

FRÅN SKEPPSLAG TILL REDERIAKTIEBOLAG

Av
OLOF HASSLÖF

Forfatteren til denne artikel skulle ikke behøve en nærmere præsentation, da museets årbog 1972 var tilegnet fil.dr. Olof Hasslöf. Den svenske forsker (f. 1901) er en af foregangsmændene inden for den maritime etnologi og kom efter sin fratræden fra Sjöhistoriska Museet i Stockholm til Københavns Universitet for 1968-71 at beklæde den første lærestol i faget.

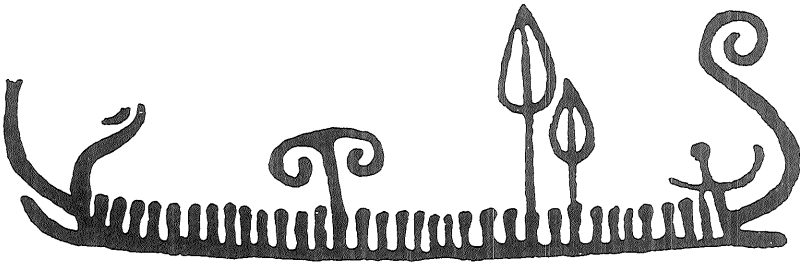
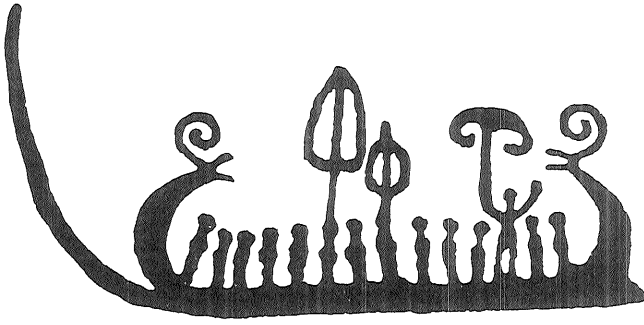
Våra äldsta dokument om sjöfart i Norden utgöres av föremål och hållristningar. Skarpsinniga forskare har genom inträngande analyser med ord sökt förklara för sentida släktled vad dessa stumma vittnesbärare har att förtälja om sina upphovsmän.

När det gällt att tolka hållristningarna har forskarna hittills mest kretsat kring byggnadstekniska problem och sökt svar på frågan: Föreställer bilderna farkoster av trä eller av skinn?

Skeppsbilderna har emellertid också en annan huvudkomponent. Ytligt sett tycks den på de flesta ristningarna bestå av en rad lodrätta streck, som sticker upp från båtrelingen. Somliga forskare har gissat, att ristarna med dem antytt spant i farkosterna.

På ett par hållristningar vid Åby i Tossene socken, Bohuslän, har konstnären emellertid ägnat mera omsorg åt denna detalj i sine bilder. Han har försett »strecken« med huvud, hals, axlar, armar, kropp och ben. Det är alltså inte spant utan människor, d.v.s. fartygsbesättningar, som avbildats. Den ena av åbyfarkosterna har försetts med 14, den andra med 34 mans besättning.

Skriftliga upplysningar om skeppsbesättningar har kommit till betydligt senare än hållristningsbilderna. De framträder tidigast i uppteckningar av regler för arbetsföretag och samlevnad, s.k. landskapslagar. Där benämndes de skiplagh och blev omtalade som grundenheter i riksbildarnas militäradministrativa organisation för s.k. ledungsföretag. Kustbygderna i Uppland och norrut var indelade i skiplagh och samman-



Dessa båda hällristningar upptäcktes 1967 på en gård vid Åbyfjorden i Bohuslän. Liksom många liknande bilder vittnar de om att bronsålderns båtlag bestod av växlande antal skipari allt efter farkosternas storlek. Efter kalkering i Bohuslän's museum.

Rock carvings at Åbyfjord Bohuslän, South Sweden. These and many other similar carvings are evidence that Bronze Age ship companies consisted of varying numbers according to the size of the vessel, here 14 and 34 men respectively.

fattades under beteckningen Roden, senare Roslagen d.v.s. roddare-lagen. I Danmark var skiben benämning på en grupp havne, som gemensamt skulle utrusta och bemanna ett ledingskib. I Norge kallades motsvarande bygdeenhet för skipreide.

SKEPPSLAG

Medlemmarna i skeppslagen kallades *Skipari*, haseta och styrmän. Skipari kom av deras verksamhet att skeppa d.v.s. med skepp transportera gods, jfr. eng. shipping. Haseta kom av att de satte vid håarna. Ha, senare hå, var benämning på årlägena. Styрман hade sin plats vid styråran, som senare blev roder. På Islandsfararna var de flere styрман.

Skeppslaget bildade en sluten krets. Ingen kunde bli medlem i denna

eller träda ut ur gemenskapen utan medgivande av de övriga. Reglerna var lika för alla lagets medlemmar. Gemensamma angelägenheter avgjordes av samtliga skipari, samlade till skiparastefna.

Godsmängderna, som laget medförde på sina färder, skulle enligt traditionsuppteckningarna i landskapslagarna vara lika stora för alla skipari.

Skeppslag med sådana regler tillämpade alltså demokratisk ordning och kollegial bestämmanderätt. De bildades för köpfärder, som medlemmarna företog för att bedriva sin egen handel.

En variant av skeppslagen präglades av att den bestod av två olika medlemskategorier. Den ena av dem ägde farkosten och deltog i seglationen respektive fisket och därmed förenade arbetsuppgifter. Den andra gjorde sina insatser bara i form av arbete. Bägge grupperna bestämde även i dessa lag gemensamt över verksamheten. Deras organisation skymtar i tidiga källor bl.a. bakom termen *förning* och därtill knutna notiser. Förning var de varor, som resande köpmän-skipari medförde ombord och skeppade för sin egen handel. Hans vederlag för deltagande i arbetet med seglationen bestod i rättighet att disponera en del av skeppets lastutrymme för sin förning.

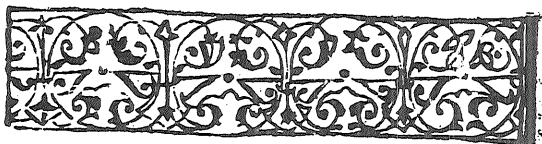
Fragmentariskt upptecknade regler i olika rättsböcker visar, att denna rättighet utnyttjades på varierande sätt. Somliga besättningsmän medförde egna varor och handlade med dem. Andra medförde sendeve (sändegods, skickebud). När detta övergick från tillfälliga väntjänster till betalda uppdrag för hemmasittande köpmän-befraktare (mercatores manentes), uppbar sjömannen av dessa ersättning, d.v.s. hyra för det skeppsrums, som sådana befraktare på så sätt fick utnyttja genom honom. I stället för dispositionsrätt till visst skeppsrums uppbar somliga besättningsmän av skeppsägarna kontant betalning för sitt arbete. Denna fick alltså faktisk karaktär av arbetslön. Men trots detta benämndes den fortfarande hyra. Den betalning, som sjöman erhåller för sitt arbete, kallas ännu i dag för hyra, och inte för lön så som i andra fack. På sjömansspråk säger man, att de seglar på hyra till skillnad från att segla på part d.v.s. del, lott, part i seglationsvinsten. På verkstad, kontor, lantgård och andra arbetsplatser tar man anställning och lön, men på en båt tar man hyra.

Skeppslagen har vanligtvis rekryterats av grannar och/eller släktingar. När far och son, bröder och svågrar seglade samman, blev det familjelag med mer eller mindre patriarkalisk organisation. När grannar slog sig ihop, fick lagen kollegial struktur. Bägge typerna har främst hört hemma i allmogekretsar.

Den Danske Spæ-
Rat/Som Stormegistste. Høgg-
borne Første oc Derre / Der. Frederich den And-
den/Danmarctis/Norgis/Wendis/oc Gottis
Konning etc. Lod vdgaa / Nar effter Guds-
byrd. M. D. Lxi. Den menige Søffarende
Mand til beste. Huor effter huer Skiper/Skibs
folck / oc andre som bruge deris handel/
til Spæes/skulle sticke dennom in
den Skibs borde oc
vden.



Vdi huicklen oc findis / Duorteds
Her effter skal holdis om
Brag.



Cum gratia & Priuilegio Regiæ
Maiestatis.

Fredrik II:s sjörätt 1561. Titelblad av den enda bevarade förste upplagan, som finns i Karen Brahes boksamling i Odense.

Frederik II's Maritime Law, 1561. Title page of the only surviving first edition.

RETTARBOT FÖRBJÖD SKEPPSLAG

Adelsmän och präster hade sina inkomster i form av naturapersedlar och dagsverken från ortsbefolkningen. Därmed blev de allmogens konkurrenter såväl på varumarknaderna som i fråga om arbetskraft. I denna tävlan utnyttjade de genom sin överordnade ställning den statliga lagstiftningen. De lät utfärda kungliga förordningar, som i Norge kallades rettarböter (förbättringar av rätten). Genom dem förbjöds allmogent att ge sig ut på köpfärder.

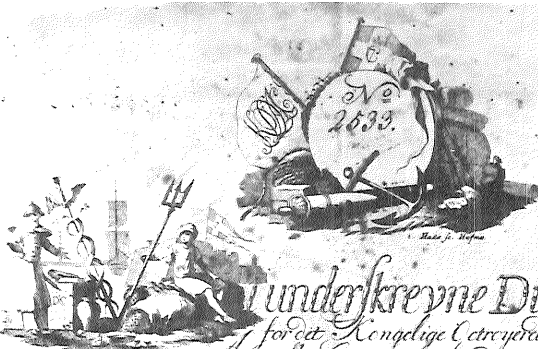
År 1260 utfärdades genom Håkon Håkonsson en sådan rettarbot. Den blev upptakten till en lång rad kungliga förordningar om handels-sjöfarten. Påbudet motiverades med att det var svårt att få arbetsfolk till lantbruket på grund av att alla ville fara i köpfärd. Därför föreskrevs, att mellan påsk och Mickelsmäss (30/9) fick ingen fara på köpfärd, som hade mindre förmögenhet än 3 mark (ungefär ett års uppehälle). Den styrman, som tog någon med mindre förmögenhet med i sitt skeppslag, han hemföll till 6 öres böter för var och en af dem, som han lagt lag med.

Påbudet blev tydligen inte respekterat. Det upprepades 1276 i Norges lands- och stadslagar och inskräptes på nytt i rettarbot den 8/3 1364 och den 26/8 1383. Där lämnades också besked om vilka det var, som påkallat rettarböterna i fråga. Där framhölls nämligen, att rikets råd, biskopar och lendemän, riddare och svenner klagat hos kungen över att allt landet lades öde i brist på arbetsfolk. Alla unga män ville lägga sig på köpenskap. Därigenom fördärvades hela riket, hette det.

Erik av Pommern, som var kung i alla de tre nordiska rikena, förklarade den 29/8 1421, att Norges rikes råd var hos honom i Köpenhamn och klagade över att bönder och deras söner och döttrar seglade i köpfärd utan att själva äga »sua marga penninga uforborgada«, som lag och rettarböter föreskrivit. Därför ligger jorden öde och landskylden minskar för både kyrkan, kungen och adeln. Envar ålades, att med skriftliga intyg från sin biskop eller från kungens sysselman styrka sig vara »fullfeader« d. v. s. i besittning av förskriften egendom. Inte heller det hjälpte.

Den 4. december 1490 var Norges rikes råd bestående av 9 uppräknade medlemmer samlade i Oslo, där de överlade om: den allmänna och fördärvliga sed, som brukades emot lagar och privilegier i det att landbönder och bokarlar brukade sina egna stora skepp till att segla utomland med sparrar, bord, läkten, salt och andra varor.

Detta sade rådet förorsakade »andliga och världsliga innebyggare« stor skada. Deras åker och äng försummades. 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 land-



underskreivne Directuurer

for det Kongelige Denske Asiatiske Compagnie, kiendes og hermed gittert ligst
 aere, at Herr Christen Schaarup Black er Interessent
 i bemeldte Compagnies Tercer og Actie som er en Firs Tysind
 Aatte Hundrede Deel i bemeldte Compagnie, og beløber sig Redt.
 skrives Tercer Hundrede Rigsdaler Dansk Courant. Thi kiens es
 bemeldte Herr Black eller hvs dette
 Actie-Brev med rette i Haand har, for en Interessent udi bemeldte det
 Kongelige Denske Asiatiske Compagnie, og er deelagtig
 pro Ratu af denne sin interesserende Capital udi bemeldte Compagnies
 Mecler og Effecter, inoen og uden Europa, hvarenge og tilkommende,
 sevellem og udi alle bemeldte Compagnie ved det Kongelige Allernaadige
 Oebry af Dato 23. Juli 1772, forleente Friheder, Begaendinger og
 Herligheder, og deraf ved den Allerhøjstes Bistands flydende Nytte,
 alt efter dette Compagnies cyrreede Conventions, Reglements og Tercer-
 minns videre Mecler og Termeld, og naar
 Black dette Actie-Brev til Eiensgjælder og af-
 sjauer, gives det strax Compagniets Bogholder skriftlig tilkiende, som saad-
 dan Forandring nejerer, og den Kiendendes Navn indføres i Compagniets
 Bøger, og paa Listen iblant Compagniets øvrige Interessenter, for hvilken
 Transport den Sælgende betaler til Compagniets Bogholder for hver Actie
 en Rigsdaler, og til Compagniets Fattig-Casse 24 Skilling.
 Kiendeturu den 12. Maatte Anno 1773.

Christen Schaarup
 1773. 2. Junij

Gellphinsten
 W. Helsing

Reg^t Felix 206.

C. Ballus

Aktie nr. 2533 på 500 rdr i Asiatiska Kompaniet Utställt 11/3 1773 till Chr. S. Black som i och med denna handling äger 1/4800 av firman. Aktiebrevet är undertecknat av kompaniets direktörer. Handels- og Søfartsmuseet.

Share in the Asiatic Company for 500 rix dollars, that is 1/4800 of the company.

bönder skulle få bruka sådana »resar och storeskip« utan bara små båtar på tre eller fyra läster i inrikes fart.

ENMANSFÖRETAG

Samtidigt som adeln och prästerskapet genom kungen utfärdade förbud för allmogen att bilda skeppslag och bedriva köpfärder utverkade de åt sig själva privilegier på handelssjöfart. Deras företag för sådan verksamhet fick en helt annan ekonomisk-social karaktär än allmogens skeppslag.

Privilegierade godsherrar och deras gelikar (andliga och världsliga innebyggare) förfogade genom sina rättigheter till tributer över både handelsvaror, fartyg och personal. De var vana att driva sitt lantbruk med gårdsfogdar och arbetsförmän. För sin handelssjöfart tillämpade de självfallet samma hierarkiska organisation och kommandosystem. De feodala gårdsfogdarnas motsvarigheter i deras handelssjöfart blev fartygsskeppare med befälsställning över underordnade besättningsmän. Somliga storbönder ägnade sig själva åt handelssjöfart och arrenderade ut sitt lantbruk. För dem blev det statusmål och prestigesak att efterlikna herremännens organisation, vilket också på nyss nämnda sätt understöddes genom överhetens föreskrifter.

PARTREDERIER

I tidiga medeltidsurkunder från hanseatiska borgare och deras gelikar skymtar antydningar om en tredje typ av företagsorganisation för handelssjöfart. Den avspeglas genom särskiljande benämningar för olika kategorier av handelssjöfartens utövare. *Scip-here* framträder som benämning på ledare för fartyg och seglation. I Magnus Erikssons stadslag skrevs de scip-hærra, som senare drogs ihop till skeppare. *Vruchtman* pl *Vruchtlude* (befraktare) angav dem som specialiserat sig på gods och frakter. *Reder* är verbalsubstantiv till *reden*, *reda*, *utrusta*. Bakom denna term skönjes en egen sjöfartskategori, som ägnade sig åt att reda d.v. s. anskaffa, utrusta och sysselsätta fartyg. Som sjöfartsterm blev redare liktydigt med fartygsägare, engelska: managing shipowner.

När scip-herra ställdes i motsats till övriga besättningsmän, betydde det, att han fick ställning som herre d.v.s. överordnad, befälhavare, gentemot de senare. Den gamla termen skipari utsattes för betydelseglidning. Skeppare fick betydelsen skeppsbefälhavare.

När redare fremträdde som särskilda yrkesmän hävdade de egna anspråk och befogenheter gentemot andra deltagare i företagen.

När vruchtman (befraktare) i tysk-hanseatiska sjörättskällor nämnes vid sidan av sciphere, scipman och reder, tyder det på att deras handels-

sjöfart liksom den i Västeuropas Rôles d'Oleron utbildad en mera differentierad och kommersialiserad företagsorganisation än den, som skymtar i de nordiska landskapslagarna. De nyare, internationella företagsreglerna togs efterhand upp även i de nordiska staternas lagstiftning för handelssjöfart.

Skeppslagen bildades genom att kapital och arbete satsades av samma personer och dessa delade bestämmanderätt, omkostnader och vinster lika mellan sig genom lotter, båtlott, skutepart till dem, som satsat kapital. Manslott, slitpart till dem, som utfört arbete.

Partrederierna blev annorlunda beskaffade. Genom att initiativ och ledning utgick från personer i olika ekonomisk, social position och yrkesställning fick företagen varierande karaktär. Två typer kan urskiljas, skepparerederier och köpmansrederier.

Skepparerederier bildades och leddes av företagsamma och betrodda sjömän, som lyckades föra samman folk med resurser och intresse för sjöfart. På kapitalsidan rörde det sig om folk, som hade material och yrkeskunighet i skeppsbyggnad och utrustning, om släkt och vänner, som disponerade lite kontanter att sätta i fartyg, om köpmän och befraktare, som sökte transportlägenheter o.s.v.

Ofta blev det många lottägare med högst varierade bidrag som 1/3, 1/9, 1/48, 17/40 o.s.v. Varje sådan insats berättigade till motsvarande del i partrederiets vinst eller i vidriga fall förlust. Sådan del kallades båtlott eller skutepart. På arbetssidan rörde det sig om folk, som hade kunskaper, lust och fallenhet för sjömansyrket. I miljöer, där skeppslagens samarbets- och umgängesformer var sedvanerättsligt gällande, föll det sig naturligt, att besättningsmännen »seglade på part« d.v.s. fick del, som kallades manslott eller slitpart i seglationsvinsten. För befaren sjöman, s.k. bästeman, var den givitvis större än för nybörjare s.k. gulbening. Det kunde variera mellan sjättepart, åttnepart, tolvtepart o.s.v.

Köpmansrederier bildades och leddes av köpmän, som för jämnan hade transporter på gång men inte själva seglade med ombord. För dem var det viktigt, att genom delägarskap ha tillgång till fartyg och samtidigt lönsamt att på så sätt säkra sig del i transportvinsten.

Genom sin större förtrogenhet med skrivare- och bokföringskonst anförtröddes de ofta uppdrag som korrespondentredare även i skepparerederier, som hade behov av en »papperskarl«. När de på så sätt blivit deras huvudredare, ändrade de ofta dessa rederiers bokföringsort från landsbygd till städer, där de själva var bosatta, i synnerhet som de därigenom kunde undvika förbuden mot landsköp och bondeseglation, och även uppfylla kraven på att redare skulle vara bosatta i stapelstaden.

Köpmansrederiernas organisation präglades av att redarna förbehöll sig rätt att själva leda och bestämma över företaget, dess arbetsfolk och avkastning. Ledningen ombord anförtroddes åt en förtroendemän - befälhavare, som på hanseaternas tyska kallades sciphère eller setzschiffer, vilket i Norden blev skipherra och senare skeppare. Den övriga besättningen anställdes mot hyra.

HANDELS- OG SJÖFARTSKOMPANIER

Upptäckterna av nya världsdelar och handelsvägar öppnade omätliga naturtillgångar och marknader. Exploatering av dessa ledde fr.o.m. 1500-tallet till organisation av nya företagstyper för handelssjöfarten.

Den kommersiella sidan av deras verksamhet präglades ofta av plundringsartad handel. Aktionsbaser och varunederlag i de länder, vars naturtillgångar och arbetskraft man utnyttjade, försågs med befästningar och militärtrupper. Ledarna för dessa baser skaffade sig befogenheter att upprätta faktorier och sluta traktater med inhemska furstar i de länder, där de anlade sina faktorier.

De långväga transportererna över öppna oceaner krävde stora, lastdryga skepp, som måste beväpnas med kanoner och krigsfolk. De ut-sattes nämligen för anfall dels från sjörövare, dels från konkurrerande kompanier.

För byggnad och utrustning av sina skepp inrättade kompanierna egna varvsanläggningar. Dessa blev vid sidan av statliga skeppsgårdar centraler för skeppsbyggnadskonstens utveckling från klinkbyggda skal-konstruktioner till skelettbyggnadsteknik, som kallades kravellbyggnad.

Allt detta krävde stora kapitalinsatser. För mobilisering av dessa utbildades en aktiekompaniform med gemensamt kapital (jointstock companies). Till sådana associationer hade tidigare bara funnits smärre ansatser. De fullföljdes heller inte under 1600-1700-talen. Egentliga aktiebolag uppkom inte förr än senare. Och vi kommer då i tillfälle att uppmärksamma dem.

De flesta kompanierna bildades i Holland och England. Under 1600-1700-talen tillkom ett hundratal i västeuropeiska länder ofta med holländskt eller engelskt startkapital och med emigranter från dessa länder bland initiativtagare och ledare.

Deras drivande krafter tillhörde eller var intimt lierade med statsförvaltningens toppskikt. De skaffade sig vidsträckta privilegier, monopol och inflytande över den statliga lagstiftningen.

DANMARKS FÖRSTA SJÖLAG

När en allmän sjölag för första gången påbjöds i Danmark, vilket gjor-



Tremastad bramsegelskonert »Yrsa« av Tåsinge, byggd 1901 av Chr. P. Jensen, Bregninge Skov (=sv. skog). Mannen med bowlerhatten är en av partredarna, kanske den korresponderande redaren R. W. Møller, Vindeby. Styrmannen står vid rodet och framme till höger kapten Rasmus Hansen. Sjöfartsmuseet, Troense.

Aboard the three-masted topgallant schooner »Yrsa« of Tåsinge, built 1901. The man in the bowler hat is a part owner.

des av Frederik II 1561, inleddes den så här:

»Efterdi Vi ere kommen udi forfaring som oc Os klageligen af vore egne undersotte saa vel som af fremmede er forberettet, hvorledes der skal findis stor, merkelig brøst eblandt søfarende folk her udi riget at mange uforfarne skipere findis, som icke vide den rette medel oc maade at tilvende deris redere gafn oc fordel, icke helder, hvorledis de skulle holde sig imod kjøbmend oc kjøbmandsgods att lade sig befragte eller at holde deris folk inden skibsborde... Og fordi det menige skibsfolk findis at holde sig meget utilbørligen emod deris skipere oc formend... er det befryctendis,... at den som sin handel til søs bruger, der ofver kand lide stor skade og afbrek«.

Det som här framhölls var som synes inhemska och främmande köpmäns, befraktares, redares och skeppsbefälhavares intressen och an-

språk. Övriga parter angavs vara försumliga, okunniga och vrånga. Deras intressen och önskemål betraktades som otillbörliga och borde stoppas.

Sedan ett förslag upprättats fick ståthållaren i Köpenhamn Mogens Gyldenstierne i uppdrag, att från Köpenhamn, Helsingör, Malmö, Landskrona och andra köpstäder tillkalla »siöfarende mend, som forstand haver«, för att gå igenom förslaget, korrigera, komplettera och återsända det till kungen.

Mogens Gyldenstierne var tidigare örlogsofficer och länsherre på Akershus och Malmöhus. Han hade rederiaffärer ihop med holländare, borgare i Köpenhamn och räntmästare J. Beck och bedrev handelssjöfart på Norge, Holland, Frankrike och Medelhavet. Vilka han tillkallade för förarbetet med lagen är inte bekant utom att borgmästaren i Helsingör, tullaren vid Öresundstullen Henrik Mogensen Rosenvinge, var en av dem.

Den framstående arkivmannen och rättshistorikern N. A. Secher har i sin utgåva av lagen 1887 ingående utrett vilka källor dess författare kan ha utgått från. Han menar, att dessa är att söka i hanseatiska recesser och Visby sjörätt, som i sin tur återgav flamländska, nederländska och västfranska sjörättsregler, de s.k. Rôles d'Oleron, alltså sjörättsregler, som var rådande nere i Europa.

Både innehåll och formuleringar i den inledande förklaringen visar nära överensstämmelser med den klagoskrift, som skeppare- och köpmanshansan i Brügge den 31. mars 1481 sände till sina kollegor i Reval, Lybeck, Hamburg, Danzig och Riga och som ledde till att Hansedagen i Lybeck den 16. september 1481 i en recess på 48 punkter utfärdade påbud om regleringar och bestraffningar av deras skeppsfolk.

Frederik II's sjölag innehåller 73 kapitel. Den stadfäste köpmän - befraktares, redares och skeppsbefälhavares anspråk, rättigheter och befogenheter. Den tog för givet, att alla besättningsmän skulla vara anställda mot lön (hyra) och skyldiga att underkasta sig befäls order. Hierarkisk företagsorganisation och kommandostruktur togs för självklara.

Ett par mindre kvarlevor från skeppslagens och partseglationens kollegiala företagsstruktur blev dock kvar i bestämmelser om skeppsråd och besättningens rätt att medföra förning. Skeppare och styrman fick ha med vardera en läst gods, hövitsman, skrivare, timmerman och kock vardera en halv läst, och andra »baadsmend« en tredjedels läst.

SVERIGES FÖRSTA SJÖLAG

Drygt hundra år efter Danmark fick Sverige 1667 sin första sjölag. I dess inledning framhölls:



Aktie på 160 kr. i »Tremastskonnert Fortuna's Rederi«. Utskriven på Fanø 15 november 1894 till en gårdsägare i Nordby. Härmed har den bevis på att han äger 1/100 av det på aktiebrevet avbildade skeppet. Handels- og Søfartsmuseet.

A 1/100 share in the three-masted schooner »Fortuna« of Fanø. The certificate is in the name of a farmer on the island.

»Wi hafwe både Wåra gamble Wissby och andre Folks, som medh Handel och Wandel til Siös mäst umgå, stadgade Siö-Rätter noga låtit igenomsökia, och aff them med Flijt uthleta alt thet som i thesse måhлом Wårt Rijke torfweligt vara kunde; Thet Wij sedan ofwersedt, hwad tilbordt fylt, alt orimmeligt rättat, oskiäligt utelyckt... Så at Skipare och Skipzfolk sin Plickt weta«.

I lagen föreskrevs: 'Redare ägha tinga sigh Skipare, och medh honom om wiss Lön sluta, hwarje gång som någon Siöresa på nytt anställas skall... Ingen Skipare hafwe mackt antaga något Skipsfolck för än han sielff rätt tingat är wijder Boot Sex Daler. Och om Redare Thet förr effterlåta, böte och the, så många ther til samtyckt hafwa, Trettio Daler tilhopa. Skipsfolcks Hyra ägher Skiparen tinga, som han bäst och nogast gitter. Alt Skipsfolck högt eller lågt, antingen the förr wiss Hyra eller sen deel aff Skipzlegone segla, ägha wara Skiparen hörige och lydige, och Budh hans stånda emolt alt Wåld, ehwad ärende han biuda må, uthan Tredsko och mootwillia, wider Straff å Äggen-dom, Krop eller Liif thera, som Sak är til...

Ey må någon Skipare, Styrman, Båtsman, eller annor Skibsbe-tjente, Karl eller Pojke, under Namn af frij förning inskipa något Godz eller Köpmanna Wahror i the Skip the segla på. Giöra the thet, ware sammen Godz, och dubbelt så mycket thet wärdt är förbrutit. Dock skal i ställe för frij Förning, efter thet wärde som Skiparen för hwar last tingat hafwer, Skiparen sielff niuta Lego för een Last, Styrmannen för två trediedels last, the andre Officerarna hwarthera för een halff Last. Båtsmän-nerne hwarthera för een trediedeels Last, och Skipspoikerna hwarthera för een siettedeels Last...

En Skipare är skyldigh låta tre gångor om Dagen maat reeda för sit Folck, Morgon, Middagh och Affton, medh sådan Maat och Skipsdricka som skäligt wara kan; Wil någon mehr hafwa, må han stående widj Tappen niuta en törstedrick, och medh thet Bröd sigh nöja låta som i Korgen finnas kan, och ther medh foga sigh til sitt Arbete; Och hafwe ingen Mackt mehr at fodra eller ther emoot knorra, widh Böter första gån-gen två Marck, och sedan hallft mehra, så ofta han ther emoot bryter«.

Inledningen till lagen föreskrev, att tvister skulle i första instans av-göras i städernas rådstugor av borgmästare och rådmän, i nästa instans av det 1651 inrättade centrala ämbetsverket Kommerskollegium och

slutligen i Högsta domstolen. Landsbygdens häradsrätter med nämndemän från allmogen kom inte i fråga. Handel och sjöfart skulle vara stadsnäringsar och utrotas från landsbygden. Statlig lagstiftning och institutionsbildning upptog och reglerade bara de intressen och traditioner, som företrädades av städernas borgerskap, de köpmansdominerade partederiernas, handels- och sjöfartskompaniernas hierarkiska organisation och kommandostruktur. Allmogens skeppslag, som trots allt bedrev omfattande handelssjöfart med demokratisk organisation och kollegial struktur, sattes på avskrivning och förbjöds.

Dessa riktlinjer följdes upp och preciserades i en lång rad förordningar, avtal och institutioner. För korthets skull skall vi här bara erindra om ett par av de viktigaste.

KOFFARDIREGLEMENTE

Kungl. Reglemente för Coopvaerdie Skeppare tillkom år 1748. Det utformades av köpmannaaristokratins och hattpartiets ledande man i borgarståndet, kommerserådet och borgmästaren i Stockholm Thomas Plomgren.

Där föreskrevs, att den, som ville bli antagen till skeppare, måste vara bosatt i stapelstad, avlägga borgareed och betala burskapsavgifter.

Borgarehövdingen Plomgreen, som även i andra sammanhang med auktoritär kraft hävdade borgerskapets och sina egna företagareintressen, framställde det som självklart att företagens arbetarepart - fartygsbesättningarna - sattes på understol och hölls i stram disciplin i förhållande till kapitaläggande redare.

I reglementets tredje artikel »Om skeppsfolkets pligt och skyldighet« inskräptes detaljerat, att sjömännen villigt och utan gensträvighet skulle lyda skepparens och andra befälspersoners befallningar både ombord och i land. Den, som på något sätt visade uppstudsighet, kunde saklöst näpasas.

Reglementets tillkomst motiverades med behovet att få bättre rekrytering av och kontroll över sjöfolket, som ideligen rymde från fartygen.

SJÖMANSHUS

För denna uppgift inrättades en ny statlig institution med benämningen sjömanshus. Dessa förlades till stapelstäderna. De ställdes under central uppsikt av kommerskollegium och lokalt under var sin direktion, där köpmänredare och skeppare men icke besättningsfolk blev representerade. På sjömanshusen skulle föras förteckningar s.k. rullor över sjöfolk och förrättas mönstring av besättningar till fartygen.

Därjämte fick de i uppdrag att förvalta de s.k. sjömanshusavgifter,

som togs ut av besättningsmännens hyror för att användas till understöd åt sjuka sjömän och deras efterlevande änkor och barn.

Vid varje sjömanshus anställdes en chef, kallad ombudsman, och annan kontorspersonal, som efter instruktioner och formulär hade att fullgöra de föreskrivna uppgifterna.

Vad de därvid hade att iaktta kan man läsa i »Kungl. Maj:ts nådiga föreskrifter i afseende på utfärdandet af Svensk Sjömans-rulla och anteckningar därför m.m. som angår besättning å Svenskt fartyg... 1841«.

Där påbjöds bl.a. att befälhavare, styrmän och sjömän skall ha »begått Herrens Heliga Nattvard... aflagt huld- och trohetsed till Kongl. Maj:t och Kronan... innan dem tillåtes teckna sina namn på mönstringsrullan... Hvarje man skall på rederiets bekostnad förses med motbok, deri artiklarne för Swenskt sjöfolk samt det mellan befälhafwaren och sjömannen afslutade contract skola finnas införda... Allt hwad i på - och afmönstringsrullorna skall ifyllas åligger... Skepps - Ombudsmannen å Sjömanshus - Directionens wagnar... at införa, med undantag endast af befälhafwarens, styrmännens och sjömannens namn, som af den skall egenhändigt skrifwas. Kan sjöman ej skrifwa, ditsätte sitt bomärke«.

Här förteg och undertryckte man som synes de sedvaneregler om kollegial likställighet, medbestämmanderätt och lottfördelning, som sedan medeltiden praktiserades i allmogens skeppslag och dem närstående skepparerederier.

Genom lagar, förordningar och anställningsformulär, som dikterades av de etablerade stånden och utfärdades av statliga myndigheter, försattes arbetslagen i juridiskt underläge gentemot kapitalassociationerna med deras hierarki och kommandosystem. De flesta arbetare behärskade icke skrivaretraditionens uttrycksmedel. - Folkskolestadgan tillkom icke förr än 1842 - Trots detta ålades de, att med bomärken eller m.h.o.p. underteckna och på så sätt juridiskt binda sig genom »contract«, som utformats över deras huvuden och delgivits dem genom uttrycksmedel, som i allt väsentligt var dem främmande. De, som med sitt arbete gjorde kapitalet vinstgivande, fråntogs de mänskliga rättigheter, som består i att själva få förfoga över sin arbetskraft och sin person.

Sjömännen berövades till och med de pengar, som de själva inbetalt genom avdrag på sina hyror till understöd åt sina sjuka kollegor, änkor och barn. Dessa pengar användes ända in på 1900-talet till kostnader för sjömanshusens förvaltning och mönstring av värnpliktiga till örlogsflottan.



Fyrmastad slätskonerten »Svanen« av Svendborg, byggd här 1920 till partrederiet »Patriot«. Ombord på skeppet är här samlat skeppets partredare och dess kapten. I mitten längst bak med kasketten är skeppets byggmästare Anders Jensen, Øxenbjerg. Søfartsmuseet, Troense.

The newly built four-masted fore-and-aft schooner »Svanen« of Svendborg, on the occasion of its handing over in 1920 to part owners in the »Patriot« company which had financed the vessel.

REDERIAKTIEBOLAG

Rättsnormer, som föreskrivits för företag av de slag, som här beskrivits, var i mångt och mycket oklara. De garanterade icke tillräckligt skydd varken för kapitalägare, arbetare eller kunder i företagen. Om ett sådant företag kom på obestånd, var delägarna solidariskt ansvariga för alla dess förluster. Även delägarnas privata förmögenhet kunde utkrävas till betalning för dess skulder. I olyckliga fall hände det, att oskyldiga människor - såväl fartygsägare som arbetare - ställdes på bar backe.

Kapitalägarnas problem togs först upp till granskning och reglering. Det skedde genom företagsledare med biträde av jurister och politiker. Genom juridiska nykonstruktioner på förvaltningens och privaträttens

områden skapades rättsinstitut, som ledde företagsorganisationen i alla näringslivets grenar in på nya banor.

En företagstyp uppstod, som fick benämningen aktiebolag, därför att andelarna, parterna i denna kallades aktier. På tyska kallas de Aktiengesellschaft, på danska: aktieselskab, engelska: company limited by shares, amerikanska: stock corporation och franska: société anonyme. Aktiebolaget skiljdes från tidigare bolag, kompanier och liknande därigenom att de konstituerades såsom egen juridisk person och på så sätt gavs rang och rättsförmåga som självständiga rättssubjekt. Dess delägare är befriade från personligt ansvar för förluster, som kan drabba företaget. Ansvaret har överförts på en för ändamålet skapad s.k. juridisk person. Aktiebolagets egendom är rättsligen skild från delägarnas. Dessa ansvarar icke för bolagets förbindelser utan bara för det nominella belopp, som anges i deras aktiebrev d.v.s. det skriftliga dokument, som de erhåller, när de inbetalar sin andel, sin aktie i bolaget.

Rätten att bestämma över bolagets egendom, verksamhet och personal tillskrevs aktieägarna, som utövar den genom bolagsstämma, val av styrelse, verkställande direktör och revisorer.

I Sverige tillkom den första aktiebolagslagen 1848. Den utformades här liksom i flera andra länder under påverken av reglerna i den franska Code de Commerce av 1807, som var en del av den s.k. Code Napoleon. Den väckte i början icke någon större uppmärksamhet. Men mot sekelskiftet och framåt vann aktiebolagen allmän spridning. År 1973 hade deras antal i Sverige stigit till över 133.000 med en löneanställd personal på över 1,6 millioner, vilket utgjorde drygt 42% av alla förvärvsarbetande i riket. De flesta av dessa bolag, cirka 80%, är ganska små företag med mindre än 50.000 kronor i aktiekapital.

Men de store bolagen med aktier och anställda i tiotusental, en del till och med i hundratusental intar dominerande ställning. Deras organisation har byggts ut till en utomordentligt komplicerad hierarki med moderbolag, dotterbolag, dotterdotterbolag, koncerner, förvaltningsbolag, investmentbolag, trustar och karteller, internationella, multinationella och transnationella företag och sammanslutningar. Det har vuxit fram en företagstyp, som utövar djupare och vidsträcktare inflytande än någon annan inte bara på näringslivet utan också på vårt samhällssystem i dess helhet.

I den lag om aktiebolag, som tillkom 1848 var det framför allt kapitalägarnas önskemål om förbättringar, som tilgodosågs. Övriga intressenters insatser, risker och rättigheter förbigicks med tystnad. Sedan dess har lagen vid flera tillfällen blivit föremål för översyn och kom-

pletteringar. Men även dessa har förblivit bundna vid kapitalägarnas skrivarerutiner.

Deras motpart, som svarar för arbetsinsatserna, hade i den statliga lagstiftningen sedan 1200-talet satts på understol och utestängts från inflytande. Deras försök att bilda egna sammanslutningar hade blivit stämplade som rotenskap och sammansättningar och belagda med hårda straff.

De självbestämmande skeppslagen och skepparerederierna hade trots allt fortsatt att tillämpa sin sedvanerätt och bedrivit sin näring vid sidan av den officiella lagen.

När den politiska och fackliga arbetarerörelsen efter representationsreformen och det demokratiska rösträttsgenombrottet fram på 1900-talet erövrat majoritet i riksdagen, fick kraven på företagsdemokrati eller som de också kallades industriell demokrati en alltmer framskjuten plats på alla nivåer i samhällsdebatterna. Näringslagstiftningen underkastades steg för steg omdaning i demokratisk riktning. På 1970-talet nådde den i Sverige så långt att riksdagen genomdrev en lag om medbestämmande i arbetslivet att gälla från och med den 1. januari 1977.

Litteratur:

Olof Hasslöf: Lagbildning och företagsorganisation genom tusen år. Sthm. 1980.

FROM SHIP GUILD TO LIMITED COMPANY

Summary

A summary of the main trends to emerge from current research into the structure and organisation of shipping in Scandinavia reveals that it is possible to distinguish between five different types of enterprise.

1) *Ship guilds*. Earliest evidence of these is from Bronze Age rock carvings. Scenes of everyday life which artists of the time carved into hard granite surfaces include a remarkable number of illustrations of ships, all centrally placed in the compositions and carrying crews of a number suitable to the size of the vessel. They show that navigation was

both flourishing and well organised. Written evidence does not appear until two thousand years later: what exists shows that conflict arose between the various types of enterprise.

The earliest written laws give fragmentary information about ship guilds jointly investing capital and labour both in raiding expeditions and peaceful trading voyages and afterwards sharing the profit according to each individual's contribution. These ship guilds, with all members on an equal footing, later became the chief form of organisation among fishermen and sea traders. The rules were drawn up by family and friends. According to the rules of common law they held a meeting of shipmasters, later ship councils, to decide upon the enterprise and share out the profit - to each ship according to the amount of money invested and to each man according to his labour.

2) *One man enterprises* were started up by large landowners in order to sell the goods they levied from their peasants. They put their maritime trade into the hands of masters who were given the right of command over subordinate members of the crew. In order to prevent competition from the common people, the State at the instigation of the landowners prohibited all other trading expeditions and fined all who joined together to form a ship guild. These embargoes were the subject of continual dispute between State and people.

3) *Part ownership* was the German and Scandinavian type of enterprise adopted by Hanseatic citizens and those with common interests during the Middle Ages, and which came to play the leading role in the organisation of maritime trade in Europe. The origins of this system can be gleaned from the various names used to designate persons in some of the key posts in merchant shipping:

Scip-here (mediaeval Swedish skip-herra), later skipper, indicated the one who was master, that is who had command over the crew.

Vrucht-man was the person in charge of freight and goods. Reder (Danish for shipowner), the one who undertook to »reda« that is make ready or equip a ship.

4) *Trading and shipping companies* were first established in the sixteenth century to explore newly discovered parts of the globe and trade routes which required larger ships and capital investment. These companies were usually closely connected with the Crown and were given extensive privileges and monopolies. They were responsible, too, for the drawing up of articles of service and the establishment of sailors' register-offices, thereby making crews finally dependent on owners and officers.

5) *Limited companies* made their appearance at the end of the nineteenth century. They differ from earlier systems of organisation in that capital investment was in the form of shares at a nominal price, the company was treated as an individual in the eyes of the law and its assets were legally separate from those of the shareholders. Shareholders have control of assets, running of the company and personnel, and exercise it by electing committee, managing director and auditors. On board right of command is further delegated to officers appointed for the purpose. The rest of the crew are men hired for the job, that is they receive pay and have to obey orders.