt av landsarkivarien i Visby, Tryggve Siltberg, som sedan 1970-talet har grävt i praktiskt taget alla möjliga arkiv efter spår av Petter Gottberg – och även funnit ett stort antal av dem.⁹ På grund av bådas forskningar kan åtminstone de yttre konturerna av Gottbergs leverne beskrivas med fullt tillfredställande omfattning och precision (se bifogad faktaruta). Denna samling av hårda fakta innehåller endast en vrakplundring, för vilket Gottberg blev straffad, och även i detta fall gällde åtalet inte mord eller dråp utan stöld. Grövre brott kunde inte ens misstänkas då skeppet ifråga – jakten *Cerberus* av Greifswald – hade övergivits av besättningen och först efter två månader, just

före jul 1814, drivit på revlarna nära Kyrkudden på Gotska Sandön. Gottberg hade genast börjat bärga lasten men gjorde sig ingen brådska med att anmäla fyndet till dykeriuppsyningsmannen på Fårö. Senare uppgav han att han inte kunde, "som ensam mansperson på ön", lämna sin familj vind för våg mitt i vintern. Att han från 1801 till 1806 själv hade tjänat som uppsyningsman kan även ha bidragit med lite extra självsäkerhet och fräckhet.

Det var först i maj 1815 som utomstående fick vetskap om vraket. Tre fåröbor kom till Sandön och även de började "ta för sig av lasten" samt gräva ner sina fynd i sand precis som Gottberg redan gjort. Nu ansåg Gottberg det nödvändigt att anmäla vraket och for till Fårö för att uppsöka uppsyningsmannen. Denne hade då låtit Gottberg förstå att han inte skulle uppge hela lasten i Visby så att de båda kunde få lite extra bärgarlön. Men uppsyningsmannen fick i varje fall order att börja bärga lasten, och då han anlände till Sandön med tjugo man, blev det slut med smygbergningen – åtminstone i större skala.

Under följande vinter började det ryktas om att mer hade bärgats från vraket än vad som uppgivits. På *Cerberus* ägares begäran började myndigheterna i Visby undersöka fallet mer noggrant. I april 1816 kom kronolänsmannen till Sandön, där han fann delar av *Cerberus* last i husbondens förvar. Gottberg fördes till Fårö för närmare rannsaking och där bekände han slutligen stöld från vraket. Därefter överfördes han till fängelset i Visby, där han fick sitta hela den tid som rätten sysslade med fallet: i över 18 månader. Slutligen blev han – utöver skadestånd till skeppets ägare – dömd till dryga böter som han som medellös fick sona med 28 dagar i fängelse på vatten och bröd samt att som kyrkoplikt sitta i stock en söndag vid Fårö kyrka. Även en fåröbo, Olof Winor, som var gift med en släkting till Gottberg och som senare bekände att han hade hjälpt honom med stölden, häktades, men han dog i fängelset innan processen blev avgjord.¹⁰

Detta var den enda gång som Gottberg blev straffad för något brott. Under rättegången hade dock dykeriuppsyningsmannen hävdat att Gottberg år 1812 hade tagit brännvin från ett strandat skepp, men då Gottberg påstod att uppsyningsmannen hade "givit honom rätt att behålla ett halvt ankare (ca 20 liter)", vidtog rätten ingen åtgärd i saken. Gottberg blev även misstänkt för att ha orsakat sin 18-åriga drängs död i februari 1816, men

då drängen hade flytt till skogs efter att ha stulit två flaskor brännvin, blev slutsatsen att han hade frusit ihjäl i berusat tillstånd.¹¹ Rättegångsprotokoll ger också klart vid handen att några fåröbor hade medverkat i samma brott, även om de måste frigges i avsaknad av vittnen. En ofrånkomlig slutsats av allt detta blir då, att bara en liten del av de illdåd, som Gottberg har lastats för, kan verifieras med primärkällor. Faktaunderlaget stöder inte bilden av sjörövaren och seriemördaren.

Å andra sidan kan man nog påstå att avsaknaden av positiva belägg inte kan accepteras som ett absolut bevis på att Gottberg aldrig hade gjort sig skyldig till grövre brott – det är ju möjligt att han hade lyckats hemlighålla allt sådant. Tillfälle att idka strandröveri fanns nog, särskilt på vintrarna då Sandön i praktiken var isolerad från yttervärlden och inga andra än Gottbergs familj levde där; före 1815 hade det veterligen inte ens funnits en dräng på gården. Dock var nog chanserna till bra byten inte så stora: enligt Tryggve Siltberg var antalet skepp som veterligen strandade på Sandön mellan 1801 och 1829 (dvs. under de nästan tre decennier då Gottberg levde där) nio, och endast fyra, inklusive *Cerberus*, hamnade där under vintermånaderna. Då det låter osannolikt att Gottberg hade vågat utöva strandröveri efter 1815, blir antalet skepp han *kunde ha rövat* mycket lågt.¹² Det måste också påpekas att sedan 1807 hade kriget och kontinentalblockaden starkt minskat sjöfarten på Östersjön. Särskilt åren 1808–1811, då britterna hade en stark eskader på Östersjön, som blockerade den ryska linjeflottan i Paldiski och stoppade all sjöfart med Ryssland (utom semi-hemlig export av "naval stores" från Riga), måste ha varit ytterst magra för alla strandrövare. Vid Gotska Sandön var vid denna tid engelska örlogsskepp, som kom att hämta vatten och ved, långt vanligare än handelsfartyg.¹³

II

Fallet Gottberg är mycket intressant för historiska studier av strandröverier och värt att ännu forska vidare i. Det är dock möjligt att man aldrig med säkerhet kan utreda hur grov (eller lindrig) Gottbergs aktuella syndalista var – men kanske är det inte heller så viktigt: ett enda fall kan inte starkt påverka vår syn på strandbyggarnas moraliska värderingar eller kriminalitet i allmänhet. I ett annat perspektiv är dock Gottbergs saga långt viktigare –

i sitt slag nära nog unik eller åtminstone ett praktexempel. Inte enbart är traditionsfloran ovanligt rik, men väsentliga delar av den har både transkriberats och även publicerats i olika tider: först av Säve på 1860–1870-talen, därefter av Engström och några andra på 1920–1930-talen och senare versioner (även exklusive fiktiva böcker) kan finnas i tidskrifter och på internet.¹⁴ Detta innebär att mytbildningen kan följas åtminstone i grova drag och olika tillägg och förändringar i traditionen identifieras. Med andra ord, det blir möjligt att beskriva en process som i princip är likadan som i all folkdiktning – ifråga om forntida sagor och sägner har utvecklingen bara blivit hölj i dunkel.

Följande analys av en traditionsfloras tillväxt och förändring strävar inte efter att lansera nya teorier. Min ambition är att endast föra en källkritiskt betonad diskussion som inte enbart berör forskning i folkpoesi eller muntlig tradition. Den borde vara minst lika relevant för forskare som använder hågkomster som historiska källor – vilket blev mycket populärt under 1980-talet – och den kan vara av intresse även för modern medieforskning. Under de senaste tiderna har den snabba tillväxten av internet och så kallade sociala medier skapat mycket effektiva underlag att sprida allehanda rykten, opinioner, påstående och fiktiva "nyheter" som ofta ifrågasätter de nyheter och fakta – då och då även sanningskriterier – som de traditionella medierna presenterar. Dessa nya informationsled har några länder även utnyttjat i sin propaganda. Därför är det skäl att betona värdet av den traditionella källkritiken som ett väsentligt instrument för även "medialäsning". Detta påstående kan väl konkretiseras med Gottberg-traditionen som exempel – och varning.

III

Det är klart att sägnen om Gottberg fick en flygande start den 21 december 1817 då Sandö-husbonden satt i stock vid Fårö kyrka. Att dessa skrönor från första början präglades av illvilja tycks nog oväntat i en socken där bärgning av strandgods var en djupt rotad tradition.¹⁵ Kanske fåröbor ansåg Gottberg som en konkurrent eller en kränkare av deras urminnes hävderätt på Sandön. Visst hade de samarbetat med Gottberg i bärgningens smygskede, och förbundet kunde ha hållits oberoende av att han ganska

tidigt bekände stölden – i själva verket kunde det ha varit en rationell lösning efter att myndigheterna hade funnit strandgods och tagit det i beslag. Enligt svensk lag skulle nämligen var och en som deltagit i stöld bötas enligt fulla värdet av alla stulna varor. Därför hade även "det allmänna bästa" förutsatt att Gottberg hade tagit ansvar för alla varor som hade funnits på Sandön – och i så fall hade de andra vrakplundrarna senare kompenserat honom för böterna.¹⁶ Men om sådant avtal fanns gick det i spillror senast då Gottberg började skylla inte bara på uppsyningsmannen utan också på alla de som hade bärgat varor på Sandön. Därefter hamnade han i ett fientligt läger – senare dock i sällskap med Olaf Winor – gentemot alla fåröbor. Därför är det inget under att elaka rykten om honom därefter började cirkulera. Att Gottberg inte tycks ha varit en särskilt angenäm man kan ha bidragit till saken.¹⁷

En av P. A. Säves främste sagesmän på Fårö var Lars Olsson (1799–1874) och från honom hörde han (troligen på 1860-talet) även de första sägner om Gottberg. I sin *Gotländska sägner* antecknade Säve bland annat att Gottberg var "[e]n gammaldags viking eller rövare" som "i hemlighet utförde många fasliga dåd." Av dessa nämner han tre: att en piga hos honom hade fått ett barn som var dött och begravet (fast "ingen visste säkert hur och var någonstans"); att han hade hängt "en pojke – i ett träd"; och då ett fartyg lastat med sprit strandade hade han velat slå ihjäl besättningen, men "en bonde från Gasamora" hindrade detta. Till slut antecknades att "Väinur-Åula (Olaf Winor) från Fårö var Gottbergs kamrat och ej bättre: han dog i fängelse."¹⁸

De två senare fallen kan ha hänvisat till saker som behandlades i häradsrätten: drängen som dog i skogen och fartyget från vilket Gottberg hade bärgat brännvin. Den första händelsen är oklarare, men det är möjligt att det här är fråga om Gottbergs dotter Gustafva, som veterligen kom till Sandön men försvann före 1816. Emedan familjen inte var kyrkoskriven någonstans mellan 1801 och 1816, är det möjligt att hon dog (i barnsäng?) utan att bli införd i någon som helst kyrkobok, och helt enkelt blev begravd i Sandöns sand.¹⁹

Säve besökte Sandön bara en enda gång, 2–3 september 1873. Trots den korta vistelsen återvände han till Gotland med ett tungt byte av nya sägner om Gottberg. Beskrivningen som han publicerade ett år senare i *Gotlands*

Tidning är betydligt längre än vad han redan hade relaterat i *Gotländska sägner*. Enligt honom levde "den svartlurige sjörövaren G." på Sandön "med hustru samt tvenne döttrar, vilka voro storväxta, vackra och halvilda, samt ett par tysta slavar, drängarna." Under mörka höstnätter brukade Gottberg vandra runt stränderna "i vad väder som helst – då kniven låg i fickan, sälbössan följde med, samvetet var på långresa och undergång träffade den som var våt i barmen. Under dessa tysta upptäcktsresor – åtföljdes han endast av sin ena ingalunda mörkrädda dotter, bägge stundom till häst: vad som då skedde visste ingen utom dessa två samt nattstormen och så En till."

Säve beskrev också hur Gottberg "narrade de skeppsbrutna, som voro utmattade av köld, väta och hårt väder, upp i skogen" där han eller hans drängar dödade dem – liksom dem som senare kom att söka efter sina kamrater. Till slut gick han med "sitt hederliga följe" ombord, dödade de sista, tog lasten samt "slutligen stack ankartågen, så att fartyget fick driva dit vinden bar." Säve hörde också berättelser om skatter, som rövaren hade grävt ned i marken. Även om inga skatter hade funnits, fanns det många som ännu sökte efter dem.

I *Gotlands Tidning* berättade Säve också om Gottbergs undergång och fall, hur "omsider föll hämnden över förbrytaren – och den förkrossade syndaren sjönk ned på pallen i Fårö kyrka den 21 dec. 1821." Det tycks nästan som Guds hat och straff hade hittat sjörövaren: "Därefter försvann den olycklige i förakt och mörker, samt blev enligt sägnen till sist så armfattig att han stekte katt."²⁰

Säves text återspeglar äkta berättarglädje – kryddad med kolsvarta hyperboler. Jämfört med den tidigare texten hade han fått en hel del ny information. Dock finns där detaljer som inte stämmer med den verklighet som vi finner i primärkällorna. För det första är det intressant att Säve inte kände till Gottbergs yngre barn, och beträffande Gottbergs äldsta (icke mörkrädda) dotter Sofia, (24 år), vet vi att hon inte var någon storväxt valkyria – enligt häradsrättens protokoll var hon "av kort växt med mörkt hår".²¹ Vidare har inte heller några "tysta slavar" eller drängar funnits i dokumenten före 1815.²² Man kan även ifrågasätta vettigheten av Gottbergs och dotterns upptäcktsresor i storm och nattmörker på öns flygsandsdyner och långa, med stora stenblock kantade stränder – särskilt för en ryttare

är omständigheterna direkt riskabla.²³ Slutligen kan man påpeka att Gottbergs taktik för att locka besättningar i små grupper till ön och slutligen erövra skeppet påminner om vissa andra Fårö-sågner, i vilka större grupper av antingen ryssar, öselbor, rospiggar eller danskar luras av några få fåröbor.²⁴

Säves viktigaste sagesman på Sandön var fyrmästaren Julius Bourgström. I dennes efterlämnade papper fann Albert Engström delar av deras korrespondens. I ett brev av 8 juni 1874 skrev Säve: "Och jag kunde nog veta att där ute finnas en hop rövarehistorier om G., tack särskilt för dem." Troligen hade Bourgström kompletterat sina muntliga berättelser med senare brev.²⁵

Den intressanta frågan blir då: varifrån hade Bourgström hämtat de skrönor han förde vidare till Säve? Ursprungligen var han veterinär av skånskt ursprung (född 1825) som kom till Sandön först år 1852 (anställd av den dåvarande ägaren, grosshandlaren A. J. Patersson), för att arbeta som veterinär i schäferiet samt som proviantförvaltare. Sedan Gottberg hade flyttat bort hade ön i årtal varit helt eller nästan obebodd: när Bourgström anlände fanns endast en enda person som hade stannat där sedan början av 1840-talet, skogsvakten Johan Halling.²⁶ Därför är det klart att ingen äkta lokaltradition från Gottbergs tider kunde ha överlevt på ön, att allt måste ha kommit från Fårö, att det var där som rövarhistorierna bevarats. Då fåröbor ganska regelbundet brukade segla till Sandön för att jaga säl, hade Julius Bourgström – som stannade på ön hela 38 år, sedan 1859 som fyrmästare – nog gott om tillfällen att ta del av deras berättelser. Åtminstone några fåröbor måste ännu på 1860-talet ha hyst den illvilja mot Gottberg som hade utvecklats under och efter rättsprocessen. Frågan blir bara om fyrmästaren berättade för Säve endast det han hade hört eller om han även "förädlade" sågner med egna tillägg och konklusioner. Det senare tycks allt annat än osannolikt. De mest äkta Gottberg-traditionerna fanns ju på Fårö, inte på Sandön, och där borde Säve ha funnit dem redan på 1860-talet.



*Julius Bourgström,
Fårö 1892.*

IV

Nästa, i tryck bevarade uppdatering av Gottberg-legenden har vi först från 1920-talet, två mansåldrar efter Säves visit på Sandön. Den finns i Albert Engströms bok *Gotska Sandön* (1926), vilken – som tidigare nämnts – är den absolut bäst kända beskrivningen av strandrövaren. Engströms avsnitt är lite längre än Säves ovan refererade redogörelse från 1874, (exklusive skattsågner, drygt två sidor mot Säves knappa två) och dess stil är ungefär lika färgstark. Beträffande faktainnehållet finns det inga stora skillnader mellan dessa två, men Engströms berättelse innehåller ett par nya detaljer. Särskilt intressant är att, enligt honom, Gottberg inte bara nöjde sig med att röva skepp som råkade stranda på ön: han försökte även aktivt locka dem till undergång. Han är den första som nämnde den "halta hästen" som därefter blev en standarddetalj i legenden:

– – Gottberg använde den sedan gammalt kända taktiken att med lykta rida omkring på en halt märr och komma fartyg att tro att lyktan var en båtlanterna. Under storm och mörka höstnätter kunde seglare narras på detta sätt. Och när fartyget drivit in land och sjön gick över alltsammans och folket sökte rädda livet, stod Gottberg med sina två i yrket uppfostrade döttrar och sina drängar och sköt de skeppsbrutna, varefter han plundrade vraket.²⁷

Här finner vi igen drängarna, men de aktiva döttrarnas antal har vuxit till två. Då den näst äldsta var född 1795, alltså hade hon i 1814 fyllt nitton år (om hon ännu levde) kan man väl undra hur snabbt hon hade hunnit bli "uppfostrad i yrket". Avsnittet innehåller också direkta fel: till exempel berättas där att Gottberg var född i Ösmo socken i Södermanland och "lär ha tjänat dräng på Kymmendö i den gård, där Strindberg skrev Hemsöborna", vilket tycks vara ren fantasi. Vi får också veta att efter domen fick Gottberg "aldrig mera sätta sin fot på Sandön" och att han dog på Fårö (jfr faktarutan).²⁸

Den andra episoden, som inte fanns hos Säve, gäller ett försök att fly från Sandön. Enligt Engström måste Gottbergs tjänare "avlägga fruktansvärda eder" att icke berätta för någon vad de hade sett; de tilläts icke heller lämna ön. En gång lyckades dock "en gammal piga och en dräng" i skydd av tjocka ro till Fårö.²⁹ Här finns en mycket lös anknytning till verklighe-

ten: sommaren 1815 i Stockholm anställde Gottberg en cirka 50-årig piga och en omkring 18-årig dräng (densamma som följande vinter dog i skogen), men inte ens den förra flydde från ön utan flyttade 1816 till Fårö med Gottbergs hustru och barn.³⁰

Den absolut intressantaste av Engströms kontributioner är skrönan om lyktan och den halta märren, lockbetet vilket mig veterligen är helt unikt inom Östersjöområdet; inte heller tycks Säre ha haft en aning om sådant. Däremot för knepet tanken till någonting liknande på Cornwalls kuster: det har hävdats att man där hängde lyktor runt halsen av hästar eller i hornen av nötboskap som betade på stränderna, och därmed kom ljuset att guppa som båtlanternor.³¹ Det är fullt möjligt att sägnen, om inte själva metoden, hade vandrat österut.

Det finns inget tvivel om vem som var Engströms sagesman: den var nämligen fyrmästaren Karl Bourgström, den förste mästarens son som "ärvde" posten år 1892. Engström kom till Sandön efter att hans dotter hade gift sig med Bourgströms son, och männen blev goda vänner som vandrade kring ön, jagade, fiskade och söp tillsammans. Enligt Engström var fyrmästaren ("öns herre och tjänare") "en av de intressantaste och vitalaste män [han] någonsin träffat, en skald till sin läggning, fylld av saga, sång, historier, musik – –":

Hans minne var underbart – – ju mer han berättade, desto mer fann jag att hans psyke var outtömligt – – med humor som underlag utvecklade han en berättartalang som för mig är absolut enastående.³²

Man kan väl undra om han inte hade ärvt sin talang från sin far som hade imponerat och inspirerat P. A. Säre 50 år tidigare.

En intressant detalj är att som fyrvaktare (sedan 1886) hade Karl Bourgström, tillsammans med en kollega, rest till Jylland och Halland för att på lotsverkets uppdrag studera skogsplantering på flygsandskuster.³³ Det är möjligt att han där vid Nordsjön hörde berättelser om hur lyktor och boskap hade använts för att locka skepp till strandrevlar. I varje fall är det troligt att folktraditioner från England hade vandrat dit tidigare än till Gotska Sandön.

Från slutet av 1920-talet har vi även några artiklar som en annan vän

till Karl Bourgström publicerade i *Gotlänningen*. Knut Ekman var fiskare till yrket (senare hamnfogde) och en djärv seglare som ofta brukade segla till Sandön med sin öppna båt. Åtminstone en gång träffade han Engström på ön och tillbragte då en vecka med honom och fyrmästaren i den senares jaktstuga S:t Anna; förutom jakt och fiske ägnade de sig till "historieberättande".³⁴ I sina artiklar upprepar Ekman inte vad Engström redan publicerat, men presenterar istället några nya bidrag till Gottbergs sägen. För det första berättar han att då Gottberg var sjöman, hade marockanska sjörövare tagit skeppet och tvingat sina fångar att förena sig med rövarna om de ville klara livhanken. Gottberg hade gjort detta och var därefter "med i flera år om fasansfulla brott", tills han "till sist lyckades rymma". Han har också en spökhistoria om Gottbergs hustru: enligt sägnen hade han tagit livet av henne. Senare hade några fåröbor påstått att ha nattetiden sett henne gå huvudlös omkring vid Gamla Gården (där de bott). Gottbergs skatter behandlas också kort.

Ekman berättar också två strandningshistorier från Gottbergs tid. I den ena förliste ett engelskt skepp på Kopparstenarna (ca 20 km norr om Gotska Sandön). Skeppsfolket bland vilka det även fanns "en rik engelsk lord", lyckades nå Sandön på läsidan där "Gottberg och hans båda döttrar tog emot besättningen mycket vänligt och ledsagade dem hem till sitt." Då lorden var "mycket medtagen" måste han lämnas kvar (med ett litet tungt skrin, "vilket han på inga villkor velat skilja sig från"). Efter en tid gick två män efter lorden, och ännu senare gick även Gottberg för att skjuta ett får för mat. Då han kom tillbaka ensam, gick resten av besättningen samt döttrarna och drängen för att leta efter de försvunna och Gottberg följde dem med flera gevär. Snart hördes skott i skogen och endast Gottberg, döttrarna och drängen kom tillbaka.

Den andra strandningshistorien hade Karl Bourgström hört då han var



Karl Bourgström. Teckning av Albert Engström, ur *Gotska Sandön* (1926).

en liten pojke. Ett stort skepp hade ankrat för motvind i lä av ön, och en "gammal gråhårig timmerman" berättade att han hade varit med då ett skepp, förd av hans far, hade strandat på Sandöns sydvästra hörn. Alla lyckades komma upp på stranden och kaptenen med sonen och en annan pojke gick att söka efter bosättning. Far och son nådde till slut Gottbergs stuga där hans hustru och en piga bryggde julöl (det var två veckor till julen). Båda hade redan-hög feber men de blev "på bästa sätt" omhuldade av hustrun. Kaptenen hade berättat att resten av besättningen hade lämnats utmattade på stranden, men när han slutligen "kom till medvetandet efter en svår lunginflammation" fick han höra av Gottberg att denne hade funnit alla liggande döda på stranden. Som epilog till sägnen berättas att några fåröbor senare hade funnit på platsen ett antal skelett "vars huvudskålar alla var krossade".³⁵

Det är klart att även i detta fall var Karl Bourgström den viktigaste – och troligen den ende – sagesmannen. Ekmans artiklar har dock inte påverkat Gottberg-legenden lika kraftigt som Engströms berättelser, men det är bara naturligt med tanke på deras mindre spridning. Det är endast berättelsen om Gottbergs fångenskap hos marockanska sjörövare som ännu återges i några moderna bidrag.

Med tanke på sagesmannen är det inte förvånande att fiktiva element tycks vara ymniga. Att Gottbergs hustru fick behålla sitt huvud ända till döden i Boo är ju välkänt, och piratepisoden passar heller inte smärtfritt i den historiska kontexten av Gottbergs sjömanskarriär (1784–1789). Det var nämligen så att efter det att Sverige hade slutit avtal med de så kallade barbareskstaterna (med Marocko 1763) och börjat betala penninglösen eller *tribut*, fick svenska skepp segla på Medelhavet med ytterst liten kapningsrisk ända till slutet av 1790-talet.³⁶

De två strandningshistorierna är väl i linje med de mera allmänna "metodbeskrivningar" som Säve och Engström publicerade. Dock är detaljrikedomen i Ekmans sägner (särdeles i den förra) förbluffande stor, med tanke på att inga utomstående ögonvittnen borde ha överlevt. Även det sista av Gottbergs barn, Johanna, dog 1876 i Stockholm.³⁷ Möjligen är dessa historier senfödda blandningar av olika verkliga händelser. "Engelske lorden" är troligast ett svagt eko från tiden 1808–1812 då den brittiska eskadern hämtade vatten och ved från Sandön; enligt källorna hände detta även år

1811 då Sverige och Storbritannien var (åtminstone officiellt) i krig med varandra. Den bästa motsvarigheten till den engelske lorden är faktiskt den engelske amiral (Sir James Saumarez?) som sommaren 1812 (då Sverige och Storbritannien igen var bundsförvanter) besökte Sandön i sällskap med amiral Otto Gustaf Nordenskiöld. Det är mycket troligt att Gottberg (kanske med tillfälliga sommardrängar) hjälpte engelsmännen att skaffa ved, vatten och fårkött. Rent ekonomiskt måste detta ha varit lönande, både för Gottberg och öns ägare kammarrådet Stenberij: enligt husesynen 1805 var hemmanet i Sandö i dåligt skick, men den senare lösöresförteckningen av 1816 och andra samtida dokument vittnar om ett välbärgat hushåll med två hästar, sju kor och omkring 150 får – och åtminstone 1824 ägde Gottberg "en större engelsk skeppslup".³⁸ Under tiden ifråga var vrakplundringen långtifrån den snabbaste vägen till välstånd.

Det är klart att på 1920-talet, nära hundra år efter det att Gottberg flyttade från Gotska Sandön, hade en hel del fakta som tidigare varit allmänt kända, glömts bort eller förvanskats. Det är dock intressant att det som fallit i glömska faktiskt hade överkompenserats med ett flöde av nya eller nygamla sägner.

V

Den samling Sandö-sägner som Ingegerd Fylkingar publicerade 2007 innehåller inga bidrag från tiden efter 1970. Det är kanske därför som boken saknar ett standardelement av Gottberg-legenden: Gottbergs lada. Den nämndes redan i början av denna artikel, och historien kan nuförtiden läsas på flera andra ställen:

Gottberg skall då ha lurat in besättningarna i den byggnad som numera kallas "*gottbergs lada*" för att sedan skjuta ihjäl dem genom de smala fönstergluggarna. Därefter var det bara att i lugn och ro plundra lasten. Om detta stämmer är osäkert men bröderna Hans och Göran Hörlin som växte upp på ön skall ha funnit åtskilliga blykulor i ladans väggar.³⁹

Citatet ovan nämner även ett arkeologiskt (om än odokumente-

rat) vittnesmål: gamla blykolor. Troligen fann bröderna dem redan på 1940–1950-talen då de gick i skola på Sandön. Senast sommaren 1977, då ladan renoverades, lär saken ha blivit mer allmänt känd.

Dokumentet i Visby länskansli bevisar att ladan faktiskt byggdes av Gottberg och hans drängar vintern 1823–1824. Enligt Riksantikvarieämbetet är det dock inte en lada utan ett stort så kallat lambgift, ett lågt hus där får kunde utfodras och söka skydd vintertid; löv och annat foder förvarades på vinden och fåren kunde gå in och ut genom en låg dörröppning.⁴⁰ Alla får på Sandön fick stanna ute året om, och därför var de vilda och skygga. Ville man slakta dem, måste de oftast skjutas. Detta blev lättare om de kunde lockas till och stängas in i lambgiftet, varefter de sköts utifrån genom smala luckor i väggarna (sådana som finns i Gottbergs lada). Att det fanns kulor i väggarna är därför inget märkligt, men det var inte sjömän utan får som dödades där. Emedan det sista vilda fåret sköts redan 1893, kände ingen på 1950-talet längre till gamla slaktmetoder, och fältet var fritt för en spännande misstolkning.⁴¹

VI

Åtminstone Säve och Engström tycks ha trott att berättelser om Gottberg till största delen återspeglade verkliga händelser. Den förre var nog medveten om att "en hel svärm av vidunderliga sägner" skulle uppstå "kring dessa rövardåd", men han tyckte ändå att "det mesta [var] nog sant." Engström var kanske lite mer kritisk då han skrev: "Mycket är väl överdrivet, men mycket måste vara sant."⁴² Deras möjligheter att kolla sägnernas sannfärdighet var dock begränsade och därför kan man förstå att ingendera försökte analysera eller ens gissa var gränserna mellan fakta och fiktion kan ha legat.

Genomgången av olika sägenversioner har gett vid handen, att i samma takt som verklighetsunderlaget i sägner blev tunnare och dunklare, så ökade de fiktiva bidragen, precis som kan väntas. Även Engström var medveten att "hans [=Gottbergs] dåd kunnat – förstoras och mångfaldigas", men han tänkte att dennes tider icke var så avlägsna från hans egna för att sådant kunde ha ägt rum "i alltför hög grad". Vad han icke kunde räkna



"Sjörövaren Gothbergs magasin och fårfälla". Teckning av Albert Engström, ur Gotska Sandön (1926).

med var att Gottberg-legenden hade påverkats av två ovanligt dominerande sagesmän, Bourgström senior och junior. Ändå hade han själv ju funnit att Karl Bourgström var "en skald till sin läggning" – och detsamma lär passa bra för hans far också. Tillsammans har dessa män förmedlat lejonparten av den sägnen vi känner idag.

Goda berättare vill alltid imponera på sina åhörare och ganska många gör det med att tillägga extra färg eller överdrift till berättelserna. Det finns mycket i Säves, Engströms och Ekmans avskrifter som pekar på att båda Bourgström hade gjort detta. Det är dock svårare att bestämma om de med avsikt hade manipulerat sägner de hade hört av fåröbor. Det kan nog tänkas att deras moraliska värden ålade dem att fördöma och avsky Gottbergs illdåd, men delvis kan det också ha varit fråga om en omedveten process. Modern psykologisk forskning om det mänskliga minnet har utmanat en hel del tidigare allmänt etablerade "sanningar".⁴³ För det första har det blivit uppenbart att minnet i allmänhet är relativt opålitligt och

lätt att manipulera: primärt är det inte ett arkiv utan ett hjälpmedel för att begripa aktuella situationer – något som alla som arbetar med muntlig tradition, hågkomster och memoarer måste förstå och alltid komma ihåg. Det är ju inte en nyhet att ingen kan minnas allt, att mycket glöms, men det har väl inte allmänt insetts att sådana glömda saker och ting ofta ersätts eller lappas med hjälp av inbillningar eller utomstående impulser. Ersättning eller komplettering kan också ske då man relaterar eller refererar en berättelse som är knapphändig, enigmatisk eller vars historiska kontext är främmande. I sådana fall är det typiskt att berättaren "rättar" sägnen, gör den meningsfull med egna tolkningar, gissningar, konklusioner och tillägg. Resultatet blir naturligtvis att traditionen förvrängs och får mer eller mindre fiktiva element. Det intressanta är att, enligt minnesforskare, även subjekten själva efteråt har svårt att skilja mellan dessa "lappade" kvasiminnen och genuina minnen.

En sådan kompletteringsprocess var särskilt naturlig i fallet Gottberg där en stor del av kringvandrande prat ursprungligen bestod av rena rykten vars sannfärdighet ingen kunde veta, eller ännu mindre bevisa. En parallell utveckling kan man faktiskt ana i flera andra historiska sägner, särskilt sådana som beskriver krigshärjningar och andra våldsamma händelser. Ett bra exempel är berättelser om ryssarnas våldtäkter i Finland under den så kallade Stora ofreden, av vilka en del motiv även tycks ha överförts till sägner om de rödas våld under det Finska medborgarkriget; också i dessa fall var det mestadels fråga om rykten. Det ser ut som att sådana omständigheter alltid lockar människor till spekulationer, att komplettera det okända med egna förklaringar. Kanske är det därför som fiktiva romaner intar en så viktig ställning i den västerländska kulturen.

Litteratur

- Alho, Kimmo, "Muisti ja sen virhetoiminnot", *Tieteessä tapahtuu* 7/2003.
- Anderberg, Algot, *Ytterst i havet: om människor och händelser på Gotska Sandön*. Stockholm 1960.
- Bathurst, Bella, *The Wreckers: A story of killing seas, false lights and plundered ships*. St. Ives 2006 .
- Engström, Albert, *Gotska Sandön*. Stockholm 1926.
- Engström, Albert, *Adel, präster, smugglare, bönder*. Stockholm 1945.
- Fylking, Ingegerd, *Sagor och Sägner från Gotska Sandön*. Visby 2007.
- Hamp, Christer, *Tronskiftet på Gotska Sandön 1892*. Borås 1982 (digitalversionen: christerhamp.se/gsl892/gsl892.pdf).
- Kaukiainen, Yrjö, *Rantarosvojen saaristo: Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla*. Helsinki 2005.
- Linderholm, Helmer, *Vrakplundraren*. Stockholm 1970.
- Pearce, Cathryn J., *Cornish Wreckers, 1700–1860: Reality and Popular Myth*. Woodbridge 2010.
- Pettersson, Maria, "Näin helposti valemuistin voi istuttaa", *Helsingin Sanomat* 25.10.2015.
- Siltberg, Tryggve, "Sandöskildringarna genom tiderna"; i: *Gotska Sandön – skildringar*, sammanställt av Tryggve Siltberg. Gotlandica 17. Visby 1979.
- Siltberg, Trygge, "Storebror och strandrövaren", i: [*Av kärlek till arkiv: fest-*](#)

[skrift till Erik Norberg, text- och bildredaktör Kerstin Abukhanfusa](#). Stockholm 2002.

Wahl, Mats, *Husbonden*. Stockholm 1985.

Voelcker, Tim, *Admiral Saumarez versus Napoleon: The Baltic, 1807–12*. Woodbridge 2008.

Internetkällor

Kulturöjn – Läsning om kultur, människor & en ö: <http://www.kulturojn.se/manadens-gotlanning-hans-horlin/> (nerladdad 23.2.2016).

Petter Gottberg vrakplundrare: <http://www.platsr.se/platsr/visa/story/storyid/51000000040760/placeid/51000000040740/fromplace>true> (nerladdad 23.2.2016).

Reshabar, Gotska Sandön: <http://www.resbra.nu/reportage/?articleId=61> (30.1.2016).

Riksantikverieämbetet, Bebyggelseregistret: <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa;jsessionid=F5E8B9C1F5FECA35493C74214E5DCD5D.lx-ra-bbr?byggnadId=21400000689497&page=historik&visaBeskrivningar=true>

Soundtoll Register Online, soundtoll.nl/index.php.ondezoek/zouken-in-de-sonttol-database.

Visit Gotland – Gotland.net: <http://www.gotland.net/resa/arkiv/gotska-sandon-ett-isolerat-paradis> (30.1.2016).

Summary

"The last pirate of the Baltic Sea" – birth and development of a maritime myth.

The past of the secluded and beautiful Gotska Sandön abounds with colourful and violent stories. Probably the most dramatic of them tells of a man, Petter Gottberg, who lived on the island from 1801 to the late 1820s. He has been accounted for a great number of criminal actions such as wrecking and plundering passing ships and killing their crews. Stories of his evil deeds were recorded already in the 1860s by the well-known collector of Gotland popular traditions, P. A. Säve, and were further disseminated and proliferated by Albert Engström in his very popular book *Gotska Sandön* (1926). Still today these stories can be found in many internet sites related with Gotska Sandön.

However, the factual background for these stories is rather narrow: documentary evidence exists of a single case only and that concerned nothing more serious than stealing goods from an abandoned wreck which stranded on the beach of Gotska Sandön in December 1814. Eventually, Gottberg confessed the theft and was sentenced to 28 days in prison "with water and bread" – plus sitting one Sunday in the stocks by the nearest church. Of course, the lack of reliable evidence does not prove that Gottberg *had not* committed any other crimes – doing that unnoticed would have been possible in previous winters when only Gottberg's family lived on the island, totally isolated from the rest of the world. Serious historical research of Gottberg – which only started in the late 1950s – has so far been able to piece the personal history of the man (and his family) quite well together, but in spite of that no written evidence of any other crimes have been uncovered.

The popular tradition, on the other hand, has been swelling and proliferating with the passing of time. When P. A. Säve first collected folk tales in Fårö (the northernmost parish of Gotland and the closest neighbour of Sandön) he only recorded a few lines in which Gottberg was in rather general terms blamed as an "old-time Viking and robber". It was only in the 1870s that he found more detailed stories after briefly visiting Gotska

Sandön. As the island had been uninhabited in the 1830s and early 1840s – frequented only seasonally by seal hunters from Fårö – no genuine tradition can have survived there. Thus, the new stories must have consisted of what he was told by the local lighthouse master Julius Bourgström, who only came to the island in 1852. His stories were most probably based on what he, in turn, was told by the seal-hunters – that is, old and “contaminated” rumors. Equally probably he developed them further.

Interestingly, the stories of Julius Bourgström were carried forward by his son Karl who in 1892 succeeded him as the lighthouse master – and who became the prime informant to Albert Engström (plus a few other friends). It seems that he did not just repeat what his father had told but also made his own contributions. Thus, he added an interesting detail of Gottberg luring ships to the rocks by riding night-time along the beaches of Sandön with a burning lantern in his hand – a method which has strong (and equally illogical) parallels in the Cornish popular tradition.

New elements were added to the Gottberg legend as late after the Second World War. Thus it seems that, at the same rate as the old traditions were dimmed, new and surprisingly detailed elements were imported to replace them. This is certainly what happens with all unwritten tradition, but it is only seldom that such a development can be followed at various phases through times. In this sense the case of Gottberg is rather unique. It is also more valuable than the rather limited scope of the story would suggest: it tells that popular traditions in general are far from petrified messages from beyond the ages but rather a kind of continually developing collective literature. *Mutatis mutandis*, this even applies to the stories transmitted by modern social media.

Noter

¹ Helmer Linderholm, *Vrakplundraren* (1970). Författaren utgav även en fortsättning på temat; *Vrakplundrarens dotter* (1972).

² Mats Wahl, *Husbonden* (1985).

³ Husbonden – piraten på Sandön, se t.ex. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Husbonden ...](https://sv.wikipedia.org/wiki/Husbonden...) (31.1.2016).

⁴ Visit Gotland – Gotland.net: <http://www.gotland.net/resa/arkiv/gotska-sandon-ett-isolerat-paradis> (30.1.2016).

⁵ Reshabar, Gotska Sandön: <http://www.resbra.nu/reportage/?articleId=61> (30.1.2016).

⁶ Albert Engström, *Gotska Sandön* (1926).

⁷ Siltberg 1979, s. 20–21.

⁸ Anderberg, *Ytterst i havet: om människor och händelser på Gotska Sandön* (1960).

⁹ Se speciellt: Siltberg 2002.

¹⁰ Anderberg 1960, s. 60–79.

¹¹ Anderberg 1960, s. 69, 80–85.

¹² Det må även nämnas att dykerikompaniets rapporter mellan åren 1801 och 1814 (dvs. exclusive Cerberus) känner endast två strandningar vid Sandön: ”en skepps eschaloup” och ”en stor skepps båt”, båda år 1801 och utan besättning. Det är högst orimligt... att anta (som Helmer Linderholm gjort) att han hade kunnat plundra 30-tal skepp och döda åtminstone hundra sjömän (citerat av Siltberg 2002, s. 359). Det kan också nämnas att år 1817 inflyttade en inspektör Adolph Rydén till Sandön, kanske för att vakta Gottberg. Han flyttade ut redan 1818.

¹³ Antalet skepp som passerade genom Öresund sjönk klart under dessa år: t.ex. 1808–1809 seglade ytterst få skepp till St. Petersburg eller tillbaka; Soundtoll Register Online, soundtoll.nl/index.php/ondezoek/zouken-in-de-sonttol-database. Om sjökriget se särskilt Voelcker 2008. Sommartiden fanns vanligen ett antal brittiska fregatter stationerade vid Gotland.

¹⁴ En god samling av sagor och sägner ända till 1970-talet finns i Ingegerd Fylkings *Sagor och Sägner från Gotska Sandön* (2007).

¹⁵ Sägner om fåröbors vrakplundring är ingalunda sällsynta, se t.ex. Fylkingar 2007, s. 48–49.

¹⁶ ”Sälla sig två eller flera samman att stjäla, tå skal hvarthera straffas efter hela tiufnadsens värde, ehuru the then sig emellan delt hafva.” Sveriges rikets lag 1734, Missgiernings balk, 41. cap 1§. Åtminstone på östra Finska viken förekom sådana ”en-för-alla”-avtal, se Kaukiainen 2005, s. 141.

¹⁷ Enligt Anderberg (1960, s. 62–63) hade Gottberg varit ”mycket onådig” och ”stursk” gentemot de 20 bärgningsmännen som kom till ön med uppsyningsmannen och sagt att han ”kunde göra vad han ville”.

¹⁸ Fylkingar 2007, s. 38.

¹⁹ Siltberg 2002, s. 356; Anderberg 1960, s. 53.

²⁰ Fylkingar 2007, s. 41–43

²¹ Anderberg 1960, s. 70.

²² Enligt Anderberg (1960, s. 95) anställdes 1816 en dräng Nils Nilsson för att ersätta den 18-årige pojke som dog i skogen.

²³ Enligt Engström var Sandöterrängen ”krävande att gå både för man och häst; i sanden kunde hästarna ”sjunka ned till buken”. Engström 1945, s. 58.

²⁴ Se t.ex. Fylkinger 2007, s. 38–40, 49–50; Engström 1926, s. 106.

²⁵ Engström 1926, s. 147. T.ex. ovan citerade beskrivningen om hur Gottberg lurade besättningar i små grupper in på ön finns i boken i lite senare kontext än huvuddelen av Gottberg-avsnittet; måhända var det ett senare tillägg.

²⁶ Fylkinger 2007, s. 15–17; Engström 1926, s. 24, 28.

²⁷ Engström 1926, s. 20–21; Fylkinger 2007, s. 57.

²⁸ Engström 1926, s. 20, 22.

²⁹ Tryggve Siltberg har framlagt tanken att det var kanske den försvunna dottern Gustafva som flydde. Siltberg 2002, s. 356.

³⁰ Anderberg 1960, s. 63–64.

³¹ Bathurst 2006, s. 223; Pearce 2010, s. 11–12, 17. Båda anser att sådana berättelser är opålitliga, i själva verket vanvettiga myter – det vore ju svårt att få en häst eller en ko bära en brinnande lykta.

³² Fylkinger 2007, s. 128; Engström 1926, s. 10–11.

³³ Hamp 1982 (digitalversionen läst i december 2015).

³⁴ Fylkinger 2007, s. 126.

³⁵ Fylkinger 2007, s. 80–87.

³⁶ Man kan tänka sig att episodens bifunktion var att förklara varför Gottberg var borta så länge. Dock dessa fem år var inte en ovanligt lång tid. Många svenska skepp som hade seglat med järn och virke till Medelhavet kom inte genast tillbaka utan kunde segla för några år på utrikes fraktesor innan de tog saltlasten hem; just på 1780-talet då frakterna var höga var detta mycket vanligt.

³⁷ Siltberg 2002, s. 356.

³⁸ Siltberg 2002, s. 361, Anderberg 1960, s. 46–49.

³⁹ Petter Gottberg vrakplundrare: <http://www.platsr.se/platsr/visa/story/story-id/51000000040760/placeid/51000000040740/fromplace/true>; se även <http://www.kulturojn.se/manadens-gotlanning-hans-horlin/> (nerladdade 23.2.2016).

⁴⁰ Siltberg 2002, s. 360; <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa;jsessionid=F5E8B9C1F5FECA35493C74214E5DCD5D.lx-ra-bbr?byggnadId=21400000689497&page=historik&visaBeskrivningar=true>.

⁴¹ Om fåren och slaktandet se t.ex. Engström 1926, s. 149–150.

⁴² Fylkinger 2007, s. 42; Engström 1926, s. 20.

⁴³ Se t.ex. Alho, 2003, s. 43–48; Pettersson, *Helsingin Sanomat* 25.10.2015. I den senare artikeln intervjuades den berömda amerikanska professor (emerita) i psykologi Elisabeth Loftus.



Recensioner

Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations in the Mediterranean* (Woodbridge: The Boydell Press, 2016), 323 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Den normandiska invasionen av England 1066 är ju mer än känd och mytomspunnen, men frågan är om inte den stegvisa normandiska erövringen av södra Italien och Sicilien under 1000-talets mitt och senare del är väl så imponerande som militära och marina företag. Den stora skillnaden mellan dessa båda krigsskådeplatser är att Vilhelms landstigning i södra England 1066 var en sammanhållen och väl ledd invasion, även om den definitiva erövringen av England tog flera år att fullborda. Den normandiska erövringen av Syditalien var däremot ingen sammanhållen och centralt planerad operation, utan snarast en serie framstötter av olika normandiska furstar och grupper av krigare. Ledande på normandisk sida var bröderna Robert och Roger Guiscard av huset Hauteville, men deras insatser kan ändå knappast jämföras med Vilhelm Erövrarens starka ledning av invasionen 1066 och de följande årens strider.

Efter att ha föregåtts av en rad rädföretag i västra Medelhavet så landsteg år 827 en större muslimsk styrka (araber, berber och muslimer från den iberiska halvön) på sydvästra Sicilien och de bysantinska försvararna förmådde inte stå emot. Under de följande åren expanderade de muslimska angriparna utifrån sitt främsta basområde i nuvarande Tunisien. Inte bara Sicilien utan även Malta, Gozo och Pantelleria erövrades medan Sardinien och Korsika tvingades betala tribut till muslimerna. Efter att ha ge-

nomfört flera rädföretag började muslimerna också att bita sig fast på flera platser på det italienska fastlandet. År 847 grundades emiratet Bari, och det var inte det enda muslimska brohuvudet på den italienska stöveln.

Den tyskromerske kejsaren gick i spetsen för att återta de förlorade områdena, men först 871 kunde man erövra Bari, och då först sedan Byzans kommit till hjälp med sjöstridskrafter. Det var den stora lärdomen av de många mer eller misslyckade kampanjerna i Syditalien, nämligen att man måste förfoga över både land- och sjöstridskrafter i samverkan för att besegra motståndaren, och varken Kejsaren, Bysans eller Påven hade på egen hand den typen av resurser, samtidigt som deras försök till samverkan var splittrade och tidvis beklämmande svaga. Det är i det läget som normanderna kommer in på scenen.

Egentligen hade normanderna kommit till Syditalien som legosoldater, men de började utvidga en egen maktbas, efter att ha försäkrat sig om påvens stöd, och behärskade tillslut betydande delar av Syditalien, med Neapel som viktigaste stad. Det avgörande området att ha kontroll över var sjöalfallet Messinasundet, från vilket man kunde utöva makt över betydande delar av Sicilien, men också över Kalabrien och andra delar av det sydligaste Italien. Därför byggde normanderna upp en sjömilitär förmåga som ledde till erövringen av Sicilien. Utvecklingen kulminerade med kröningen av Roger II som Siciliens kung och installation i Palermo. Hans rike omfattade också södra Italien upp till strax söder om Rom.

Det centrala i Stantons bok är hur helt avgörande kombinationen av land- och sjömakt var, liksom hur normanderna byggde upp sin sjömilitära förmåga för att kunna bekämpa sina sjöburna muslimska motståndare. Här byggde man på skilda erfarenheter och fick även stöd i olika former från Bysans, inte minst i form av män och fartyg från den dalmatiska kusten. En uppenbar historisk parallell som man kommer att tänka på är Roms uppbyggnad av en sjömilitär förmåga i samband med de två första puniska krigen mot Kartago, en fiende som opererade utifrån samma basområde i Tunisien som normandernas muslimska motståndare.

Häri ligger styrkan i Stantons bok, när han utifrån ett synnerligen omfattande källmaterial av brev och krönikor av både kristet och muslimskt ursprung beskriver den normandiska flottans framväxt, taktiska uppträdande och, inte minst, dess infrastruktur i form av baser, varv och förvaltning.

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militär historia, och verksam vid Försvarshögskolan, Stockholm.

Tyvärr frestas sedan Stanton till att dra fram trådarna alltför långt i historien. Den normandiska expansionens betydelse för att öppna de centrala delarna av Medelhavet för ökad handel i öst-västlig riktning går förvisso inte att förneka, liksom även dess betydelse för de första sjötransporterna från det kristna Västeuropa till det Heliga landet under korstågen. Härmed inleddes en ekonomisk expansion för Katalonien, Provence och städer som Genua och Pisa vilka alla gavs en kraftfull ekonomisk stimulans av de öppnade handelsvägarna. Med en muslimsk marin dominans i det centrala Medelhavsområdet är det svårt att se hur en sådan utveckling hade kunnat komma till stånd.

Men man kan diskutera hur långt man kan dra den normandiska tråden. Kungariket Sicilien vill Stanton se som normandiskt ända till slutet av 1100-talet, men man ska komma ihåg att det från första början var en blandning av normandiska, grekiska, bysantinska, italienska (inklusive langobardiska) och, inte minst, arabiska inslag. Egentligen är det inget konstigt; på samma sätt ska de kristna korsfararrikena under 1100- och 1200-talen ses som just en blandning av västeuropeiska, bysantinska och arabiska inslag. Här faller Stanton i fällan att övertolka "sina" normanders faktiska inflytande i stort och smått, och när han konstaterar att den kristna flottan inför slaget vid Lepanto 1571 samlades i Messina, så får han det till en yttersta konsekvens av normandernas insatser flera hundra år tidigare. Då har han enligt mitt förmenande gått alldeles för långt i att tolka normandiskt inflytande framåt i historien. Men detta förtar inte kärnan i hans bok, där Charles Stanton på ett föredömligt sätt, och med god kännedom om ett omfattande källmaterial, beskriver hur en viktig sjömakt byggdes upp och utvecklades, liksom de operativa och strategiska effekterna av dess verksamhet.



Pepijn Brandon, *War, Capital, and the Dutch State (1588–1795)* (Leiden and Boston: Brill, 2015). 447 pp, ill., krt., tbl., grf.

Anmäld av Louis Sicking

The debate on the role of entrepreneurs and capital in warfare and state formation is a topical issue. Think of Blackwater in Iraq and a few hundred other private military companies. The debate on the importance of entrepreneurship and capital for war can count on significantly increased interest of early modern historians, especially since the publication of David Parrott's *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (2012). The present publication of the Amsterdam historian Pepijn Brandon, based on his doctorate, fits in this trend.

The author aims to explain the continuing practices of brokers in the Dutch Republic's warfare and how these practices influenced the interaction between state formation and capitalist development. Brandon takes a wide approach defining brokers as all those who 'ran important swathes of state activity on their own right and for a profit' (p. 1), like mercenaries in armies and privateers and overseas companies like the Dutch East India Company (the VOC) in warfare at sea.

While military historians generally agree that the large-scale warfare developing in the course of the seventeenth century could only be carried out by centralized states, the Dutch Republic challenges this assumption as it was a confederacy which played a central role in the early modern state system without changing its state form until its demise in 1795.

Rather than considering the Dutch Republic as an exception to early modern European state formation, Brandon argues that the Dutch Republic, according to Charles Tilly's model, followed a 'capital intensive trajectory' (p. 11). The idea behind this trajectory is that close connections between capitalists and bureaucrats allowed the Dutch Republic, and city-states like Venice, to draw much more successfully on the resources of

Louis Sicking is lecturer in medieval and early modern history at the Leiden University Institute for History and Aemilius Papinianus professor in the History of Public International Law, at VU University Amsterdam.

their subjects than their centralized counterparts, giving the former a crucial advantage in the age of brokerage warfare.

The author focuses his research on three major areas executed in three case-studies: the joint activities of Admiralty Boards and commercial companies in the protection and expansion of trade; the interaction between these boards and home markets in the production and supply of war fleets; and the operation of financial intermediaries between the provincial treasuries and the capital market in troop payments. Each area represents a different kind of brokerage organization: chartered commercial companies like the VOC and the Dutch West India Company (the WIC), the relations between merchants and the state in Dutch naval organization, and military soliciting, which is most akin to modern-day sub-contracting.

One of the main conclusions of the first case-study is that the foundation of a permanent navy consisting of specialized warships after the first Anglo-Dutch War (1652-1654) did not end the intimate relation between Admiralty Boards and merchants. The Dutch navy continued to serve business interests, in the Baltic, Mediterranean and along the West-African coast during the second half of the seventeenth and eighteenth century. The second case-study on the naval organization and infrastructure, shows how naval supply and production were effectively and efficiently concentrated in large centralized shipyards and storehouses. Sophisticated techniques like standardized double bookkeeping contributed importantly to the rationalization of naval bureaucracy. Close relations between naval administrators and local economic elites, with all the opportunities for personal favoritism did not exclude the extensive use of market practices in order to rationalize naval bureaucracy. The three Holland Admiralties, having easier access to markets to buy supplies for naval production, were in an advantageous position in comparison with their counterparts in Zeeland and Friesland. The third case-study on the system of troop payments through military soliciting, which continued to exist until 1795, confirms the conclusions drawn by Jan Glete in his book *War and the State in Early Modern Europe: Spain, The Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States* (2002): the Dutch system of military solicitors was highly efficient and effective in raising more resources per capita than any other seven-

teenth-century state and organized these resources into large permanent armed forces of high quality.

Brandon convincingly argues that in each of the three case-studies not the failure but the continued success of the institutions formed the reason for the perseverance of their federal brokerage character; the continued ability of the state to tap into the enormous wealth of its cities being the most remarkable characteristic. He also shows how the organizational forms through which the ruling class managed to consolidate and continue its hold over the state themselves became the long-term barriers to development. Short-term trading advantages for the commercial elites continued to have priority, even when these became a barrier to formulating counterstrategies to increased British competition. While naval organization continued to be rational at a regional level, rising regional differences prevented similar rationalization at the supra-regional level. Eventually the change of the existing state structure came from outside, from revolutionary France.

In all, *War, Capital, and the Dutch State (1588-1795)* is a highly innovative piece of scholarship which successfully binds together the main debates relevant to understand the role of capital and war in state formation. Its value therefore reaches out far beyond the Netherlands. It revises existing scholarship concerning the Dutch Republic in many respects, most importantly, from the perspective of existing Dutch historiography, in that it shows that many of the keys to the Republic's success in waging war on land and at sea continued far into the eighteenth century. Other strong assets of this book are that it addresses both armies and navies which are often separated in distinct historiographies, and the comparative study of the admiralties, putting the success of the Amsterdam Admiralty Board in perspective. The ability of the Dutch Republic to wage war may have been unique in many respects in the early modern period. However, in several respects the city-state of Venice went centuries ahead its northern counterpart, its arsenal being just one of the elements of its success in waging war and promoting trade. Ironically, Venice even outlived the Dutch Republic for two years.



Lars Einarsson, *Regalskeppet Kronan. Historia och arkeologi ur djupet* (Lund och Kalmar: Historiska Media/ Kalmar Läns Museum, 2016). 336 s, ill.

Anmäld av Bo G. Hall

Under det Skånska kriget (1675-1679) drabbade de svenska och dansk-nederländska örlogsflottorna samman i intensiva strider på försommaren 1676. Från början stod kampen söder om Skåne och resulterade i vad som på idrottspråk skulle kallas oavgjort. Sedan sökte sig de svenska skeppen – efter rådslag på Trelleborgs redd i närvaro av Karl XI – mot ”de svenska skären” norr om Öland. Deras fiender följde dock efter och hann i kapp öster om den stora ön. Den därefter följande dramatiska striden ägde rum den 1 juni och ledde till ett fruktansvärt nederlag för svenskarna.

I samband med en olycklig vändningsmanöver kantrade det svenska regalskeppet *Kronan* som var ett av dåtidens allra mäktigaste örlogsfartyg. Därefter exploderade dess krutdurk och på mycket kort tid sjönk fartyget. Denna händelse utgör en av den svenska flottans genom tiderna allra största tragedier. Ombord fanns både sjömän och soldater – totalt mer än åttahundra man, inklusive flottans högste chef, riksamiralen Lorentz Creutz – av vilka den stora merparten följde med ner i mörka djupet.

Denna svåra katastrof fullbordades genom att också regalskeppet *Svärdet* gick under vid samma tillfälle. Även dess befälhavare amiralen Clas Uggle – tillika chef för den andra svenska eskadern – omkom i vågorna. Resterande svenska fartyg fortsatte norrut till Älvsnabben i den skyddande stockholmska skärgården. Resultatet blev att fiendeflottor båda åren 1676 och 1677 kunde härja fritt, något som i särskilt hög grad drabbade mellersta och södra Öland. Mer än tusen gårdar och uthus brändes och även kusttrakterna kring Kalmar hemsöktes. Ortsbefolkningens oro och fruktan för nya lidanden dröjde dessutom kvar under flera år eftersom man i realiteten kände till att den svenska flottan hade satts ur stand.

Kring de båda fartygen och deras öde tog dock glömskan och tystnaden över med tiden. I början av 1980-talet återfann emellertid marindykare

Kronans vrak nere på 26 meters djup, sex kilometer rakt öster om Hultstads kyrka. Sedan dess har fartyget – beskrivet som ”ett praktfullt sjunket palats” – undersökts nere på botten under lång rad år; något som ännu inte helt avslutats. Man har funnit gott och väl 30 000 mer eller mindre välbevarade föremål, av vilka en stor mängd kunnat bärgas för att studeras närmare och konserveras. Det är ingen överdrift att beteckna detta som en sensation eftersom man genom fynden fått ett tittskåp som ger helt unika inblickar i liv och vardag ombord på ett krigsskepp för mer än trehundra år sedan. På Kalmar Läns Museum har en del av dem ställts ut och lockat besökare från när och fjärran. Bland alla fynden ingår Sveriges största guldmyntskatt och ett antal praktfulla bronskanoner. Enligt uppgift hade *Kronan* mer än 110 kanoner, fördelade på hela tre batteridäck samt på vardera skans-, hytt- och backdäcken. Detta gjorde fartyget till ett för sin tid extremt kraftfullt örlogsfartyg. Likaså har till exempel navigationsinstrument och skulpturer påträffats. Inte minst intressant är besättningens privata tillhörigheter såsom matbestick och kläder.

Efteråt följde givetvis en rad utredningar i syfte att klarlägga anledningen till denna oerhörda förlust och katastrof. Oklara befälsförhållanden men också direkt inkompetens på högsta amiralsnivå och en uppenbarligen förvirrad organisation spelade helt klart en viktig roll för den ödesdigra utgången. En påtaglig brist på nödvändig teoretisk och praktisk kunskap när det gällde att slåss i linjeformationer minskade möjligheterna till ett kraftfullt agerande vilket i sin tur hade förutsatt en strikt samordning. Eftersom både Creutz och Uggle tillhörde dem som försvann i Östersjöns vågor försvårades givetvis samtidigt möjligheterna att få fram förklaringar till det inträffade. Det var naturligtvis lätt att skylla på dem eftersom de inte kunde försvara sig.

En jämförelse med *Vasa* – som ju hade gått under knappt femtio år tidigare – ligger nära till hands. Men den parallellen haltar rejält eftersom det fartyget ju var ett felbygge som kapsejsade redan under sin jungfrufärd mitt i Stockholms hamn. *Kronan* däremot stod på höjden av det slutande 1600-talets skeppsbyggarkonst och hade prövats i hårda strider. Vidare var hon till skillnad mot *Vasa* full rustad och bemannad, vilket ju låg bakom det kusligt höga antalet omkomna.

Både dramatiken kring *Kronans* undergång och vad man lärt sig av insat-

serna nere vid vraket och undersökningarna av bärgade föremål finns fördömligt redovisat i denna skrift. Den är gemensamt producerad och utgiven av förlaget Historiska Media och Kalmar Läns Museum. Någon bättre upphovsman till verket än Lars Einarsson är det helt enkelt svårt att tänka sig. Alltsedan 1983 har nämligen denne historiker och marinarkeolog haft ansvaret som projektledare för undersökningarna av och kring *Kronan*.

På en mängd olika sätt har han härjämte lyckats att på lättillgänglig prosa följa upp flera av fynden och spegla dåtida miljöer och människor. Exempelvis får läsarna kunskaper i så diametralt skilda ämnen som dåtidens vapentechnologi eller den enskilde matrosens mathållning ombord. Men också Lorentz Creutz och livsödena hos andra enskilda individer förknippade med *Kronans* katastrof presenteras närmare. Behållningen ökar dessutom påtagligt av att boken är synnerligen vackert och slösande rikt bildsatt. På de 336 sidorna finns – om jag räknat rätt – sammanlagt 199 illustrationer; foton, målningar, teckningar, skisser, ritningar och kartor, ofta presenterade i förnämnt färgtryck. Härtill kommer att verket försetts med fylliga bilagor över referenser, källor och litteratur liksom en bildförteckning samt ett utförligt namnregister.

Vare nog med att konstatera att författaren skilt sig från sin uppgift med den äran; helt enkelt gjort ett storartat jobb. Sammanfattningsvis utgör boken ett mycket gediget verk som är väl förtjänt av höga betyg. Man får bara hoppas att Einarssons avslutande tankar om ett kommande *Kronan*-museum också ska kunna realiseras.



Jan Kronholm, *En sjöresa till Ostindien. Fregattskeppet Concordias färd till Batavia 1782–1785* (Jakobstad: Jakobstads museum, 2016). 174 s.

Anmäld av Leos Müller

Amerikanska frihetskriget (1776-1783) var ett krig som fick stora efterverkningar i Europa. Först Frankrike, sedan Spanien och till slut Holland deltog i kriget på de nordamerikanska kolonisternas sida. Eftersom den brittiska örlogsflottan dominerade haven blev de krigandes förbindelser med kolonierna i Västindien och Asien förslamade. Frankrike och Holland drabbades hårt och försökte att undgå den brittiska sjömakten. En användbar strategi var att anlita tonnage under neutral flagg. Två neutrala länder lyckades särskilt framgångsrikt att utnyttja situationen – Danmark och Sverige. Åren 1778-1784 växte antalet skepp under svensk och dansk flagg snabbt och de nordiska skeppen sågs inte bara i Nordsjön och Medelhavet utan också i transatlantisk sjöfart och i Indiska oceanen. Den danska trafiken under neutral flagg till och från Västindien och till Indiska oceanen är väl kartlagd men vi vet fortfarande väldigt lite om de svenska skepp som i främmande tjänst gick till dessa avlägsna vatten. Ett svenskt fartyg som under neutral flagg seglade till Indiska oceanen var *Concordia* från Jakobstad i finska Österbotten.

Concordias äventyr i amerikanska frihetskriget är tämligen välkänt. Det har beskrivits i Jakobstads historia och har noterats även i Yrjö Kaukiainens översiktsverk *A History of Finnish Shipping* från 1993. *Concordias* resa spelar också en viktig roll i Clas Fredrik Hornstedts *Brev från Batavia. En resa till Ostindien 1782-1786* som utkom på Atlantis Bokförlag år 2008.

Jan Kronholms bok *En sjöresa till Ostindien. Fregattskeppet Concordias färd till Batavia 1782-1785* är den första boken som gör anspråk på att endast ägnas åt *Concordias* resa. Men det kan konstateras redan här att en stor del av innehållet ägnas åt annat än *Concordia*. Vi får en lång introduktion om Jakobstads historia som sjöfartsstad, från grundandet 1652

Leos Müller är professor i historia, särskilt maritim historia, på Stockholms universitet och föreståndare för Centrum för maritima studier, CEMAS.

till 1780-talet. Vi får läsa om varvsindustrin i Österbotten och Sverige, om Fredrik Henrik Chapman, till och med om James Cooks stillahavsresor. Fjärde kapitlet ägnas åt *Concordias* kapten Claes Breitholtz familjebakgrund. Först på sidan 59 kommer vi till *Concordias* avfärd till Lorient i Frankrike, samt dess last och besättning. Beskrivningen av resan till Mauritius och Batavia är inte heller så fyllig som man kunde önska sig. Författaren använder källor från ungefär samma tid för att beskriva vad skeppet och dess besättning sägs ha varit med om. Det är ofta ostindiefararnas reseberättelser som används, exempelvis Israel Reinius berättelse från 1745-1748 eller den klassiska *Min son på galejan* av Jacob Wallenberg från 1769-1771. Ingen av dessa berättelser kan egentligen säga något om hur det var för ett litet neutralt fartyg att segla under krigsåren. Det saknas helt enkelt källmaterial för att kunna kartlägga *Concordias* resa.

Men Jan Kronholm lyckas ändå att hitta några guldkorn när det gäller själva syftet med resan, i holländska arkiv och litteratur. *Concordia* hyrdes av holländska ostindiska kompaniet för frakt från Batavia i dagens Indonesien till Amsterdam, Texel och Zeeland. Avtalet var naturligtvis hemligt och skulle gälla först efter att fartyget passerat Mauritius i Indiska oceanen. Om britten avslöjade upplägget skulle både fartyget och dess last konfiskeras (dömas som goda priser), vilket de gjorde med andra svenska fartyg i utländsk tjänst. Avtalet med det holländska kompaniet skrevs i mars 1783 i Lorient i Bretagne.

Concordia var ett av sex svenska fartyg som gick under liknande avtal med det holländska kompaniet. De övriga var *Orion*, också byggd i Jakobstad, *Fru Johanna*, *Swarta Örn*, *Conjuncturen* (ett synnerligen lämpligt skeppsnamn under krigskonjunkturen) och *Resolution*. Avtalet för *Conjuncturen* är det mest intressanta, det gällde nämligen en resa från Martinique till Batavia och sedan till Holland. Avtalet visar att *Conjuncturen* seglade i neutral sjöfart i Västindien och därifrån gick direkt till Indiska oceanen. *Swarta Örn* var också ett ovanligt fall. Fregatten (306 svåra läster) var ett tungt bestyckat örlogsfartyg byggt i Karlskrona som såldes under krigskonjunkturen 1782 för att gå i civil sjöfart. Det återköptes av flottan 1789 precis före Gustav III:s ryska krig. Nästan alla andra fartyg var byggda under krigskonjunkturen 1781-1782 i Österbotten. Noteringarna visar att de svenska skeppen seglade till Batavia och tillbaka tillsammans så gott det gick.

Kronholms beskrivning av *Concordias* återresa till Europa utgår från Clas Fredrik Hornstedts publicerade brev. Hornstedt gillade kaptenen Breitholtz men insåg även att befälhavaren inte var van vid oceansegling. Kaptenen hade uppenbart mycket bristfälliga kunskaper om passadvindarna i Atlanten vilket kan förklara svårigheterna att bestämma skeppets position i Atlanten och det faktum att *Concordia* seglade hem ovanligt långsamt.

Enligt kontraktet med kompaniet fraktade skeppet tillbaka framförallt kaffe, svartpeppar, salpeter och färgträ (sappanträ=brunholts, Caliatourträ) – med andra ord vanliga koloniala produkter. Man skulle gärna vilja veta mer om fartygets frakt, dess värde och mer om den neutrala fraktfartens ekonomi men tyvärr förblir detta obehandlat i boken. Vi kan ändå konstatera att det måste ha varit ett vinstgivande företag som *Concordia* och dess systerfartyg gav sig in på. Men också mycket riskfyllt. Av de 18 besättningsmän som med Breitholz lämnade Jakobstad 1782 var det endast fyra som kom hem år 1785.

En sjöresa till Ostindien är en vacker och rikt illustrerad bok. Den ger kanske inte så mycket ny kunskap som man hoppas på när man öppnar boken men författaren har lyckats vaska fram några guldkorn. Den är dessutom välskriven och lättläst.



Holger Weiss, *Slavhandel och slaveri under svensk flagg. Koloniala drömmar och verklighet i Afrika och Karibien 1770–1847*. (Helsingfors och Stockholm: Svenska litteratursällskapet i Finland och Atlantis, 2016). 328 s, ill.

Anmäld av Jonas M Nordin

Slavhandel och slaveri under svensk flagg markerar ett nytt och utomordentligt viktigt kapitel i svensk historieforskning. För första gången har en vetenskaplig och samtidigt tillgänglig kritisk studie av slavhandel och slaveri i det svenska Karibien publicerats. Det är ingen liten sak som nu gjorts åtkomlig för den svenskspråkiga allmänheten och forskarvärlden. Noggrant och uttömmande ger sig författaren i kast med detta mörka kapitel i Sveriges och världens historia.

Holger Weiss är professor i allmän historia vid Åbo Akademi och är väl skickad att genomföra detta arbete. Genom arbeten inom skilda fält såsom Västafrikastudier, religionshistoria, kolonialhistoria, samt tidigmodern och modern historia har Weiss både den kompetens som krävs att arbeta med detta breda forskningsfält, såväl som det mer specifika akademiska anslaget.

Svensk kolonialhistoria och historia om slaveriet är mer aktuellt än någonsin. Bara under de senaste åren har flera viktiga arbeten publicerats inom fältet och Holger Weiss har varit nära involverad i flera av dessa arbeten. Bara under 2016 har två akademiska avhandlingar om Saint-Barthélemykolonin, i svensk ägo 1784–1878, publicerats av Victor Wilson (Åbo Akademi) respektive Ale Pålsson (Stockholms universitet). Båda dessa är viktiga arbeten.

Slavhandel och slaveri under svensk flagg är tydligt kronologiskt och rumsligt avgränsad till en analys av svenska ambitioner och försök att införskaffa en koloni i tropikerna under 1700-talets andra hälft (kapitel 1). Kapitel 2 ägnas övertagandet av Saint-Barthélemy i Antillerna. Hur slavhandel och slaveri som institution bedrevs av Sverige genom sitt nya för-

värv behandlas i kapitel 3 och 4. Slutligen visar Weiss hur Sverige agerade, och undvek att agera, i samband med slavhandelns och slaveriets avskaffande under 1800-talet (kapitel 5). I inledning och slutord behandlas kortfattat den pågående debatten om hantering av skuldfrågan och uppmärksammande av en svår historia.

Boken är försedd med ett rikt bildmaterial, varav en hel del inte tidigare varit publicerat. Särskilt kartmaterialet har fått en välförtjänt plats. För den maritima inriktningen finns ett särskilt register över alla fartyg nämnda i texten.

Läsaren får följa med på en brett upplagd upptakt i Swedenborgianernas utopistiska drömmar om kolonier, till en närläsning av slaveriets vardag i huvudorten Gustavia. Här är bokens största styrka. Weiss förmår att leda läsaren mellan Wienkongressens förhandlingar, artiklar i finsk dagspress och de fysiska realiteterna för de rasifierade slaverna i den svenska kolonin. Författaren visar mycket övertygande hur den svenska kolonin och dess moderland var sammanvävt i en intrikat väv av beroenden, i Karibien, gentemot Nord- och Sydamerika, Västafrika och Europa och hur dagspolitiska händelser i Stockholm, Borgå, London, Paris, Petersburg eller Köpenhamn på olika sätt fick direkta återverkningar för ön, dess slavar och dess slavägare.

Samtidigt visar Weiss hur diskontinuerlig och snabbt föränderlig vardagen var i Gustavia. En orkan kunde skapa ett plötsligt behov av slavar vilket fick återverkningar i Senegambia såväl som i Guadeloupe och Saint-Barthélemy. Den transatlantiska slavhandeln var ingen linjär historia. Även aspekter som skillnaden mellan stad och land på Saint-Barthélemy diskuteras förtjänstfullt.

Holger Weiss visar hur snabbt och allomfattande slaveriet som institution kom att prägla den svenska förvaltningen och de enskilda svenskarna i Saint-Barthélemy. Han visar också tydligt att Sverige deltog i slavhandeln och i upprätthållandet av slaveriet, både som institution och som produktionsätt. Weiss påvisar behovet av att gå till källorna för att undvika förunklingar.

Den empiriska grunden har Weiss hämtat i arkivmaterial i Sverige och Frankrike, internationella databaser som TAST, samt i svensk sekundärlitteratur. Källmaterialet tillåter både stora övergripande analyser och mikohis-

Jonas M Nordin är fil.dr. och docent i historisk arkeologi. Han är verksam som forskare i arkeologi vid Uppsala universitet och Historiska museet.

toriska studier på Saint-Barthélemy. I ljuset av styrkorna i *Slavhandel och slaveri under svensk flagg* saknas emellertid några betydelsefulla aspekter som ytterligare hade kunnat stärka framställningen. Mycket lite sägs faktiskt om slaverna, de karibiska, de afrikanska, eller de med Carib/Arawakbakgrund; ändå finns de ju där hela tiden. Weiss nämner dem vid namn och trolig härkomst men stannar där. Arkivkällorna sätter gränser för vad som går att veta med säkerhet men andra perspektiv hade kunnat kasta ljus över denna viktiga del av vår historia. En tydligare teoretisk diskussion om slaveri hade skapat en möjlig inramning.

Paul Gilroys *The Black Atlantic* och flera andra arbeten har presenterat vägar till förståelse av slavernas och afrikanernas världsbild i denna tid av globalt slaveri. Att vara offer och aktör på samma gång är perspektiv av vikt för att inte reifiera slaveriet i en ny tid. Genom en mer omfattande problematisering av slaveriet som institution och en tydligare vilja att synliggöra den svarta erfarenheten hade Weiss kunnat bygga en ännu starkare bok. Som det är nu lämnas läsaren relativt ensam i att försöka förstå livet för de många människorna med annan hudfärg än vit och hur deras liv beskaffade sig.

Den sistnämnda kritiken förminskar emellertid inte en strålande forskarinsats vilken öppnat nya vägar för både nationell självförståelse såväl som framtida forskningsinsatser inom fältet.



Robert K Sutcliffe, *British Expeditionary Warfare and the Defeat of Napoleon 1793–1815* (Woolbridge: The Boydell Press, 2016). 272 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Begreppet expeditionär förmåga leder lätt tankarna till de senaste två decenniernas svenska försvarspolitik, vilket förvisso har fog för sig, men självfallet är företeelsen expeditionär förmåga betydligt äldre än så, vilket föreliggande bok är ett tydligt uttryck för. Robert Sutcliffe har i sin doktorsavhandling från universitetet i Greenwich systematiskt undersökt den brittiska krigsmaktens expeditionära förmåga under revolutions- och Napoleonkrigen.

Sutcliffe är tydlig med att Royal Navy med dess segrar vid Trafalgar och andra sjöslag verksamt såg till att freda de brittiska öarna från en fransk invasion och därmed ett nederlag i den två decennier långa kraftmätningen med revolutionens och kejsardörets Frankrike. Men lika tydlig är han med att en aldrig så effektiv försvarsstrid inte hade kunnat avgöra kriget till brittisk favör och slutgiltigt besegra Frankrike. Det krävdes betydligt mera för att uppnå den seger som definitivt kröntes vid Waterloo i juni 1815.

Här lyfter författaren fram tre viktiga komponenter: För det första behovet av tillräckligt starka allierade på kontinenten, som hade tillräckligt stora väpnade styrkor för att kunna betvinga de franska arméerna. Här var Storbritanniens egna mänskliga och militära resurser alldeles för små för att kunna få tillstånd ett avgörande på egen hand. För det andra ett kraftigt brittisk finansiellt stöd till de olika allierade på kontinenten, och för det tredje en effektiv expeditionär förmåga.

Men för att en expeditionär förmåga skulle kunna vara effektiv, främst i form av amfibieoperationer på kontinenten, så krävdes inte bara en skyddad transport. Sutcliffe framhåller betydelsen av stöd från lokalbefolkningen i det område där landstigningen skedde, liksom att starka allierade förband fanns tillräckligt nära för att möjliggöra en operativ och kanske även taktisk samverkan. På egen hand, landsatta på en fientlig kust, var prognosen för de brittiska förbanden betydligt sämre. I princip har han naturligtvis rätt, men jag tycker nog att författaren förenklar väl mycket. En av de operationer som han lyfter fram som ett exempel på en framgångsrik

insats, nämligen Köpenhamn 1807, skedde såväl utan lokalbefolkningens stöd (för att uttrycka sig milt) och inte heller med allierade markförband på plats.

Förutom en värdefull genomgång och analys av en rad amfibieoperationer under krigen mot Frankrike så tycker jag att Sutcliffes bok har sitt kanske största värde i att han lyfter fram flera icke renodlat militära faktorer för att underbygga sina resonemang.

Den brittiska flottan inte bara skyddade moderlandet från en invasion, den skyddade också den brittiska handeln över haven, vilken därmed kunde försörja Storbritannien även då dåliga skördar drabbade det brittiska jordbruket. Därmed lades också en solid fiskal grund för såväl den brittiska krigsföringen som för Londons finansiella stöd till allierade på kontinenten. På det här sättet lyfter Sutcliffe på ett förtjänstfullt sätt den brittiska flottans stora betydelse även under de många krigsåren då de stora sjöslagen lys-te med sin frånvaro. Som svensk frestas man att nicka igenkännande och tänka på till exempel krigsåren 1700-09 då den svenska örlogsflottan behärskade Östersjön och med en föga dramatisk tjänst lade grunden för den svenska fältarméns operationer på andra sidan Östersjön.

En viktig förutsättning för framgångsrika amfibieoperationer var självfallet trupptransporterna. Såväl säker transport som landsättning och, vid behov, evakuering av landsatt trupp, krävde omfattande tonnage. Ett särskilt Transport Board organiserades för att hyra in civilt tonnage från handelsflottan. Det senare kostade inte bara pengar, det krävde framförhållning så att inte lämpliga fartyg redan befann sig till sjöss och seglationssäsongen hade börjat när behovet av en amfibieinsats blev aktuell. Det var inte alltid man lyckades i det avseendet. Frågan om man inte i större grad kunde använda örlogsfartyg för trupptransporterna var ofta en tvistefråga mellan armén (som ville nyttja örlogsfartyg) och flottan (som föredrog handelsfartyg). En förklaring till flottans motstånd mot att använda de egna fartygen handlade om flottans oro över hur kommandokedjan skulle dras. Redan britterna för 200 år sedan konfronterades med svårigheterna om huruvida armé- eller örlogsofficerare skulle föra befäl över den gemensamma insatsen.

De stora landstigningsoperationerna längs den spanska kusten, på den nederländska ön Walcheren eller under kriget mot USA 1814 krävde an-

senligt tonnage, men även annars hade insatserna inte kunnat genomföras utan en omfattande civil assistans. Enbart angreppet mot Köpenhamn 1807 krävde insatser av 374 trupptransportfartyg för själva landsättningen av armétrupp. När britterna sedan lyckades stjäla hela den danska örlogsflottan så krävde bemanningen av dessa fartyg en formlig dammsugning av civila sjömän från Hull, Grimsby och Newcastle samt besättningar från valfångstfartygen i Whitby. De civila sjömännen vägrade att låta sig föras till farvattnen utanför Nederländerna (där de mötte flottan bogserande de danska fartygen), om de inte fick försäkringar från amiralitetet om att de inte skulle pressas till tjänst i örlogsflottan utan få återvända hem.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att Sutcliffe har genomfört en spännande och informativ undersökning av brittisk expeditiionskrigföring för 200 år sedan, och då i synnerhet lyft fram de grundläggande, men ack så ofta förbisedda, förutsättningarna i form av finansiering och trupptransporter. Därmed har han inte bara gett ett viktigt bidrag till revolutions- och Napoleonkrigens sjökrigshistoria, utan också berikat vår förståelse för expeditiions- och amfibiekrigföringen i ett längre tidsperspektiv.



Thomas Malcomson, *Order and Disorder in the British Navy, 1793–1815. Control, Resistance, Flogging and Hanging* (Woodbridge: The Boydell Press, 2016), 304 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

I den här boken har den i Toronto verksamme Thomas Malcolmsen studerat hur man hanterade disciplinen i den brittiska flottan. Det gör han genom att granska hur amiralitetet och det högre befälet inom Royal Navy skapade ordning och kontroll genom reglementen, befälsstrukturer och olika former av rutiner, liksom hur befäl och manskap i sin tur kunde skapa oro och oordning. I ett tredje steg studerar han hur befälet eller "auktoriteten" reagerade på uppkommen oordning till exempel med olika former av bestraffningar.

Bokens titel lovar dock betydligt mer än den kan hålla, eftersom boken är en fallstudie av 36 fartyg som mellan 1812 och 1815 tillhörde de nordamerikanska och västindiska örlogsstationerna i Halifax samt på Jamaica och Leeward Island i Små Antillerna. Därmed handlar det om fartyg som opererade i Atlanten och delvis på de stora sjöarna. Rent arbetstekniskt är det inte svårt att förstå att ett sådant urval måste göras, i synnerhet som Royal Navy 1812 förfogade över hela 584 fartyg, varav 102 stycken var linjeskepp med mellan 64 och 120 kanoner. För bemanningen förfogade flottan över 110 000 sjömän och 35 000 marinsoldater.

Med ett sådant upplägg är det dock svårt att dra alltför långtgående slutsatser från den här undersökningen till flottan i sin helhet. Det är förvisso inget unikt vetenskapligt problem att ett överväldigande rikt källmaterial bara tillåter fallstudier, samtidigt som det kan vara diskutabelt hur långt man vågar generalisera utifrån dem.

Men Malcolmsen anknyter här på ett fruktbart sätt till tidigare nyare forskning om disciplineringen inom den brittiska flottan, främst Markus Eders undersökning av 36 fartyg under en del av perioden 1757–62 och John Byrnes studie av disciplinen vid örlogsstationen Leeward Island genom att följa 73 fartyg under varierande perioder mellan 1784 och 1812. Även den omfattande diskussionen kring de få men dramatiska myterierna under revolutions- och Napoleonkrigen, främst de vid Spithead och

Nore 1797, faller väl in i denna forskningstradition. En svensk läsare ser onekligen tydliga beröringspunkter med AnnaSara Hammars avhandling från 2014 om den sociala ordningen i den svenska flottan mellan 1670 och 1716.

Reglementen var självfallet, tillsammans med andra regelverk och instruktioner, en viktig formell grund för ordningens upprätthållande ombord på fartygen. Men ofta fick fartygschefer och andra befälhavare vara nog så uppfinningsrika i sin strävan att hålla besättningen lugn. När livsmedelsbristen vintern 1813–14 blev akut för fartygen på Lake Ontario så tvingades man till handel med den amerikanske fienden, men också till plundring, för att försörja besättningarna. Det utbredda bruket av alkohol, som förvisso kunde blåsa under missnöje, tycks ha accepterats av en del befäl för att ge sjömän och marinsoldater en väg att fly undan en hård vardag.

Ett intressant inslag är att Malcomson lyfter fram språkets betydelse. Såväl officerare som sjömän och marinsoldater kunde reagera på att bli tilltalade med ett alltför rätt språk, och det förekom att man svarade med grovt språk eller lämnade in formella klagomål över verbal misshandel. Gränsen mellan allmänt accepterade kraftuttryck och oacceptabla förelämpningar var stundtals hårfin. Här finns en koppling till de forskare som har hävdats att orsaken till att kapten Bligh förlorade kontrollen över sitt fartyg HMS *Bounty* till myteristerna inte så mycket var allmänt omdömeslöst och brutalt agerande, utan snarare hans otillbörliga språkbruk. Det är ett resultat som onekligen utmanar den traditionella och populära bilden av fartygsmiljön i Royal Navy som genomsyrad av en rå och vulgär atmosfär.

De öppna myterierna var få, men i gengäld förekom att officerare fick ta emot slag och ibland misshandlades av missnöjda underlydande. Det förekom också klagomål från högre befäl över att inte så få sjömän vid krigsutbrottet 1812 hävdade att de var amerikaner och ville bli hemskickade eller i alla fall frigivna vid en krigsfångeutväxling. I vilken grad de verkligen var amerikaner eller valde detta som ett möjligt sätt att komma undan krigstjänsten utan att öppet desertera är inte alltid alldeles lätt att avgöra. Deserterarna däremot förekom ganska sällan som en uppenbar reaktion på hård bestraffning, utan snarare som ett sätt att lämna flottan efter flera års tjänst. Det resultatet passar väl in i den moderna forskningsbilden av

den brittiska flottans rekrytering, där man velat tona ned bruket av pressning till förmån för en ganska utbredd frivillighet bland de nya sjömännen. Örlogsstationen i Halifax var i det avseendet betydligt värre utsatt än de västindiska stationerna, eftersom det i Halifax hamn fanns gott om civila handelsfartyg där en desertör kunde ta hyra och på det sättet komma undan flottans bestraffning.

Det finns en forskningsinriktning som velat se en påtaglig minskning i nyttjande av spöstraffet i början av 1800-talet, men Malcomson ansluter sig närmast till den grupp forskare som fortsatt velat betona spöstraffets flitiga användning i den brittiska flottan. Han noterar också att marinsoldater ofta straffades hårdare än sjömän för likvärdiga brott, vilket han vill förklara med att marinsoldaterna ytterst var den resurs som befälet hade att ta till för att slå ned våldsamheter och myterier från manskapet. Därför krävdes ett mera disciplinerat uppförande av marinsoldaterna. Men det kanske viktigaste medlet för att upprätthålla disciplinen var kommandostrukturen och den reglerade arbetsfördelningen ombord på fartygen, som tillsammans gav en struktur som stod emot många påfrestningar. När det inte räckte till var det inte heller säkert att piskan eller hotet om krigsrätten var lösningen på befälets problem, inte så sällan tvangs de bokstavligen talat förhandla med sjömän och marinsoldater för att kunna utöva sitt ledarskap.

Malcomsons bok visar på en mångfacetterad bild av ordning och oro ombord på några av den brittiska flottans fartyg under det tidiga 1810-talet, och tack vare den grundliga undersökningen väcker resultaten frågor som man lockas att ställa till ett samtida svenskt källmaterial.



Lennart Rydberg, *Med ångbåt från land till stad. Ångbåtslinjer i Mälardalens jordbruksområden 1860–1950*. (Stockholm: Stockholmia förlag, 2016), 204 s, ill.

Ingvar Henricson, *Gävles små ångbåtar* (Gävle: Klubb Maritim Gävle, 2016), 124 s, ill.

Anmälda av Bo G. Hall

"Vad vore Sverige utan alla sina entusiaster!" utbrast jubilaren i en intervju som Uppsala Nya Tidning gjorde med en glad 75-åring häromåret. Och det är bara att hålla med. Runt om i landet fylkas likasinnade människor på sin fritid – och stundtals till en ganska dryg egen kostnad – kring de mest skiftande aktiviteter. Man dansar folkdans, skådar fåglar, spisar jazz, letar förfäder, spelar schack, byter vykort, hackar hemsidor eller skönhetstävlar om sina hundar. För att nu inte tala om alla de individer som envisas med att slå vakt om en gammal passagerarångare – eller kanske flera.

Sinsemellan brukar de tala om sig själva såsom medlemmar av "ångbåtsrörelsen". Men var ligger då hemligheten bakom just denna ingalunda alldeles självklara vurm? Rör det sig främst om en rent nostalgisk önskan syftande till att man ska kunna återbesöka vad som en gång var vardagsmiljöer för resenärer bara några få generationer tillbaka – alltså i tider då omvärlden öppnades på ett direkt revolutionärt sätt? Eller gäller det snarare att se hur gammal och dessutom begriplig teknologi från industrialismens genombrottsera fortfarande fungerar och rentav gör det med den äran? En mer romantisk – men för delen ingalunda orimlig – förklaring som jag ofta hört går ut på att en ångmaskin i arbetsläge har samma behagliga rytm som ett hjärta i ro. Enligt denna teori kan någon verkligt hög grad av harmoni helt enkelt inte uppnås annat än vid vistelser ombord på en långsamt framåt tuffande ångbåt, där hela skrovet dunkar i takt med maskinen, något som fortplantar sig till – och genomströmmar – den resande.

Vare därmed hur som helst men resultatet av dessa entusiasters insatser beskådas i alla händelser enklast i Stockholmstrakten. Där kan både skärgården och Mälarsidan visa upp rader av vita passagerarbåtar vars traditionella exteriör vittnar om att de redan eller inom kort kommer att kunna

fira sina första sekel. Under det ljusa halvåret finns här till exempel de båda alltjämt koleldade *Mariefred* och *Blidösund* i full drift. Och i Göta älvs mynning kan man på motsvarande sätt njuta av färder längs Bohuskusten ombord på den pietetsfullt vårdade *Bohuslän* – för övrigt ägd av "Sällskapet Ångbåten". Dessa får väl anses höra till de absolut främsta pärlorna i vårt lands återstående ångbåtsflotta. Men härutöver vajar Waxholmsbolagets flagga i aktern på de oljeeldade ångarna *Storskär* och *Norrskär* liksom på den dieseldrivna *Västan* – för att nu bara nämna några andra. I sammanhanget bör genast påpekas att Strömmarederiet gjort storartade insatser när det gällt att spåra upp ett antal äldre passagerarfartyg och sätta dem i stånd och trafik. Bland sådana som annars rimligen skulle ha mött skrotdöden återfinns både *Drottningholm*, *Waxholm III*, *Prins Carl Philip*, *Gustavsberg VII* och *Enköping*.

Och sådan verksamhet är ingalunda förbehållen våra största städer. Södertälje, Härnösand, Leksand, Sundsvall, Hjo, Östersund och Jönköping utgör blott några exempel på andra orter där entusiaster slår vakt om äldre tonnage. På så vis har det givits nytt liv på gamla dagar, om ock inte alltid med ångmaskiner kvar som drivkälla.

Vanligen har det skapats särskilda stödföreningar kring de olika båtarna. Och inte sällan ger dessa också ut mer eller mindre ambitiösa tidskrifter, där bildmaterialet får stort utrymme. Den kanske allra mest genomarbetade är "Skärgårdsbåten" som kommer ut med fyra nummer per år och ges ut av stiftelsen med samma namn, vilken äger *Mariefred* liksom några mindre och ångdrivna färjor eller flytetyg. I Göteborg utkommer alltså "Ångbåten" och om fartyg utmed Norrlandskusten kan man läsa i "Lubrikatören".

Många så kallade ångbåtsdiggare är medlemmar i "Klubb Maritim"; en sammanslutning för dem som är roade av allt som har med sjöfart att göra; kanske allra främst båtetyg av äldre datum. Föreningen har lokalavdelningar på flera håll i landet. Medlemsbladet "Båtologen" speglar både små och stora fartyg, alltifrån smärre slupar till oceangående kolosser. Sammantagna bjuder dessa periodiska skrifter på en myckenhet nautisk historia. På så vis svarar de för en stor mängd viktig dokumentation; helt enkelt direkt omistliga bidrag till den del av vårt kulturarv som handlar om sjöfart.

Naturligtvis hör en rik bokflora också till ångbåtsrörelsens värld, vilket de här båda aktuella skrifterna illustrerar. Den ena är författad av Lennart

Rydberg, långvarig ordförande för stiftelsen Skärgårdsbåten och tidigare borgarråd i Stockholm. Hans specialintresse gäller äldre tiders ångbåtstrafik på Mälaren, något han behandlat i flera tidigare böcker. Denna gång ligger fokus på fartygens insatser när det gällde att frakta produkter från jordbruk och djurskötsel in till huvudstaden. I och med Stockholms mycket starka tillväxt från 1800-talets mitt och framåt uppstod omfattande behov av livsmedelstransporter från bönderna utmed mälärstränderna.

Detta var ångbåtarnas stora chans – och de tog den verkligen! På kort tid bildades rader av rederier, bryggor anlades och nya linjer etablerades med fasta turlistor. Det är inte för mycket att påstå att detta för de berörda innebar en revolution, kanske allra mest i form av nya transportvägar som gick att lita på eftersom de till skillnad mot segelskutorna var oberoende av rätt vind. Först under 1920-talet och fram emot andra världskrigets beredskapsår mötte båtarna en alltmer överlägsen konkurrens från landburna lastbilar och bussar. Om allt detta liksom om de minnen som alltjämt finns kvar från ångbåtseran – bara man vet var man ska leta – berättar Rydberg insiktsfullt på en lättläst och sparsmakad prosa och med hjälp av ett antal välvalda fotografier, de äldsta så tidiga som från 1860-talet.

Den andra av de här anmälda böckerna fokuserar på de ångdrivna farkoster – inte alltid av så stort format – vilka spelat en viktig roll i den gamla stapelstaden Gävles utveckling. Den är skriven av en verklig specialist inom området; den tyvärr nyligen bortgångne Ingvar Henricson. I ett stort antal sammanhang dokumenterade han sina mycket omfattande kunskaper om denna centrala del av den gästrikas hamnstadens sjöfartshistoria. Före sin bortgång hann han slutföra arbetet med manuskriptet till boken men fick däremot vemodigt nog aldrig se det färdiga resultatet. Texten flödar av författarens kunskaper i ämnet men blir ändå aldrig överlastad, kanske beroende på hans underfundiga och varma humor. Inte minst för den som – i likhet med anmälaren – är uppvuxen i Gävle möter både glada minnen och okända fakta. Henricson bjuder läsaren en spännande mixtur av last- eller passagerarångare, vattenbåtar, bogserare, isbrytare och stuve-ribåtar. Särskilt uppskattar man det generösa bildmaterialet som kommer extra bra till sin rätt tack vare bokens liggande format.

Båda de aktuella verken innehåller – fattas bara! – separata fartygsregister som förtecknar samtliga i dem omnämnda båtar; hos Rydberg uppgår

dess totalt till 159 och hos Henricson till 119. Man anar vilken lycka just de avsnitten kommer att bereda alla våra ångbåtsdiggande båtologer. De sätter nämligen ofta en stor ära i att hålla reda på fartygs skiftande öden. Men även andra älskare av fartyg har många möjligheter att stilla sitt lystmäte i dessa två böcker.



Bertil Wulff, *Torekovskutornas svanesång* (Torekov: Torekovia, 2016). 163 s, inb., ill. 2016.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Den kustnära sjöfraktfarten har haft stor betydelse i Sverige. Fram till i mitten av 1900-talet var det en viktig näringsgren för många kustsamhällen på såväl Sveriges väst-, syd- som ostkust. Vissa kustsamhällen, exempelvis Hamburgsund, Skärhamn, Torekov, Brantevik, Bergkvara, Pataholm med flera, räknades från slutet av 1800-talet och fram på 1900-talet som stora hemmahamnar för segelfraktfartyg. Föreliggande bok behandlar kustsjöfartens betydelse för Torekov och främst under dess slutfas från 1880 till 1951. Redan på medeltiden blev den kustnära fraktfarten en betydande näring för kustbefolkningen på Bjärehalvön. Då seglades öppna klinkbyggda råsegelriggade farkoster vilka hade likheter med de båtar vikingarna tidigare hade använt. En av orsakerna till att kustsjöfarten utvecklades i Torekov var att hemmansägare och gatehusägare tvingades att söka näring utanför samhället eftersom den magra jorden och fisket inte kunde försörja dem alla. Trots myndigheternas restriktioner och förbud att bedriva sjöfart och handel utvecklades så småningom en omfattande allmogeseglation under 1700- och 1800-talen. Näringar som import och export av varor via sjötransporter var från 1647 till 1832 förbehållet borgare i de så kallade stapelstäderna, vilka ursprungligen hade rätt att bedriva import och export och därmed innehade en tullkammare. Detta gynnade städernas borgare på lantmännens bekostnad och möttes redan under medeltiden av motstånd från stora grupper av lokala handelsmän och allmogeseglare, vilka åsidosatte restriktionerna genom att bedriva en omfattande illegal fraktfart. Här utgjorde Torekovborna inget undantag utan de bedrev kustnära fraktsjöfart trots att det under långa perioder förekom växlande restriktioner från stadsmakternas sida. Under 1700- och 1800-talen utvecklades kustsjöfarten och däckade fartyg blev vanligare i form av jakter, galeaser och skonare.

Lennart Bornmalm, fil.dr., är universitetslektor på Göteborgs universitet, Institutionen för marina vetenskaper.

Det är av vikt att böcker av detta slag skrivs och inte minst så länge det finns personer som minns och kan berätta från tiden när det fanns fraktskutor som hade Torekov som hemmahamn. Boken inleds med ett kapitel om Torekovs fraktfart ur ett historiskt perspektiv, vilket ger läsaren en inblick i bakgrunden till sjötransporten och hur den etablerades i det numera sommarpopulära kustsamhället på Bjärehalvön. Detta följs av Torekovskepparnas privata änkekassa, vilket visar på det kollektiva ansvar man hade för varandra, särskilt med tanke på den otrygga värld som skepparfamiljerna levde i på 1700-talet. En stormby eller brottsjö kunde vara skillnaden mellan relativt välstånd och stort armod för familjen. Därför bildade Torekovskepparna 1737 en änkekassa, troligen efter dansk förebild, vars avkastning skulle mildra effekten av en förlorad familjeförsörjare.

Det tredje kapitlet är intressant och belyser fraktfartens slutfas i Torekov mellan 1880 och 1951. Från att förtjänstmässigt ha varit ganska magra år på 1870-talet förbättrades villkoren under 1880-talet. Förutom olika sorters köpmansvaror skeppades jordbruksprodukter, främst spannmål och därutöver virke, kalk, sten och sill. Den senaste sillperioden i slutet av 1800-talet gav upphov till många frakter. Under åren 1905 till 1920 expanderade Torekovs fraktfartsverksamhet kraftigt och det rådde en stark optimism bland såväl yngre som äldre skeppare i samhället. Flottan bestod 1920 av två jakter, åtta galeaser, och sex skonare, totalt 16 fartyg, och således en påtaglig förskjutning mot större fraktskutor. Tyvärr drabbades även Torekovs handelsflotta av den lågkonjunktur som uppstod i början av 1920-talet när den expansion som många hade hoppats på efter första världskriget kom av sig. Den avveckling av kustfraktflottan som hade inletts på Kullalandet redan på 1880-talet, vilken Torekovskepparna mer eller mindre gick fria från, drabbade nu även Torekov. Fraktpriserna rasade till mindre än en femtedel av vad de hade varit under åren 1918–1920. Successivt tömdes Torekov efter 1920 på större fartyg och först utkonkurrerades segelfartygen utan hjälpmotor. Flera redare tvingades sälja och några försattes i konkurs. Expansionen under åren 1905–1920 hade till stor del baserats på en enda produkt, nämligen stenen. Ingen hade förutspått att danskarna istället skulle börja köpa sten från andra platser såsom Bornholm och Blekinge.

Tonnaget minskade så att det 1935 var på ungefär samma nivå som

1905, det vill säga 150 nrt. Detta fick till följd att det 1935 endast fanns fyra skutor över 10 nrt hemmahörande i Torekov och till sist, efter 1947 och fram till 1951, låg endast Ernst Nilssons *Gerda* kvar, men även hon såldes sistnämnda år. I och med försäljningen av *Gerda* upphörde en flerhundraårig näringsgren för Torekovborna. Ångbåtarna, järnvägarna och landsvägarna hade segrat över skutsjöfarten och gjort den olönsam. Livet i hamnen mattades av, ljudet från tändkulemotorerna tystnade och doften från tjärat tågvirke och fiskegarn försvann.

Förutom detta intressanta kapitel får vi som läsare stifta bekantskap med Skjulet Börsen, vilket är det lilla huset med alla namnbräderna från gångna tiders fartyg i Torekovs hamn. Detta har sedan 1700-talet varit en samlingspunkt framför allt för byborna. Här kan man tänka sig att kvinnorna satt förr i tiden i orolig väntan på att männen skulle komma hem igen med god last eller fångst och god hälsa. Skjulet är en spännande plats om man är intresserad av Torekovs historia. På väggarna sitter namnbräden från fartyg som blivit vrak i Torekovtrakten eller förts dit för upphuggning.

Vidare innehåller boken flera kapitel som behandlar några av byns skeppare och redare och deras fraktskutor. Dessa är Sven Petter Börjesson och hans skutor, skepparen och redaren Frans Ljungberg, Otto och Ernst Nilssons skutor och Petter Möllare och hans söner. Ett kapitel belyser stenskeppning kring Bjärehalvön och i detta berättas om att denna verksamhet pågått i cirka 200 år och inleddes redan på 1730-talet genom att frakta sten från nordvästra Skåne och södra Halland. Stenen som bröts på Kullaberg användes bland annat till utbyggnaden av hamnen i Helsingborg och fortet Mittelgrund utanför Köpenhamn. Slutligen får vi följa med på några resor med galeasen *Stella* på 1930-talet, vilket ger en inblick i sjömanslivet ombord på en mindre fraktskuta vid denna tid.

Boken innehåller också ett samlat register över Torekovs skutor, skeppare och redare under den avslutande perioden i samhällets sjöfartshistoria. Det rikliga bildmaterialet är genomgående illustrativt och förhöjer läsningen. Flertalet fotografier har dessutom inte tidigare varit publicerade.

Boken är både läsvärd och vackert gjord med en tilltalade grafisk formgivning.



Steve R. Dunn, *Blockade: Cruiser Warfare and the Starvation of Germany in World War One* (Barnsley: Pen & Sword Books, 2016). 208 s, inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Steve Dunn är en populärhistorisk författare med vurm för den viktoriaiska och edwardianska epoken som intresserat sig för ämnen i anknytning till första världskrigets Royal Navy. I denna bok skildrar han briterernas handelsblockad av Tyskland ur ett föga omskrivet perspektiv, nämligen Royal Navys användning av hjälpkryssare för att effektuera blockaden åren 1914–1917. Möjligen på grund av att historien om blockaden innehåller få bataljer har Dunn även valt att infoga historien om de tyska hjälpkryssarnas kryssarkrigsföring som onekligen bjuder på mer av traditionellt sjöäventyr. Den gemensamma nämnaren för dessa två skilda historier är i alla fall att det handlar om användning av konverterade civila fartyg i marin tjänst.

Tyskarna hade vid krigsutbrottet sedan länge planer för kryssarkrig mot brittisk handelssjöfart med ombyggda snabba oceanångare. Ändå tycks marinstaben ha tagits på sängen och bara ett sådant fartyg lyckades ta sig ut från tysk hamn till Atlanten. Två oceanångare som befann sig på andra sidan Atlanten kunde man dessutom konvertera till hjälpkryssare. Men av dessa tre fartyg var det bara ett som höll ut en längre tid, tills i mars 1915. En rysk passagerarångare som erövrats av den tyska ostasiatiska eskadern sattes även in i kryssarkrig i Stilla havet, dock utan framgång. Oceanångare som hjälpkryssare var alltför stora, lätt igenkända och bränsleslukande och förr eller senare tog bunkerkolet slut. Senare försökte tyskarna sig på kryssarkrigsföring med konverterade lastfartyg och en tremastad bark, den legendomspunna *Seeadler*. Dessa fartyg hade visserligen en del spektakulära framgångar som Dunn framhåller. Men de var ändå bara nålstick i ententens sjöfart jämfört med ubåtskrigsföringen.

Royal Navy hade också planer på kryssarkrigsföring med hjälpkryssare före första världskriget. Men eftersom den tyska handelsflottan snabbt försvann från haven fick deras hjälpkryssare en annan användning. Handels-

blockad av fienden var en del av Royal Navys traditionella strategi men en närblockad av tyska hamnar i enlighet med gällande folkrättsliga regelverk hade i praktiken blivit ogenomförbar. Ubåtar, torpedbåtar och minor utgjorde ett alltför stort hot mot örlogsfartygen som skulle blockera hamnarna. Istället hade man i tysthet – då det inte omfattades av folkrätten – gjort upp planer för en fjärrblockad. Den skulle ske genom att patrullera tillfartslederna till Nordsjön från Atlanten genom dels Engelska kanalen (Dover Patrol) och dels farvattnen norr om Skottland (Northern Patrol). Det förstnämnda var naturligtvis enkelt, i synnerhet som fransmännen var allierade. Men att övervaka det vidsträckta havsområdet upp mot Island och Grönland under ofta extrema väderförhållanden var en annan sak. Lämpliga sjödugliga fartyg fanns dessvärre heller inte tillgängliga när kriget bröt ut.

Northern Patrol inleddes därför i augusti 1914 med åtta föråldrade kryssare från reservflottan vilka tilldelats 10:e kryssareshadern under befäl av konteramiralen Dudley de Chair. De gamla *Edgar*-klasskryssarna hade byggts för att "visa flaggan" längs imperiets sjöleder men inte för långa patrulluppdrag i hårt väder. Mot slutet av november efter ständiga maskin- och andra problem tvangs man beordra kryssarna i hamn för avrustning. En kryssare hade också torpederats med 524 döda som följd.

Tre *armed merchant cruisers* (AMC), som benämningen på brittiska hjälpkryssare löd, hade emellertid redan utrustats under augusti för tjänst i 10:e kryssareshadern. De var privatägda oceanångare på 10 000-18 000 brt som chartrats av amiralitetet och de befanns ha de sjöegenskaper som krävdes. En ytterligare fördel var den höga standarden på besättningens och prismanskapets förläggning jämfört med örlogsfartyg. I början av 1915 var 10:e kryssareshadern helt reorganiserad med drygt 20 hjälpkryssare av varierande storlek. Av logistiska skäl, framför allt den stora kolåtgången, var man tvungen att till en början basera eskadern i Liverpool vilket medförde långa avstånd till patrullområdena. Från sommaren 1915 var dock eskadern baserad vid Shetlandsöarna.

Besättningarna på fartygen var en heterogen samling av mestadels frivilliga. Dunn noterar att det fanns spänningar mellan yrkesbefälet från flottan och reservisterna. Med undantag av fartygschefen, en eller två officerare, båtsman och kanonjär från Royal Navy, utgjordes besättningarna av reser-

vister tillhörande skilda reservkårer: Royal Naval Reserve, Royal Fleet Reserve och Royal Navy Volunteer Reserve. Dessutom mönstrade åtskilliga av fartygens civila besättningsmän på som tillhöriga Merchant Marine Reserve, bundna av flottans disciplinära bestämmelser men på civila lönevillkor. En del "kulturkrockar" blev naturligtvis följden av dessa blandade besättningar. Kommenderande amiralen de Chair stävjade emellertid snabbt tendenserna till missämja och hans efterträdare viceamiralen Tupper följde i hans spår. På det hela taget tycks också besättningarna fungerat förvånansvärt väl.

Även om hjälpkryssarna generellt visade sig lämpade för uppgiften fanns också undantag. Så förläste ett fartyg med man och allt i en storm norr om Irland. Befälet ombord hade varnat för att fartyget hade bristande stabilitet, vilket alltid var en risk när civila fartyg utrustades med kanoner. Otillräcklig indelning med vattentäta skott jämfört med örlogsfartyg ökade också riskerna vid torpedering. De flesta förluster skedde just genom torpedering, varav en under strid med en tysk hjälpkryssare. Förlustredovisningen kunde för övrigt vara stringentare i boken. På ett ställe anges den till 9 under patrullering, på ett annat till 10 och i ett appendix över hjälpkryssarna utläser man att 12 förlorades (varav 1 efter att eskadern avvecklats). Hur många man eskadern förlorade totalt framgår tyvärr inte i boken.

När det sedan kommer till lösandet av själva uppgiften var framgångarna på papperet imponerande. Från krigsutbrottet fram till att 10:e kryssareshadern avvecklades den 29 november 1917 bordades närmare 13 000 fartyg och drygt 2 000 fartyg gick frivilligt till brittisk hamn för visitering. Beträffande blockadbrytare skall eskadern ha missat 642 fartyg med kontraband under samma period. Även här anger dock Dunn lite motstridande uppgifter i ett annat avsnitt utan förklaring. Möjligen hänger de olika siffrorna ihop med huruvida 2:a kryssareshaderns patrulleringar medräknas. Denna eskader av pansarkryssare och mindre s.k. armed merchant steamers avdelades Northern Patrol i oktober 1916. Syftet var att jaga fientliga kryssare och ubåtsfartyg men bidrog troligen till bordsstatistiken.

Av större betydelse än exakta bordsfrekvensen är dock vad som senare hände med de bordade fartygens laster. I sista instans var det Foreign Office och olika kommittéer under dess kontroll som bestämde. För dem var de neutralas och då i synnerhet USA:s handelsrättigheter och protes-

ter mot Royal Navys blockad en känslig fråga. Foreign Office satte i och för sig efter krigsutbrottet snabbt igång med att utvidga listorna på kontraband i strid mot gällande internationella överenskommelser. Men kryptålen var omfattande. S.k. villkorligt kontraband kunde bara beslagas om det var destinerat direkt till tysk hamn och inte gick via neutrala hamnar. Importen av vissa strategiska råvaror och livsmedel från framförallt USA till Nederländerna och de skandinaviska länderna mångdubblades också i många fall jämfört med före kriget. Uppenbarligen reexporterades större delen till Tyskland. Det stora antalet uppbringade fartyg med sådana laster som senare släpptes efter beslut från Foreign Office vållade bitterhet inom eskadern och Grand Fleet.

Att täppa till kryptålen i blockaden tog tid och krävde subtilare metoder för ekonomisk krigföring än att bara borda neutrala handelsfartyg. Sådana var bl.a. avtal som ransonerade importen till Tysklands neutrala grannar till deras egna behov och att köpa upp de exportprodukter som var av intresse för tyskarna. Svartlistning av företag som handlade med tyskarna var ytterligare ett medel. I utbyte infördes certifikat för neutrala fartygs godkända laster som då kunde passera blockaden utan inspektion, s.k. navicerts. När sedan USA också gått med i kriget blev blockaden till sist så effektiv att den kunde skötas från skrivbordet och 10:e kryssareshadern upplöstes mot slutet av 1917.

Dunn diskuterar även blockadens konsekvenser för krigets utgång. Historiografin är omfattande på detta område och synen på blockaden har pendlat mellan att se den som krigsavgörande till att se den som av föga betydelse. Idag tycks en mellanposition vara dominerande, d.v.s. att kriget avgjordes på västfronten men att blockaden bidrog till att försvaga centralmakterna så att förloppet påskyndades. Dunn synes närmast ansluta sig till denna inställning. När det gäller konsekvenserna för den tyska civilbefolkningen, som naturligtvis också är kopplad till krigets utgång, slår Dunn fast att blockaden förstörde befolkningens motståndsvilja och beredde vägen för den höga dödligheten i influensaepidemin 1918 genom matbristen som ledde till undernäring.

Att blockaden bidrog till dessa konsekvenser torde vara oomtvistat, men vad som var huvudorsaken är knappast lika enkelt som Dunn påskiner och de siffror som han anför på kaloriintag och dödlighet är diskutabla. Siff-

rorna kommer från den officiella tyska statistiken direkt efter kriget vilken även citerades i den officiella brittiska historiken över blockaden. Men Avner Offers (1989) auktoritativa studie *The First World War: An Agrarian Interpretation* visar att ytterligare tyska studier något decennium efter kriget reviderade ned dödligheten. Dessutom återstår frågan hur mycket av matbristen som orsakades direkt av blockaden eller av kriget i sig genom brist på arbetskraft, dragdjur och haltande distributionssystem.

Sammanfattningsvis ger boken som ovan antytts ett splittrat intryck. Handelskriget till sjöss under första världskriget är nu ett svåröverskådligt ämne och boken får ändå sägas ge en lättläst introduktion till området och avsnittet om 10:e kryssareshadern kan läsas med behållning även av den som är tidigare bevandrad i historiken över handelskriget. Beträffande författarens deklarerade vurm för den viktorianska och edwardianska epoken stör den knappast framställningen annat än i ett avslutande citat från 1919. Där fastslås de brittiska sjömännens överlägsenhet i karaktär, sjömanskap och mod gentemot de tyska. Dunns framställning dessförinnan ger nu ingen grund för denna slutsats.



Anders Johansson, *De glömda blockadbrytarna – Krigsdramatik på svenska västkusten 1939–1945* (Stockholm: Fischer & Co, 2016), 479 s, inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Historien om blockadbrytarna över Skagerack tillhör de mest dramatiska krigshändelserna under andra världskriget som direkt berörde Sverige. Vintern 1941 lyckades britterna i en djärv kupp med norska fartyg skeppa över 25 000 ton strategiska produkter för krigsindustrin från Västkusten till Orkneyöarna. Nästa blockadbrytning vårvintern 1942 blev emellertid närmast en katastrof då sex av tio fartyg sänktes. Från hösten 1943 använde sig britterna sedan av snabbgående motorkanonbåtar i knappast mindre dramatiska färder över minfältet. Om dessa och andra blockadbrytare genom Skagerackspärren skriver förre DN-journalisten Anders Johansson i sin nya bok *De glömda blockadbrytarna*. Boken är den tredje i en trilogi med utgångspunkt i Sveriges förhållande till norsk motståndsrörelse under andra världskriget.

I bokens inledande avsnitt påpekar Johansson det paradoxala i britternas planer rörande Sveriges malm- och stålexport under våren 1940. Samtidigt med sabotageförberedelser av hamnen i Oxelösund och planering av flygoperationer mot Luleå hamn hade man uppdragit åt en utsänd representant för brittiska stålkontoret att försöka öka importen av svenska stålprodukter. Två uppenbart svårförenliga operationer. Johansson citerar också historikern Peter Salmon vid Foreign & Commonwealth Office som refererar att underrättelsetjänsten hade kontakt med en "prominent Swede" i sabotageförberedelserna, och att "andra källor" tyder på att denne var generalkonsul Axel Ax:son Johnson. Sådana uppgifter var redan i svang på 1970-talet i en bok av bestsellerförfattaren William Stevenson och det är naturligtvis fullt möjligt att generalkonsuln kontaktades av britterna för att få information om exporten till Tyskland såväl som om exporthamnarna. Men att en av svenskt näringslivs ledande män skulle ha inlåtit sig på sabotage av svenska hamnar i samarbete med främmande makt låter minst sagt fantasifullt. Johansson gör nu heller ingen större affär av dessa uppgifter som ju också ligger utanför bokens egentliga ämne.

Efter Norges och Frankrikes fall var i alla fall planerna på att stoppa svensk malm- och stållexport till Tyskland orealistiska. Problemet för britterna var nu att själva få loss beställda krigsviktiga produkter från Sverige över ett avspärrat Skagerack. Främst handlade det om stål, kullager och verktyg för kullagertillverkning från SKF. Utan dessa leveranser riskerade produktionen av flygplan och stridsvagnar att allvarligt försinkas. Emissarien för brittiska stålkontoret i Sverige George Binney blir nu även agent för det nyuppsatta Special Operations Executive (SOE) och finner på en djärv lösning. I svenska hamnar ligger över tjugofem norska fartyg som rekvirerats av den norska exilregeringen. Binney planerar att chartra fem sådana fartyg för att bryta sig igenom tyskarnas Skagerackspärr med de strategiska lasterna.

Uppslutningen bland de norska besättningarna är till en början knappast helhjärtad. Efter britternas snöpliga norska fälttåg och Frankrikes fall står deras krigsinsats inte högt i kurs. Att försöka passera minspärren med tyskt sjö- och luftherravälde i Skagerack framstår dessutom som rena självmordet för många. Kompletterande besättningsmän finner Binney emellertid dels i Sverige strandsatta brittiska sjömän och finlandsfrivilliga och dels i svenska sjömän, de sistnämnda drygt en femtedel av de nära 150 deltagarna.

Den första blockadbrytningsoperationen, Operation Rubble, i slutet av januari 1941 blir en triumf. Fem fartyg tar sig från Brofjorden förbi tyska patrullbåtar och minfält till Kirkwall på Orkneyöarna med sina strategiska laster. Blockadbrytningen är ett svidande prestigenederlag för tyskarna som vidtar kraftiga påtryckningar på den svenska regeringen för att förhindra en upprepning. De sätter även igång en rättsprocess för att bestrida britternas förfoganderätt över fartygen som drar ut på tiden och den gynnssamma mörkaste årstiden för blockadbrytning hinner passera. Dessutom tvingar de svenska myndigheterna fartygen att utgå från Göteborg, mer eller mindre inför öppen ridå, istället för som tidigare från Brofjorden. Operation Performance, som den andra blockadbrytningen döpts till, i mars 1942 lider svåra förluster. Sex av tio fartyg sänks av tyskarna eller av de egna besättningarna, två återvänder till Göteborg och endast två fartyg når Storbritannien. Av 471 ombordvarande omkommer 19 och 234 blir tillfångatagna, varav 43 senare dör i tysk fångenskap. Norrmännen som är den

stora majoriteten ombord, inklusive 6 kvinnor och en sjuårig flicka, står för de flesta offren.

Från brittisk och norsk sida är kritiken hård mot svenska myndigheter och samlingsregeringen som man menar har agerat till tyskarnas fördel och bidragit till katastrofen. Norrmännen är även kritiska till den brittiska ledningen av operationen. Klart är att operationen var en stor chanstagning. Binney själv hade, som Johansson påpekar, kallt räknat med att hälften av lasterna skulle gå förlorade. Nu förlorade man 35% medan 45% återvände intakt till svensk hamn och blott 20% kom igenom. Men 5 000 ton strategiska produkter oundgängliga för krigsproduktionen hade trots allt nått Storbritannien och möjligen ansåg britterna att det var värt förlusterna. Johansson avstår dock från att spekulera i detta.

När det gäller förloppet av Operation Performance tillför Johansson inga väsentliga nya uppgifter jämfört med Ralph Barkers studie (1976) *The Blockade Busters* (i svensk översättning *Blockadbrytarna* samma år). En för recensenten ny synpunkt på förloppet som redovisas är emellertid att chefen för Västkustens marindistrikt, amiral Åkermark, skall ha varit kritisk till Binneys taktik. Om fartygen hade avseglat på linje istället för i kolonn skulle antagligen majoriteten kommit igenom, menade amiralen. Marinattachén Henry Denham skall ha delat denna kritik. Man kan undra över varför den taktiska ledningen överläts på en stålindustriexpert och inte en sjöofficer. Binneys svenska sympatisörer skall enligt Barker faktiskt haft sådana funderingar. För en grundlig värdering av operationen skulle det emellertid behövas en analys av de tyska bevakningskedjorna, både fartyg och flyg, och deras rörelser. En plottnig av fartygsrörelserna skulle också vara upplysande för att bedöma frågan om huruvida tyskarna gick in på svenskt territorialvatten och tog fångar från en av *Skytterens* livbåtar. Ytterligare en fråga är varför radiosambandet mellan fartygen inte fungerade. Det har spekulerats i sabotage, en fråga som Johansson inte närmare diskuterar.

Anders Johansson tillför emellertid ny information om en nyckelperson i Operation Rubble som även medverkade i planeringen av Operation Performance. Mycken mystik har varit förbunden med sjökapten Ivar Blücker, hans krigstida verksamhet samt fortsatta öde. Av allt att döma utförde han uppdrag för den föga dokumenterade krigstida marinpolisen/sjöfartskon-

trollen tills han avskedades för sitt samröre med britterna. Johansson hittar honom därefter i brittiska dokument som sjöbefäl i allierad konvojttjänst 1943-1944. Denne svenske antinazist dog i New York 1977 bortglömd av britterna som han gjorde så stora tjänster och i Sverige redan dödförklarad sedan över tjugo år.

De största lasterna med strategiska produkter i Operation Performance räddades med fartygen *Dicto* och *Lionel* tillbaka till svensk hamn. Britterna satsade emellertid på en annan taktik för blockadbrytning som genomfördes från hösten 1943 med snabbgående motorkanonbåtar, Operation Bridford. Hösten 1944 inleddes sedan Operation Moonshine för att skeppa vapen till danska motståndsrörelsen via Lysekil och Hunnebostrand. Johansson hittar i marinattachén Denhams efterlämnade papper noteringar om att svenskarna i slutet av 1944 erbjöd Royal Navy att upprätta en marinbas för motortorpedbåtar på Västkusten. I sanning en radikal omsvängning sedan hotet att beskjuta fartygen i Operation Performance 1942 om de inte följde Marinens order.

Bitterheten mot Marinen hade varit stor hos norrmännen och britterna efter Operation Performance. Det var Marinens instruktioner som omöjliggjorde en obemärkt avsegling för blockadbrytarna och att man tvangs att segla rätt ut till internationellt vatten och de väntande tyskarna. Johansson diskuterar tyskvänligheten inom Marinen i ett kapitel. Inget tyder dock på att Marinen självständigt agerade till nackdel för blockadbrytarna. Instruktionerna var uppgjorda i samråd med regeringen och chefen för Västkustens Marinkommando, viceamiral Åkermark, hade enligt egen utsago önskat sig mindre hårda villkor för avseglingen. Men regeringen var uppenbart rädd för en "Altmark-affär" med strider på svenskt vatten och oöverskådliga konsekvenser.

Boken skildrar även ett par andra misslyckade flyktförsök över Skagerrack av norska motståndsmän. Ett tragiskt flyktförsök gjordes i oktober 1941 med 19 norrmän och en svensk pilotutbildad student som tänkt gå in i Royal Air Force. Båten försvann spårlöst. Ett annat – närmast bisarrt – försök gjordes under befäl av en svensk sjökapten. Insjöbåten *m/s Erik av Surte* med certifikat för 40 passagerare avgår 3 december 1941 från Göteborg med 94 män (varav 2 svenska flygare) och 2 kvinnor. När de passerat Jylland möter de ett oväder, motorerna krånglar, båten springer läck och

sjösjukan härjar. Det slutar med att man efter omröstning sätter kontrakurs ostvart. Turen står dem nu åter bi ända till ångbåtskajen i Hovenäset – där landsfiskalen tar emot. Detta äventyr är också kopplat till den dråpliga historien om hur utrikesministern Christian Günthers från kustartilleriet förrymde systerson göms i brittiska legationens källare och sedan skickas med kurirplan till London av britterna – på uppmaning av utrikesministern själv. Historien har tidigare i sina huvuddrag berättats av den krigstida brittiske pressattachén Peter Tennant och Johansson visar att "rymlingen" hade missat *m/s Erik*.

De glömda blockadbrytarna är en fascinerande populärhistorisk skildring av ett om inte helt bortglömt så dock långt ifrån utforskat kapitel i Sveriges relationer till de krigförande under andra världskriget. Johansson har utfört en imponerande research i arkiv, litteratur och intervjuer med deltagare i händelserna och deras efterlevande. Man kan bara instämma med dennes förhoppning att boken kan locka unga forskare att följa upp och fördjupa sig i detta tema.



A war correspondent in the sixteenth century. Frans Hogenberg's report of the Battle of Bornholm of 1563

Gijs Rommelse and Roger Downing

The extensive collection of the Netherlands National Maritime Museum in Amsterdam includes an etching of the Battle of Bornholm of May 30th 1563, between the fleets of Sweden and Denmark in the first action of the Northern Seven Years' War. Its maker was Frans Hogenberg, one of Europe's most prominent visual reporters of war in the sixteenth century. Born in Mechelen in Brabant in 1535, Hogenberg left the Low Countries for Cologne in order to escape Habsburg persecution of Protestants. Already an experienced cartographer, artist and publisher, he set up a new business in Cologne. His most important work was the six-volume *Civitates Orbis Terrarum*, later also known as the *Urbium Praecipuarum Totius Mundi*, a series of 546 cityscapes that covered not only Europe but also Latin America, Africa and Asia. Published in both black and white and in



Frans Hogenberg's rendering of the 1563 Battle of Bornholm and Siege of 'Elsenburgum'. Source: Netherlands National Maritime Museum, Amsterdam.

colour, the volumes became popular, first in the Holy Roman (German) Empire and later also throughout the rest of Europe. An energetic entrepreneur, Hogenberg also published numerous etchings of current events, including battles, sieges and peace conferences.

The reason for Dutch public interest in Baltic matters was the immense commercial importance of the region to the maritime provinces of the northern Netherlands. The ships of the Dutch merchant fleet, far outnumbering any of its rivals, transported grain from Danzig and shipbuilding essentials such as timber, iron and copper to Holland, returning with wine, salt, cloth and preserved herring. Amsterdam was the transit port through which Baltic products were transported throughout Western Europe. War in the region, by disrupting access via the narrow Sound between Den-

Dr. Gijs Rommelse is Dr. Ernst Crone Fellow at the Netherlands National Maritime Museum, in Amsterdam. He is also an affiliate researcher at Utrecht University and Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp.

Dr. Roger Downing, following a career in industry, is now an independent researcher with an interest in the rivalry between England and the Dutch Republic in the seventeenth century.

mark and Sweden, could have a devastating effect on trade and the economies of Holland and Zeeland. The growing hostility between the Baltic powers, following the break-up of the Union of Kalmar in 1523, led to the outbreak of war in 1553. The battle of Bornholm was precipitated when a Swedish squadron came under fire owing to a miscalculation by a smaller Danish unit, the three ships of which were captured.

The information needed by Hogenberg and other cartographic entrepreneurs was obtained from correspondents, travellers and published newsletters, and used to construct scenes of battles and other events, which needed to be set against convincing backgrounds. Since the print-makers had little idea of the actual land- or seascapes, these needed to be constructed from maps, atlases and other illustrated material, and with considerable help from their own imagination. The finished products thus of necessity often bore little relation to geographic, military or political realities. Nevertheless, the publishers generally insisted on the authenticity of their productions, which was essential to ensure healthy sales.

Possibly for reasons of economy, of both time and copper, Hogenberg frequently used the same print to depict more than a single event. In the example shown, the sea battle of May is shown juxtaposed with a subsequent action. Labelled the 'siege of Elsenburgum', the date given suggests that it in fact depicts the attack on the fortress of Älvsborg, on an island close to Göteborg, which took place in August of the same year. Another reason for the depiction of multiple events in one etching could be a supposed causal relationship between these events. Savings were also made by adapting previously etched or engraved plates, which could enable the printmaker to be the first to publish an account of a particular event. In addition to feeding the public's appetite for news this also ensured that his account then set the iconographic standard, giving it authority and an advantage in the market. The re-use of plates may, by reinforcing stereotypes already familiar to the public, also have helped to increase acceptance.

An important consequence of the dissemination of printed material and growing literacy was the rise of the public sphere as a new societal factor. This in turn led to new policy initiatives in areas such as censorship and propaganda. It also stimulated public interest in news from the wider world, which rapidly developed into an increasing demand for informa-



Stockholm viewed from the north (above) and from the south (below). Published in his "Civitates Orbis Terrarum". Copperplate by Frans Hogenberg c. 1570. Source: Wikipedia.

tion on current affairs. Quick-witted publishers such as Hogenberg learned simultaneously both to feed this desire for information and to provoke hunger for more. They did this by regularly producing 'new' accounts and illustrations, which frequently included a proportion of recycled and sometimes invented material. It was essential to ensure that these were presented in a manner that the public, familiar with the iconography of battles and sieges, would find easily digestible. Bornholm was a typical example of the events that had infiltrated the Hollanders' news culture and provoked a desire for information. Others were provided, for instance, by the Habsburg-Ottoman hostilities taking place in the Mediterranean region.

The public for the representational material provided by Hogenberg and others was drawn from the more prosperous classes, who would also have been familiar with paintings and tapestries, such as were hung in

town halls, palaces and the administrative offices of the admiralties. For the less well-off, who would have had no opportunity to see these, the publishers provided inexpensive monochrome etchings. These were often collected, shared or used to decorate interiors. In all cases, the visual language was similar, with invocations of patriotism and religious allegories, except for classical subjects which were confined to the luxury end of the market.

Some publishers attempted to pander to this emergence of the public sphere by inserting, in their printed material, references to the power of the ruler, or of his battles and other successes. His hoped-for appreciation might be expressed by a direct financial reward but indirect advantages could also follow, in the form of the protection resulting from the regime's approval, or the granting of government commissions. The publisher might become perceived, in the public eye, as a quasi-official source, which could also have a beneficial effect on trade.

It is clear that warfare in the early-modern period took place within the conventions of a culture it had itself helped to generate. This reciprocity was reflected in the activities of publishers, who both benefited financially from the demand for war news and themselves were instrumental in defining and shaping this culture through their productions. This new situation provided opportunities for cartographers and publishers, while the authorities found it necessary to recognize the new situation by the adoption of media strategies. Cultures of war have so far received little investigation and have generated relatively few publications. However, this is currently changing, as increasing numbers of scholars now focus on cultural reflections of warfare, as exemplified by Frans Hogenberg's cartographic productions.¹ A pan-European synthesis in this respect would be very beneficial.

Still more desiring of an answer is the question of to what extent these cultures of war shaped strategies and affected the actual organization and conduct of warfare. A profitable area for research into cultures of war could be the degree to which the representation of military subjects, in widely available printed matter, played a role in conditioning the public to accept the high levels of taxation and to tolerate the economic consequences of war. Similarly, the effect on military recruitment, and the readiness to supply goods and services to the war effort could be investigated.



Frans Hogenberg's depiction of Charles V of Spain's attack on Goletta, the port of Tunis, in 1535. Source: Wikipedia.

Further areas for study could include the effect on how traumas were experienced and dealt with, and also in how far pictorial representation of violence itself tended either to act as a stimulus to further aggression or, in the opposite case, to a humanitarian desire to set limits to it.

It is becoming clear that too great a discontinuity has been allowed to develop between studies of warfare in the early-modern and modern periods. It has come to appear as if, in the first, there was little reciprocal influence between representations of warfare in printed material, and political decision-making and military conduct, whereas the opposite is true of the wars of the nineteenth and twentieth centuries. This historiographic hiatus thus suggests a discontinuity between the early-modern and modern periods, with the Napoleonic Wars forming the fault line. However, further research may well make clear that the division is illusory and that there was,

in fact, a considerable degree of continuity in the reciprocal relationship between cultures of war on the one hand and strategies, organization and conduct on the other.

Notes

¹ See, for example: Pia F. Cuneo, *Artful Armies, Beautiful Battles: Art and Warfare in the Early Modern Europe* (Leiden 2002); Susan Harlan, *Memories of War in Early Modern England: Armor and Militant Nostalgia in Marlowe, Sidney, and Shakespeare* (New York 2016); Alan James, David Davies and Gijs Rommelse (eds.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500-1800* (Farnham, to be published in 2018); Paul Scannell, *Conflict and Soldiers' Literature in Early Modern Europe. The Reality of War* (London 2014); Lois G. Schwoerer, *Gun Culture in Early Modern England* (Charlottesville 2016).



Skeppsporträtten – ett stycke maritim kulturhistoria

Björn Marten

Skeppsporträtt eller kaptenstaylor, som de ibland kallas, utgör en viktig del av det marinmåleri, som hade sin storhetstid på 1800-talet. Nu har kameran mer och mer tagit över, men det finns fortfarande konstnärer, som specialiserat sig på skeppsporträtt. Genom att upphovsmännen ofta har saknat formell konstnärsutbildning och att måleriet av många kan tyckas vara något stereotypiskt och ibland naivt, ligger deras status inte på riktigt samma nivå som de konstnärligt mera drivna "riktiga" marinmålarna av typ Jacob Hägg och Herman af Sillén. Oavsett detta har sannolikt ägandet av ett skeppsporträtt inneburit viss status till den som låtit måla ett. Gemensamt för båda konstnärsgrupperna, om man nu skall kategorisera, är att de i stor utsträckning har haft sjömansbakgrund eller annan kontakt med livet till sjöss.

För skeppsporträttörerna var arbetssättet tämligen varierande. En del av de mest etablerade målarna fick sina beställningar i relativt god tid av redare eller befälhavare och, efter grundläggande skissarbete, målade därefter färdigt i egen ateljé eller i bostaden. Andra förde en mer ambulerande tillvaro i hamnarna och kunde där spontant erbjuda sina tjänster, vilka ofta måste utföras omgående, kanske t o m på samma dag som beställningen inflöt. Detta innebar att man för att vinna tid kunde vara tvungen att för-

Björn Marten är f d kommendörkapten och fil kand i konstvetenskap med marinmåleri som huvudsakligt intresseområde.



Honoré Pellegrin (1793-1869): Skonerten Ulla från Halmstad. Commenderas af Capt. P. Nelson. år 1840. Signerad och daterad Hré Pellegrin 1840 à Marseille. Akvarell/gouache på papper. 43 x 57 cm. Foto: Patric Evinger, Åmells Konsthandel, Stockholm.

bereda sig genom att i förväg måla himmel och hav och därefter infoga själva fartyget. De senares arbetssätt skulle därmed kunna jämföras med de s.k. gåramålarna, som drog runt på landsbygden och målade av böndernas boningshus och ladugårdar.

Som illustration till denna korta betraktelse över skeppsporträttmålandet har jag valt två verk. På den ena målningen skildras ett seglande skepp, på den andra ett ångdrivet, och båda är mycket typiska representanter för sin konstart. Det första, *Skonerten Ulla från Halmstad*, målades 1840 i akvarell/gouache av den franske skeppsporträttören Honoré Pellegrin (1793-1869), som i utförandet även haft hjälp av sitt ritstift. Denna teknik

är, utan att jag kan bevisa det med statistik, den vanligaste vid målning av skeppsporträtt, även om olja förekommer. Som på nästan alla skeppsporträtt, är *Ulla* avbildad som ren sidobild mot betraktaren, som noterar den något udda riggen med rår på stormasten. Hon styr mot bildens högerkant och seglar för styrbords halsar. Att hon visar lovartsidan mot betraktaren kräver rimligtvis något mer arbete av målaren än om hon visat läsidan, eftersom han måste avbilda fler detaljer i den stående och löpande riggen. Spontant kan man nog säga, att på de flesta porträtt av seglande skepp, låter konstnären henne vända läsidan mot betraktaren. Detaljerna i fartyget med sin kanonportsmålning på skrovet är mycket vältecknade, och på däck ser man besättningen, som sannolikt inte var större än den avbildade. Alla igenkänningsdetaljer som rederiflagga, namnvimpel m.m., vilka beställaren säkerligen noggrant har kontrollerat, tycks vara på plats. För tydlighets skull finns i bildens nedersta del målat en textremsa, på vilken uppgifterna om fartygets och befälhavarens namn, hemmahamn m.m. framgår. Textremsa förekommer ofta på skeppsporträtt, men uppgifterna kan även textas direkt på den påmålade havsytan. Pellegrins signatur är målad på havsytan i bildens nedre högra kant.

Målningen, som tillkommit i Marseille, visar konstnärens tekniska skicklighet, och dessutom antyder den att han sannolikt var väl känd av beställaren efter densammes tidigare besök i denna hamn. Textremsan är skriven på svenska, vilket kan vara en följd av att han efter tidigare beställningar från svenska kunder behärskade det som krävdes för att författa önskad text. Om Pellegrin finns få uppgifter i svenska tryckta källor, men enligt vissa uppgifter skall han ha målat drygt 1000 skeppsporträtt. Han är representerad med tre verk på Läns museet i Gävleborg, där en viktig del av utställningarna speglar Gävles storhetstid som sjöfartsstad. Storhetstiden kulminerade under 1800-talet, då staden var den tredje största sjöfartsstaden i riket. Målningen av Halmstadsfartyget *Ulla* tyder på att Pellegrin fick uppdraget att måla porträtt av fartyg från olika svenska städer och mycket talar för att det finns ett flertal av hans verk runt om i Sverige både på museer och hos samlare. Av de sistnämnda kan nämnas den kända Ekegrenska samlingen (se nedan). Genom att inledningsvis behandla en utländsk konstnär vill jag framhålla den svenska handelsflottans rörelser långt utanför de egna kusterna och många resor hade som destination betydligt mer

avlägsna vatten än Medelhavet. *Ullas* hamnbesök i Marseille var således inte särskilt unikt. Om detta får man en utmärkt översikt i boken *Sjövägen till Sverige* redigerad av Simon Ekström, Leos Müller och Tomas Nilsson, utgiven under innevarande år med stöd av bl a Sjöhistoriska Samfundet.

I urvalet av de många svenska skeppsporträttörerna, som motvikt mot Pellegrin, känns det naturligt att välja Lars Petter Sjöström (1820-1896), som under sin aktiva tid skall ha målat ca 2000 skeppsporträtt. På 1930-talet gjordes en kartläggning av hans måleri och mer än 1500 är dokumenterade. Sjöström föddes på Råå utanför Helsingborg. Han gick tidigt till sjöss, utbildade sig till sjökaptan, men lämnade sjölivet för att bli riggare i England, där han levde till 1855. I England kom han i kontakt med de brittiska skeppsporträttörer som rörde sig i hamnarna och dessa kan ha inspirerat honom att själv börja måla. Hur det än förhåller sig med detta, skall han 1850 ha målat sitt första signerade verk i London. Efter återkomsten till Sverige bosatte sig Sjöström i Malmö, där han hade olika anställningar fram till 1866, då han anställdes i Malmö hamn och några år senare blev hamnfogde. Den sistnämnda anställningen hade han fram till pensionen två år före sin död. Sannolikt var lönen, både i England och senare i Sverige, inte alltför hög, varför måleriet säkerligen gav ett gott tillskott till familjeekonomin.

Inte minst under tiden i England hade Sjöström rika tillfällen att studera riggningsdetaljer och annan skeppsbyggnadsteknik. Han förvärvade stor kunskap på området och detta syns tydligt på hans måleri, vilket bör ha tillfredsställt den mest kräsne och detaljnoggranne beställare. Som ett litet kuriosum kan nämnas ryktet att hans döttrar hjälpte honom med målandet av vattnet, vilket kanske inte är helt osannolikt om han hade många beställningar och ville vinna tid. Detta har dock aldrig bekräftats. I Sjöströms måleri, liksom hos både hans samtida och senare skeppsporträttörer, dominerar de seglande skeppen, men han har även skapat ett flertal målningar av ångfartyg. En av dessa är det eleganta och detaljrika porträttet av hjulångaren *Gefion af Köbenhavn*. Den sedvanliga texten, som saknar uppgift om befälhavare m.m., och konstnärens signatur är målade direkt på havsytan. Tillsammans med systerfartyget *Gylfe* tillhörde *Gefion* DFDS, Det Forenede Dampskibs Selskab, som 1878 vann kontraktet i upphandlingen av trafiken mellan Malmö och Köpenhamn. Som hjulångare var dessa fartyg

Lars Petter Sjöström
(1820-1896):
"Hjulångaren Gefion
af Köbenhavn".
1887. Gouache på
papper. 45 x 64 cm.
Foto: David Pahmp
/ Mediakonsortiet,
Malmö.



egentligen ganska föråldrade vid en tidpunkt då de flesta ångfartyg byggdes för propellerdrift, och båda fartygen var mycket svårmanövrerade. För *Gefions* del slutade trafiken på Öresund 1901 med en kollision, varvid hon sjönk. DFDS-trafiken upphörde och togs 1905 över av Öresundsbolaget, varefter följde många års Öresundstrafik med detta och flera andra redier. Dessa kom att trafikera Sundet med ett efterhand ökande antal fartyg och som bekant avslutades trafiken med tillkomsten av Öresundsbron.

Förekomsten av skeppsporträtt, och för den delen marinmålningar i allmänhet, på renodlade konstmuseer är mycket sparsam. Den som specifikt letar efter skeppsporträtt bör istället söka sig till de museer som har en tydlig maritim profil. Ett undantag är det ovan nämnda Länsmuseet Gävleborg som, förutom en fin samling modern svensk konst, har en mycket spektakulär samling skeppsporträtt av vilka många är elegant exponerade i trappan mellan våningsplanen. Det lilla Råå Museum är främst inriktat på sjöfart, fiske och båtliv i allmänhet, men till museets främsta attraktioner hör en omfattande samling verk av Lars Petter Sjöström. Sjöhistoriska Museet i Stockholm är naturligt nog mycket väl sorterat vad avser både skeppsporträtt och annat marinmåleri, men tyvärr befinner sig huvuddelen av museets samlingar i magasin. Ett önskemål vore att museet kunde utnyttja någon lämplig och centralt belägen lokal, t ex på Skeppsholmen eller, om det inte blir något av det planerade Nobelcentret, i Tullhuset på Blasieholmen. En sådan placering skulle innebära en bättre exponering av samlingarna, i vilka ingår de 183 marinmålningar, varav 111 är skeppsporträtt, som museets vänförening har köpt av den malmöitiska näringslivsprofilen, seglaren m.m. Erik Ekegren och hans familj. Ekegren har gedigna kunskaper på området och samlingen, som nu i huvudsak är skingrad, omfattade som mest 286 objekt. Den var därmed sannolikt den största privata samlingen av marinmåleri i Sverige. En mycket stor del av samlingarna är dokumenterade i en vacker bok, utgiven 2004 (se litteraturförteckningen).

Marinmåleri har hittills endast intresserat en minimal del av svenska konstvetare. Före mina egna B- och C-uppsatser på Stockholms Universitet hade endast tre-fyra studenter givit detta eller närliggande ämnen motsvarande uppmärksamhet, och såvitt känt har ingen intresseförändring skett under senare år. En doktorsavhandling skulle vara välkommen. Om man ser specifikt på skeppsporträtten, borde dessa vara av intresse även för

andra forskare än konstvetare. Som dokumentation av olika fartygstyper, deras respektive hemmahamnar, redare och befälhavare borde de kunna utgöra ett utmärkt komplement till andra källor, som behandlar olika sidor av vår sjöfartshistoria. Låt mig avslutningsvis uttrycka en förhoppning att någon svensk forskare känner för detta, helst i närtid.

Litteratur

Underhill, Harold A.: *Sailing Ships Rigs & Rigging*, Glasgow 1969.

Ståhl, Gunnar: *Skillinge – skutor och sjöfart*, Skärhamn 1995. Boken är en dokumentation av fartyg med Skillinge som hemmahamn, och bland illustrationerna finns ca 30 skeppsporträtt, varav huvuddelen är i färg.

Händel, Sture och Riert, Johnny: *Skutemålare*, Uppsala 1996.

Henricson, Ingvar: *Drömmar om seglande skepp – Gävles sjöhistoria i kaptentavlor*, Gävle 2003.

Brorson, Erik (pseud. för Ekegren, Erik): *Båtar på vägg – En bok om en samling marinmålningar*, Stockholm 2004.

Ekström, Simon, Leos Müller och Tomas Nilsson: *Sjövägen till Sverige*, Stockholm 2016.



Vem behöver Bohusläns vardar?

Introduktion till pågående forskningsprojekt

Ulf Jonasson

De flesta som färdats i skärgården har observerat dem: små rösen på krönet av åtskilliga holmar. Med himlen som bakgrund avtecknar de sig tydligt, inte sällan på upp till några kilometers avstånd. Några står närmare vattenbrynet och syns knappast förrän man kommer nära in på, då de i stort sett är ett med bakgrunden. Den allmänna meningen är att de varit sjömärken, men vi har i stort sett inga kunskaper om dem. Någon nu levande tradition kring rösen tycks inte heller finnas och troligen är det åtskilliga generationer sedan de byggdes och senast brukades. Det är svårt att idag försöka tolka det enskilda rösets syfte lokalt: har det markerat en farled, en plats, en hamn? Eller något helt annat?

Rösen kallas vardar, en mycket gammal norrön term. Till lands är bruket av vardar fortsatt levande, inte minst i form av markörer av stigar och vägar över hedmark och fjäll. Vardarna i skärgården är betydligt svårare att komma åt. På sjön finns inga väl upptrampade eller uppkörda leder synliga i landskapet, tvärtom: när svallet efter ett skrov i rörelse väl har lagt sig är spåren borta.

Ulf Jonasson är oberoende forskare, fil. mag. i arkeologi. Forskningsfokus omfattar för- och tidigmodern maritim kommunikation i Bohuslän. Tidigare arbete är främst *Rekonstruktion av maritima kommunikationsstrukturer i Bohuslän under vikingatid och medeltid. En metodstudie*.

Vardar ingår i den nordiska kultursfären och har varit vanliga på alla de nordatlantiska öarna från Orkney och Shetland ända till Grönland och Newfoundland. Troligen spreds bruket av vardar redan med den vikingatida expansionen. Intressant nog används de nordiska vardarelaterade begreppen fortfarande även i de engelskspråkiga områdena.

Under 1500-talets nämns vardar i flera lotsböcker. Tidigaste exemplet finner man i den holländske kartografen Jan Seuerszoons *Da kaert vander zee* från 1532. Hans landsman Lukas Janszoon Waghenaers *Spieghel de zeevaerdt* från 1584-85 innehåller åtskilliga beskrivningar av hur man löper in i företrädesvis sydnorska hamnar, ofta med vardar som stöd i navigeringen. I en dansk lotsbok av Laurentz Benedicht, *Søkartet offuer Øster oc Vester Søen* från 1568, beskrivs hur man löper in i Kalvsund:

5. Item/ Er det saa at i ville Seyle i Kallesfund/ saa ffulle i løbe ind vd met it høyt land som hedder Vinge/ och der staar fem Vaarder paa/ den middelfte er den høyfte paa det norre land.

Utdrag ur Laurentz Benedichts "*Søkartet offuer Øster oc Vester Søen*" utgiven 1568.

Fritt översatt (innebörden är dock inte helt klar): 5. Item/ Är det så att ni ville segla till Kalvsund/ så skulle ni löpa in utmed ett högt land som heter Vinga/ och där står fem varder på/ den mellersta är den högsta på norra landet.

Benedichts text är en mer eller mindre direkt översättning från Seuerszoons lotsbok. Lotsböckerna var sannolikt sammanställda av uppgifter från en rad olika källor kompillerade under lång tid, och kartograferna "lånade" uppenbarligen gärna från varandra. Tidpunkten för Seuerszoons publikation antyder att delar av underlaget till texten mycket väl kan vara medeltida, och vi kan då tänka oss ett åtminstone senmedeltida bruk av vardar.

De flesta vardar är byggda som närmast koniska rösen med ibland ganska stora stenar i basen. Exempel finns på konstruktioner med stenar på åtminstone 100 kg, så arbetet med att bära upp stenar till ett krön för att

bygga har säkerligen krävt minst två starka personer. Terrängen är heller inte alltid den bästa att förflytta sig i; byggföretaget kan alltså ha varit nog så riskabelt emellanåt. Några vardar är byggda med stående sten i centrum; om detta innebär en äldre eller nyare form, eller rentav medför en annan betydelse, har vi i nuläget ingen kännedom om.

Arbetet med att bygga vardar måste ha haft starka motiv, men om dessa vet vi inte heller något om ännu. Inom Bohuslän är cirka 260 vardar registrerade hos Riksantikvarieämbetet, men det finns ytterligare ett inte obetydligt antal som är oregistrerade. Den totala arbetsinsatsen för vardebyggandet, om än under lång tid, måste ha krävt en relativt stor arbetsinsats. Arbeten av denna omfattning torde bara ha kunnat motiveras av långvariga och för samhället viktiga verksamheter. Här finns frågor kring vem som har haft intresse av att underlätta för sjötransporter, vem som kan ha beslutat om byggnation och vem som kan ha utfört denna.

Den svenske ortnamnsforskaren Ivar Modéer hävdade med bestämdhet att i äldre tid de naturliga sjömärkena var de enda använda och att de konstruerade sjömärkena främst var avsedda för sjöfarare utifrån. Ser man till enskilda fiskares nedteckningar av "fiskemed" (korsande enslinjer som definierar en fiskeplats) finner man få referenser till konstruerade märken, så Modéer kan mycket väl ha haft en poäng.

Det finns uppgifter om att vardar revs under tider av ofärd för att försvåra orienteringen för eventuella angripare. Troligen byggdes de flesta nedrivna upp på nytt om det fanns ett behov. Det är idag omöjligt att avgöra om en varde varit nedriven och återuppbyggd. Dessutom har åtskilliga säkerligen byggts om eller delvis raserats över tid. Dateringsfrågan är ett problem i sig med tanke på byggnadsmaterialet.

Vardar som försvunnit kan ändå ha lämnat spår efter sig i form av ett ortnamn. I Bohuslän är ortnamn med begynnelsen *val-* inte ovanliga. Det finns till exempel både Valnäs, Valberg och Valöar, vilket kan tyda på att det tidigare stått en varde eller flera på platsen, men termen kan troligen också syfta på ett bronsåldersröse. En tolkning av namnet kan därför vara osäker. En annan intressant grupp av maritima relaterade ortnamn har begynnelsleden *kors-* eller *kross-*, vilket möjligen indikerar att det funnits en varde med ett kors på platsen. Det finns ett antal Krossholmen, Korsholmen, Korsnäs och liknande, inte sällan i närheten av kända, äldre uthamnar.



Krossholmen nordväst om Kyrkesund på Tjörn. Foto: Tomas Johansson.

Korset anses ha funnits redan i tidig medeltid vid säkra eller goda hamnar och sätts inte sällan i samband med möjlighet till handel. Det gamla nordiska uttrycket är *hafnarkross*. Även begynnelsleden *stång-* kan peka på ett tidigare sjömärke med stång som "förstärkning" eller som särskiljande drag för varden. Stångholmen finns på några lokaler och vi har ju också Stångenäset där Lysekil ligger. Ortnamn kan alltså vara mycket betydelsefulla i sökandet efter vardar som inte längre existerar.

De flesta vardar ses idag troligen som integrerade i topografin. En tidigare viktig företeelse i det maritima kulturlandskapet har därigenom kommit att bli mer eller mindre bortglömd – eller åtminstone förbisedd. Ett forskningsprojekt har därför startats under året, om än i blygsam skala till en början. Målet är att genom att inventera ett eller två avgränsade undersökningsområden skapa en grund för fortsatt arbete baserat på främst arkeologiska lämningar och ortnamn. Under sommaren 2016 har en inventering inletts i Kyrkesunds skärgård, som är mycket rik på vardar. Bland an-

nat har en speciellt intressant plats studerats: Krossholmen strax norr om Kyrkesund på Tjörn. Här finns på krönet tre olika typer av vardar med några få meter emellan. En är av sedvanlig konisk, fylld konstruktion, en är av konisk konstruktion men med ihålig bas och en har en rest sten i centrum. Krossholmen är knappast den typiska badholmen, varför antalet besökare kan ha varit något begränsat. Man måste också räkna med att vardarna kan ha blivit både raserade och ombyggda över tid, men där står ändå tre olika typer av vardar.

Av särskilt intresse med tanke på namnet Krossholmen är givetvis varden med ihålig bas. Möjligheten finns att den har varit fundament åt ett kors, som då med all sannolikhet varit av trä och därmed brutits ner och försvunnit över tid. Även om varden är ombyggd hade det varit betydligt enklare att bygga den fylld snarare än ihålig. Man kan därför ställa sig frågan om varden möjligen bara är partiellt ombyggd och därmed skulle kunna innehålla en mera ursprunglig bas. Den andra varden av stort intresse är den med stående sten medan den tredje varden är av den vanligaste typen. Här finns en rad frågor att ställa sig: kan vardarna ha tillkommit vid olika tidsperioder och vara relaterade till olika verksamheter? Kan man tänka sig en relativ datering av vardarna, det vill säga att försöka ordna dem tidsmässigt? Om vardarna har tillkommit vid olika tidpunkter, varför har man inte helt enkelt använt den/de tidigare vardarnas material på platsen? Om man har byggt nya vardar med nytt material, vad kan motiven för detta vara? Tradition? Vidskepelse? Ritueella aspekter?

Öster om Krossholmens södra del finns en yta som borde ha såväl vind- som sjölä under de flesta vindförhållanden. Strax intill går den troligen mycket gamla leden mellan Mollösund på Orust och Kyrkesund. Uthamnen, som i Benedichts lotsbok kallas Kyrkesund, kan mycket väl ha legat vid Krossholmen. De tre vardarna kan då möjligen ha indikerat, och speciellt identifierat, uthamnen. Inget hindrar dock att uthamnen varit känd och frekventerad betydligt tidigare än 1500-talet.

Forskningsprojektet arbetar med några tänkbara historiska aktiviteter, som kan ha varit av tillräcklig omfattning, långvarighet och samhällsekonomiskt intresse för att motivera byggandet av ett stort antal vardar. För att ta fasta på Modéers tankar om att de konstruerade sjömärkena främst var till för sjöfarare utifrån har tre olika scenarier med viss potential valts ut.

Med tanke på att belägg finns för bruk av vardar under vikingatid kan de under 8-900-talen med början i sydvästra Nordsjön framväxande handelsnätverken vara en möjlighet. Seglationen mellan Kaupang nära nuvarande Larvik i Sydnorge och Hedeby i Schlesien vid Östersjöns södra kust var troligen relativt frekvent. Rutten bör ha gått längs Bohuskusten, vilket också styrks av den norske handelsmannen Ottars berättelse från 880-talet.

En ytterligare verksamhet av intresse är Hansasjöfarten mellan städerna vid Östersjöns södra kust och Tönsberg/Oslo, vilken också torde ha gått längs Bohuskusten. Fynd av flera medeltida skeppslämningar, varav tre i nära anslutning till kända uthamnar, ger visst stöd för denna möjlighet. Möjligen kan *kross-/kors*-namnen ha haft viss aktualitet under tidig medeltid.

En tredje möjlighet är aktiviteter som delvis pågick parallellt: dels 1500-talets sillperiod, dels trälasthandeln under 15-1600-talet. Sillperioden varade från cirka 1556 till 1589 och involverade bland annat ett stort antal utifrån kommande sjöfarare, särskilt från Danmark och Holland. Under denna tid tillkom också många av de fiskelägen vi känner idag, vilket betydde nya hamnar och farleder. Trälasthandeln fick ett starkt uppsving under tidigt 1500-tal med införandet av vattendrivna sågar. Från de flesta åmynningar i landskapet fördes sågat och osågat timmer ut till lastplatser, där godset hämtades för vidare befordran till destination som regel i Danmark. Sjötransporterna bedrevs till stor del av sjöfarare från Læsø och i viss mån Onsala. Trafiken var tidvis mycket intensiv. På nytt ser vi här sjöfarare som troligen inte varit bekanta med skärgården, och som kan ha behövt stöd i navigeringen. Åmynningar och lastplatser låg dessutom ofta långt in i skärgården.

En avsikt med projektet är att öka kunskapen om en specifik företeelse av uppenbarligen stor betydelse för sjöfarten i ett historiskt perspektiv. En annan, inte mindre viktig, är att hos dagens fritidsseglare skapa förståelse för ett i det närmaste förbisett kulturarv.

Forskarpriset till Jan Gletes minne

År 2012 beslöt Sjöhistoriska Samfundet att instifta ett forskarpris till Jan Gletes minne, att delas ut till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Prissumma och pristagare beslutas årligen av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Eftersom det är ett pris och inget stipendium, tillämpas inget ansökningsförfarande.

Prismottagare hittills har varit:

2013: Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola (han avlade sin doktorsexamen 2014). I prismotiveringen sägs, att han "på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext."

2014: AnnaSara Hammar, fil dr vid Umeå universitet. Hon tilldelades priset för sin avhandling *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670-1716*. I motiveringen sägs, att "boken är en både gedigen och välskriven undersökning, i vilken författaren kombinerar ett marinhistoriskt med ett rättshistoriskt perspektiv. På det sättet tillför hon den marinhistoriska forskningen nya aspekter, helt i Jan Gletes anda."

2015: James Davey, PhD, curator, National Maritime Museum. Han tilldelades priset bl.a. för sin bok *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812*. I den engelskspråkiga motiveringen konstateras att Davey har "from a British perspective and founded on extensive original research, thrown light upon important aspects of the naval history of the Baltic area, in particular the logistic foundations for naval warfare in the early 19th century."

2016: Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia, 1793–1815*. Avhandling utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska Samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning över hittills utgivna titlar se: www.sjohistoriskasamfundet.se

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs till:

Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Teknikvetenskaper / industriell teknik
Box 534
751 21 Uppsala
e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se

Till ansökan ska manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".

Anvisningar för manusförfattare, Forum navale

Manus till *Forum navale* skall vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (Word dokument) till e-post. Efter överenskommelse med redaktionen kan manuskript även skickas på USB-minne. Författare av uppsats får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört. Bifoga gärna bilder eller illustrationsförslag. *Forum navale* förbehåller sig rätten att publicera bidrag på Sjöhistoriska Samfundets hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska på mellan en halv och två sidor. (*Forum navale* står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.)

Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation på mellan 3 och 6 rader (namn, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges.

Anvisningar för noter och litteratur

Fotnoter skall placeras som slutnoter efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarens efternamn, titel, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter: Widen, *Theorist of Maritime Strategy*, pp. 33-55. Ericson Wolke, *Sjöslag och rysshärjningar*, s. 55-89. Sundberg, "Bohusläns eskader av arméns flotta 1788-1790", s. 44.

Litteraturförteckning

Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Ahnlund, Nils, *Svenskt och nordiskt från skilda tider* (Stockholm: Norstedts, 1943).

Davey, James, *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812* (Woodbridge: Boydell Press, 2012)

Glete, Jan, "Vasatidens galärflottor", i Norman, Hans (red.), *Skärgårdsflottan – Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700-1824* (Lund: Historiska media, 2012), s. 37-49.

Larsson, Bengt, "Marinens sjöoperativa doktrin 1958-1961", *Forum navale*, nr. 67, 2011, s. 48-91.

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, Vol. 73, No. 286, January 1958.

Enkla stilregler

Siffror. Årtal skrivs 1956, men höga tal skrivs med mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett till tolv), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Förkortningar. Vanliga förkortningar kan användas, som t.ex., bl.a. osv. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor.

Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek, än den löpande texten.

Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn, boktitlar och tidskrifter kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander (pensionerad)
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad)
Redaktör:	Docent Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Professor Jerker Widén
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. AnnaSara Hammar
Övriga ledamöter:	Fil. lic Mirja Arnshav
	Ambassadör Lars Grundberg
	Professor Leos Müller
	Fil.Dr. Ingvar Sjöblom

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander (Ret'd)
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Treasurer:	Commander Mikael Råman (Ret'd)
Editor:	Associate Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor:	Ph.D. AnnaSara Hammar
Deputy Editor:	Professor Jerker Widén
Members of the Board:	MPhil. Mirja Arnshav
	Ambassador Lars Grundberg
	Professor Leos Müller
	Ph.D. Ingvar Sjöblom

Forum navales redaktionsråd

Prof. Lars Ericsson Wolke, Försvarshögskolan, Sverige.

Prof. Leos Müller, Stockholms universitet, Sverige.

Prof. Steve Murdoch, University of St Andrews, Storbritannien.

Prof. Jari Ojala, University of Jyväskylä, Finland.

Prof. Stig Tenold, Norwegian School of Economics, Norge.

Prof. Nils Villstrand, Åbo Akademi, Finland.

Fil. Dr. Hanna Hagmark-Cooper, Åland Maritime Museum, Finland.

Fil. Dr. Gijs Rommelse, Haarlemmermeer Lyceum, Nederländerna.

Fil. Dr. René Taudal Poulsen, Copenhagen Business School, Danmark.

Fil. Lic. Mats Kero, Sjöhistoriska Samfundet, Sverige.

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal Forum Navale and publications belonging to the Forum Navale Book Series
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administrates The Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of Forum Navale and publications belonging to the Forum Navale Book Series

Address

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Back issues of Forum navale are available on the website below.

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.

Forum navale

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Deputy Editor: AnnaSara Hammar, email: annasara.hammar@historia.su.se
Deputy Editor: Jerker Widén, email: jerker.widen@fhs.se

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Teknikvetenskaper / industriell teknik
Box 534
SE 751 21 Uppsala, Sweden

Forum navale accepts manuscripts in English.

