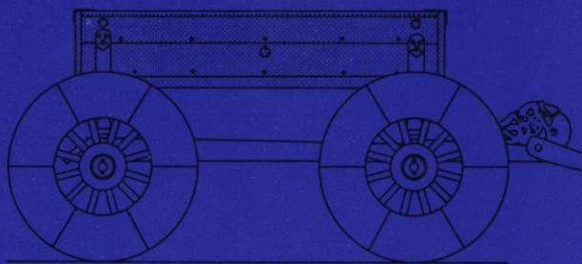


ale

Historisk tidskrift
för Skåneland

Nr 4 1981



ale

Historisk tidskrift för Skåneland

utges av De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening.

Redaktör

Landsantikvarie Dag Widholm, Lund

Redaktionskommitté

Länsantikvarie Carin Bunte, Malmö

Professor Erik Cinthio, Lund

Fil. lic. Gert Jeppsson, Lund

Fil. dr. Anna-Christina Meurling, Lund

Fil. kand. Allan Persson, Lund

innehåll

	Sid
Lars Larsson: Vikingatida vagnskorgsgravar	1
Anders Persson: Båtsmannen som rymde	10
Peter Skanse och Bertil Andersson: Bruksbåtar i Skåne	20
Aktuellt om antikvariskt:	
Ingemar Billberg: Tegelugn i Malmö	25
Arne Ribnell: Skånes bibliografi	26
Erik Rosengren: Keramikfynd i Halmstad	27
Leifh Stenholm: Bottenskrap	27

Vikingatida vagnskorgsgravar

Av Lars Larsson

Lunds Universitets Historiska Museum, Krafts Torg 1, 223 50 Lund

Lika gammal som tron på ett liv efter det jordiska är, torde föreställningarna om hur man tog sig till denna nya värld vara. Under en stor del av förhistorien ger gravarna inte någon antydning om hur denna förflyttning anses ha gått till. Först under bronsåldern uppträder de första skepps-sättningarna som bör förklaras med att man genom de resta stenarna som bildade skeppet, i detta transportmedel föreställde sig ett sätt att förflytta sig till en annan värld.¹ Under hela järnåldern finns denna föreställning kvar även om den under delar av äldre järnålder bokstavligen talat går under jorden dels såsom skeppsformade gravkistor men också som i Slusegårdsgravfältet på Bornholm i form av långa stockbåtar med pålagda bordsplank.²

Bristen på goda landförbindelser har naturligtvis medfört att skeppets roll som transportmedel har varit av stor betydelse. Men i många fall och då inte minst i samband med kortare transporter har dessa utförts landvägen. Vagnen introducerades under yngre stenålder då vi har fynd av hjul som framställts genom att en skiva sågades ur en trädstam.³ Som dragare användes oxen i de flesta fall då hästen sannolikt inte infördes i landet förrän i övergången till bronsålder. Därtill var hästtypen i de flesta fall alldeles för liten för att orka med att dra tunga vagnslass. För persontransport i lätta vagnar kunde hästen däremot användas och de äldsta beläggen för detta finner vi i form av en

ristning på en av hållarna i Kiviksgraven.⁴ I Danmark förekommer under tidig järnålder belägg för att vagnar ingått i gravar.⁵ Eftersom det rör sig om brandgravar så har vagnen som sådan blivit lågornas rov men beslag och andra detaljer i brons har däremot blivit bevarade. Från det kontinentala Europa finns från samma tid ett flertal exempel på att fyrhjuliga vagnar har ingått i gravgodset tillhörande personer med en hög social status.⁶ Av fynden framgår att det i dessa fall rör sig om smäckra och ofta rikt utsmyckade vagnar som knappast varit avsedda för vardagligt utnyttjande utan använts vid högtidliga tillfällen. Det är dock sällsynt att den gravlagde placerats i vagnen varför dessa snarare ha avsetts att vara ägaren till nytta i det kommande livet än att användas som transport till detta. Den form av lätta vagnar som använts i Mellaneuropa kan beläggas här uppe genom de fåtaliga gravarna samt genom mossoffer, där de båda vagnarna från Dejbjerg på Jylland framstår som utsökta prov på hantverksskicklighet.⁷ Kanske det i dessa fall rör sig om importföremål som i nedmonterat skick förts upp till Norden.

En vikingatida vagn

Fynd av hjul och andra vagnsdelar anger klart att det parallellt med de elegantare vagnarna också förekommit kraftiga och ändamålsenliga fraktkärror. Här kan man

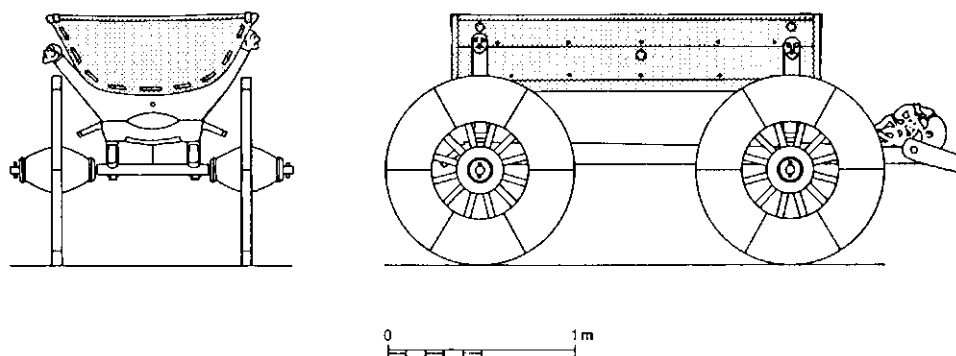


Fig. 1. Vagnen från Osebergsgraven. Efter Müller-Wille 1976.

tänka sig olika former beroende på olika funktionsområden. Dock är informationen om vagnens utformning under bronsålder och järnålder mycket knapphändig. Mot slutet av järnåldern blir informationsflödet dock något större och detta har vi främst gravfynden från kvinnograven i Oseberg i södra Norge att tacka för. Under en stor hög belägen invid Oslofjorden framgrävdes 1904 ett stort skepp i vilket en kvinna gravsatts tillsammans med ett stort antal gravgävor.⁸ Bland dessa fanns också en fyrhjulig vagn. Det är en rustik konstruktion som egentligen består av två separata delar. (Fig. 1). Den ena delen utgöres av underredet med kraftiga hjul med ett väl tilltaget nav, korta ekrar och en bred fälg. Underredet hålles ihop genom en mittaxel som delas upp på två delar till vilka det bakre hjulparet är fäst. På denna axel vilar två bockar placerade mellan respektive hjulpar. Dessa bockar är konkavt utformade och de utdragna sneda ändarna avslutas med utskurna skäggeförsedda manshuvud. På de båda bockarna har en vagnskorg placerats. Den har en trågformad bottenutformning och består av sammanlagt nio plank som med tappar har fixerats vid de båda gavlarna som försetts med inskuren ornamentik i form av sammanflätade djur- och männi-

skokroppar. Utformningen av ornamentiken tyder på att det inte var en konststil som snidaren var förtrogen med utan att han på bästa sätt försökt att kopiera en äldre framställning kanske på en likaledes äldre vagn.⁹ Sniderierna till trots så får man knappast ett intryck av att vagnstypen endast har brukats vid högtidliga tillfällen. Den kraftiga konstruktionen antyder snarare att vagnen var väl lämpad för olika transporter i det dagliga livet.

Den kanske intressantaste detaljen vad avser vagnen från Oseberg är att underredet och vagnskorgen har varit två åtskiljbara delar varför korgen vid transporter har varit bunden till underredet och därvid har de utskjutande ändarna på bockarna kommit väl till pass för att förenkla surrningen. Detta arrangemang kan synas märkligt men dess fördelar framträder klarare om man gör en liten jämförelse med dagens fraktsystem. Lösenordet för dagens och morgondagens frakttransporter är containertrafik. Godset lastas hos avsändaren i en specialkonstruerad låda formad så att den passar på såväl lastbilsflak, järnvägsvagnar som i fartygens lastdäck. Samma tanke har sannolikt legat bakom utformningen av vagnen från Oseberg. Vagnskorgen kunde lastas och sedan transporteras på vagn, släde och



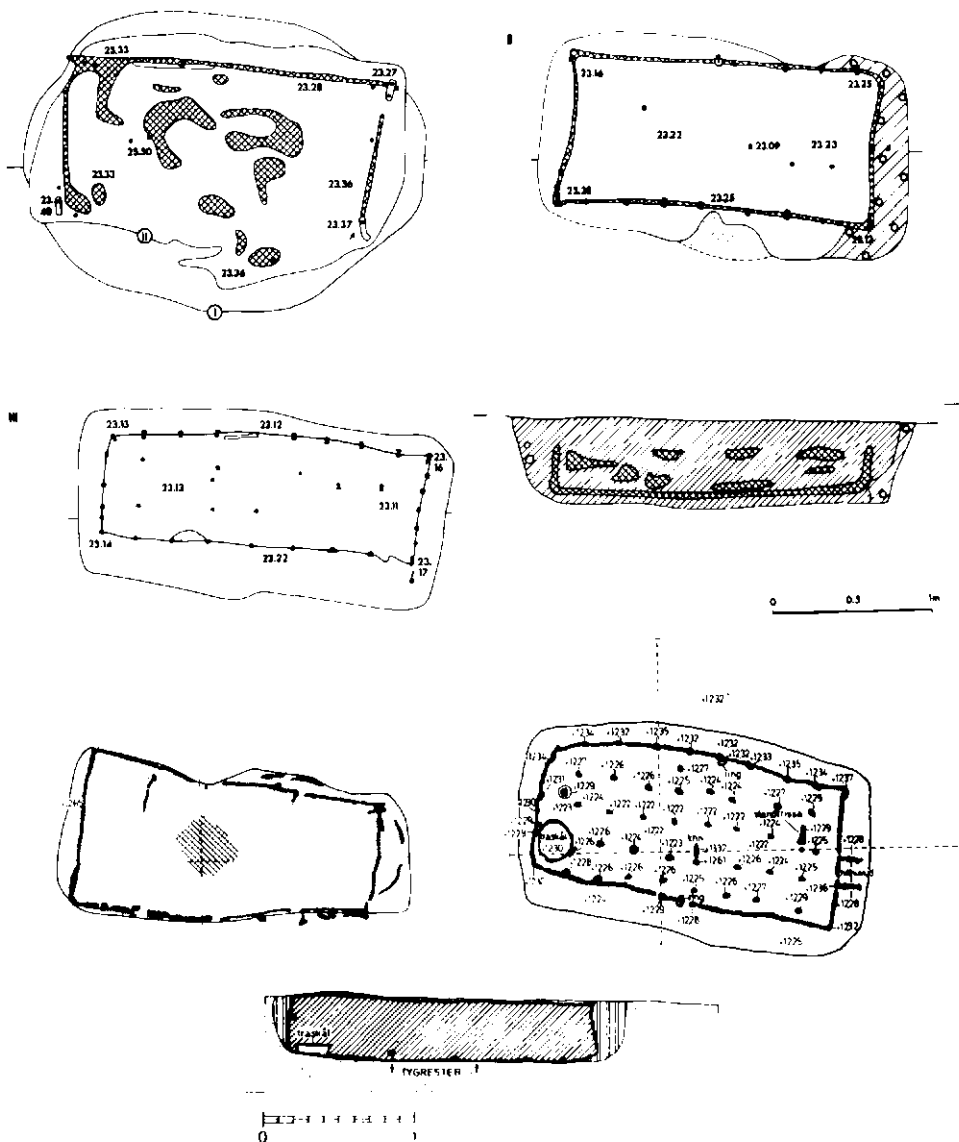
Fig. 2. Omlastning av vagnskorg. Efter Vikingen 1967.

skepp till destinationsorten utan att godset behövde utsättas för de påfrestningar som en omlastning innebar (Fig. 2). Med avsikt att kunna stuva lasten så stabilt som möjligt var vagnskorgen i Oseberg försedd med ringar i de fyra hörnen genom vilka rep kunde dragas.

Vagnskorgen som gravkista

Nedan skall dock en annorlunda funktion för dessa vagnskorgar behandlas. Under vintern 1969–1970 undersöktes vid Önsvala, ett par kilometer söder om Staffans-
torp, ett gravfält med flera fyndrika kvinnorgravar från tiden 400 e. Kr. till omkring 1000 e. Kr.¹⁰ En av dessa gravar hade ett

utförande som avvek från de övrigas vad beträffar utformningen av den kista i vilken den döda begravts. Vid framgrävningen konstaterades ett stort antal nitar och spik. Dessa var inte jämnt spridda i graven utan låg i rader på bestämda djup i graven. Högst upp markerades kistans långsidor med vardera en rad med nitar medan spikar utmärkte kortsidorna (Fig. 3 och 4). I hörnen fanns sönderrostade fragment av vinkeljärn och vid mitten av respektive långsida låg ett järnbleck med en fastsittande järnring. På lägre nivåer i graven samt längre in mot mitten fanns ytterligare rader med nitar. Dessa rader kunde också dokumenteras under de mycket upplösta resterna av den gravlagda. Undantaget



den översta nitramen registrerades minst fyra nitrader. På lägre nivå påträffades ytterligare spik i de båda gavlarna men här fanns inte samma tendens till att de låg närmare mitten ju djupare de framkom. Att nitarna använts till att sammanfoga plank kunde tydligt konstateras då det på ett flertal fanns rester efter trä. Flera av

dessa rester har analyserats och samtliga består av ek. Från början tänkte man sig att nitarna hållit samman en plankkista med raka sidor och plan botten – en kistform som är ganska vanlig under vikingatiden.¹¹ Läget för nitarna anger däremot att kistan helt från kanten och ned haft en i det närmaste halvrund bottenutformning.



Fig. 4. Fotografi från framtagningen av vagnskorgsgraven i Önsvala. Järnringarna på långsidornas mitt liksom de förrostade nitarna kan urskiljas.

Beläggen för vinkeljärn och järnringar passade inte heller in i utformningen av den mera konventionella kistformen.

Som ovan anförts var skelettresterna helt upplösta men färgningen av dessa antyder att den döda legat i utsträckt rygglä-

ge. I mitten av graven framkom fragmenten av ett litet, ovalt och skålformat spänne av bronsbleck. På ovansidan bestod ornamentiken av fyrkantiga fält inom en rund kantmarkering. På den bevarade halvdelen bildade dessa fält ett kors och

antydningar finns av ännu ett, motställt kors på den andra halvdelen (Fig. 5). Spännet har varit färgat så att den ena halvan varit blå och den andra röd. Förutom spännet framkom en pärla av orange glasfluss samt fragmenten av en järnkniv. På denna fanns delar av skaftet bevarat och detta har närmast bladet varit tätt omvirat med silvertråd. Strax norr om gravens mittparti påträffades också fragment av textilier som varit försedda med applikationer där man använt sig av guldtråd. Fynden antyder att det liksom för flertalet gravar rör sig om en gravlagd kvinna och att hon torde ha tillhört det vikingatida samhällets överklass.

Under 1970-talet har flera gravar av liknande utförande redovisats från Danmark och Nordtyskland.¹² Gemensamt för dessa är att den gravlagda har placerats i en träkista som varit ungefär 2 m lång och 1 m bred. Kistan som har haft en höjd av ungefär 0.4 m har varit försedd med en halvcirkelformad botten. I dessa gravar förekommer flera rader med nitar i gravens längdriktning. Oftast förekommer det vinkelbeslag överst i de fyra hörnen men i några fall finns dessa beslag fördelade till flera punkter ned och runt gavelsidan. Vanligt är också järnöglor mitt på långsidorna men på några har ringar påträffats på flera punkter utmed både långsidorna och gavlarna medan det också föreligger exempel där såväl öglor som vinkelbeslag saknas. Genom att såväl nitar som spik och beslag delvis rostade har oxiden fungerat som ett konserveringsmedel på träet i anslutning till järnet. Genom att analysera träets struktur har man kunnat fastställa att det verkligen rör sig om kistor med hela gavlar och med rundad botten såsom fyndläget indicerar.¹³ Dessa kistor har därför parallelliserats med vagnskorgen från Oseberg. Ganska nyligen har

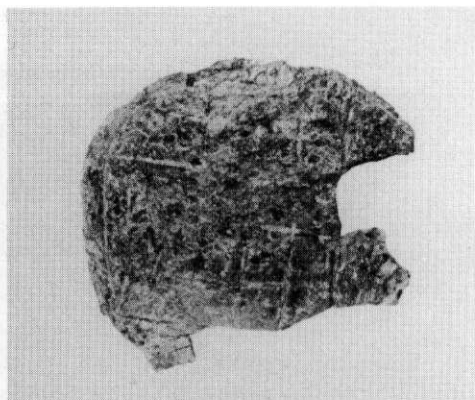


Fig. 5. Fragmentariskt spänne från vagnskorgsgravnen vid Önsvala. 5:3.

denna kistform beskrivits från Oldenburg i ett slaviskt gravfält medan ett gravfält vid Bienebek i närheten av vikingastaden Hedeby rymde sammanlagt tre vagnskorgsgravar som placerats i timrade gravkammare. Från Sønder Onsild och Fyrkat på östra Jylland har denna kistform belagts. På det senare gravfältet, som kan knytas till en borgliknande konstruktion med en cirkelrund försvarsvall, föreligger två gravar.

Sedan kistformen identifierades som vagnskorg har en genomgång av äldre gravfynd medfört att ytterligare sju vagnskorgsgravar kunnat beläggas.¹⁴ Dessa är samtliga belägna inom Jylland. Graven från Önsvala kommer därvid att geografiskt urskilja sig från mängden (Fig. 6). Men att gravformen för övrigt har använts i Skåne ger ett gravfynd från Stävie, också detta i västra Skåne, ett tydligt belägg för. Under åren 1973–78 undersöktes i flera etapper ett stort område på fastigheten Stävie 4:1.¹⁵ Här påträffades bl.a. sammanlagt 69 gravar. Fyra av dessa kan dateras till yngre romersk järnålder medan de resterande sannolikt tillhör yngre järnålder. Gravgåvorna är oftast fåtaliga med en järnkniv som vanligaste tillbehöret men

av de 10-tal gravar som närmare kan dateras tillhör samtliga vikingatiden. I en av gravarna - grav 35 - påträffades färgningarna efter en 2 m lång, 1 m bred och 0.4 m hög kista (Fig. 3). På mitten av långsidorna fanns järnringar. Förutom nitar och spik som bildade den övre ramen så framkom ytterligare långsgående nitrader. En detalj som skiljer denna grav från övriga vagnskorgsgravar var två parallella rader av nitar som löper ut från mitten på ena gavelsidan. Här har suttit ett 0.2×0.2 m stort trästycke. I graven fanns ett lerkärl, en järnkniv, en sländtrissa, resterna efter en träskål med järnbeslag och textilfragment. Gravgåvorna antyder att graven rymt en kvinna. I en annan del av samma undersökningsområde framkom en grav vilken kraftigt skadats vid schaktningen varvid endast den understa delen befanns vara intakt. Här registrerades träfärgning samt nitar i två urskiljbara och långsgående rader.¹⁶ Gravgåvorna bestod av en kniv, ett skifferhänge samt en järnyxa. Denna grav kan möjligen också ha rymt en vagnskorg.

Vagnskorgsgravarnas samhällsroll

Vagnskorgsgravarna är oftast rikt utrustade med såväl vardagliga föremål såsom kniv, brynsten och sländtrissa som med exempelvis smycken i silver och beslag till dryckeshorn. Kärl eller skrin av trä med beslag förekommer i flera gravar. I flera av gravarna finns också textilrester bevarade och dessa visar på dräktfragment av mycket hög kvalitet där det ingått trådar av guld och silver. Med ett undantag innehåller de danska och nordtyska gravarna gravgåvor som visar att de varit nedlagda till en kvinna. Undantaget är en grav på Als med typiskt manliga gravgåvor.¹⁷ Även om bedömningen av den till stora

delar bortschaktade graven i Stävie som vagnskorgsgrav är något osäker så finns det dock exempel på att även män begravts i denna kistform.

Användandet av vagnskistor kan ha haft en viss betydelse i den vikingatida föreställningsvärlden liksom då man gravlade i verkliga skepp eller i skeppssättningar. Vagnskorgen liksom skeppssättningen symboliserar viktiga transportmedel som kunde föra den döda över till en ny värld. Torshammare men också kors i form av utsmyckning finns representerade bland vagnskorgsgravarna vilket visar att gravseden tillhör ett skede då kristendomen ersätter asatron. De äldsta vagnskorgsgravarna kan tillhöra 900-talets första hälft medan huvuddelen sannolikt är något yngre. Den typ av skålförmigt spänne som förekommer i Önsvalagraven finns belagt i det äldsta Lund dvs. perioden 1020-1050.

Det kan tyckas som att denna typ av gravar med en vagnskorg som kista endast är ett exempel på den variation av gravseden som förekommer under vikingatiden. Men nya undersökningar som framlagts om det vikingatida samhället antyder att just vagnskorgsgravarna kan ge ett icke obetydligt bidrag till studiet av den dätida överklassen. Den danske arkeologen Klavs Randsborg har med utgångspunkt från bl.a. runstenarna och gravarna försökt att belysa var och på vilket sätt det danska centralriket uppstod.¹⁸ Han för denna process tillbaka på den s.k. Jellingdynastin i mellersta delen av östra Jylland vid mitten av 900-talet. De kungar som tillhör denna dynasti och som här är aktuella börjar med Gorm den gamle och avslutas med Knut den store. Deras möjlighet att utöva makten var avhängig av andra stormäns lojalitet, vilken bäst hölls vid liv genom möjligheter till jordförvärv och

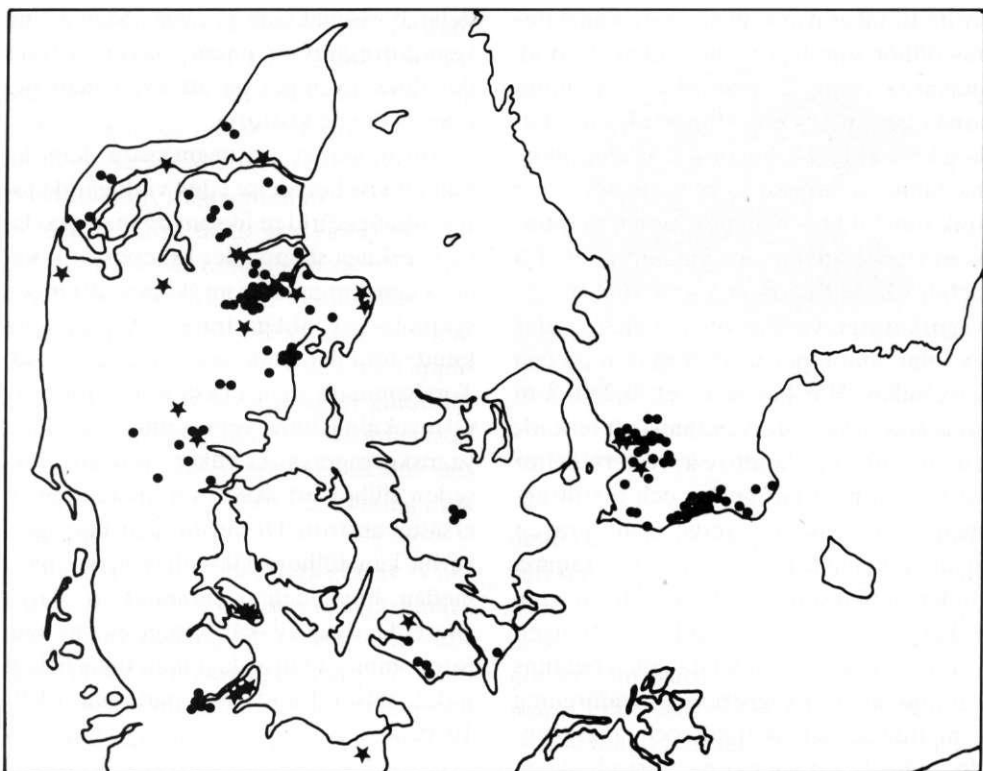


Fig. 6. Sydsandinavien med markering av vagnskorgsgravarna (stjärnor) och runstenarna från slutet av 900-talet och tidigt 1000-tal (punkter).

då helst i form av jordegendomar med ärftlig status. En markering av dessa jordförvärv skulle enligt Randsborg återfinnas i runstenstexterna. Här finns nämligen ofta släktskapsförhållandet angivet mellan den som lät resa stenen och den avlidne över vilken stenen rests. Avsikten kan därför ha varit att den som reste stenen genom runtexten markerade sin rätt till den avlidnes jordegendomar. En annan dansk arkeolog – Leif Nielsen – är också han av den uppfattning att runstensresandet skall ses som en del i kampen om jorden. Han anser däremot att denna kamp stått mellan en lägre överklass som försökt att hävda sig gentemot ett jordhungrigt toppskikt av överklassen.¹⁹

Om man ser till runstenarna under 900-talets andra hälft och fram till omkring år 1000 så återfinns dessa på Jylland och främst där inom den nordöstra delen samt i två koncentrationer i Skåne nämligen i södra och i västra Skåne (Fig. 6). Däremot är antalet runstenar i nuvarande Östergötland mycket litet. Av någon anledning skulle man på nordöstra Jylland och i två skånska områden haft ett stort behov av att manifesteras sina jordförvärv.

Ser man till utbredningen för vagnskorgsgravar i Danmark så har dessa en tydlig anhopning till de områden där det förekommer runstenar från mitten av 900-talet och ungefär ett halvt århundrade framöver. Lika ovanliga som runstenarna

är i Östdanmark lika ovanliga är begravning i vagnskorgar. Spridningsbilden för gravar med vagnskorgar stämmer också väl överens med mansgravar som innehåller en järnryxa. Randsborg anser att dessa gravar representerar just det skikt av vikingatidens överklass som stod i beroendeförhållande till Jellingdynastin. Det är

därför knappast någon slump att vagnskorgsgravarna i Önsvala och Stävie är belägna inom det område som omfattar den västskånska runstenskoncentrationen. Förutom runstensristandet så har den västskånska överklassen också anammat det gravskick som praktiserades inom det västdanska området.

Noter

¹ Strömberg, M. 1962. Die bronzezeitlichen Schiffszusatzungen im Norden. *Meddelanden från Lunds universitets historiska museum* 1961. Lund, s. 82 ff.

² Stjernquist, B. 1955. Simris. On cultural connections of Scania in the Roman Iron Age. *Acta Archaeologica Lundensia* 4:2. 1955, s. 38; Klindt-Jensen, O. 1978. Slusegårdsgravpladsen II. *Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter* XIV, 2, s. 237.

³ Rostholm, H. 1978. Neolitiske skivehjul fra Kideris og Bjerrergårde i Midtjylland. *Kuml* 1977, s. 199 ff.

⁴ Althin, C.-A., 1945. *Studien zu den bronzezeitlichen Felszeichnungen von Skåne*. I. Lund, s. 60 ff.

⁵ Klindt-Jensen, O. 1949. Foreign Influences in Denmark's Early Iron Age. *Acta Archaeologica*, Vol. XX. København, s. 100 ff.; Depåfynd med vagnsdelar av brons finns redan under yngre bronsålder: Jacob-Friesen, G. 1969. Skjerne und Egemose. *Acta Archaeologica*, Vol. XL. København, s. 122 ff.

⁶ Drack, W. 1958. Wagengräber und Wagenbestandteile aus Hallstattgrabhügeln der Schweiz. *Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte* 18. Basel: Fischer. F. 1979. Hallstattzeitliche Fürstengräber in Südwestdeutschland. *Bausteine zur geschichtlichen Landeskunde von Baden-Württemberg*. Stuttgart, s. 56 ff.

⁷ Petersen, H. 1888. *Vognfundene i Dejbjerg Præstegårdsmose*.

⁸ Brøgger, A. W. & Falk, H. & Schetelig, N. 1917–1920. *Osebergfundet*. Kristiania.

⁹ Brøgger & Falk & Schetelig 1920. *Op.cit.* s. 46.

¹⁰ Pettersson, J. 1970. Rapport från Önsvala. *Ale* 1970:1. Lund, s. 45 ff.

¹¹ Gräslund, A.-S. 1980. *Birka IV. The Burial Customs*. Stockholm, s. 15 ff.

¹² Lieske, W. 1976. Grabformen. I Müller-Wille, M. Das wikingerzeitliche Gräberfeld von Thumby-Bienebeck. *Offa-Bücher*. Band 36. Neumünster, s. 13 ff.; Roesdahl, E. 1977. Fyrkat. En jysk vikingeborg. II. *Nordiske Fortidsminder*. Serie B. Bind 4. København, s. 83 ff.; Roesdahl, E. 1978. Otte vikingetidsgrave i Sdr. Onsild. *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie* 1978. København, s. 30 ff.

¹³ Wagner, P. 1977. Vognfading anvendt som ligkiste. I Roesdahl *Op.cit.*, s. 84 ff.; Wagner, P. 1978. Vedbestemmelser fra Sdr. Onsild-fundet, med forsøg til en kisterkonstruktion. *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie* 1978. København, s. 66 ff.

¹⁴ Müller Wille, *Op.cit.*, s. 17 ff.

¹⁵ Nagmér, R. 1979. Gravfält från yngre järnålder – vikingatid samt boplatser från gropkeramisk tid, bronsålder och äldre järnålder. Stävie 4:1, Stävie sn., Skåne. Riksantikvarieämbetet och Statens Historiska Museer. *Rapport. Uppdragsverksamheten* 1979:47. Stockholm, s. 29 ff.

¹⁶ Nagmér, *Op.cit.*, s. 32 ff.

¹⁷ Brøndsted, J. 1936. Danish inhumation graves of the Viking Age. *Acta Archaeologica*, Vol. VI. København, s. 130 f.

¹⁸ Randsborg, K. 1980. *The Viking Age in Denmark. The Formation of a State*. London, s. 29 ff., s. 131 ff.

¹⁹ Nielsen, L. 1981. Stormænd og Bønder. Et aktuellt problem i sydsandinavisk vikingetid. *Kontaktstencil* 19. København, s. 78 f.

Båtsmannen som rymde

Försvarsmaktens arkivmaterial som källor för socialhistorisk forskning om 1800-talet

Av Anders Persson

Landsarkivet, Box 2016, 220 02 Lund

Inledning

Många förknippar kanske militärhistorisk forskning och undersökningar rörande krigens epoker med ämnen som slaget vid Lützen 1632, Karl XII:s dödsskjutning 1718 och Gustav V:s abdikationsshot i juni 1941 i samband med de tyska kraven på fri transitering av tyska trupper från Norge till Finland över Malmfälten. Det är givet att sådana enstaka händelser — events — haft betydelse för historiska skeenden och enskilda människors liv. Man får emellertid inte övervärdera deras roll i historiska förändringsprocesser, som kanske ändå skulle följa såsom resultat av obevekliga krafters spel. Inom ämnesområdet har man också kommit att mera ägna sig åt undersökningar, som med stöd av större mängder av uppgifter belyst t.ex. krigens inverkan på försörjning och lokalbefolkning, propagandan under krig samt militärens roll i samband med svenska statsvälvningar.¹

Det militära källmaterialet som sådant är dessutom mycket väl ägnat för socialhistorisk forskning.² Systemet bygger på ordning och reda, vilket återspeglas i arkivmaterialet. Soldaterna bokstavligen mättes och vägdes och informationen om dem är rikhaltig, särskilt för 1800-talets vidkommande. Genom det yngre indelningsverkets utformning — mera om detta i nästa avsnitt — fanns också en inte okomplicerad trippelrelation befäl—rotebönder—båtsmän

m.fl., vilken i sig innehöll många förutsättningar för konflikter. Hela indelningsverkets idé byggde på oföränderlighet medan tidsskeendena ingalunda erbjöd stabila förhållanden. Särskilt 1800-talet med sin snabba folkökning, proletarisering, emigration och industrialisering var ett förändringarnas sekel.³ Det är givet att en undersökning av hur ett stabilt system som indelningsverket fungerade under sådana förändringsprocesser inte bara ger uppgifter om det militära systemet som sådant utan också lämnar information om samtidens sociala förhållanden. Var tjänst i den indelta armén ett alternativ till emigration? Från vilka sociala skikt rekryterades knektarna m.fl. under olika perioder under seklet? Hur uppfyllde rotarna och rusthållarna sina förpliktelser gentemot båtsmännen m.fl.? Knapphet på tillgångar kunde tänkas medföra att roten respektive rusthållarna underlät att reparera knektens etc:s torp, lämna tillräcklig eller bruksbar jord m.m. Nyssnämnda företeelser skulle kunna påvisas genom ökande klagomål från de indelta soldaterna etc., rymningar från tjänsten, ökande fylleri i tjänsten m.m. Det fantastiska är att uppgifter av ovanstående art går att erhålla för en mycket stor grupp av 1800-talets indelta regementen och båtsmanskompanier.

Avsikten med denna uppsats är att utifrån ett enstaka exempel, båtsmannen nr 99 Oskar Emanuel Knall Skärström i Södra Hallands båtsmanskompani, peka på mate-

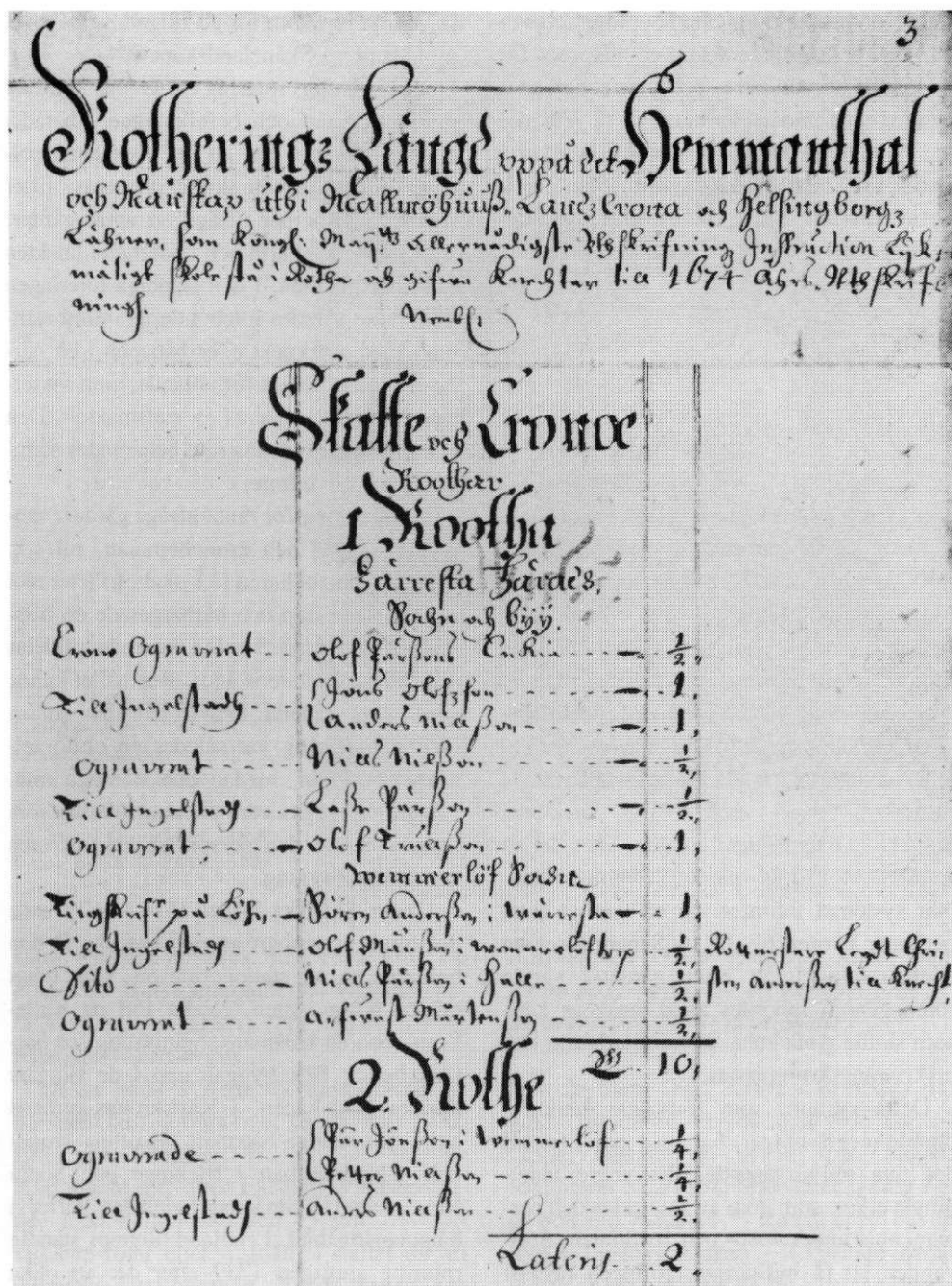


Fig. 1. »Roteringslängd uppå det hemmantal och manskap uti Malmöhus, Landskrona och Helsingborgs län, som Kunglig Maj:ts allra nådigaste utskrivningsinstruktion likmätigt skall stå i rote och giva knektar till 1674 års utskrivning.» (Normaliserad text.) Som vi ser består första roten av 10 bönder. För bonden Olof Månsson i »Wemmerlöftorp» är noterat till höger; »Rottmestare Lagdt Christen Andersson till knecht.» (Originalen i Krigsarkivet i Sthlm. Foto: Krigsarkivet.)

rialets enorma möjligheter. Förhoppningsvis kan den också fungera som en hjälpreda för de lokalhistoriskt intresserade personer, som genom egna undersökningar vill få veta mer om halländska båtsmän och båtsmanstorp⁴ under 1800-talet. I nästa avsnitt följer emellertid först en summarisk översikt över indelningsverk, och då närmast med avseende på båtsmansrekryteringen i Skånelandskapen.

Båtsmanssystemet i Skåne, Halland och Blekinge⁵

Det svenska stormaktsväldets militära engagemang på de europeiska slagfälten under 1600-talets första hälft hade som förutsättning en brandskattning av den värbara manliga delen av Sveriges folk. Genom utskrivningar uttogs knektar⁶ och båtsmän medan rytteriet i detta så kallade äldre indelningsverk rekryterades på frivillighetens väg. Vid utskrivningarna indelades de vapenföra i mindre grupper, rotar, varur knektarna respektive båtsmännen utvaldes efter det att rotarna mönstrats på utskrivningsmöten. När systemet infördes var ett vanligt antal personer i roten 6—10 st. Senare förekom även roteindelning efter gårdetal varvid roten genom inbördes avtal utsåg en karl, som skulle godkännas av mönsterherrar och utskrivningskommissarier.

Detta system, som förutsatte återkommande utskrivningar, bar i sig självt frö till det nya militärväsende, det yngre indelningsverket, som kom att utvecklas och permanentas under 1680- och 1690-talen. Strävanden att få militärtjänstgöringen fastlåst över tid hade också förekommit före Skånska kriget 1676—1679.⁷ Det yngre indelningsverket, om man undantar adelsfanan, hade två huvudtyper för militär indelning: ständig rotering och rustning för ränta. Båda

formerna förekom för att tillgodose behovet av båtsmän i Skånelandskapen.

Vid ständig rotering slöts ett kontrakt mellan kronan och befolkningen i häradet eller landskapet om att ett visst antal soldater eller båtsmän skulle presteras. Efter speciella principer utsågs ett antal gårdar, som skulle anskaffa och underhålla knekten eller båtsmannen. I den ständiga roteringen kopplades således rotebönderna intimt samman med sin knekt eller båtsman i ett närmast privaträttsligt förhållande, som visserligen kom att regleras av statsmakten. Den största gården i denna rote benämndes stamrote eller huvudrote.

Vid rustning för ränta utsågs gårdar, vanligtvis skatte- och kronohemman, till s.k. rusthåll. Rusthållaren fick skattefriheter mot att han satte upp och härbärgerade en båtsman eller ryttare,⁸ vilka brukade tilldelas torp på rusthållarens ägor. Rusthållet kunde som stöd erhålla andra kronans räntor. Denna indelning var således en omfördelning av räntan, medan den ständiga roteringen kan sägas vara en skatteökning som ersättning för den personliga krigstjänsten genom utskrivning.

Under Skånska kriget 1676—1679 hade det blivit uppenbart att den svenska flottan behövde en ny stationeringsort, som tidigt erbjöd isfria vatten.⁹ Valet föll på Karlskrona och en båtsmansorganisation för flottans behov fick byggas upp i de tidigare danska landskapen. I Karlskronas omland behövdes många båtsmän. Samtliga krono- och skattehemman i Blekinge och Södra Möre härad i Småland indelades därför i båtsmansrusthåll. I Halland tillgreps ständig rotering slutligen 1739 efter det att olika system dessförinnan prövats med mindre lyckade resultat.¹⁰ Också i Skånelandskapens städer fanns roterade båtsmän, men fr.o.m. 1748 betalades vakansavgifter för dessas tjänster, d.v.s. skyldigheten att upp-



Fig. 2. Något överförfriskade båtsmän under transport till rendezvousplatsen. d.v.s. kompaniets mötesplats. (Ur C. A. Dahlström: Teckningar ur svenska folklivet, 1859. Foto: Lunds Universitetsbibliotek.)

sätta båtsmän ersattes med en avgift. De utsockne frälsehemmanen i Halland betalade t.ex. i såväl krig som fred en ständig båtsmansvakansavgift.

Dessa båda system för anskaffande av båtsmän bestod fram över sekelskiftet 1900. Efter vissa lättnader 1872 och 1885 medgav Kunglig Maj:t, efter riksdagens medgivande, i en kungörelse den 13 juli 1887 att vakanta rotar eller rusthåll, i stället för att uppsätta nya båtsmän, kunde få erlägga vakansavgifter. År 1901 beslöts slutligen att hela indelningsverket fr.o.m. år 1904 snarast möjligt skulle upphöra. Försvaret skulle i framtiden helt¹¹ baseras på allmän värnplikt.

Båtsmannen Oskar Emanuel Knall Skärström 1882—1887 — ett exempel på arkivmaterialens möjligheter

Den 28 mars 1882 avfördes ur Södra Hallands båtsmanskompani och 4:de korpralskapet båtsmannen nr 99 Carl Magnus Johansson Skärström efter tjänstgöring i ett år och nio månader.¹² Roten, med huvudrote i Enslövs socken i Tönnersjö härad, måste se sig om efter en ny båtsman. Under fem års tid får vi följa denne båtsman. Huvudkällor för skildringen är Norra Hallands båtsmanskompanis vid Karlskrona station arkiv¹³ samt handlingar i Hallands länsstyrelses arkiv.¹⁴ Genomgången av des-

sa handlingar i Krigsarkivet i Stockholm respektiver Landsarkivet i Lund avslöjade ett socialhistoriskt forskningsmaterial av rang. Detta framgår dels av texten nedan dels av notsystemet, där kompletterande upplysningar redovisas. Samtidigt som texten blir en »arkivguide» ger den en bild av vad fem års tjänstgöring som båtsman under 1880-talet innebar. Begränsningen ligger givetvis i att framställningen rör en enstaka människa. Som sådan får den ses och som ett komplement till den tabellariska framställning, som eftersträvar att fånga det generella i förhållande till den unika.

Hösten 1881 arbetade den sextonårige ynglingen Oskar Emanuel Knall i Halmstads Stenhuggeri. Oskar Emanuel var född 1865 i Stockholm och bodde hos sina föräldrar, arbetaren Anders Josef Knall och hans hustru Sofia Albertina Forselius, i nr 35 Erikslund i Halmstad. Det nya året 1882 bestämde sig Oskar Emanuel för att byta det dammiga stenhuggeriet mot det öppna havet. Den 27 januari erhöll han sin fars skriftliga tillstånd »att ingå i Kronans tjänst» och samma dag besöktes Halmstads stadsförsamlings pastorexpedition för erhållande av prästbetyg. Påföljande dag gick Oskar Emanuel till provinsialläkaren P. O. Sjöstrand i Halmstad. Besiktningen gick bra och Sjöstrand fann den unge mannen »i alla afseenden frisk och färdig samt således antaglig till båtsman». Runt månadsskiftet mars/april yppade sig tillfälle att få tjänst som båtsman. Den 20 mars erhöll Oskar Emanuel Knall tjänstgöringsintyg från arbetsföreståndaren vid Halmstads Stenhuggeri utvisande att han »uppfört sig nycktert och ordentligt under den tid han här har vistas» och i april underskrev han ett båtsmanskontrakt. Oskar Emanuel Knall hade åtagit sig att som båtsmannen nr 99 Skärström mot viss ersättning (se illustration sid. 15) tjäna vid Södra Hallands båtsmanskompani.

Den 21 juni 1882 underskrev de 25 rotebönderna, Oskar Emanuels arbetsgivare, i sin tur kontraktet och den 1 juli antog kompanichefen den nya båtsmannen.¹⁵

Av stenhuggeriarbetaren Oskar Emanuel Knall, 5 fot 8 tum lång, blå ögon, ljust hår med normalt färgsinne, skulle bli båtsmannen av 3:dje klassen 99 Skärström. Under hösten påbörjades utbildningen. Denna startade med 7 månaders 28 dagars, från den 16 september 1882 t.o.m. den 11 maj 1883, exercisskola till lands. Stenhuggeriynglingen drillades i läsning, skrivning, räkning, manskapets allmänna militära skyldigheter, sjömansskap, artilleri, gymnastik, infanteriexercis, artilleriexercis, sabelhuggeri, sjömaning (splitsning av tåg m.m.) och målskjutning med gevär. Omedelbart efter denna undervisning vidtog utbildningen till sjöss. Den 12 maj mönstrade förvärgsgästen nr 99 Skärström på Korvetten Norrköping för 4 månaders och 6 dagars undervisning i praktiskt sjömansskap: exercis med segel och rundhult (mast och stänger), rorgång (styrning), lodhyvning (handlodning från låringsbåt) samt rodd och båtsegling. I mitten av september anlöpte Norrköping Karlskrona och den 15 september steg nr 99 Skärström, nu båtsman av 3:dje klassen, iland för tre dagars tjänstgöring vid Karlskrona station. Det skulle nu dröja två år innan kronan åter krävde nr 99 Skärströms tjänster. Från den 7 oktober 1885 till den 24 mars 1886, med avbrott för 10 dagars tjänstgöring över jul och nyår som officersuppassare på Kungsholmen, var Skärström i tjänst vid Karlskrona station.¹⁶

Men därmed slutar Oskar Emanuel Knall Skärströms tjänstgöringslista. I rullorna noteras han »afförd såsom rymmare» den 26 september 1887.¹⁷ Orsaken eller orsakerna kan vara flera. 1885 erhöll han åtta dagars vaktarrest för olovligt undanhållande, vilket kan tyda på missnöje med tjänstgöringen.

Upprätt 21/6 84.
 Kontrakt.
 Vi rotebottare ha för afvenskommit med
 ynglingen Oscar Emanuel Knall att han
 skall tjäna som båtsman vid Pödra Hallands
 Kompani för Wäst Wahanta N: 99. Skärström
 mot följande löneförmåner som betalas efter
 Marktgängs taxan med helften den 1. Ok-
 tober och helften den 1 April.
 Konstant Lön _____ 4 kronor
 Medbrand enligt Marktgängs taxan
 Hushyra 5⁰ 5⁰ 5⁰
 Målbede _____ 10 kronor
 2 tunnor Råg enf. Marktgängs pris
 W. Lissund H^ö " 5⁰ 5⁰
 W. Lissund Halm " 5⁰ 5⁰
 Rotehus skola uppföras och jord tilldelas
 båtsman efter laga utsynning, Kronokläder
 och s. k. småpersedlar betalas af Roten.
 Wreninge den 21 juni 1882

Fig. 3. Utdrag ur båtsmanskontraktet med »ynglingen» Oskar Emanuel Knall, vilket de 25 rotebönderna underskrev i Vreninge den 21 juni 1882. (Originalet i Krigsarkivet i Sthlm. Foto: Författaren.)

Det hus och jord båtsmannen nr 99 Skärström skulle erhålla av roten kom honom tydligen aldrig till del. Under hela sin tjänstgöringstid 1882—1887 är han skriven med sina föräldrar i Halmstad. I Halmstads församlings husförhörlängd 1882—1897 noteras han under nr 35 Erikslund. En marginalanteckning upplyser om att han »vistas i Australien 1896». ¹⁸ Emigrationen kunde således vara ett lockande alternativ till fortsatt båtsmanstjänst.

Hallands län hörde också till de län som

drabbades av de största folkförlusterna p.g.a. 1800-talets emigration. Åren 1880—1910 var, relativt sett, emigrationen till Amerika störst i Hallands län. ¹⁹ Förhållandet föranledde en f.d. halländsk riksdagsman att, med blicken fäst på en skolklass under examen, yttra: »Detta är Amerika-mat.» samt förtydligat sig: »Vi bekosta deras uppfostran och Amerika skördar frukterna däraf.» ²⁰

Även båtsmän avvek till det stora landet i väster. Båtsmannen nr 123 Hurtig besöktes

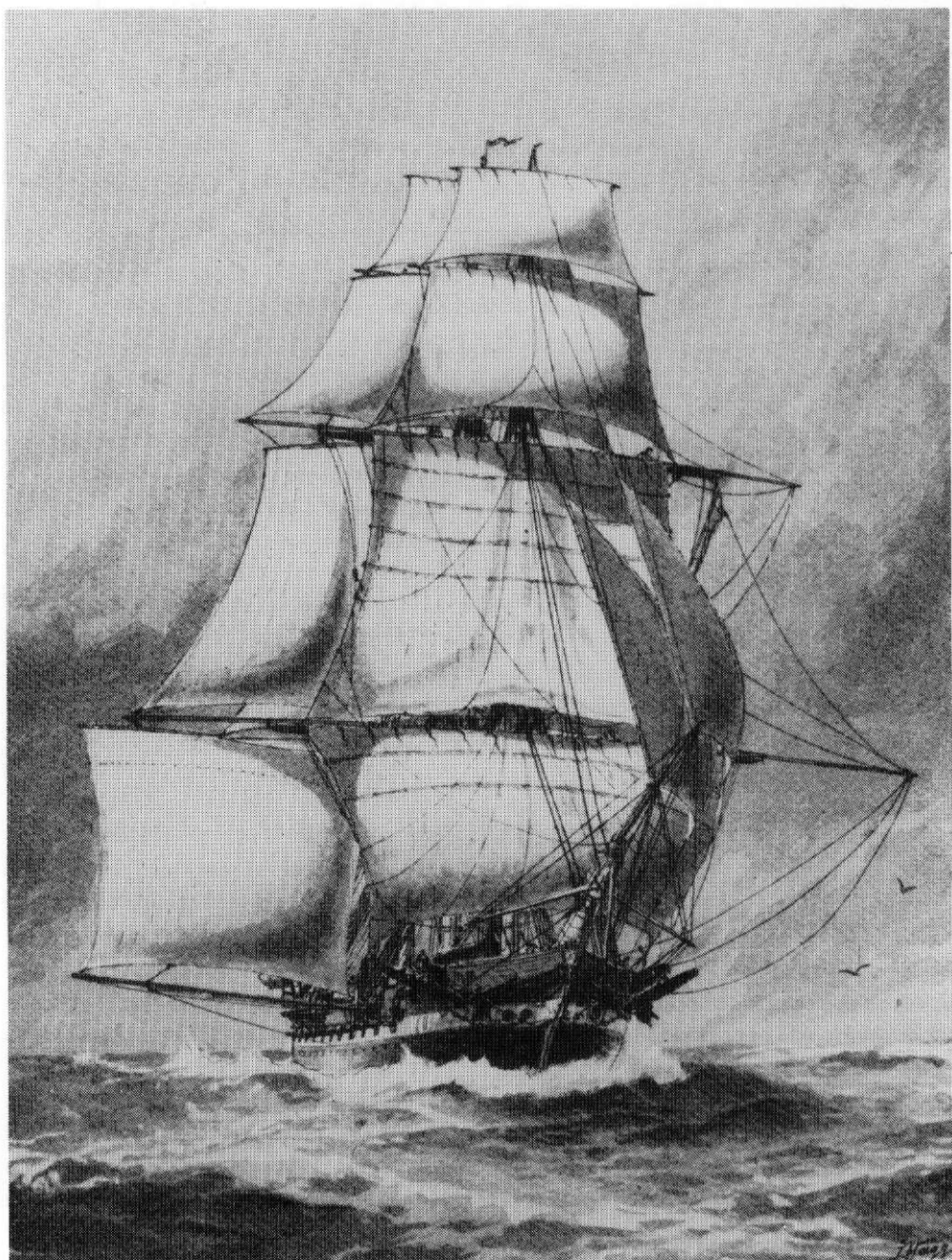


Fig. 4. Korvetten Norrköping för fulla segel under läns. Fartyget sjösattes 1858 byggd som fregatt och var 47 m långt och 12 m brett samt hade ett djupgående på 5.5 m. Norrköping ansågs i officerskretsar vara en av den svenska örlogsflottans främsta snabbseglare och krävde 340 mans besättning. Bestyckningen utgjordes av 30 kanoner. Enligt muntlig uppgift från viceamiral Gunnar Jeudeur Palmgren, Onsala, gjorde Norrköping på 1920-talet avriggad fortfarande tjänst och då som logementfartyg för skeppsgossar under utbildning i Marstrand. (Originalet lavering av J. Hägg ca 1905. Ur E. Hägg, Under tretungad flagga 1941. Foto: Lunds Universitetsbibliotek.)

Befolkningsutveckling och hemmansklyvningsprocess i Hallands län 1805/1810—1900

År	Hemman och hemmansdelar med mantal		Folkmängd vid årets slut: Utan städernas folkmängd		Folkmängd vid årets slut: Endast städernas folkmängd ¹	
	Antal	Index	Antal	Index	Antal	Index
1805			68.883	100	4.612	100
1810(13)	7.834	100	—	—	—	—
1840	9.382	120	—	—	—	—
1865	11.539	147	115.925	168	10.158	220
1880	—	—	120.149	174	15.182	329
1900	13.552	173	114.968	167	26.720	579

Källor: Emigrationsutredningen Bilaga XII: Jordstyckningen, 1911, tabellbilaga D sid. 183 och Bilaga V: Bygdestatistik, 1910, tabell 76, sid. 316.

¹ Halmstad, Laholm, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka.

sålunda våren 1882 av sin kollega nr 106 Kullberg i Hallands södra kompani. I ett brev till kompanichefen meddelar denne att Hurtig »ej varit hemma sedan den 27 mars och hans hustru sade att han är rest till America». Kullberg fick följande persedlar med sig: »Säck med foder 1, Runtröjja 1, Byxsor blå 1 par, Byxsor av bramduck 2, Bosaron 1, Halsduck svart 1, yllegrå (dito) 1, ylle kjorta 1, Kjorta vit med blå Krage, Strompor 1, Mössa med band 1, så att der fatades Kavaj, Skor, Sticktröjja och flanells-lif»,²¹ vilka kunde vara nog så bra att ha i det förlovade landet västerut. Det gripande brevet ger således också en bild av den halländske båtsmannens klädespersedlar.

Sammanfattning

Vid de två till fjärran länder avvikna båtsmännen får denna undersökning göra halt. Uppsatsen har också som målsättning att endast peka på källmaterialets möjligheter att belysa båtsmännens sociala bakgrund, levnadsförhållanden: lön, bostad²² etc., an-

ställningstid m.m. under 1800-talets senare hälft. Den under 1800-talet fortgående hemmansklyvningsprocessen och befolkningsutvecklingen måste ha påverkat båtsmännens situation vad det gäller försörjningsläge och förhållande till rotebönderna. Utvecklingstendenserna för Hallands län redovisas i ovanstående tabell. Om man frånräknar städernas befolkning skulle antalet personer per i mantal satt hemman eller hemmansdel 1805—1810 vara ca åtta nio personer. 1865 skulle motsvarande siffra vara ca 10 personer, Brukningsenheterna bestod också 1865 överlag av mindre mantalsenheter än vad som var fallet 1810 och 1840. Vi kunde t.ex. ovan notera att det var så många som 25 personer, som 1882 slöt båtsmanskontraktet med den då sjuttonåriga Oskar Emanuel Knall. Det framstår som självklart att båtsmännen under en tid då kampen om brödet för dagen hårdnade hamnade i allt annat än ett önskeläge. Att tränga djupare ner i dessa och andra frågeställningar måste vara en angelägen forskningsuppgift.²³ Materialet synes inte lägga några hinder i vägen utan närmast, oavsett ambitionsnivå, erbjuda en motorväg för den hågade forskaren.

¹ Se t.ex. Berndt Fredriksson: Försvarets finansiering — svensk krigsekonomi under Skånska kriget 1675—1676, 1976, densammes Krig och Bönder: Hur drabbades skåningarna av kriget 1675—1679? i Bördor bönder, börd i 1600-talets Sverige (Festskrift till Sven A. Nilsson), 1979, sid. 163—213, Jan Lindegren: Utskrivning och utgivning: Produktion och reproduktion i Bygdeå 1620—1640, 1980, Göran Rystad, Kriegsnachrichten und Propaganda während des dreissigjährigen Krieges, skrifter utgivna av Vetenskaps societeten i Lund 1960 samt Gunnar Arteus, Krigsmakt och samhälle i frihetstidens Sverige, utkommer våren 1982. Rörande politiska flygskrifter från 1600-talet se också Anders Persson, Svedalabygden från svensktidens början till skiftena (1658—ca 1800) sid. 193, i Svedala genom tiderna, 1981.

² Materialets unika möjligheter har uppmärksamats av forskningen. Vid Göteborgs Universitets historiska institution sammanställs för närvarande en avhandling »Samhället och den värvade soldaten i Sverige 1697—1809» av amanuensen Thomas Magnusson.

³ För avhandlingar i dessa ämnesområden se exempelvis: Christer Winberg, Folkökning och proletarisering, 2:a uppl. 1977, Agnes Wirén, Uppbrott från Örtagård: Utvandringen från Blekinge t.o.m. år 1870, 1975, (Rec.: Eva Österberg, Historisk Tidskrift 1976, sid. 359—367), samt Lars Olsson, Då barn var lönsamma: Om arbetsfördelning, barnarbete och teknologiska förändringar i några svenska industrier under 1800- och början av 1900-talet, 1980.

⁴ Se not 22 nedan.

⁵ Texten bygger om inget annat anges på Fredrik Lagerroth, Indelnings- och grundskatteväsendets avveckling, Fjärde kapitlet: Försvarsbesvär, 1927, sid. 133—175. För övrigt kan hänvisas till handboksverket, Svenska flottans historia: 1—3 (1521—1679, 1680—1814, 1815—1945) 1942—1945.

⁶ För utskrivningsförfarandet se Jan Lindegren a.a. 1980, sid. 144 ff.

⁷ Se Sven Ågren, Karl XI:s indelningsverk för armén: Bidrag till dess historia åren 1679—1697, 1922, sid. 104 ff. Danmark förklarade redan hösten 1675 krig mot Sverige men först i juni 1676 kom Skåne att direkt beröras av kriget.

⁸ Rörande uppsättandet av ryttarregementen i Skåne under 1600-talets senare hälft se Anders Persson, a.a. 1981, sid 185 följande och där anförd litteratur.

⁹ Gustaf Clemensson, Flottans förläggning till Karlskrona: En studie i flottstationsfrågan före år 1683, 1938, sid. 36 f. och sid 90 ff.

¹⁰ Lennart Hennel: Båtsmansrekrytering och båtsmans-

håll i Västsverige åren 1700—1739. Lund 1963 (otryckt licentiatsavhandling vid Lunds universitets historiska institution) samt densammes, Det halländska båtsmanshållets tillkomst, Ale 1971:3.

¹¹ Den svenska krigsmakten utgjordes inte enbart av indelade trupper. I försvarsmakten ingick även en värvad del samt fr.o.m. 1812 den så kallade beväringen, den allmänna värnplikts föregångare. År 1880 omfattade den indelta armén 30 000 man, den värvade knappt 7 000 samt beväringen 30 000. De värvade regementena utgjorde oftast städernas garnisonstrupper. (Krigsarkivet, broschyr 1978, AB Fäلتhs Tryckeri, Värnamo.)

¹² Avgångs- och rekryteringsrulla 1875—1905, Karlskrona station: Södra Hallands båtsmanskompani volym E VII: 1, Krigsarkivet (Kr A) i Stockholm. Av denna rulla, som är förd efter avgångstid med rekryteringsanteckningar på högra uppslaget, anges bl.a. de avgångna båtsmännens ålder och tjänstgöringstid respektive de nyrekryterades ålder och födelsedata.

¹³ Följande båtsmanskompaniers etc:s arkiv ingår i Karlskrona stations arkiv i Kr A:

Blekinge 1. båtsmanskompani	(1),
Blekinge 2. båtsmanskompani	(2),
Blekinge 3. båtsmanskompani	(3),
Blekinge 4. båtsmanskompani	(4),
Blekinge 5. båtsmanskompani	(5),
Blekinge 6. båtsmanskompani	(6),
Södra Möre 1. båtsmanskompani	(7),
Södra Möre 2. båtsmanskompani	(8),
Södra Möre 3. båtsmanskompani	(9),
Tjusts båtsmanskompani	(10),
Smålands båtsmanskompani	(11),
Östergötlands båtsmanskompani	(12),
Ölands 1. båtsmanskompani	(13),
Ölands 2. båtsmanskompani	(14),
Gotlands 1. båtsmanskompani	(15),
Gotlands 2. båtsmanskompani	(16),
Bohus 1. båtsmanskompani	(17),
Norra Hallands båtsmanskompani	(18),
Södra Hallands båtsmanskompani	(19),
Båtsmansrekrytkompaniet	(20) och
Chefsexpeditionen för uppfordrade båtsmanskompanierna	(21).

I fortsättningen anges Karlskrona station: Södra Hallands båtsmanskompani: Karlskr. Stat: S H Bk.

¹⁴ I denna uppsats har använts följande serie i Hallands länsstyrelses landskontor:

Mönstringsrullor. Båtsmanskompaniet G I cb (1721—1900).

Följande serier i landskontoret bör också nämnas vad det gäller båtsmanssystemet:

Roterings- och utskrivningslängder: G I aa. (I volym 10, rullor 1734—1822).

Handlingar rörande båtsmansindelningen i Halland: G I ac (1721—1821).

Protokoll och handlingar rörande extra roteringen i Halland: G I ad (volym 4—5, 1812—1813, och volym 9, 1838).

Räkenskaper rörande båtsmanshållet: G I ae (1733—1854).

Båtsmanskontrakt: G I af (1731—1856) Se även serie G I cb. (Jämför not 17 nedan).

Mönstringsrullor: Båtsmanskompanier: G I cb (1721—1900).

Instruktioner och förordningar rörande utskrivningar av båtsmanshållet: G I cg (1662—1826).

Handlingar rörande rustning, rotering och båtsmanshåll: G I ci (1848—1917).

Annat källmaterial rörande båtsmanssystemet i Halland kommer att redovisas i den i not 22 annonserade uppsatsen.

¹⁵ Rotehandlingar 1800-talet, Karlskr. Stat: S H Bk volym F II:1. Handlingarna utgöres av dossiéer, som upplagts över båtsmän från 1800-talets senare hälft. Dossiesystemet synes ej vara samtida utan utfört i efterhand. Jmf Stockholms station: Roslags 4 båtsmanskompani för nr 100 Öberg, vars dossié, nr 100 saknas bland rotehandlingarna. Handlingarna rörande nr 100 Öberg ligger emellertid kvar i hans rulla innanför pärmen. (Stockholms station: Roslags 4 båtsmanskompani, Båtsmansrullor (vol. D VI:4) och Båtsmanskontrakt (vol. E II:1), (Kr A).

¹⁶ Kunskapsrulla 1859—1895: uppslag för nr 99 Skärström (flera personer), Båtsmansrulla för nr 99 Skärström: (Oskar Emanuel Knall 1882—1887) och Kompanirulla 1875—1888: uppslag för nr 99 Skärström (flera personer). Karlskr. Stat: S H Bk volymerna E IV:2, E IX:4 och E II:1. För termer och utbildning vid Flottans stationer vid denna tid se: Ledning för undervisningen uti sjömansskap i exercisskolan, 1871, och Undervisning för manskapet vid Flottan, 1—3, 1881—1882.

¹⁷ Generalmönsterrullor 1884 och 1889 för Södra Hallands Båtsmanskompani, Hallands länsstyrelses landskontor volymerna G I cb: 7—8, Landsarkivet i Lund (LLA). Det bör observeras att generalmönsterrullorna för Hallands Södra och Norra båtsmanskompanier i landskontoret vid denna tid upprättades vart femte år. Rullorna har i landskontoret använts som liggare och påteckningar har gjorts. Vidare har man aktualiserat rullorna genom att bilägga nytillkomna båtsmäns kontrakt vid framsidespärmarna. Enligt författning 1841 skulle generalmönsterherren senast en månad efter mönstringen »tillställa Förvaltningen av Sjöärendena (Amiralitetskollegiets efterträdare) ett exemplar av Mönster-Rullorna, ett annat exemplar lemnas till Befälhafvaren å Stationen och det tredje till Compagni-Chefen: hvar föruthan då mönstring skett med Båtsmanshåll, Landshöfdingen i orten undfår ett exemplar af Rullorna, att i Lands-Contoret förvaras».

(S. W. Gynther, Författningssamling för Kongl. Maj:ts flotta: IV, 1854, sid. 33).

¹⁸ Husförhörlängd 1882—1897 för Halmstads stadsförsamling, volym A I:46 sid. 1192, Landsarkivet i Lund.

¹⁹ Emigrationsutredningen, Bilaga V: Bygdestatistik (av Gustav Sundbärg), 1910 sid. 114 följande.

²⁰ Emigrationsutredningen, Bilaga XVII: Utdrag ur inkomna utlåtanden, 1909, sid. 158 f. (Inkommen skrivelse 1908-07-15 från Årstads pastorat).

²¹ Brev 1882-04-05 från nr 106 Kullberg till kompanichefen. Ankomna handlingar. Karlskr. Stat: S H Bk volym F I:2, (Kr A).

²² En uppsats: Att inventera båtsmanstorp (1800-talets senare hälft): Antikvariska källor och problem, avses att publiceras av författaren i nummer av Ale 1982.

²³ Vid Linköpings Universitets historiska institution undersöker Göran Göransson den sociala strukturen m. m. i ett indelt kompani i Östergötland vid tidpunkten för värnpliktens införande vid 1900-talets början. Det är med spänning man ser fram mot resultaten av en undersökning baserad på det angivna materialet.

Bruksbåtar i Skåne

Av Peter Skanse & Bertil Andersson

Kulturen, Box 1095, 221 04 Lund

I Ale nr 1 och 4/1980 presenterades ett dokumentationsprojekt av bruksbåtar i Skåne och Blekinge, vars preliminära resultat redovisas i denna rapport

Under hösten 1980 har författaren på uppdrag av Kulturen i Lund företagit inventering och uppmätning av traditionellt byggda bruksbåtar i Skåne. Arbetet föregicks av en mindre provundersökning i Kullabygden våren 1979. Med traditionellt byggda bruksbåtar menas här på hantverksmässig grund framställda, klinkbyggda träbåtar avsedda att brukas inom någon huvud- eller binäring. Avsikten med artikeln är att lämna en kort redogörelse för projektets bakgrund, målsättning, arbetsmodell, fältarbete och resultat.

Bakgrund

Det skånska båtbeståndet är, liksom vad gäller de flesta övriga svenska landskaps, mycket ofullständigt undersökt och dokumenterat. Endast en större sammanhängande fältundersökning har gjorts tidigare, under ledning av Ernst Klein.¹ Denna undersökning var dock i huvudsak inriktad på själva fisket och omfattade dessutom endast kuststräckan öster om Trelleborg. De uppmätningar som utfördes var av mycket ofullständig karaktär. Sammantaget gör detta att båtmaterialiet är fragmentariskt och svårtolkat. Utöver detta finns en allmän uppsats av Albert Eskeröd,² vilken dock till stor del bygger på Kleins material, samt en del lokal- och specialunder-

sökningar³ av varierande omfattning och kvalitet.

Inledningsvis kan alltså konstateras att någon samlad bild av det skånska bruksbåtsbeståndet ej finnes, varken vad gäller nutid eller historisk tid.

Målsättning

Det skånska kustnära fisket och insjöfisket har under efterkrigstiden genomgått, och genomgår fortfarande, mycket kraftiga förändringar, vilket inte minst avspeglar sig i båtbeståndet. Motorerna har till exempel under denna period blivit så kraftiga att de gamla skrovformerna ej längre ansetts lämpliga. Detta är särskilt märkbart vad gäller ekorna på Österlen, vilka i mycket stor utsträckning ersatts av snipor och rundgattningar. Nya byggnadsmaterial som plast och stål har gjort sitt intåg och dessa tillåter helt andra former och problemlösningar. Själva fiskets teknik har dessutom förändrats på ett sådant sätt att det ger återverkningar även på båtbeståndet. Särskilt gäller detta ålfisket, där övergången från pålade bottengarn till flytbottengarn medför att de för sydkusten så typiska pålkranarna i stort spelat ut sin roll. Den kraftiga utbyggnaden av fiskehamnarna under tiden före det andra världskriget medförde dessutom att de för den långsträcktade kusten så karaktäristiska

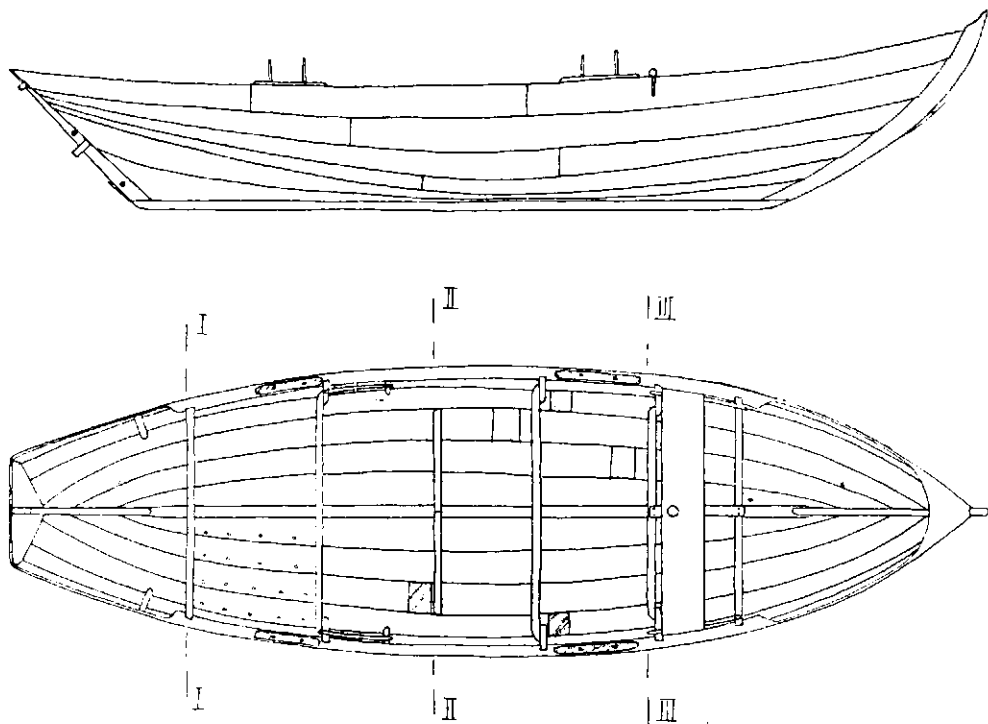


Fig. 1. Blekingeska byggd på 1890-talet av Österlund vid Sandhamnen. Uppmätning i Nordiska Museets arkiv.

landgångspråmarna blivit överflödiga. Listan skulle kunna göras avsevärt längre.

Från Kulturens sida formulerades målsättningen för arbetet så »att det skånska bruksbåtsbeståndet skulle kartläggas och att ett lämpligt urval skulle i ritningsform dokumenteras». Behovet av uppmätningar för att helt täcka landskapet uppskattades till mellan 20 och 30 stycken.

Arbetsmodell

Projektet började med att en arbetsmodell diskuterades fram. Denna skulle tjäna som grund vid valet av uppmättningsobjekt. Modellen gick ut på att materialet kunde delas in utifrån tre olika aspekter: de geografiska, den tidmässiga och den funktionella. Ett lämpligt val av objekt skulle då givetvis kunna belysa materialet ur alla aspekterna.

Den *geografiska* aspekten ansågs viktig då de naturliga förutsättningar vad gäller de olika farvattnen och kuststräckorna varit av stor betydelse. Som exempel kan här nämnas Öresunds krabba sjö och den inverkan detta haft på förskeppskonstruktionen.

Den *tidsmässiga* aspekten var viktig då det är den som lämnar grundvalen för bedömningen av förändringar under undersökningsperioden. Stor vikt fästes vid försöken att finna exemplar byggda innan, alternativt opåverkade av, motorns införande.

Den *funktionella* aspekten var viktig framför allt för att visa hur delar av båtbeståndet anpassats till speciella uppgifter, vanligen då fångsttekniken.

Samtliga dokumenterade objekt har valts med ledning av denna i förväg utarbetade modell.

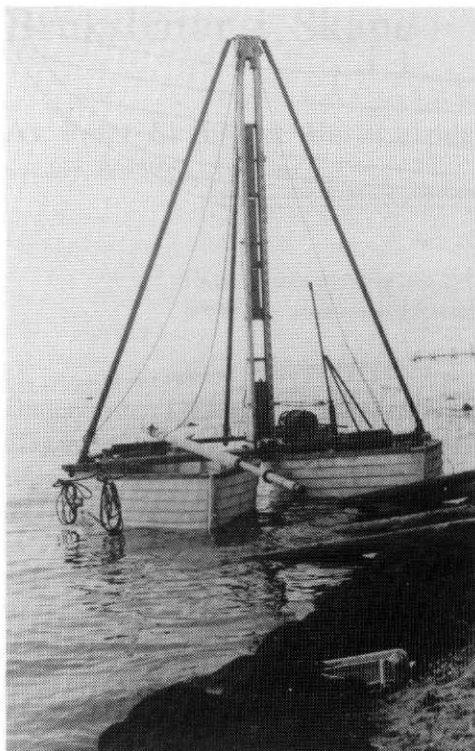


Fig. 2. Pålpråm tillhörig bröderna Nillson och använd vid deras ålfiske i Lilla Beddinge på sydkusten. Pålpråmen byggd av fiskelaget själva.

Fältningsarbetet

Själv fältningsarbetet bedrevs i koncentrerad form under en dryg månads tid, hösten 1980, förutom vad avser förundersökningarna i Kullabygden. Samtliga fiskelägen i landskapet besöktes. Det befintliga båtbeståndet fotograferades både översiktligt och enskilt. Lokalt kända personer vidtalades och ett preliminärt val av objekt gjordes. Ganska snart började de båtar som var aktuellt för uppmätning att utkristallisera sig. Fältningsarbetet avslutades med själva uppmättningsdelen, vilken tog i genomsnitt en dag per objekt. Under resten av hösten utfördes så själva utritandet av uppmätningarna. Fotografierna kopierades och monterades, samt försågs med

tillhörande textuppgifter ur intervju materialet. Ett preliminärt försök till utvärdering av materialet utfördes också. För att kunna få sin slutgiltiga form bör materialet kompletteras med arkivundersökningar.

Resultat

Inventeringen visar att det skånska båt materialet är mycket komplext sammansatt. Från öster har blekingsekan med sin akterspegelskonstruktion trängt in i landskapet. Detta har troligen till en början skett genom köp av ekor från Blekinge och senare, under 1800-talets andra del, även genom lokal produktion. Det västligaste belägget för byggnation av denna båttyp har Revhusen öster om Ystad visat sig vara.

Från väster har den nordvästeuropeiska rundgattningen påverkat det inhemska materialet och man kan med visst fog säga att den skånska snipan utgör ett mellanting mellan kontinentens rundgattningar och den nordiska snipan. Oliketerna mellan väst- och sydkustens tvestävade båtar är till mycket stor del betingade av farvattens olika karaktär, krabb respektive lång sjö.

Den på många ställen långgrunda kusten har givetvis också satt sin prägel på båtbeståndet. Dels har man, som tidigare nämnts, behövt flatbottnade båtar för transport av folk och redskap ut och in från de på svaj liggande större fiskebåtar och de vid den öppna kusten lossande och lastande skutorna. Dels har man behövt dem för att kunna utnyttja vissa speciella fiskevatten, till exempel de grunda bukterna på Öresundskusten. Även när det gäller insjömaterialet är detta av olika anledningar, såsom de lägre kraven på bärighet och sjöduglighet, ofta flatbottnade.

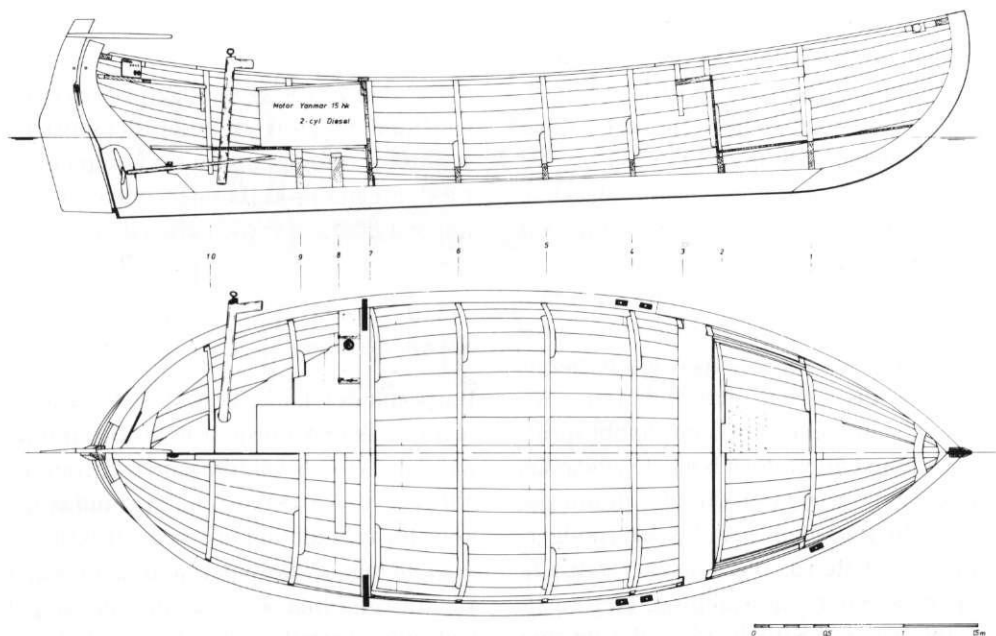


Fig. 3. 19-fots motorsnipa byggd 1958 i Öster Jär av Malte Göransson. Tillhör bröderna Nilsson i Lilla Beddinge och användes vid samma ålfiske som pålkranen på bild 2. Uppmätning 1980.

Ålfisket med stora pålade bottengarn, som tidigare varit så typiskt för sydkusten, skiljer sig markant från övriga fiskesätt, vilket även satt sina klara spår i båtbeståndet. De stora redskapens hanterande kräver pråmar av olika slag, pålkranar och garnpråmar. Tekniken infördes i Skåne

omkring senaste sekelskiftet. Då man under de senaste åren allt mer börjat övergå till flytbottengarn överges det dyrbara, väderberoende och tungarbetande pålandet och därmed blir även båtarna överflödiga. På Österlen har de gamla hommebåtarna en specialiserad form av blekingsekan, le-



Fig. 4. Hommebåtar från Haväng norr om Vitemölla. Typmässigt blekingsekor, men med den för hommebåtar så typiskt »flata» botten.

vat kvar ända upp till dags dato. Detta som en trolig följd av att redskapen har, bland annat på grund av bottenens beskaffenhet, ej antagit samma enorma dimensioner som på sydkusten.

De något större klinkbyggda, däckade rundgattungarna avsedda för framförallt sillfisket finnes i tre typer, vilka lämpligen kan benämnas, sunds-, sydkust- och blekingetypen. Formen är i huvudsak styrd av de farvatten båten är avsedd för. Samtliga typer utvecklade under tiden strax före sekelskiftet och verkligen snabbt spridda i ochmed att motorn började användas i fisket vid början av 1900-talet. Inom vissa mindre områden lyckades den rundgattade däcksbåten av olika orsaker aldrig få någon dominerande ställning. Detta gäller till exempel Kullabygden, där de små öppna sniporna kvarlevde i större omfattning än i övriga områden. Under arbetets gång har dessutom ett antal bruksbåtar av främmande ursprung registrerats längs den skånska kusten. Det gäller bland annat giggar, norska snipor och danskbyggda öppna rundgattningar.

Giggen stöter man på i de olika delar av Sverige där det bedrivits mindre handels-sjöfart av någon omfattning. Det rör sig här helt enkelt om sekundärt använda skeppsbåtar.

Den norska snipan förekommer i äldre uppteckningar och berättelser från Kullabygden, vilka i många fall kan styrkas genom fotografier från småhamnarna på

denna kuststräcka. Endast ett fåtal finns idag kvar.

De danskbyggda rundgattungarna har från Själland gjort sitt intåg i det sydsåknska fisket, möjligen som ett komplement till den egna produktionen, vilken redan under 1950-talet torde varit väl låg.

Sammanfattning

Båtbeståndet längs den skånska kusten och i de skånska insjöarna är fortfarande ganska rikt och väldifferentierat framför allt vid syd- och ostkusten. På grund av fiskets förändrade teknik och struktur är dock många av båttyperna idag direkt på väg att försvinna. I en del fall, till exempel vad gäller de sydkustbyggda däcksbåtarna och de norskbyggda sniporna i Kullabygden, är det tveksamt om man överhuvudtaget kan finna något exemplar i sådant skick att det låter sig dokumenteras eller bevaras.

Nyproduktionen av traditionella bruksbåtar i Skåne är också i det närmaste helt borta, vilket i sin tur ytterligare kommer att påskynda förändringsprocessen.

Genomsnittsåldern i det skånska båt-materialiet är betydligt lägre än motsvarande i landskap som Bohuslän, Blekinge och inte minst i Småland. Detta som ett troligt resultat av det hårdare trycket vad gäller båtplatser och liknande i de skånska hamnarna.

Noter

¹ Manuskript i Lunds Universitets Folklivsarkiv.

² Eskeröd, Albert: Skånekustens båtar. I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1948.

³ Hommerberg, Claes: Falsterbobåtens miljö. I: Sjöhistorisk årsbok 1951-52.

Löfström, Hans: Östskånskt fiskeläge vid mitten av förra seklet. I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1937.

Löfström, Frans: Här ostpå, 1952.

Mattsson, Eric: Fiskeläget Öster Jär. I: Det gamla Trelleborgs årsskrift 1967.

Nilsson, Nils: Däckade båtar. I: Kulturen 1978.

Sjöstedt, L. C.: Barsebäcks fiskeläge. 1951.

Skanse, Peter: Båttbyggaren Lars Andersson i Vitemölla. I: Träbiten nr 14, 1976.

Skanse, Peter: Snipan i Kullabygden. I: Träbiten nr 26, 1979.

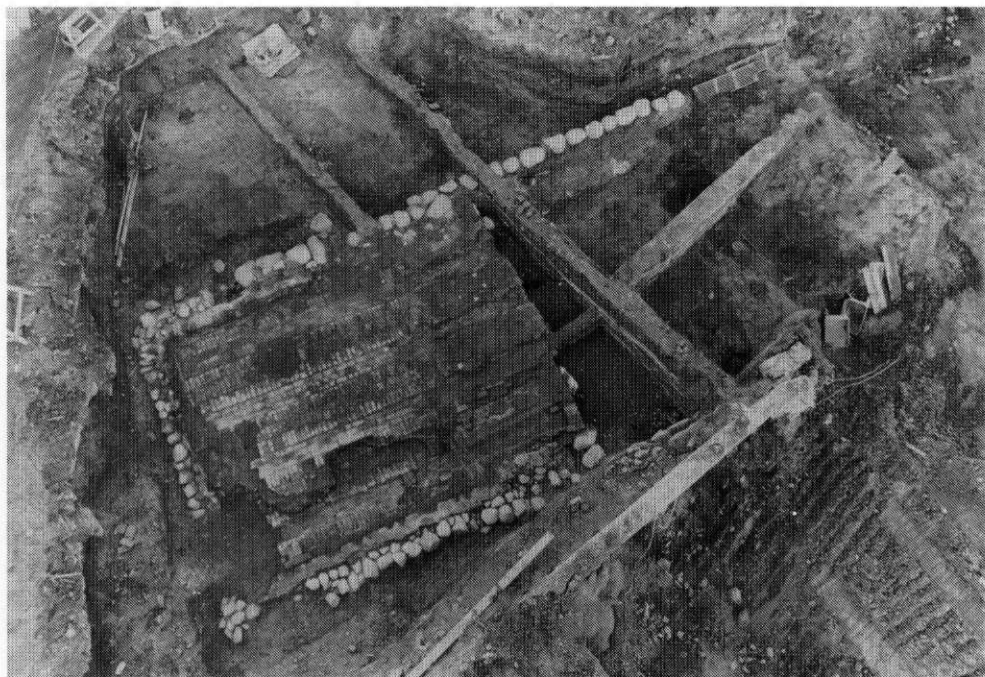
Zacke, Alvar: Allmogebåtar, 1973.



Tegelugn i Malmö

Under sommaren och hösten har Malmö Museum bedrivit utgrävningar i kvarteret Tranan. Detta område låg i den medeltida stadens sydvästra utkant. Bebyggelserester i form av hus, rännor och gropar från perioden sent 1200–1500 tal har kunnat

dokumenteras. Dessa resultat är väsentliga för förståelsen om ett medeltida randområdes bebyggelseutveckling. Något som också måste ha haft stor betydelse för denna stadsdelen under medeltiden är den tegeltillverkning som enligt de skriftliga källorna kan lokaliseras till området. Det tydliga beviset på att så varit fallet visade



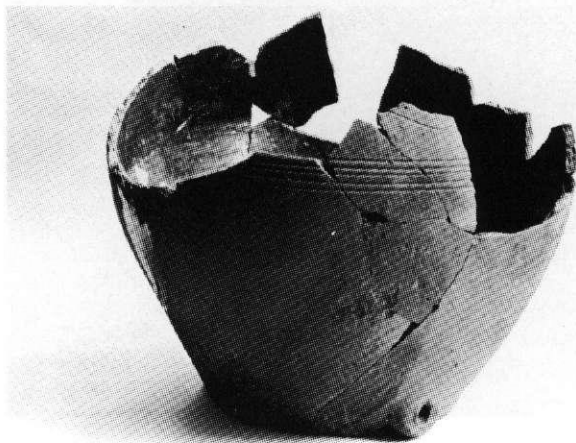
Fas 1 och 2 av tegelugnen synliga. Foto Ronny Johannesson.

sej då en tegelugn framkom i den centrala delen av kvarteret.

Storleken på själva ugnskonstruktionen är 8×9 meter med arbetsplattformen inräknad blir måtten 8×18 meter. Ugnen är byggd med de fyra fyröppningarna åt väster. Den har blivit ombyggd och påbyggd vid i varje fall fem olika tillfällen. Vid dessa påbyggnader har i stort sett samma yttermur använts vilket gör att dessa är bevarade till en höjd av cirka 1–1.5 meter. Vid fyröppningarna har stora ombyggnader gjorts, bl.a. har ugnen förlängts åt väster under den senaste användningsperioden. De tjocka kalklagren i profilen genom arbetsplattformen visar att kalkbränning har förekommit under samtliga fem ugnsfaser. Tegelkross och felbränt tegel förekommer däremot mera sparsamt.

Några klart daterande föremål föreligger ännu ej. Enligt de skriftliga källorna har Heligandshuset varit i behov av tegel under slutet av 1400-talet. Efter denna bränningsperiod övertar staden tegelugnen i början av 1500-talet. Ugnen är i drift vid ytterligare ett par tillfällen fram till 1580-talet.

Ingmar Billberg



Rödgodsfyndet från Köpmansgatan i Halmstad.

Skånes bibliografi

Intresset för och sökandet efter kunskap om hembygden är mycket stort. Det har vi märkt i vår dagliga gärning på biblioteken, där efterfrågan på litteratur om hemtrakten ständigt ökar.

Glädjande nog har man nu i många kommuner börjat bevaka vad som skrives om den egna trakten och lagt grunden till lokalsamlingar. Att finna äldre litteratur har dock visat sig mycket svårt, då det saknas en övergripande Skånebibliografi.

För att avhjälpa denna brist bildades 1978 föreningen Skånes Bibliografiska Sällskap. Sällskapets målsättning är att utge en skriftserie kallad SKÅNES BIBLIOGRAFI. Den skall utkomma häradsvis och städerna kommer att ingå i det häradsområde som de geografiskt gränsar till. Utgivningen bekostas av landstingsmedel.

Bibliografiskt arbete är synnerligen tidskrävande, men trots detta kan Sällskapet nu – knappt tre år efter bildandet – presentera första delen i serien. Området den omfattar är Luggude härad och Högnäs stad och består av över 2.000 nummer.

Boken kan erhållas genom insättning av 48: – på postgiro nr 32 31 26-3. Adress:

Skånes Bibliografiska Sällskap, 230 40 BARA.

Nästa del i serien omfattar Ingelstads härad och beräknas utkomma våren 1982.

Arne Ribnell

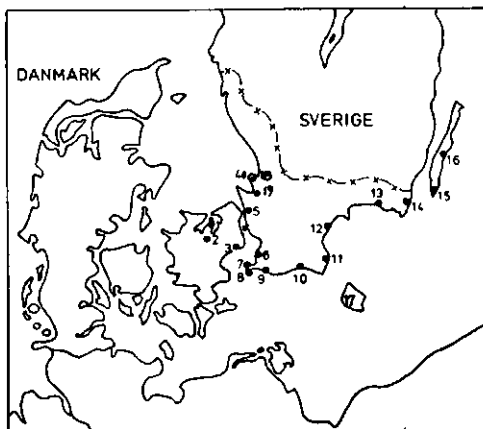
Keramikfynd i Halmstad

Under första halvåret 1979 utfördes en arkeologisk undersökning av Köpmansgatan i Halmstad. Gatan löper parallellt med Nissan ungefär mitt emellan ån och platsen för stadens medeltida gräns. Vid utgrävningen påträffades huvudsakligen lämningar från 1500-talet. En av dessa var en ca 5 m bred källare i vars stenlagda golv en trätunna var nedgrävd. Tunnan innehöll huvudsakligen sand med här fanns också nedsatt en stor kruka (största vidd 31 cm) av yngre rödgods och svart invändig glasyr med dekorativa rinningar på utsidan. Det märkliga med krukan var ett litet tapphål (1 cm diameter) i kärnväggen 1,5 cm över botten. Kärlet bör ha använts till att separera vätskor med eller för att avskilja ett sediment.

Erik Rosengren

Bottenskräp

Sedan min artikel »I erbotttnar till belysning» infördes i Ale 1981:2 har jag uppmärksamrats på ett par lerbottenslokaler som inte kommit med i min sammanställning. De nya uppgifterna förändrar visserligen inte det förda resonemanget, men jag vill ändå ta tillfället i akt att göra följande komplettering.



1 Skuldevig, 2 Roskilde, 3 Dragör, 4 Hallands Väderö, 5 Helsingborg, 6 Malmö, 7 Skanör, 8 Falssterbo, 9 Trelleborg, 10 Ystad, 11 Simrishamn, 12 Åhus, 13 Ronneby, 14 Avaskär, 15 Kyrkhamn, 16 Sikavarp, 17 Bornholm, 18 Hov, 19 Luntun.

Bornholm

I 1980 års utgåva av Bornholms museums årsskrift presenterar museumsinspektör Henrik Vensild resultaten från en rad undersökningar som genomfördes på ön mellan åren 1884–93. Utgrävningsledaren J. A. Jørgensen konstaterar i sin rapport att »det forskellige steder her på øen, men altid nede ved stranden, findes der en hel del forunderlige fordybninger, omgivne av lave jordvalde». De måttangivelser som görs för dessa, förstärker intrycket av att det rör sig om lerbottnar. Utmed kustremsan finns även en del medeltida kyrkor och kapell, som kan sättas i samband med det medeltida sillfisket.

Bjärehalvön, Sjötorp, Hovs socken

1939 besiktigade landsantikvarie Harald Olsson en allmänning nordost om gården Sjötorp i Hovs socken, Skåne. Här kunde man iakttaga grunda svackor i terrängen.

Anläggningar var 30–40 cm djupa och mätte c:a 3 m i diameter. Av det tiotal anläggningar av denna typ som Olsson registrerade fanns ett par som skadats av en grustäkt. I kanten på grustaget dokumenterades en profil genom en av anläggningarna. Av denna framgår det att groparna var klädda med ett c:a 5 cm tjockt lerskikt. Inga fynd gjordes vid undersökningen av de skadade anläggningarna men ortstraditionen förlägger Lübeckarnas handelsplats till just denna allmänning, varför Olsson drar slutsatsen att de bör härröra från medeltiden.

Luntertun

Under senare delen av 1920-talet genomförde Olle Källström en rad undersökningar i Luntertun. Härvid påträffades

bl.a. kraftiga murrester, som tolkades som resterna från ett kapell som uppförts i fiskesamhället Luntertun vid 1200-talets mitt.

Vid en vägbreddning år 1949, strax söder om det förmodade kapellet, påträffade Lars-Göran Kindström några lerbotensliknande anläggningar. Dessa var nergrävda i den sterila sanden utmed Rönneåns strand. Grundformen uppges ha varit cirkulär och diametern har varierat mellan 2 och 3 meter. Inga daterade fynd kan knytas till anläggningarna.

Litteratur

- Anglert, M.: 1981. Bastad och Luntertun. C-uppsats.
Vensild, H.: 1980. Nyt fra Bornholms Museum.

Leifh Stenholm

DE SKÅNSKA LANDSKAPENS HISTORISKA OCH ARKEOLOGISKA FÖRENING bildades 1866. Föreningen är en samlingspunkt för en historiskt och arkeologiskt intresserad allmänhet.

Föreningen är utgivare av ALE, historisk tidskrift för Skåne, som utkommer med fyra häften årligen. Tidskriften utges med bidrag från statens humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsråd. Brev och manus till redaktionen adresseras till landsantikvarie Dag Widholm, Winstrups-gatan 10, 222 22 LUND.

Medlem i föreningen erhåller tidskriften kostnadsfritt.

Årsavgiften, 35:— kr, kan insättas på postgirokonto nr 24 68 31-2, De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening.

Adress till föreningens skattmästare, Allan Persson: Karhögstorg 4 A, 223 55 LUND.

Äldre häften av tidigare utgivna tidskrifter kan beställas hos föreningens sekreterare, fil. mag. Sten Skansjö, Skolrådsvägen 3, 223 67 Lund eller hos skattmästaren.

EFTERTRYCK, helt eller delvis medges endast efter redaktionens särskilda tillstånd.

Föreningens styrelse

Fil. dr Bengt Bengtsson, Lund, ordf., länsantikvarie Carin Bunte, Malmö, v.ordf., fil. mag. Sten Skansjö, Lund, sekr., fil. kand. Allan Persson, Lund, skattmästare samt professor Nils-Arvid Bringéus, Lund, professor Erik Cinthio, Lund, professor Bertil Ejder, Lund, museichef Torkel Eriksson, Helsingborg, byråchef Evald Gustafsson, Sthlm, överstelöjtn. Sven Hedin, Ystad, fil. lic. Lars-Göran Kindström, Helsingborg, antikvarie Nils Nilsson, Lund, professor Birgitta Odén, Lund, länsmuseumschef Bengt-Arne Person, Varberg, professor Göran Rystad, Lund, soc.dir. C. G. Stenkula, Lund, greve Hans Wachtmeister, Johannishus, läroverksadjunkt Curt Widenborg, Ronneby, landsantikvarie Dag Widholm, Lund, intendent Gustaf Åberg, Simrishamn. Hedersledamöter: disponent Birger Persson, Ystad samt professor Jörgen Weibull, Göteborg.

