

# SJÖFART OCH PRIVILEGIER

Av

OLOF HASSLÖF

*Docent, fil. dr. Olof Hasslöf, Statens sjöhistoriska Museum, Stockholm, behandlar strukturproblemer inden for maritim handel og søfart i Skandinavien under de skiftende samfundsformer og privilegiesystemer, som forskellige socialgrupper har udviklet i konkurrencen med hinanden fra middelalderen og helt op til vor tid. Under de senere års maritim-etnologiske undersøgelser, som forfatteren har inspireret og som også danske forskere har deltaget i, er der samlet et rigt optegnelsesmateriale til belysning af denne og andre sider af den maritime kulturhistorie.*

VET HUT, RÖT SKEPPARE MOT KUNGLIG KOMMITTÉ! Under den rubriken refererade Göteborgs-Posten liksom andra tidningar den 2 september 1940 ett opinionsmöte i Lysekil föregående dag. Mötet hade hållits i anledning av "Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer" avgivet av en kommitté, som 1938 tillsatts av Kungl. Maj:t. Kommitténs förslag befanns gå ut på, att den skutsjöfart, som bedrevs av befolkningen utmed kusterna, i fortsättningen borde regleras genom särskilda tillstånd, vilka varje skutskeppare skulle ansöka om hos respektive länsstyrelse. "Ett par kända göteborgsrederier skulle liksom ha monopol på passageraretrafiken och smärre godstrafik", skrev reportern.

Detta väckte en storm av förbittring utmed kusten. De i Bohuslän berörda hade samlats till mötet i så stort antal, att de till trängsel fyllde stadens största biograflokal, där det blev "den mest rafflande tretimmars föreställning på en bio, som man varit med om på länge".

Bland de många anförandena kan här endast två antydast.

Kustens mångbetrodde landstingsman doktor Arvid Molander framhöll, att koncessionstvånget skulle bli en tung hand över sjöfarts- och fiskerinäringarna i Bohuslän. Och han ville se, ”hur det skall gå när länsstyrelsen skall dela ut frakttillstånd, om man inte kan avgöra vad, som är fiskebåt, och vad, som är fraktbåt!” ”Skepparen Johan Mattsson i Ulebergshamn drog ner applåder, som den bion aldrig skådat maken till, när han bad Gud bevara honom från att behöva gå till Kungl. Maj:ts befallningshavande och begära koncession för att använda sitt fraktfartyg. Nej, vet hut och sjufallt hut”, röt han.

Det var tydligt, att man rört vid hjärtesträngar hos den sjöfarande kustbefolkningen. Ett sedan länge accumulera missnöje med centraldirigerade regleringar av sjöfarten tog sig uttryck i temperamentsfyllda utbrott. Förslaget hade nämligen aktualiserat strider, som de maritima yrkenas utövarare i Norden liksom på andra håll under århundraden fört för sina existensvillkor.

En snabbgenomgång av kungliga förordningar och liknande aktstycken med därtill hörande påminnelser och klagoskrifter, ämbetsverks redovisningar och andra arkivakter visar, att de på lysekilsmötet diskuterade regleringarna har nästan otaliga föregångare. Deras långa rad kan följas ned i tidig medeltid. Ja, de kan spåras hart när så långt som skriftliga uppgifter finns att tillgå. Gör man sig mödan att något analysera dessa aktstycken, visar det sig, att de överflödar av motstridande åsikter och sakuppgifter från olika länder och stater, städer och landsbygd, överhet, ämbetsverk och undersåtar, yrken och stånd, individer, företag, bolag och förbund, som med olika utgångslägen, sociala positioner, principer och andra stridsmedel till synes fullkomligt oordnat och meningslöst bekämpat varandra.

När man efter undersökningar i fält bland sjöfolk, fiskare, lantbrukare, och andra yrkesutövarare går vidare med arkivforskning och litteraturstudier, kommer man att tänka på de laborationsövningar i fysik, som man under sin skoltid fick delta i. På en sådan övning fick vi en burk järnfilspån samt ett par pappersark och magneter. Så blev vi instruerade att tömma litet järnfilspån på ett av pappersarken och försiktigt skaka detta, så att spånen bildade ett tunt lager. Där låg

de små spånen utan någon som helst ordning. Så fick vi försiktigt föra en magnet in under papperet och skaka litet varligt på det. Och se! Då ordnade sig spånen i ett regelbundet mönster. Under ett annat papper med järnfilspån lades två magneter. På detta ordnade de sig till ett helt annat mönster, även det klart regelbundet. ”Där kan Ni se, hur magnetiska kraftfält verkar!” sa vår lärare.

På liknande sätt förhåller det sig med människors beteenden. De antar växlande mönster, alltefter de krafter, som påverkar dem. Det gäller alltså att spåra upp dessa krafter och kartlägga de fält, inom vilka de verkar. Prövar man en sådan metod, när det gäller att finna reda i det sjöfartshistoriska källmaterialet, märker man, att dess förbryllande och till synes oförenliga uppgifter ordnar sig till vissa mönster av växlande karaktär alltefter de kraftfält, som uppstår genom samspel och konkurrens mellan olika faktorer bl.a. av ekonomisk, social och politisk art.

En del av dessa har ganska begränsad räckvidd. Andra sträcker sitt inflytande över vida områden och långa tider. Av utrymmesskäl måste vi här begränsa oss till några korta exemplifierande antydningar om hur några av de senare gestaltats i Norden.

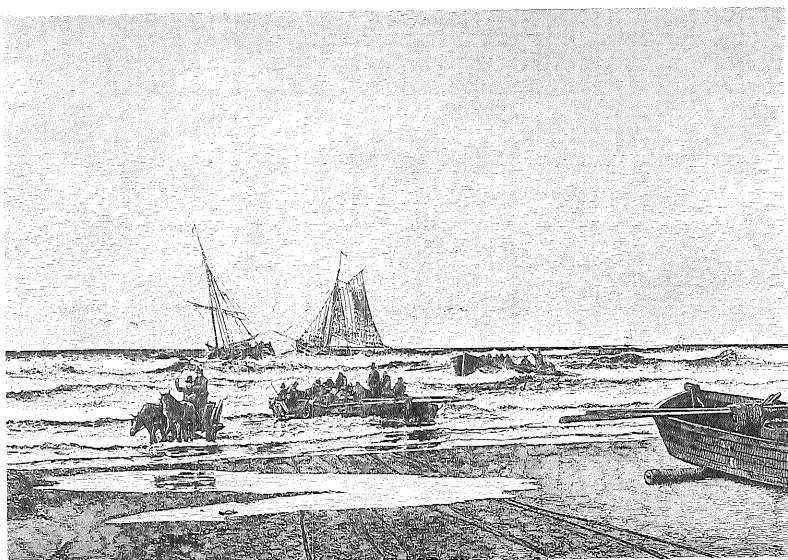
### 1. *Agrar-feodala frälseprivilegier*

Den 29 augusti 1421 utfärdade Erik av Pommern, som då var kung i Danmark, Norge och Sverige, ett påbud, som för kustbefolkningens sjöfart innebar svårigheter av liknande slag, som dem man diskuterade på mötet i Lysekil 1940. I brevet meddelade kungen, att Norges rikets råd, som då var hos honom i Köpenhamn, klagat över, att bönder och deras söner och döttrar seglade i köpfärd, utan att själva äga så mycket pengar, som lagen föreskrev, att de borde ha för att få göra detta. Därigenom lades jorden öde, så att kyrkans, kungens och adelns inkomster av densamma minskades. I anledning härav förbjöd kungen alla dem att segla, som inte hade ”sva marga peninga frelsa ok ufirirborgada at lagen löyfue honom at sigla”. Envar ålades, att med skriftliga intyg från sin biskop eller från kungens syssloman styrka sig vara ”fulfeader”, d.v.s. i besittning av föreskriven egendom. Förbudet

gick tydligen icke att upprätthålla. 70 år senare den 4 december 1490 förklarade Norges rikets råd, som då var samlat i Oslo och bestod av 9 uppräknade kyrkliga och världsliga stormän, att de överlagt om den allmänna och fördärvliga sed, som brukades i Sydnorge, dit Bohuslän då hörde, emot lag och privilegier i det att landbönder och bokarlar brukade sina egna stora skepp till att segla utomlands med sparrar, bord, läkten, salt och andra varor. Detta, sade rådet, förorsakade andliga och världsliga innebyggare stor skada i så måtto, att deras åker och äng försumrades. Därför låg många gårdar öde och gick igen med skog och ödemark. Deras andliga och världsliga ägare fick inte ut sin landskyld. Rådet stadfäste därför, att inga landbönder skulle få bruka sådana "resar eller store skip" utan endast små båtar på 3 eller 4 läster i inrikes fart. Dessa påbud, som anknöt till redan då gamla traditioner, har sedan i växlande formuleringar men med likartat innehåll under århundraden upprepats såväl i Danmark och Sverige som i Norge.

Vi får här i blyxtbelysning en bild av det agrar-feodala privilegiesystem, som utbildades under medeltiden och vars rester med seg livskraft hållit sig kvar in i nutiden. Genom konungen av guds nåde enligt doktrinen *a deo rex, a rege lex* (av gud konung, av konung lag) förbehöll sig kyrkliga och världsliga stormän vidsträckt egendoms- och förfoganderätt inte bara över jordagods med "alla tillhörande härligheter", utan också över arbetskraften hos befolkningen på dessa. I de flesta av Europas länder hölls befolkningens stora flertal i livegenskap under frälset. Denna träldomens efterträdare vann aldrig rättsligt erkänd ställning i Norden, dock med så att säga halvt undantag för Danmark genom det s.k. vornedskab och stavnsbaand, som i mer än 300 år band bönderna vid deras födelseorter. I det övriga Norden lyckades frälset visserligen genom anspråk och praxis i betydande utsträckning tillämpa livegenskapens metoder men fick aldrig juridisk sanktion för dess mest avancerade former.

Självfallet möttes detta privilegiesystem av motstånd från alla dem, som fick bära dess tunga och känna sin rörelsefrihet beskuren. Utövarna av agrara näringar hade genom sin bundenhet vid jorden



En bild som denna från Løkkens redd 1866, av C. Neumann, ger en uppfattning om den teknik, som skudehandelns sjömän utvecklade, när det gällt att landa farkost och last på en så ogästvänlig kust som Jyllands klitter. Isländska fornsagor förtäljer, hur vikingarna brukade "sigla til brots". Nutida kustbor t.ex. i Nørre Vorupør berättar, hur de i sin tidiga ungdom började öva sig att "rende i brød" och "styre i bråt", som den stående termen lydde. Hos den generation, som växer upp med motorer och moderna hamnar, kommer denna tradition att dö ut. — Träsnitt i Illustreret Tidende.

*Vessels loading and unloading on the roads of Løkken (Jutland). Small craft like these carried agricultural products from Denmark to Norway and returned with timber and ironmongery.*

givetvis de minsta chanserna att opponera sig. De, som ägnade sig åt hantverk, handel och maritima näringar kunde skaffa sig bättre möjligheter till frigörelse. För dem blev städerna en fristad, där de kunde undfly livegenskapen och andra agrar-feodala tvångsband.

## 2. Merkantil-maritima stadsprivilegier

I form av olika slags företag, skrån, gillen, societeter och andra lokala och ekonomiska sammanslutningar skapade de sig mer och

mindre fast organiserade förband. Genom dessa och sin växande betydelse för näringslivet lyckades de för städerna bygga upp ett merkantil-maritimt privilegiesystem, som växte sig så starkt, att det tog loven av sin agrar-feodala medtävlare. Dess uppkomst och betydelse har av Eli Heckscher sammanfattats på följande sätt: "På grund av medeltidsstädernas ställning som de första bärarna av en egentlig ekonomisk politik i västerlandet efter antikens undergång kom den rent stadsekonomiska synpunkten på samhällsföreteelserna att framträda nära nog som en gudomlig ordning, liksom den också i alla riktningar associerade sig med medeltidens hela etiska och religiösa åskådning. Till denna med sublim ensidighet stadsorienterade behandling av näringslivet hörde i främsta rummet, att handel, sjöfart och hantverk skulle vara stadsnäringar och deras utövning på landsbygden utrotas."

Sina mest utbildade och konkurrenskraftiga institutioner och ledande ställningar uppnådde detta privilegiesystem i Sydeuropa, i synnerhet i Italiens stadstater, och i de mellan- och västeuropeiska hansestädernas mäktiga förbund. För detta blev de nordiska länderna ett betydande operationsområde. Naturtillgångar, avsättningsmarknader och befolkning var här betydligt underutvecklade i förhållande till de sydligare grannländernas och kunde med hanseaternas och senare holländarnas överlägsenhet i merkantil organisation, kapitaltillgångar och allmän bildningsnivå framgångsrikt exploateras.

Kungamakten annammade såsom Heckscher framhållit "det stadsekonomiska systemet såsom grundat i själva världsordningen". Vid dess genomförande fick den emellertid föga stöd från de till stor del nygrundade städerna och deras inhemska borgare. Med sina små kapitalresurser och svagt utbildade företagsorganisation förmådde dessa icke hävda sig på handels- och sjöfartsmarknaderna varken mot utlänningarna eller lantbefolkningen, som i möjligaste mån undvek städerna och själv seglade med sina varor både inrikes och till grannländerna. I sin näringsutövning blev borgarna därigenom främst beroende av det stöd, de kunde utverka via ämbetsmän, som hade att genomdriva de kungliga förbuden mot landsköp och bondesegla-

tion men också tillse, att undantagsförordningarna från dessa respekterades. Ämbetsmännen var för sina inkomster beroende av tjänstebo-ställen, tulluppbördar, sportler och liknande avgifter, som främst drabbade lantbefolkningen och ofta lämnade rum för godtycke. Detta förorsakade oupphörliga slitningar mellan städer och ämbetsmän å ena sidan och landsbygdsallmogen å den andra. Inte så sällan ledde de till rättsövergrepp och upprorsartade resningar. Ett belysande typfall har utretts av lektor Georg Sverdrup i hans avhandling om Loft-husbevegelsen i Norge.

### 3. *Merkantilismens kompaniprivilegier*

Feodaladelns och städernas framgångsrika hävdande av sina an-språk på särprivilegier och självständighet ledde till betydande splittring och sågs med ovilja från företrädare för andra intressen. Bland dem, som med framgång tog upp kamp mot denna splittring och eftersträvade större och bättre sammanhållna enheter inom stats-verksamhet och näringsliv, märktes i synnerhet dels de nybildade eller stärkta statsmakterna, dels företrädare för internationellt verk-samma storföretagare inom manufakturindustrin, handeln och den vidsträcktare skeppsfarten. Dessa senare var genom intressegemenskap och kompanibildningar ofta lierade med varandra. De förfogade över betydande ekonomiska resurser och hade intima förbindelser och stort inflytande hos statliga myndigheter.

De åskådningar, som låg bakom dessa strävanden inom stats- och näringslivet i 1500-, 1600- och 1700-talens Europa har sammanfattats under beteckningen merkantilsystemet. För sjöfarten innebar detta flera betydande åtgärder.

Företagsbildningar för handel och oceanfart främjades fr.o.m. 1500-talet och i synnerhet under 1600- och 1700-talen genom vitt-gående privilegier, monopol och ofta territoriella överhöghetsrättig-heter för handels- och sjöfartskompanier, inriktade på fjärran länder och världsdelar.

På tullpolitikens område avskaffades en mängd lokala tullar, som

försvårat inrikessamfärdseln. Under påtryckningar från storköpmän – redare i Ostindiska kompaniet och Levantkompaniet – utfärdades i England 1651 navigationsakten, som senare utbyggdes och föreskrev, att utländska fartyg endast fick införa varor från eget land eller dess kolonier och att inrikes sjöfart förbehölls rikets egna innebyggare. I Sverige tillkom från 1645 den s. k. hel- och halvfria tullen. Därmed avsågs att stimulera anskaffande av större, kraftigare byggda fartyg, som kunde föra kanoner och därigenom utgöra en örlogsreserv. Tullreduceringarna beviljades för kravellbyggda och monterade skepp, som hade svenska ägare och besättning. År 1724 tillkom genom påtryckningar från ledande handelskretsar i Stockholm efter navigationsakten som förebild det s. k. produktplakatet, som föreskrev, att utländska fartyg endast fick införa sitt eget lands produkter, varför det fick benämningen produktplakatet.

#### 4. *Undantagsförfordningar för bondeseglation*

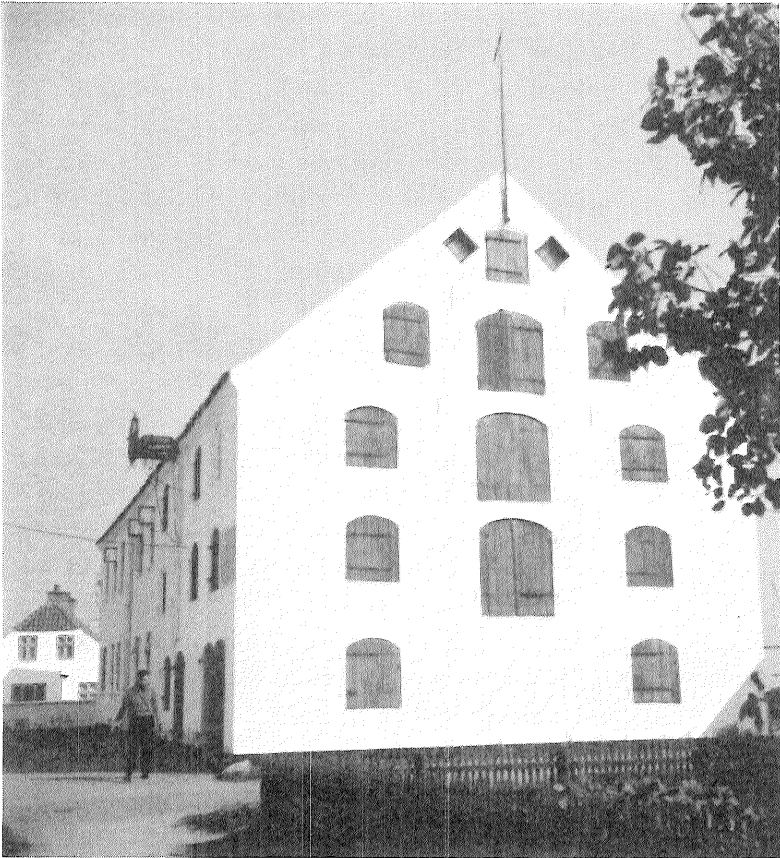
Lantbefolkningens flertal utestängdes från alla dessa privilegier. Förespråkarna för dessa förklarade, att allmogen hade sin bärgning av lantbruk, vilket de helt enkelt betecknade som den allestädes härskande modernäringen. Hantverk och industri, handel och sjöfart gavs lika dogmatiskt rang och värdighet av stadsmannanäringar och reserverades för städernas borgerskap. Dessa läror kom länge att bli härskande inom de samhällsskikt, som hade ledningen i politik och litteratur.

Men undersöker man deras vidare spridning och i vilken utsträckning de grundades på reell verklighet, visar det sig, att det samtida källmaterialets vittnesbörd därom kan grupperas i skilda läger med åtminstone tre helt olika uppfattningar.

Den agrarbetonade uppfattningen hade självfallet sina förespråkare bland lantbrukarna under ledning av den socialt och politiskt dominerande godsägareadeln.

Den stadsbetonade uppfattningen hade lika självklart sina förespråkare bland städernas borgerskap och stadspolitikerna, som påpass-





Skudehandeln på Norges Sörland drevs från den danska sidan dels av lantbefolkningen, dels av köpmän fram mot sista sekelskiftet, då den bl. a. genom hamnanläggningar leddes in på andra vägar. För lagring av lantbruksprodukter, säd, kött, smör m.m. uppfördes packhus på många orter. Ett sådant är detta "smørkræmmerens pakhus" i Løkken, som uppfördes av köbman P. Larsen omkring 1860. Dess östra del ombyggdes 1938 till vandrarhem. – Foto: Henning Henningsen, Jyllandsexpeditionen 1965.

*Warehouse at Løkken where agricultural goods for the Norway trade were stored. Built ab. 1860.*

ligt utnyttjade kungamaktens användning av stadsintressena såsom motvikt mot feodaladelns. Båda hade betydande vapendragare bland kyrkans och politistatens genom tjänsteboställen agrarorienterade ämbetsmän. På grund av sin utbildning, tjänste- och socialställning samt genom sin yrkesmässiga skrivareverksamhet lämnade dessa självfallet de flesta bidragen till det arkivaliska och litterära källmaterialet. Det ligger i sakens natur, att detta därigenom blivit färgat av egna väl-förstådda särintressen och ofta även fått inslag av propaganda.

Den tredje, kustbetonade uppfattningen skiljde sig från de båda förstnämnda däri, att den främst framhöll de naturbetingade samt fångst- och brukningstekniska faktorernas betydelse. Dess förespråkare kom av flera skäl inte att utbilda lika slagkraftiga aktionsgrupper och doktriner som sina båda medtävlare. Deras verksamhet var ju genom lag förbjuden. De kunde alltså framföra sina åsikter endast med stor försiktighet och genom underdåniga besvär och suppliker. I äldre källmaterial framträder denna uppfattning därför inte lika samlad och överskådlig. Dess vittnesbörd ligger i regel inkapslade i litteratur och arkivhandlingar, som måste uppspåsras på mycket olika håll och sålunda kräver ett mödosamt och tidsödande excerperingsarbete. De talrika vittnesbörd, som därigenom kommer fram, visar emellertid att denna uppfattning ständigt varit levande och vida spridd. Här gives plats endast för ett fåtal exempel.

I de flesta kustbygder, som i regel varit tätare befolkade än inlandets, har geologi, växt- och djurliv samt fångst- och agrarteknik liksom på nordligare breddgrader även klimatet varit sådana, att lantbruket sällan ensamt kunnat ge befolkningen dess uppehälle, ofta inte mer än en liten del därav. Att så varit fallet i nordligaste Fennoskandia är ju uppenbart. Men även söderut fanns flera kustområden, där lantbrukets avkastning långt ifrån kunde ge tillräcklig bärning.

I Jylland, säger Saxo, "ligger den saakaldte Limfjord, der er saa rig paa Fisk, at den sikkert yder Indbyggerne lige saa megen Føde som hele Agerlandet tilsammen". En kartbild över lokaliseringen av medeltidens talrika kyrkor och kloster kring fjorden vittnar också

tydligt, såsom Hugo Matthiessen påvisat, att fjordens farvatten och fiskrikedom vägde mera än jordagoden, när prelaterna valde ut platsen för dem och med näbb och klo förvärvade och försvarade de värdefulla vattenarealerna under ständiga strider mot städernas borgare, landsbygdens befolkning och kungamakten, ända tills reformationen knäckte deras övermakt, som då till stor del övertogs av adeln.

Av åtskilliga utredningar, rapporter och andra tjänsteskrivelser från olika ämbetsmän framgår, att naturförhållanden och brukningstekniker på många håll omöjliggjorde åkerbruk. Så t.ex. rapporterades 1647 från undersökningarna i norra Halland i samband med landskapets försvenskning, att invånarna där var "för landets ringhets skull vane att söka sin näring till sjöss", och "deras förnämste och meste näringsmedel" bestod "enkannerligen på seglats ---". Landshövdingen i Göteborgs och Bohus län skrev i sin missivskrivelse till skattläggningsmetoden för länet 1690, att "mäste delen af skärgården består af öar och strander, som intet till några hemman eller gårds mantal kunna införas, efter de bestå varken av åker eller äng utan äre med fiskare besatte, som sitta här och där i vikar och bergskrevorne uti deras små huskråpor och endast idka fiskeriet".

Ortsbefolkningen i kustdistrikten uppgav i sina talrika besvärsskrivelser och suppliker till myndigheterna, att föga eller inget åkerbruk och i all synnerhet ingen odling av brödsäd förekom eller var möjlig i deras bygd. Av ett kungligt brev den 11 maj 1541 rörande kustborna i Bårse härad på Præstø framgår "hvorledes det er en såre skrae (skral) ejendom, som de er udi boendes, så de have liden ager og eng at bruge, og derfor udi højbårne førstes kong Hansis, vor kære farbrors, og udi andre vore forfædres, fremfarne kongers udi Danmarks tide have altid været vant at bruge sejlads og fiskeri". När detta blev dem förment förbjöd kungen "hvem han end måtte være, at forhindre dem i at søge deres næring på havet". Detta förbud upprepades ånyo i senare kungabrev.

Kustbefolkningen på Norges sörland förde en lång och seg kamp för att till Nordjylland få sälja fisk och skogsprodukter, så att de

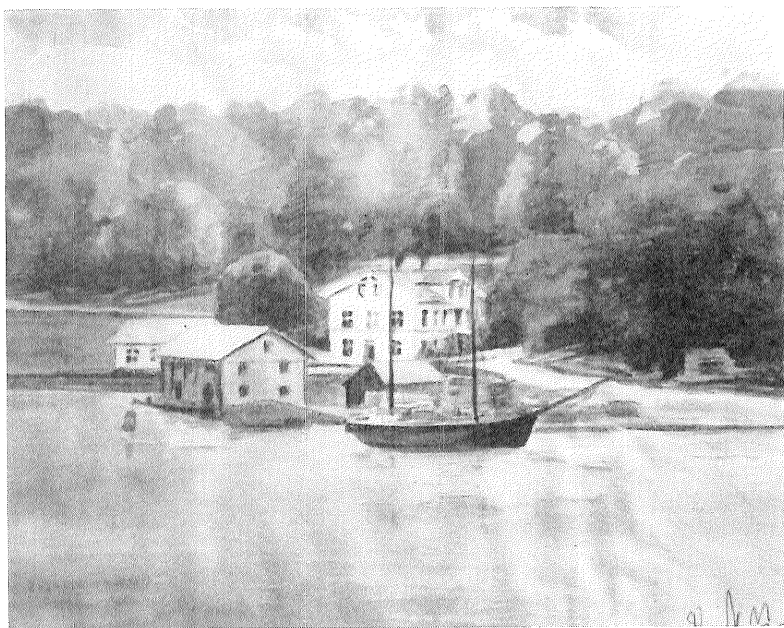
kunde få ”Korn og Brød til deres Hustruers og Børns Føde og Livsophold”. Tillsamman med jyllänningarna utverkade de, att när dessa kom med korn, mjöl, malt och salt, de fick ”blive beliggende og sælge af Skibene, og det de indfører, saa længe vores Undersaatter, Norges Riges Indbyggere deraf begjærer at kjøbe”.

Ölänningarna framhöll, att de inte nödortfigt kunde försörja sig av den ringa åker och äng de hade att bruka utan behöfde tillstånd att segla med kalksten samt tjära, trävirke, hästar och annan boskap, som de köpte upp på smålandskusten, och seglade till Tyskland och Danmark med. Tillstånd beviljades, inskränktes, upphävdes och beviljades igen under 1500-, 1600- och 1700-talen. Liknande var förhållandet så gott som allestädes utmed kusterna i alla de nordiska länderna.

Även i bygder med gynnsamma betingelser för åkerbruk har handel och seglation varit oundgängliga komplement till detta, eftersom det ju varit nödvändigt, att finna avsättning för egen överskottsproduktion för att därigenom skaffa sig andra förnödenheter, som man själf inte producerade. Men sådan köpenskap och seglation ville lantbefolkningen själf bedriva där de fann den lönsammast. Såsom Joh. Hansen m. fl. visat drev de från Laaland och Falster livlig bondeseglation på Lübeck och andra tyska städer. När de danska kungarna t. ex. Kristian II förbjöd detta till förmån för Köpenhamn och andra danska städer, vägrade bönderna sälja boskap och brödsäd, tills han 1517 måste upphäva förbudet. Då kom seglationen omedelbart igång. Inom två dagar anlände 200 skutor till Lübeck, trots att vintern med frost redan satt in.

Landsköp och bondeseglation undertrycktes alltså doktrinärt med politiska och sociala maktmedel.

Men då naturförhållanden och ekonomiska faktorer inte kunde elimineras med dessa och den polisiära organisationen inte var tillräckligt utbyggd för att göra dem effektiva, fortsatte lantbefolkningen trots förbuden att bedriva dem. Och inför de ofrånkomliga behov, som anfördes i talrika klagoskrifter och suppliker, måste centrala myndigheter ofta utfärda undantagsförordningar.



Järnavik hör till de lastageplatser i Blekinge, som bedrivit landsköp och seglation sedan urminnes tider. År 1514 var borgmästaren i Ronneby och representeranter för "menige bønder og allmue" hos kong Christian II och klagade över den "trætte og uwillie, som i langh tiidt mellem dem wærit haffuer om kiøbmandskab og segeladz". Kongen förordnade, att inga bønder "skulle her efftir segle met nogre theres egne skib og ware". Inga tyska eller utländska köpmän fick heller söka andra hamnar än Sölvesborg, Ronneby och Lyckå. Danskar fick dessutom besöka Bodekull (som senare blev staden Karlshamn), Hiernewig (efter 1658 försvenskat Järnavik), Silleå och Matvik intill "sancti michels dag og ikke længer". Kunde utlänningar ej få full last i städerna, fick de på nämnda lastageplatser "kiøbe aff bønderne for theres rede pendinge og ey andre waare tømmer, klapholt og stiiwedt ware". Trots förbuden fortsatte dock handel och seglation på Järnavik, vilket H. Lindahl skildrat i Blekingeboken 1964. Handelshuset Kock i Simrishamn och Trelleborg hade sedan 1830 livliga förbindelser med Järnavik och uppförde från 1851 de på bilden synliga byggnaderna. På 1870-talet anlades även varv. 1921 låg Järnavik med 13 segel-skutor som nr 3 bland Blekinges rederiorter, näst efter Karlshamn och Sölvesborg. – Akvarell av K. Nordin. Privat ägo.

*Järnavik in Blekinge (Sweden), a typical small place from where farmers carried out an extensive sea-trade with their products throughout centuries, although it was forbidden by the crown several times.*

Landsbygdsklepparna prövade även andra utvägar. En sådan var kringgående av burskapsbestämmelserna för städerna. De betalade en avgift s. k. genant i någon stad och kunde på så sätt bedriva sin sjöfart som s. k. genantborgare och ändå bo kvar ute på sina kustorter. Skeppare från Tåsinge och Thurø tog mest borgerskap i Svendborg, från Fanø i Ribe och Randers, från Læsø i Ålborg (Meddelat av D:r Henningsen). Det var inte alltid i närmaste stad de löste sådant burskap, vilket skedde under förmedling av någon köpman, som de hade affärer och fartyg ihop med. Så t. ex. hade en Oluf Nils-søn sådant burskap i Stavanger men drev sin sjöfart från Kvavig i Lyngdal, Lister län. Skåningar hade burskap i Göteborg, Stockholm och norrlandsstäder. I vissa fall var antalet landsbygdsskeppare med genantborgerskap ojämförligt mycket större än de i staden bosatta skepparnas, vilket här må exemplifieras med ett stickprov från Hälsingborg.

	1793	1794	1800	1801	1811	1812
Skeppare, skrivna som genantborgare i Hälsingborg men bosatta på olika orter i Skåne (tillsamman 29 orter)	39	37	40	44	62	60
Skeppare bosatta i Hälsingborg	4	4	2	2	3	3

En del borgare praktiserade å sin sida ett motdrag för att konkurrera med eller fånga upp kustbornas företagsamhet. De höll sig ute på kustorterna med s. k. uteliggare såsom ombud och medarbetare i sin köpenskap och seglation. På smålandskusten fick detta formen av, att sådana lastageplatser kallades köpingar under städerna. Det är denna företeelse som ligger till grund för smålandskustens egenartade köpingsväsende i gamla tider, vilket skildrats av Manne Hofrén i hans bok om Pataholm, som var en bland dessa köpingar.

##### 5. Närings- och seglationsfrihet

Den tvåfrontskamp, som privilegiesystemen medförde, å ena sidan mot utlandet, å andra mot den inhemska befolkningens flertal, blev efter hand som andra och liberalare tänkesätt vann terräng alltmer

ohållbar. Under 1800-talet kom privilegierna därför att avvecklas och ersättas med lagstiftning om närings- och seglationsfrihet. Samtidigt tillkom nya material och tekniker för fartygens byggande och drift liksom för befordran av underrättelser genom snabbare postgång och teleförbindelser samt en lavinartad ökning av efterfrågan på transportmedel. Allt samverkade till en intensivare utveckling av sjöfarten än någonsin tidigare. Mest i ögonen fallande blev de tekniska förändringarna.

I första vändan framträdde dessa hos segelfartygen, som fick nya former i såväl skrov som riggar och samtidigt växte i storlek och antal. Segelsjöfartens stora uppsving ägde rum i Europas och Nordamerikas ledande sjöfartskretsar under förra delen av 1800-talet. I de nordiska länderna kom det senare i gång och sträckte sig över sista sekelskiftet. Spridningsområdena för denna efterblomstring sammanföll i stor utsträckning med den genom de tidigare privilegierna hämmade bondeseglationsens urgamla huvudfästen, på öarna kring Bälten, på Fanö, i Nordjylland, Sydnorge, Bohuslän och Halland, kring Skälderviken och Öresund, på Österlen, i Blekinge, på Gotland, kring Kalmarsund, i Roslagen, på Åland, kring Finska och Bottniska vikarna. Liknande var förhållandet i vissa distrikt på kontinenten, i Storbritannien, Medelhavet, Nordamerika och övriga världsdelar.

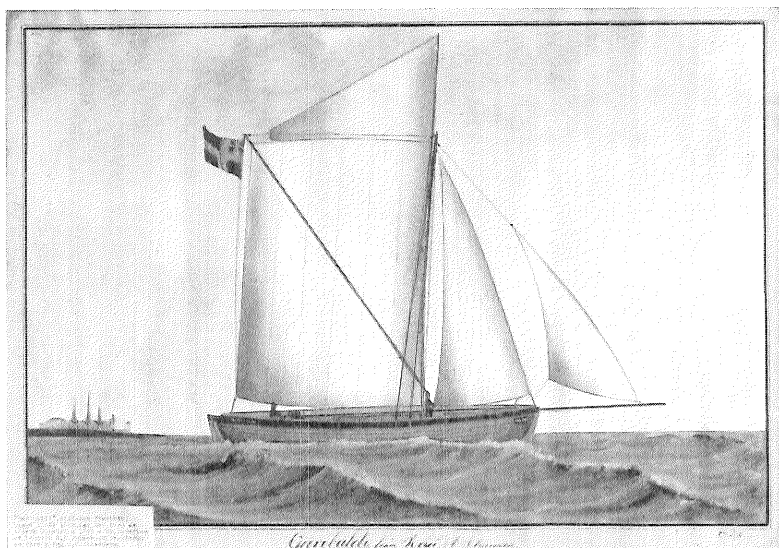
I andra etappen blev omdaningen betydligt radikalare. Grundläggande uppfinningar för ångmaskiner, explosionsmotorer och stål-skeppsbyggnad hade visserligen gjorts tidigare. Men nyskapelsernas praktiska användning fick sin fulla genomslagskraft på bred front med ångbåtarna ungefär från 1800-talets mitt och med motorfartygen in på 1900-talet, då segelskutornas epoker också avslutades.

Förändringarna var emellertid inte endast av teknisk natur. På de ekonomiska och sociala sidorna var de lika djupgående och omfattande. Men de ligger här inte i lika öppen dag och deras manifestationer är därför svårare att åskådliggöra. Försöker man klarlägga dessa, stöter man på betydande svårigheter med källmaterialet. Detta har nämligen endast i ringa utsträckning blivit bevarat och ännu mindre blivit föremål för systematisk insamling, uppordning och

närmare granskning. Så är fallet med maritima privatföretags arkiv och i all synnerhet med det källmaterial, som har karaktär av levande traditioner, bevarade och fortplantade genom andra media än skrift, nämligen genom talade ord, handgrepp och arbetsmetoder, anläggningar, fartyg, redskap och andra föremål, arbets- och umgängesvanor, företag, lagbildningar och andra organisationer och institutioner (jfr. *Mariners' Mirror* 1966 sid. 128 ff.). Efter hand som denna art av källmaterial närmare observeras, visar det sig vara av betydande intresse i bl.a. två hänseenden. Å ena sidan innehåller det en mängd fakta, som saknas i de av skrivaretraditioner behärskade ämbetsverkens arkiv, lagar, författningar, instruktioner och övrig litteratur. Sakinnehållet i de skriftliga källorna visar sig vid jämförelser med det levande traditionsmaterialet ofta vara sållat, tillrättalagt och tendentiöst, stundom även felaktigt på grund av ämbetsverkens metoder vid materialets insamling och registrering. Dessa har ju i stor utsträckning bestått i att infordra redogörelser eller rapporter och svar på uppställda frågor samt ifyllande av utsända blankettformulär. Å andra sidan möter man i traditionsmaterialet intressen, uppfattningar och betraktelsesätt, som i anslutning till dess annorlunda beskaffade bestånd av fakta och tolkningen av dessa står i motsättning till de skriftliga källornas. När man vid undersökningar i fält kommer in på resonemang om, hur detta kan komma sig, får man i regel det beskedet, att "en svarar ju vanligtvis ungefär så, som en tror att herrarna i såna där myndigheter vill ha det. Annars krånglar det så lätt till sej. Och då kan det hända, att en inte får göra som en brukar och vill". Belysande exempel på, hur godtyckliga och felaktiga uppgifterna i ämbetsarkiv och litteratur kan vara, lämnar Rupert Jarvis i *Mariners' Mirror* 1959 sid. 301 ff.

Insamling och undersökningar av levande traditionsmaterial har på maritimkulturens fält kommit igång mycket sent och då mest genom spridda insatser av enskilda personer och i någon mån av vissa musei- och hembygdsföreningar. På initiativ av museumsdirektör Knud Klem har de två sista åren etablerats ett nordiskt samarbete för denna inventerings- och undersökningsverksamhet, som visat sig syn-





Fiske- och fraktbåten Garibaldi från Råå, Skåne, där den byggdes 1863. Ägdes och fördes av fiskaren Anders Johansson 1863–1869 och därefter av bröderna N. och P. Johansson. – Fartygstavla av L. P. Sjöström i Råå museum.

*“Garibaldi”, a fishing and freight craft of Råå in Skåne (Sweden),  
built in 1863.*

nerligen fruktbringande. Trots brist på pengar och personal söker man även få i gång komparativ bearbetning och diskussioner om arbetsmetoder och organisation för dessa slags forskningar. Föredrag vid och redogörelse för ett första sådant arbetsmöte med ett 30-tal forskare och tjänstemän vid maritimhistoriska museer och därmed besläktade arkiv och forskningsinstitut i Norden, som hölls på Nordjylland i augusti 1965, är under utgivning. Föreliggande lilla uppsats är ett led i dessa strävanden. Den avser alltså endast att ge exempel på därvid framkomna vittnesbörd och problem. Forskningsresultat, som delvis redan föreligger, kommer i fylligare form att framläggas tillsammans med utförliga hänvisningar till källor och litteratur.

## 6. *Företag och organisationer*

Handel och seglation var länge i stor utsträckning två grenar av en verksamhet, som bestod i att saluföra varor genom köpfärder med fartyg. Utövarna av denna verksamhet var alltså både köpmän och sjöfarare i samma person, som därjämte i regel även ägnade sig åt andra verksamheter. Med sentida terminologi skulle man kunna kalla dem "maritima gårdfarihandlare". Genom ovan antydda privilegiesystem blev sjöfarten hänvisad till en underordnad ställning under dessa verksamheter i synnerhet handeln. Undersökningar rörande utvecklingen av dess olika sidor under sådana betingelser kan av utrymmesskäl här inte komma ifråga. Vi skall i stället inskränka oss till några korta antydningar om hur en del av dem kom att gestaltas i Norden under segelsjöfartens efterblomstring och den maskindrivna sjöfartens framväxt.

Från min egen barndom och tidigaste ungdom, som jag tillbringade i Bohusläns skärgård, minns jag livligt mina första kontakter med dem, som jag här tillåtit mig kalla maritima gårdfarihandlare. Tidigt på sommaren kom båtarna från Tjörn med färska potatis. Småbrukarna där var specialister på sådant och hade dem färdiga tidigare än andra. På höstsidan återkom de med huvudskörden och hade då också frukt till försäljning vid bryggorna. Så var det "Olaus med postelinet", som ibland inte var av bästa sort. När kunderna anmärkte på att någon tallrik var skev, svarade han på renaste orustmål: "Ä talleken skev, får I allt wa jä äjjer å har å fem tusen kronor i banken tell". "Kristi lidande" – han kallades så på grund av sitt utseende – var från Malmön. Med sin stora jakt seglade han kring och sålde möbler från Lindome. I mitt föräldrahem står ännu en chiffonjé, som jag minns, när mamma köpte av honom. Vedskutorna, som kom på sensommarn, var inte så lustiga, för då måste vi alla vara med och bära upp veden ur famnmåttet på bryggan. Fliseveden från norska sågverk var otäck med alla sina stickor, som man fick i fingrar och armar. Björkveden, som kom inifrån fjordarna, var så tung, att man i bland förlyfte sig. Jakterna, som kom från Göteborg med salt, koks



De sidste Kartoffelbaade i Nyhavn från Gilleleje, slutet av 1950-talet. Wilhelm och akter därom Thyra. Se K. Petersen, Gillelejebaadens historie i "Fra det gamle Gilleleje" 1955. – Wilhelm byggdes i Lynæs av P. Madsen 1888. 18/12 1900 köptes den av fiskarna Lars Svendsen och hans svärson Oskar Svendsen, som seglade med potatis och spannmål från Gilleleje till Köpenhamn och hade varor för Gilleleje köpmän tillbaka. – Thyra byggdes av J. Hagerman i Wiken, Skåne 1893. Ägdes 1902 av fiskare Carl Petersen i Gilleleje och hans svåger E. P. Bendsen, vilka drev liknande sjöburen handel på Köpenhamn. Även levande djur köptes och såldes. – Meddelat av Carl Petersen, Gilleleje, aug. 1964.

*"Wilhelm" and "Thyra" of Gilleleje (North Zealand), the last boats which still carry potatoes and other products from Gilleleje to Copenhagen.*

och kol och stycke gods till handlarna, var mera uppiggande. En av dem, som var från Smögen hade det fina namnet Nobless. Då fick vi pojkar vara med och bära in från bryggan till magasinet. För det fick vi en strut karameller eller lackrits. Det senare uppskattade vi särskilt, därför att det gav lika svart och karlaktig spott som en tobaksbuss.

Sedan 1930 har jag tillsamman med flera forskare och assistenter bedrivit maritimetnologiska undersökningar och fått tillfälle att för dessa besöka de flesta sjöfartsdistrikt i de tre nordiska länderna och även gjort utflykter i samma ärende till kontinenten, Storbritannien o.s.v. Under talrika intervjuer med fiskare, sjöfolk, redare och skeppsbyggare av alla slag i samband med uppmättningsritningar, undersökningar och fotografering av deras farkoster, varv, hamnar o.s.v. samt under deltagande i deras olika arbeten, möten, föreningssammanträden och stämmor ombord och i land har vi ingående dryftat olika förhållanden och problem i de maritima yrkena. Ibland har man fått hjälpa till med skrivelser av olika slag, ifyllning av blanketter och slikt. Då har det blivit resonemang om sådana begrepp som redare, befälhavare, parter, hyror, mönstring av besättningar, arbetsfördelning o.s.v.

I material, erfarenheter och synpunkter, som på så sätt insamlats, framträder ett typgalleri av företag och organisationer, vars mångskiftande formvarianter ter sig som lokala, ekonomiska, tekniska, sociala och individuella anpassningar i ett kraftfält, vars ledande "magneter" utgjorts av företrädarna för kapital, arbetskraft och centraldirigerande förvaltning.

Allmogens näringsliv på land och hav har länge i stor utsträckning präglats av ägo- och samarbetslag. Bland lantbrukarna har dessa ända fram till genomförandet av de radikala jordskiftesreformerna främst manifesterats i de mångfacetterade byalagskomplexen med åker- eller skifteslagen som kärna. Bland sjöbrukarna har båt- och fiskelagen spelat en huvudroll. Gemensamma karaktärsdrag hos dessa lagtyper har varit, att deras medlemmer gjort sina insatser både i form av kapital och arbete, samt delat verksamhetens avkastning och

risker efter vars och ens insatser. De har alltså på en gång varit kapitalassociationer och arbetslag, som tillämpat det, som i nutida arbets- och näringsliv så livligt diskuteras under benämningen industriell demokrati. Inom det svenska fisket är denna lagtyp fortfarande den härskande företagsformen. Alla fiskar på part. Ingen har lön. Här finns inga arbetsgivare och löneanställda och alltså inga arbetsgivare-, arbetare- eller tjänstemannaorganisationer. Alla är medlemmar i samma gemensamma förbund. Liknande är i stort sett förhållandet i Danmark och delvis även i Norge.

När sådana lag under fiskets och lantbrukets mellansäsonger ägnat sig åt handelssjöfart med sina båtar, har det självfallet skett under invanda företags- och organisationsformer. Begrepp som redare, befälhavare, löneanställda besättningar m.m. har i det dagliga arbetet varit dem skäligen främmande. Alla "seglade på part". Ingen var herre och befäl. "Det finns inga herrar till sjöss och inga präster i helvetet", säger ett folkligt ordstäv. Men genom frågor och blanketter från myndigheter och ämbetsverk för registrering av fartyg, besättningar o.s.v. har de fått sig förelagt att ange fartygets redare och befälhavare, besättningsmännens löner eller som det här heter hyror o.s.v. Detta dilemma har man så långt som möjligt sökt klara genom fingerade uppgifter. "Så får herrarna sitt, och vi gör som vi brukat", är den förklaring, som ofta lämnats vid resonemang om sådana här frågor.

Men formerna för sjöfarten, dess farkoster, företag och organisationer har varit och är många och växlande. Som ovan antytts medförde införandet av närings- och seglationsfriheten starkt uppsving för segelsjöfarten i de gamla bondeseglationsdistrikten. Kustborna där hade sedan gammalt seglat och sålt "sin egen avel" och gjort inköp för eget hushåll. I mån av möjligheter tog de därvid också skickebud för grannar och vänner. De, som hade håg och fallenhet därför, utvecklade denna trafik till vidsträcktare uppköperi och försäljning. I synnerhet skedde detta i trakter med överskottsproduktion av vissa varor men brist på andra, som däremot kunde erhållas från trakter, där motsatt förhållande rådde. Ett sådant par utgjorde t.ex. Österlen

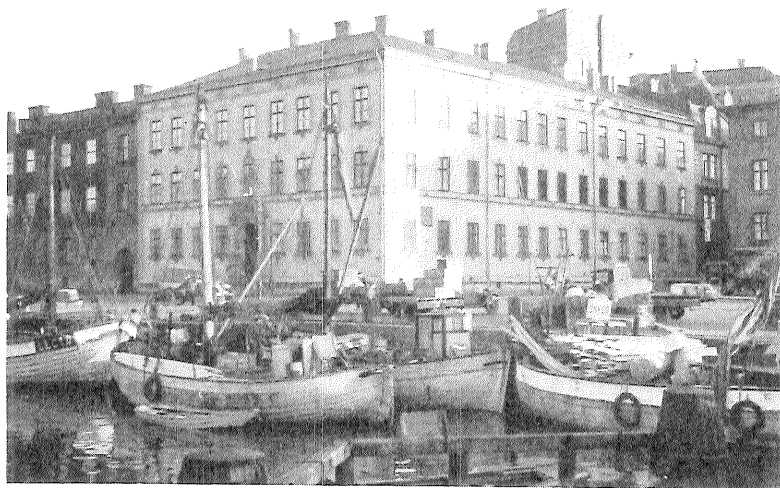
med lantbruksprodukter och Blekinge med skogsprodukter. Andra har ovan nämnts.

Journaler över ut- och ingående båtar och varor, som förts av städernas hamnkontor ger, i den mån de finns bevarade, goda inblickar i den del av denna trafik, som berört städerna. Här ett enda stickprov från Karlshamn 1847. Öppna båten n:o 20 ankom den 27 april från Simrishamn med 20 tunnorr råg, 30 tun. korn, 2 tun. vicker. Följande dag avgick den till Ystad med 5 famnar bokeved, 2 tolfter 1-tums furubräder och 2 tolfter läkten. Den 14 maj kom den åter från Skillinge med 40 tun. korn, 4 tun. ärter, 6 tun. vicker, 3 tun. havre. Den 18 avgång till Ystad med 6 tolf. enkla furubräder, 12 st. furusparrar, 100 pund snus. 28 maj åter från Simrishamn med 60 tun. korn, 10 tun. havre, 2 tun. vicker, 3 tun. råg. Den 1 juni till Skillinge med sten. Den 10 juni från Skillinge med 46 tun. korn, 8 tun. havre. Den 16 juni till Ystad med 2 tolfte enkla bräder. O.s.v. Bland varorna från Blekinge till Österlen märks vidare bandstakar, tunnastavar, bomullsgarn, trappstenar, skakelämnar, riskvastar o.s.v. I motsatt riktning fördes även fläsk, skinkor, gåsbröst m.m.

Alltsomoftast har antecknats att båtarna ankommit från eller avgått till "skärgården" tomma. Åtskilligt av denna trafik gick nämligen städerna förbi. "Gårdfarihandlarna" höll sig gärna till kustens lastageplatser, där de mera ostört kunde handla direkt med sina kunder utan städernas köpmän som mellanhänder eller observatörer.

De seglande gårdfarihandlarna hör nu till en gången tid. De jakter, som fått motor, och ännu på skilda håll går i fraktfart med sten, sand, koks, kol, styckegods och annat, håller också på att konkurreras ut av lastbilarna. På 1930-talet var de betydligt flera. En av dem var den här inledningsvis nämnda Johan Mattsson från Ulebergshamn med jakten Dagmar på 59 dödsviktston, som han hade kvar till 1946. Då såldes hon till Hamburgsund och fortsatte ett par år till i samma trafik. 1948 såldes hon till estländare, som seglade henne till Sydamerika.

Farkoster av många typer och storlekar med skilda slags laster utgör karakteristiska inslag i de talrika fotografier och andra bilder



På grund av förbuden mot landsköp och bondeseglation måste lantbefolkningen länge mestadels bedriva sin sjöfart med små farkoster i köpfärder för avsättning av "sin egen avel" och inköp av förnödenheter till eget hushåll. När dessa förbud under 1800-talet upphävts och efterträts av närings- och seglationsfrihet, vidtog snabb utveckling och differentiering. Kustseglationen fick karaktär av "maritim gårdfarihandel" och övergick också till ren fraktfart bl.a. med styckegods för kustorternas köpmän. Här ligger sådana kustseglare och lastar styckegods i stora hamnkanalen framför länsresidenset i Göteborg 1933. – Foto: Göteborgs historiska museum.

*Swedish farmers' and fishermen's coasters in the harbour canal of Gothenburg, 1933. Such small craft carried piece-goods for the merchants of small coastal places.*

från lastageplatser, städers och kustsamhällens hamnar och ankringsredder, som man ser i museer och andra samlingar liksom i privata familjealbum, ofta dock tyvärr utan texter. Livfulla skildringar finner man i spridda – men ännu för fåtaliga – uppsatser som t.ex. den om Pæreskuderne i Handels- og Søfartsmuseets Årbog för 1964 och i Frans Löfströms artiklar från Österlen.

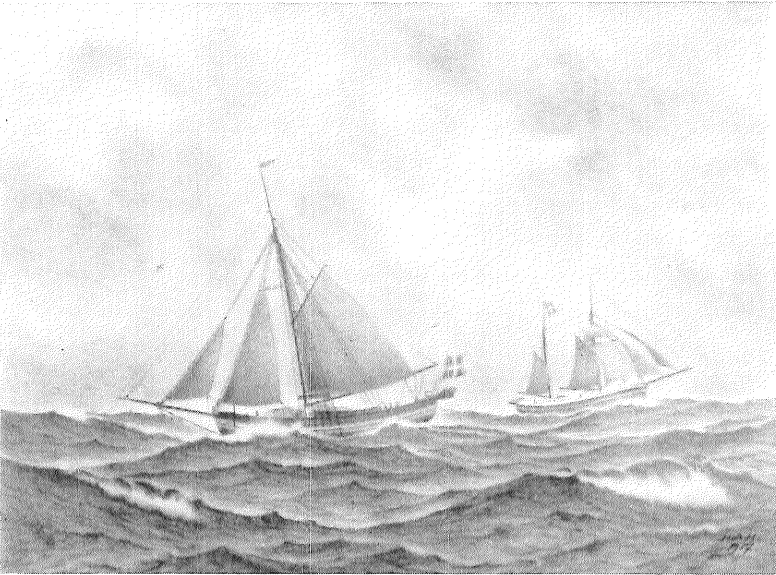
Många, som hadde framgång i sina köpfärder, byggde på och däckade sina öppna båtar eller skaffade sig jakter och slupar, som bättre lämpade sig för mera yrkesmässig fraktfart. Med dem fortsatte

man vidare till större fartyg. Det gick ofta till på följande sätt. Jakten eller slupen togs på land och sågades av på mitten. Halvorna drogs i sär. Jakten blev förlängd och förbyggd, fick två master och riggades om till galeas. Marstals sjöfartsmuseum har i sin stora samling av fartygsporträtt – i likhet med flera sina systerinstitutioner – några tavlor, som föreställer sådana fartyg i sina båda skepnader som jakt och som galeas. Om en av dem berättade museets föreståndare, köbman Jens Hansen följande: Hans oldefar hette Hans Hansen och var gårdbrukare på Risemark på Ærø. Han hade tillsammans med en släkting en jakt, som hette Anna Maria Elisabeth. Hon var byggd i Troense 1804 och mätte 27½ commerselæster. År 1839 inköptes hon från Flensburg av Hans Hansen och hans släkting C. W. Boye. 1844 fördes jakten av Hans Madsen Boye i Marstal, som var gift med Hans Hansens dotter Anne Kristina. Strax därefter förlängdes jakten och riggades om till galeas. Enligt avskrift ur Graastens amts skiftesprotokoll, fol. 240 år 1859, överlät Hans Hansen, som då var "aftægtsmand i Risemark", och hans hustru Anne Dorothea galeasen till sina söner i Marstal Laurits Henrik Hansen och Lorents Hansen, köbman Jens Hansens bästefar. Enligt fartygsregistret för Marstal 1865 var dess læstedrægtighed 35 cml., dess skipper L. Hansen och dess ägare "Skipperen m.fl.". En tid därefter förkortades namnet till Anna. Vid senare ägarebyte ändrades det 1875 till Albertine. 1914 bytte hon åter ägare och nu även hemort, som blev Mariager.

Köbman Hansen berättade också liksom flera andra sagesmän, att det på Ærø varit vanligt med sådana förbyggningar av jakter till galeaser. När seglationen på inrikes- och östersjöfart gick bra, fortsatte man ut på längre färder, där det betalade sig bättre. En del småjakter seglade även över Nordsjön till England. Men för sådana trader blev det nödvändigt att skaffa större fartyg. Många fortsatte vidare från galeaser till skonserter och barkskepp. Och med dem bar det i väg ut på oceanerna. På så sätt växte Marstal och dess stora segelfartygsflotta fram.

Liknande berättelser möter man i alla distrikt, där bondeseoglotionens arvtagare satt fart på segelsjöfart och samhällsbyggnad. Marstal





Jakten Anna Maria Elisabeth byggdes i Troense 1804 och mätte då 27½ commerseläster. Inköptes 1839 från Flensburg av gårdbrukare Hans Hansen i Risemark på Ærø och hans släkting C. W. Boye. På 1840-talet förlängdes jakten, riggades om till galeas och fick en dräktighet av 35 cml. 1859 överläts hon till Hansens söner Henrik och Lorents Hansen i Marstal. 1875 byttes namnet till Albertine. 1914 såldes hon till Mariager. – Fartygstavla i Marstals sjöfartsmuseum av H. A. N., visande skutan som jakt och som galeas.

*The jacht "Anna Maria Elisabeth" of Marstal, built in 1804. In the 1840s she was lengthened and rigged as a gallias. – The water-colour shows her in both shapes.*

har, som bekant, många väsensfränder utmed kusterna, som nu håller på att skapas om till fritidsbyar. Deras glesnande led av inhemskt sjöfolk har mycket att berätta om nydaning och strukturförändringar i sjöfartens företag och organisationer. Dessa kom att te sig på flera sätt.

Två huvudlinjer kan urskiljas. Den ena gäller kapitalet och formerna för dess anskaffande. Den andra gäller arbetskraften och formerna för dess rekrytering, organisation och utbildning.

*Kapitalanskaffningen* skedde nu som tidigare på två olika sätt. Det

ena var, att en kapitalstark person eller handelsfirma ensam köpte eller lät bygga det fartyg, han behövde. Det andra var att två eller flera i förening anskaffade fartyget. De sålunda tillkomna kapitalassociationerna fick i regel form av s.k. partrederier, ett för varje fartyg. Genom att initiativet till deras bildande utgick från personer i högst olika ekonomisk, social och yrkesställning kom de att få mycket olika karaktär. Två huvudtyper kan skönjas. Den ena kan lämpligen kallas skepparerederier, den andre köpmannarederier. Då båda företer flera varianter och kombinationer med varandra, kan någon klar gräns mellan dem inte dras upp.

*Skepparerederier* tillkom vanligen på initiativ av sjömän, som officiellt fått ställning och benämning av skeppare och fartygsbefälhavare eller deras närmaste, som enligt samma terminologi kallades bästemen eller styrmän. I de kollegiala lagen förekom som vi sett egentligen inte sådana värdigheter. Oftast var initiativtagaren en, som "i papperen seglat bästeman" och samlat litet pengar. Då dessa inte räckte, fick han lagkamrater, släktingar, vänner eller andra att satsa bidrag till ett nybygge eller ett andrahandsköp, som blev billigare. Efter bidragens storlek fick var och en sin lott eller part i skutan, och på det sättet tillkom ett sådant partrederi. Ibland blev det många participanter med bidrag av olika storlek. Då måste man söka en gemensam dividend, som i regel blev tvåsiffrig. När en sådan skutpart efter dödsfall delades på flera arvingar, blev dividenden stundom tresiffrig och bråkräkningen rätt besvärlig. Bland kustbefolkningen fanns i allmänhet sjöfolk, som hade ett litet kapital av sparade slantar och av erfarenhet i facket, som de gärna satte in i nya skutor hos driftigt folk, i synnerhet sedan de själva gått i land och på så sätt ordnade sin försörjning. I Skillinge och Brantevik t.ex. lärde vi känna bl.a. tre sådana, som gjort anteckningar och bevarat papper från sin sjöfart. En "Journalbok af Capten J. P. Ohlsson" i Skillinge visar, att denne under åren 1873-1912 ägt parter av växlande storlek t.ex.  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{9}$ ,  $\frac{1}{32}$ ,  $\frac{1}{48}$ ,  $\frac{17}{40}$ ,  $\frac{2}{50}$ ,  $\frac{2}{56}$  o.s.v. i 56 stycken skutor. Sjökapten Nils Ingemanssons i Skillinge anteckningsbok visar, att han under åren 1887-1917 ägt parter som  $\frac{3}{4}$ ,  $\frac{1}{11}$ ,

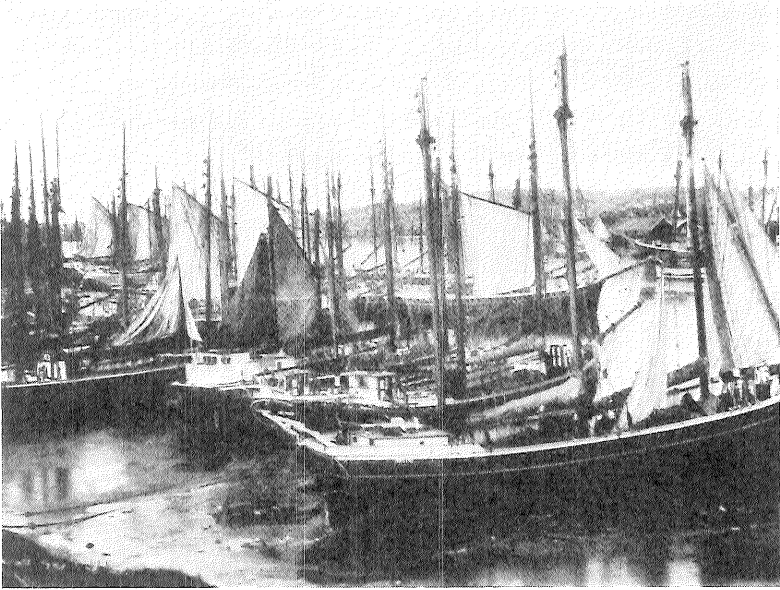
4/59, 3/55, 4/44, 2/65 o.s.v. i 43 skutor. Av skepparen Håkan Anderssons i Brantevik anteckningar framgår, att han under åren 1882-1917 ägt parter som 1/4, 1/9, 1/40, 1/64, 1/10, 2/40 o.s.v. i 27 skutor.

*Besättning och arbetsfördelning* är ett kapitel för sig. Det gällde inte bara att skaffa fartyg utan också folk för seglationen. Därvid gjorde sig självfallet de gamla lagbildningsvanorna länge gällande. Efter dem "seglade man på part", d.v.s. var och en i arbetslaget fick för sitt arbete en viss del av seglationsinkomsten. På sina håll kallades den manslott eller slitpart till skillnad från båtlott eller skutpart, som tillföll delägarna i kapitalassociationen. Manslotten var större för dem, som genom ålder och erfarenhet var mer kvalificerade, mindre för nybörjare. En bästeman kunde t.ex. segla på sjättepart, andra på åttondepart och nybörjare mindre. Detta lottsystem kom emellertid att konkurreras ut av ett annat nämligen lönesystemet, enligt vilket besättningen fick en stipulerad lön, bland sjöfolk kallad hyra, för seglationssäsongen eller per månad. Detta var sedan länge reglerat i lagar och författningar bl.a. de, som gällde för sjömanshusen vid deras mönstringsförrättningar. Arbetslaget bildades under vintern genom muntliga överenskommelser. Strax före seglationssäsongens början for man i samlad grupp till närmaste sjömanshus, där skriftligformell mönstring förrättades. Och där blev de muntliga överenskommelserna om parter översatta till sjömanshusfunktionärernas skriftliga blankettspråk med säsong- eller månads-hyror som stående termer. Diskrepansen mellan båda spelade ingen större roll, så länge de bägge parterna var ense i sak och blundade för de skrivna handlingarnas fingerade uppgifter. Men det blev anorlunda, när sjöfolkets fackföreningar under 1800-talets slut och 1900-talet tog upp det officiella lönesystemets normer vid sina kollektivavtalsförhandlingar med arbetsgivareparten om förbättringar i arbetarepartens löne- och arbetsvillkor. Då blev det gamla systemet med personligen träffade, muntliga överenskommelser om mansparter definitivt utklassat.

*Driftsformerna* för dessa rederier präglades av att skepparen var

både redare och fartygsbefälhavare, stundom också handlande, som själv köpte och sålde de fraktade varorna. Såsom redare gjorde han under vintern sina fraktavslut för den kommande seglationen eller också skedde dessa efterhand i de hamnar dit han kom med fartyget. Det förra praktiserades mest i inrikes, öster- och nordsjöfart. Det senare blev mest praktiskt på vidsträcktare trader i medelhavs- och oceanfart. "Rederikontoret" hade han på fickan eller i kajutan. Seglationsnettot sändes, när löpande utgifter betalats, hem till gumman, som för många skeppare höll reda på papper och sådant. Andra hade där hemma en s.k. "papperskarl" eller som det mera officiellt hette en korrespondentredare eller huvudredare. Efter avslutad seglation "gjorde man räkning" eller "höll rederistämman" d.v.s. redovisade årets seglationsresultat för partägarna, avsatte "kölpengar", d.v.s. startkapital för nästa seglation och delade netto-behållningen eller taxerade ut pengar, om det olyckligtvis blivit förlust. Detta skedde som regel ganska summariskt. När alla kände och följde varandra, hade man ju rika möjligheter till kontroll på andra vägar och tider. Vid rederistämman väntade alla, inklusive kvinnor och stundom även barn, på den gladare delen, d.v.s. kalaset med spel och dans och berättelser från hamnar och hav till långt fram på natten. I skutsamhällena var det rederikalasen, som lyste upp vintern och för övrigt hela året. På sommarn fanns där bara fruntimmer, barnungar och flaggstänger, sa' man i Skillinge.

*Köpmannarederier* var delvis annorlunda beskaffade. Initiativtagaren var här vanligen en köpman eller handelsfirma, för vars verksamhet fartyg var viktiga redskap. Som exempel från Österlen kan nämnas den av L. J. Björkegren 1839 i Simrishamn startade handelsfirman med hans namn. Den övertogs 1853 av sonen J. D. Björkegren och efter hans död 1898 av makan Sigrid, dotter till grosshandlare Kraak samt deras tre barn. Firman, som helt ägdes av familjen, drev grosshandelsrörelse med omfattande export av spannmål i synnerhet havre till England och kolimport därifrån. Under åren 1839-1853 ägde fadern själv en jakt och en galeas samt parter i två slupar. Sonen hade 1855-1898 parter i 58 fartyg och hans maka



Skärhamn på Tjörn i Bohuslän hör till de kustsamhällen, där segelsjöfarten under 1800–1900-talen utvecklades starkast. Dess omkring 1000 innevånare hade 1939 tillsammans 61 fraktskutor, nämligen 6 jakter, 11 galeaser, 8 f. d. engelska kuttrar och 36 skonare, av vilka en del här synes liggande i vinterläge.

Foto: J. Hendry 1939.

*Skärhamn in Bohuslän (Sweden) is a small place which as late as in 1939 still had 61 freight-vessels.*

1898–1916 delar i 13 stycken. Kortare perioder ägde J. D. Björkegren ensam 1–2 och undantagsvis 3 skutor. Hans ägoparter var i regel ganska stora, växlande mellan  $1/2$ ,  $1/3$ ,  $2/3$ ,  $3/8$ ,  $7/16$ ,  $11/20$ ,  $5/24$ ,  $18/36$ ,  $9/48$  o.s.v. Ägotiden var i flera fall ganska kort t.ex. för slupen Augustus endast året 1853, skonerten Lars Johan 1870–71, barkskeppet Otello 1871–72, barkskeppet Ingegärd 1880–83. För andra var den längre t.ex. skonerten Augusta 1857–1881, briggen Sigrid 1876–1899, barkskeppet Antoinette 1898–1916.

I sådana här partredier var köpmannen inte bara till namnet utan också till gagnet huvud- eller korrespondentredare. På hans

handelskontor sköttes bokföring, klarades fraktavslut och andra rederigöromål, inklusive rapporter och blankettifyllning till myndigheter och ämbetsverk. Detta fick därigenom självfallet en annan prägel än, när det skedde i skepparens kajuta eller fick anstå tills han kom hem och därför inte så sällan helt enkelt uteblev.

I köpmannarederiernas skutor var skeppare ofta partägare och fungerade många gånger som köpmannens ombud eller agent hos hans utländska förbindelser. Post- och telekommunikationerna fungerade ännu in på 1900-talet ofta föga tillfredsställande. På långa avstånd och i främmande världsdelar var det särskilt knackigt. Rederigöromålen, i synnerhet fraktavsluten, kom därför även i dessa rederier ofta att skötas av skepparen särskilt i långfart. Även om köpmannen själv ofta befraktade fartygen, gick de nämligen lika mycket, ja stundom mera, i allmän fraktfart.

Besättningarna var här mestadels löneanställda, hade hyra. Men för skepparen utgick större delen i form av s.k. kaplake d.v.s. viss procent av seglationsinkomsten, en kvarleva från partseglationens tid.

*Försäkringsföreningar.* Sjöfart är mer än de flesta yrken ett spel med liv och egendom som insats. Det är därför ganska självfallet, att dess utövare sökt gardera sig mot de värsta olyckorna. I nästan alla kustdistrikt har sjöfolk också bildat lokala försäkringsföreningar för fartyg, personlig utrustning och hjälp åt änkor och barn. De flesta har numera upphört eller uppgått i riksomfattande eller statliga försäkringskassor. Här och var har större eller mindre delar av deras arkiv tagits tillvara av behjärtade hembygdsforskare. Men brist på egna resurser gör, att de nu löper stora risker att försvinna. Åtskilligt har redan gått till värmepannor och soptippar.

För kapitalanskaffning startades också många lokala föreningar, som på sina håll, t.ex. på Österlen, fick form av sparbanker. Även den sidan av sjöfartens historia väntar på sina forskare.

En sammanfattning av intrycken från undersökningar i fält rörande den under 1800-talet uppblomstrande segelsjöfartens ekonomiska och sociala sidor ger vid handen

1. att den gamla kombinationen av köpenskap och seglation i första vändan fick betydande uppsving men därefter genom specialisering upplöstes och seglationen övergick till ren fraktfart.
2. att den inom allmogegrupperna (lantbrukare och fiskare) gamla kombinationen av ägo- och arbetslag delades upp i å ena sidan fartygsägande arbetsgivare, å andra sidan löneanställda fartygsbesättningar.
3. att företagsformerna utgjordes dels av enmansföretag, dels och framförallt av partrederier, bland vilka man kan skönja två olika typer nämligen allmogebetonade skepparerederier och handelsanslutna köpmannarederier.
4. att fördelning av arbetsuppgifterna mellan å ena sidan särskilda redare, å andre sidan fartygens befälhavare i viss utsträckning ägde rum inom köpmannarederierna men mindre inom skepparerederier.
5. att en rad lokala försäkrings- och lånekassor bildades, som senare uppgått i mera omfattande företag av dessa slag.

Statistiska undersökningar för siffermässig mätning av hithörande företeasers frekvens har hittills föga förekommit. Ett begränsat försök i sådan riktning har gjorts av Nils Gruvberger (Forum navale nr 22) rörande företagsformer och ägandestruktur inom Sveriges utrikessjöfart 1865—1885 på grundval av kommerskollegiets registreringshandlingar för fartyg, de s.k. fribrevshandlingarna. Tyvärr har emellertid detta källmaterial för en sådan uppgift visat sig vara behäftat med allvarliga brister.

Den maskindrivna sjöfartens ekonomiska och sociala utveckling företer liksom dess tekniska betydligt radikalare och mera omfattande nydaningar och strukturförändringar. För behandlingen av dessa kräves alltså avsevärt utrymme, vilket här icke står till förfogande. Dessa kapitel måste därför stå över för publicering vid ett senare tillfälle.

## LITTERATUR

- Andersson, S.*, Åländska vedskutor och åländsk husbehovseglation. Fören. Sveriges sjöfartsmuseums i Stockholm årsbok 1944.
- Bjurling, O.*, Skånes sjöfart 1658–1914, i *Hornborg, E. m.fl.* Skånska sjöfartens historia. Malmö 1950.
- Bondeseagation*, frälsets handel, geistlighetens handel, handelsprivilegier m.fl. artiklar i Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid.
- Calonius, I.*, Den österbottniska sjöfarten och handeln under 1500-talet och början av 1600-talet. Terra 1936. H-fors 1936.
- Classon, C.*, Om haxar och bondeseagation i Västerbotten. Fören. Sveriges sjöfartsmuseum i Sthlm. årsbok 1945–46. Lund 1946.
- Classon, C. och Thålin, H.*, Notiser om Roslagens bondeseagation. Sjöhist. årsbok 1948. Sthlm 1948.
- Gerentz, S.*, Partrederiet. Tidskr. Ekonomen. Sthlm 1944.
- Gerentz, S.*, Partrederiet i svensk sjöfartshistoria. Fören. Sveriges sjöfartsmuseums i Sthlm årsbok 1944. Lund 1945.
- Grill, E.*, Den nordhalländska bondeseagationen 1645–1700. Studier tillägnade Curt Weibull. Gbg 1946.
- Grubberger, N.*, Sveriges utrikessjöfart 1865–1885. Företagsformer och ägandestruktur. Forum navale Nr. 22. Sthlm 1965.
- Hansen, J.*, Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks. Veröff. zur Gesch. der Freien und Hansestadt Lübeck. Lübeck 1912.
- Hasslöf, O.*, Svenska västkustfiskarna. Sthlm 1949.
- Hasslöf, O.*, Teknik och organisation bland svenska fiskare. Vikarvets årsbok 1960–61. Lysekil 1962.
- Hasslöf, O.*, Wrecks, Archives and Living Traditions. Mariners' Mirror 1963/3.
- Hasslöf, O.*, Sources of Maritime History and Methods of Research. Mariners' Mirror 1966/2.
- Heckscher, E.*, Den ekonomiska innebörden av 1500- och 1600-talens svenska stadsgrundningar. Hist. Tidskr. 1923. Sthlm 1923.
- Hofrén, M.*, Pataholm. Nord. museets handl. 25. Sthlm 1946.
- Hvidtfeldt, J.*, Skudehandelen i det 17. aarhundrede. Jyske Samlinger 5 R. II B. Kbhvn 1935–36.
- Jarvis, R.*, Fractional shareholding in british merchant ships with special reference to the 64-ths. Mariners' Mirror 1959.
- Jedeur-Palmgren, G.*, Fjärbaggar, skeppsläster och bondeseagel. Forum navale nr. 21. Sthlm 1965.
- Kerkkonen, G.*, Bondeseagel på Finska viken. Borgå 1959.
- Klitgaard, C.*, Den vendsysselske skudehandel. Vendsyssels Årbøger 1915–16.
- Klitgaard, C.*, Løkken Skibsliste 1856. Do 1933.
- Klitgaard, C.*, Handelshuse i Klitten. Do 1953–54.
- Klitgaard, C.*, Kysthandel. Hvetbo herred D. 1.



- Kroman, E.*, Marstals søfart indtil 1925. Kbhvn 1928.  
*Löfström, F.*, Här Ostpå. Malmö 1941.  
*Löfström, F.*, Från Segelfartygens dagar. Malmö 1943.  
*Matthiessen, Hugo*, Limfjorden, 2. udg., Kbhvn 1941.  
*Skjoldborg, J.*, Nordstrandhandel. Samlinger til jysk historie og topografi 2 R. 4 B.  
*Skjødsholm, A.*, Skudehandler og Skipperslægter fra Løkken. Vendsyssels Årbøger 1949.  
*Sverdrup, G.*, Lofthusbevægelsen. Avhandlinger fra Universitetets historiske seminar. 3 B. Kra. 1917.  
*Vigeland, N. P.*, Danmarksfarten fra Sørlandet. Norsk sjöfartsmuseum. Skrift nr. 23. Oslo 1936.

## SHIPPING AND PRIVILEGES

### *Summary*

For a long time trade and shipping were two branches of a business which consisted in transporting goods for sale in ships. Their development and specialization has taken place in those spheres created through competition and cooperation between various factors of an economic, social and political nature.

In early medieval times thanks to their dominant place in society the landed nobility of both church and state obtained extensive royal privileges even in these fields, and forbade other people to carry them on except for their private housekeeping and with very small vessels. These agrarian feudal privileges were naturally regarded with dislike by other classes of society.

Citizens of the towns freed themselves from this agrarian feudal serfdom, developed an economic policy based on craftsmanship, commerce and maritime trade and acquired mercantile-maritime privileges for their towns which took the wind out of the agrarian feudal privileges, and aimed at transferring all trade, shipping and crafts from the villages to the towns.

Representatives of states and of houses internationally active in the manufacturing industries, trade and far-flung shipping were against both these systems of privileges which split and hampered trade. They in their turn developed the company privileges of the mercantile age to the advantage of their own interests and trading methods.

Trade and shipping in the rural districts by farmers and fishermen in their own ships were suppressed by political and social means to the disadvantage of the greater part of the rural population. But as natural and economic factors could not be eliminated by these means and the control was not sufficiently thorough to be effective the rural population continued to carry on trade in spite of the ban.

This struggle on two fronts which the system of privileges entailed, on the

one side against other countries and on the other against most of the country's own population, became more and more untenable as other and more liberal ideas gained ground. During the nineteenth century privileges were withdrawn and replaced by legislation on free trading and shipping. At the same time new materials and techniques of shipbuilding and navigation were introduced, the spread of news was quicker because of faster post and tele-communications, and there was an avalanche-like increase in the demand for means of transport. All this contributed to a more general and intensive development of shipping than ever before.

Throughout centuries of repression farmers' and fishermen's trade and shipping in their own vessels was forced down to the level of a survival from older and more primitive times. Research into its new methods and structural changes after the new legislation offers material which makes possible comparisons of importance to the history of merchant shipping as a whole. The development of the art of boat and ship building has been discussed in earlier articles published in the *Mariner's Mirror* 1963 p. 162 ff. and 1966 p. 128 ff. Here attention is drawn to the trading, organisation and methods of shipping.

Research in the field compared with information from records and studies of objects shows that we can distinguish various types of ownership, also different ways of establishing and carrying on an enterprise, various tasks done and systems of sharing profit, according to what professional and social class the founders belonged to. Thus the type of enterprise we have called sea captains' shipping company is in many ways of a quite different character than that called a merchant shipping company.

Lack of space has made it necessary to limit the article to the last days of sail during the nineteenth and the beginning of the twentieth century. A discussion of the more radical structural changes which took place and are continuing to do so in steam and motor driven shipping, with its iron and steel vessels, must be held over for publication at a later date.