

Om arkivforskning, del 1

De tryckta källorna

LENNARTH HÖGBERG

Det är minsann inte i varje nummer av *Marinarkeologisk tidskrift* som det finns en artikel om arkivforskning. Senast det hände var 2016 då Emmy Kauppinen avslutade en serie om fem artiklar kallad *Liten arkivkunskap* (Kauppinen 2012a, 2012b, 2012c, 2013, 2016). Innan dess var det sannolikt Christer Westerdahls artikel *Tala alltid om källan!* (Westerdahl 1994). Det är lite märkligt, tycker jag, eftersom arkivforskning är en av marinarkeologins hörnstenar. Den här artikeln bygger ursprungligen på en gammal text jag skrev i början av 1990-talet för min dåvarande hemsida, nu sedan länge borttagen och -glömd. Ämnet i sig är dock ännu aktuellt, men texten var i stort behov av en uppdatering eftersom mycket har hänt de senaste åren vad gäller digitalisering och därmed lättare åtkomst av arkivalierna för alla oavsett var i landet man befinner sig. Jag tror att vi ännu bara har sett början av denna process. Citat från Riksarkivets websida:

[...] digitalisering av kulturarvet är en fråga om demokrati, öppenhet och tillgänglighet men också om samhällsekonomi, forskning och innovation och att rädda samhällsviktig information som riskerar att förloras för alltid. Mer information om och syftet med digitalisering av vårt kulturarv finns på Riksarkivets websida (Riksarkivet 2022).

Jag har delat upp texten i två delar: de tryckta respektive de handskrivna källorna. Med tryckta källor menas här framför allt dagstidningar och Lotsstyrelsens underdåniga berättelse, förkortad Lsub. Med handskrivna källor menas alla protokoll i diverse domböcker, skrivelser till landshövdingen, lotsdirektören, kommerskollegium, dykeriet etcetera. Syftet med artiklarna är att ni skall få en inblick i de möjligheter som arkiven ger och ett och annat tips kring hur ni skall gå till väga, vare sig det gäller ett speciellt geografiskt område eller någon enskild fartygsförlisning. Ett annat syfte är att jag själv får en aktuell och användbar text till min nya hemsida, *Marinarkeologi i Västernorrland* (Högborg 2024).

Arkivforskning är en bra sysselsättning under den årtid då dykning inte är möjlig. Härigenom blir man dess-

utom extra vrakdykarsugen när våren kommer och man kanske har knutit ihop en fysisk fartygslämning med en nyhittad sjöförklaring i någon dombok och på så sätt fått vraket identifierat. Men ta nu dessa artiklar för vad de är; de är inga akademiska avhandlingar, utan beskrivningar av källorna och vad man kan förväntas få ut av dem, samt några rader om mina egna erfarenheter. Om mina två artiklar är grundkursen i arkivkunskap är Emmy Kauppinens artiklar fortsättningskursen.

Men först lite historia om hur jag själv hamnade i detta träsk av svårtydda snirkliga texter och tidningar med typsnitt i frakturstil.

Hur det hela med arkivforskning började

Hur kommer det sig då att projektet *Förlisningar och andra sjöolyckor inom Västernorrlands län* startade? Ganska direkt efter grundkursen i sportdykning 1978 började jag samla på mig uppgifter om fartygsförlisningar. En pärm fylldes, allt eftersom, med tidningsurklipp och anteckningar om vrak som jag fick av äldre dykare och fiskargubbar som jag råkade på. En stor inspirationskälla var Christer Westerdahls bok *Norrlandsleden II* (Westerdahl 1987), ibland kallad ”dykarbibeln”. Ville man ha idéer till nya dykplatser var det bara att bläddra i den. Men uppgifterna som fanns i boken om de olika förlisningshändelserna var alltför knapphändiga. Där stärktes intresset ytterligare om att forska och få veta mer.

En annan inspirationskälla var *Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust* (Boberg & Öhman 1983). Här fanns uppgifterna omskrivna till mer lättlästa historier kompletterade med fotografier, tagna över och under vatten, eller fartygsporträtt. Något liknande ville vi göra för Västernorrlands del. Vetgirigheten drev mig att börja forska och ganska snart fick jag med mig min dåvarande dykkamrat Anders Vikdahl i projektet. Det blev några resor till arkiven i huvudstaden och i Härnösand. Under de första stapplande stegen in i denna mystiska värld av arkivalier fick vi god hjälp av

marinarkeologerna Bert Westenberg och Göran Ekberg vid Statens sjöhistoriska museum. Vi blev väl mottagna när vi kom ner till Stockholm. I deras tjänsterum fanns det så kallade vrakarkivet: Svenskt marinarkeologiskt register (SMR). Det bestod av ett antal plåthurtsar med draglådor fulla av hängmappar och registerkort om inrapporterade förlisningar, en del hämtade från skrivna källor, men även uppgifter om inrapporterade faktiska vrak. Allt kompletterades med sjökort med hänvisningar till registerkorten. Det tog ett bra tag och flera besök för att kunna skriva av allting, men en bättre start hade vi inte kunnat få.

Uppgifterna i SMR är idag migrerade, via det gamla fornminnesinformationssystemet FMIS, till Riksantikvarieämbetets nya webbtjänst Fornsök, förutom de förlisningar som inte hade någon position. Sådana förlisningsuppgifter passade inte in i Fornsökens kriterier gällande en mer exakt positionering och placerades därför på en särskild lista med filnamnet FMIS_smm_export_FÖRLISNINGSUPPGIFTER.dbf. Listan innehåller hela 10 310 saknade fartyg längs Sveriges kuster och går att begära ut från Riksantikvarieämbetet. Det gamla arkivet SMR skall enligt hörsägen idag finnas magasinerat.

På Berts och Görans kontor fanns även en rad med pärmar som benämndes Ilmar Arens excerpter. Ilmar Arens var ursprungligen från Estland, doktor i juridik och arbetade under närmare tjugo år som forskare vid Riksarkivet där han sökte i gamla domstolsprotokoll. När han hittade något om någon fartygsförlisning skrev han av detta och skickade till Sjöhistoriska museet. Bland dessa avskrifter fann vi våra tidigaste förlisningsuppgifter (från 1600- och 1700-talen) vilka senare kunde kompletteras med egen forskning. Dessa pärmar finns fortfarande att tillgå på Vrak – Museum of Wrecks marinarkeologers kontor på Storgatan i Stockholm.

Med mig hem efter det första besöket hade jag även en maskinskriven promemoria på åtta sidor med titeln *Arkivhandlingar angående fartygsstrandningar*, utarbetad 1974 av arkivarien Tryggve Siltberg för Statens sjöhistoriska



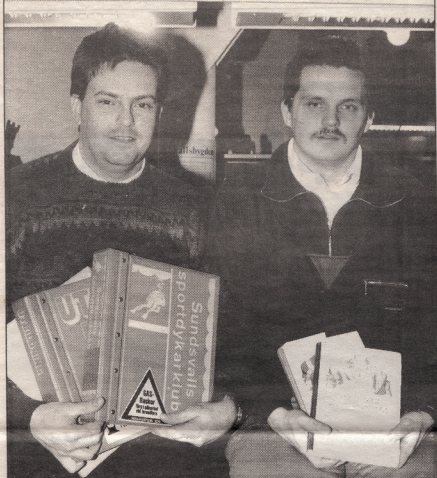
Om vrak och andra sjöfynd, som utkom 1985, sammanställdes av Sjöhistoriska museet för att fungera som en hjälpreda.

museum. I den beskriver han vilka uppgifter man kan hitta i Riksarkivet, Krigsarkivet och i Landsarkiven och hur man söker fram dessa. Denna pm var till god hjälp i början av vårt arbete. Senare, år 1985, utgav museet en folder kallad *Om vrak och andra sjöfynd*. Förutom beskrivning av olika arkivhandlingar förklaras Fornminneslagen, som det hette då, med ett förtydligande av vad man får och inte får göra om man som sportdykare hittar fynd på botten eller i strandkanten. Bra information då, men föråldrad idag.

I början av vårt arbete var det till att sitta på Medelpadsarkivet i Sundsvall och rulla mikrofilmer och i kollegieblock skriva av den text som visades på skärmen. Idag är de flesta svenska dagstidningar som funnits digitalt inskannade och finns att läsa på nätet hemma vid datorn. På Kungliga bibliotekets hemsida (se under *Referenser*) finns även en sökfunktion om man till exempel vill söka på ett specifikt fartygsnamn. De idag läsbara inskannade tidningarna är utgivna

Dyker bland vrak och böcker

MEDELPADSARKIV
KOMMUNARKIVET FOLKRÖRELSEARKIVET



• Vintertid dyker sportdykarna Lennarth Högberg och Anders Vikdahl ned i böcker på Medelpadsarkivet. Om 100-tre år ska deras egen bok vara klar: "Förlisningar och sjöolyckor i Västernorrland".
Foto: Eva-Lena Olsson

**Sundsvallsduo
kartlägger
förlista skepp
längs kusten**

• Sportdykarna i Sundsvall dyker ofta på vrak, men få av skeppen är kända till namn och historia. Lennart Persson undersöker resterna av "Sjöfna" av Drammen.

Foto: Lennarth Högberg

Tidningen *Dagbladet* 8 april 1991. Det var dags för världen att få veta.

fram till år 1906: det var så långt den frikostiga donationen från forskningsstiftelsen Arcadia räckte denna gång. Om man vill läsa tidningar utgivna efter detta år kan man göra det på plats på Kungliga biblioteket i Stockholm eller på ett fåtal andra platser, i mitt fall på Mittuniversitetet i Sundsvall. En förteckning över dessa platser finns på KB:s hemsida. En bra bit in på 1800-talets senare del användes i tidningarna frakturstil som till en början kan vara svår att läsa. Men som mycket annat går det lättare efter en viss tids träning.

Vi förstod att vårt forskande skulle ta en hel del tid i anspråk. Vi kalkylerade med tre år men tog till lite extra och sade fem år för att vara säkra. Det skulle visa sig komma ett liv emellan med allt vad det innebär av barn, hus, arbete och annat. På Marinarkeologiska sällskapets konferenser under 1990-talet träffade vi andra dykare, eller grupper av dykare, som sökte efter förlisningsuppgifter. Vi passade då på att utbyta idéer och erfarenheter. Efter ett tiotal år blev projektet stillastående, men för några år sedan bestämde jag mig för att göra en omstart. Idag, mer än fyrtio år senare,

förstår jag hur naiva vi var i början. Ännu är inte alla dokument i arkiven genomgångna men nu, som pensionär, försöker jag lägga minst en dag i veckan på insamlandet av förlisningsuppgifter.

Redan från start var syftet med arbetet att det en dag skulle resultera i en bok. Något annat alternativ fanns helt enkelt inte på den tiden. Men allt eftersom åren gått har möjligheterna ändrats och nu finns alternativet att publicera alla uppgifterna på nätet istället. Det gör det möjligt för intresserade att ta del av uppgifterna direkt. Dessutom kan man hålla materialet levande och göra kompletteringar och ändringar allt eftersom arbetet fortskrider. Men en bok är ändå en bok. Det kan tyckas vara en ålderdomlig tanke, men då finns det utgivet "på riktigt". Eller varför inte båda alternativen. Jag får fundera vidare på saken.

Två lärdomar

Innan jag börjar med att beskriva källorna, måste jag redan nu infoga den första lärdomen: Var källkritiska! Under årens lopp har jag ibland sett att förlisningsår, fartygsnamn och



Sidhuvudet på det första numret av Sundsvalls första lokaltidning med den något annorlunda titeln *Alfwar och Skämt*. Av den kan man förstå redaktörens intensioner gällande tidningens innehåll.

källhänvisning förvanskats från en källa till en annan. Uppgifterna har förändrats helt omedvetet och det är förstås mänskligt att sådant sker. Det kan ha smugit sig in någon felaktighet även här i denna artikel, så var på er vakt.

En erfarenhet jag har av att läsa gamla tidningar är att jag ofta fastnar i en massa andra intressanta artiklar – allt från lokomotivexplosioner till letandet efter den försvunna Andréxpeditionen, och detta blev den andra lärdomen: Det gäller att ha disciplin om man inte har all tid i världen. En annan erfarenhet är att jag i början endast sökte igenom tidningarna från april, när seglotionssäsongen startade, till december månads utgång, när isen åter gjorde sjöfart omöjlig. Men jag upptäckte snart att det är under vintermånaderna som bogserbåtar och passagerarfartyg sjunker vid kaj under sin vintervila, samt att det är då det rapporteras om domstolsbeslut efter någon händelse som inträffade under sommaren.

Innan vi går vidare måste det nämnas att det redan finns utgiven litteratur i ämnet. År 1982 utgav Bruno Eriksson en pärm kallad *Vrakliggare* (Eriksson 1982). Den tar upp fartygsförlisningar längs Sveriges kust. Senare utgav Björn Åkerlund ett antal häften uppdelade på olika kustavsnitt (Åkerlund 1993, 1995, 2011). Uppgifterna i dessa är dock knapphändiga och baseras mestadels på uppgifter ur *Lsub*, som förklaras nedan. Dessa skrifter finns att tillgå på Sjöhistoriska museets bibliotek i Stockholm eller går att köpa från något antikvariat. En annan person som forskade mycket om förlisningar var Göran Nilsson. På hans hemsida *Görans dykhörna* lade han upp nya vrakuppgifter nästan varje vecka. Det var uppgifter från främst Sverige, men även övriga Norden. Efter hans bortgång 2011 finns hans vraksidor bevarade och kan läsas på företaget Dyk & Havs hemsida (se under *Referenser*).

De tryckta källorna

Den största källan till uppgifter om fartygsolyckor, och den lättaste att börja söka i, är den dätida lokala dagspressen.

Den första rikstäckande tidningen var *Sveriges Post & Inrikes Tidningar* som började ges ut redan 1645. En förlisning eller en kollision mellan fartyg var av riksintresse och finns ofta rapporterad i pressen. Om inte själva händelsen finns omskriven så kan man hitta kungörelser om vrakgodsauktioner med uppgifter om orten för auktionen, från vilket fartyg, last och inventarier; ibland fanns hela vrak till försäljning. Oftast var det Dykerie- & Bergnings Compagniet som annonserade detta. Om ni vill veta mer om dykeriets verksamhet kan ni läsa del 2, 3 och 4 av min artikelserie *Att bärga och vraka* (Högberg 2019, 2020a, 2020b) som tidigare publicerats i *Marinarkeologisk tidskrift*. Där skriver jag om kompaniets historia och verksamhet samt även vilka reglementen som styrde dess verksamhet.

För vårt forskningsområde Västernorrlands län har ett antal tidningar genomskotts. Den första lokala tidningen var *Norrlands Tidningar* som hade sitt säte i Härnösand och utkom första gången 1835. Den blev dock inte långlivad. Det är möjligt att tiden ännu inte var mogen och att kundunderlaget var för litet.

År 1841 startades *Alfwar & Skämt* (sedermera *Norrländska Korrespondenten*, *Nya Norrländska Korrespondenten* och numera *Sundsvalls Tidning*) som i början kom ut fyra dagar i veckan. Tidningen, eller snarare bladet, var mindre i formatet än ett halvt A4-ark.

Året därpå startade *Härnösands Posten*. I och med detta kom informationen om olika händelser till folks kännedom på ett helt annat sätt än tidigare, i alla fall för de som hade råd att köpa tidningarna. En helt ny yrkeskår hittade sitt

uppehåll i att skriva. Berättarspråket blev ett helt annat och mer nyanserat. Sarkastiskt och obarmhärtigt namngavs personer i texten. Det kanske är här någon gång som uttrycket ”att hängas ut i pressen” myntades. Även mindre malörer som inträffade ute till sjöss och inte fick något rättsligt efterspel kom till journalisternas och därmed till allmänhetens – och nu till vår – kännedom. Säkert pinsamt för många befälhavare.

Förutom fartygsolyckor var stapelavlöpningar vid länets alla varv en annan typ av stor händelse som målande skildrades i tidningarna. Dessa var oftast påkostade tillställningar som avslutades med middagar, glam och fyrverkerier. Skribenterna kostade ibland även på sig en och annan rolighet i skriften, såsom i följande artikel ur *Norrländska Korrespondenten* anno 1851:

Från Swartwiks, en mil ifrån staden belägna, skeppswarf, utgicks i Måndags ett bland de största fartyg, som på denna ort blifwit byggda. Den mäter neml. 350 läster. Det erhöill namnet ”Oscar den I:e”, har en pryddlig konstruktion och kommer att tacklas till skepp. En insändare som benäget meddelat red. denna uppgift yttrar vidare: En talrik folksamling, bewittnade dess lyckliga utgång från stapeln, och fartyget helsades, wid ankomsten i sitt nya element af kanonernas dunder, på hwars styrka glasmästaren icke förlorade. Ställets disponent, hr brukspatron Dickson hade inbjudit ett betydligt antal från staden och landet, att öfwerwara denna wackra högtid, som, gynnad af en härlig afton, hade sin glanspunkt i den skål, som herr Dickson i underdånighet proponerade för Hans Kongl. M:t Oscar I:e, hwilken nådigt tillåtit fartyget bära dess höga namn. Denna med niofaldigt hurra under kanoners acclamation, lifligt uttryckta och af gästernas entusiastiskt mottagna skål, åtföljdes sedan af flera andra, bland hwilka märkas en för de förenade rikena, Sverige och Norige, en för fartygets egare, hr kommersierådet Dickson i Götheborg, samt en för byggmästaren på stället o.s.w.

År 1853 startades tidningen *Dilletanten* (senare *Sundsvalls Posten*) och år 1874 *Westernorrlands Allehanda*. Man saxade och lånade friskt varandras artiklar och notiser, naturligtvis med källhänvisning. Vi kan säga att dessa tidningar har varit vår huvudkälla för den senare delen av 1800-talet. ibland refererade man till och med hela sjöförklaringar inför rådhusrätten. Det är vi nu ytterst tacksamma för, speciellt inom Sundsvallsdistriktet för den period där domböckerna saknas; de blev lågornas rov vid den stora Sundsvallsbranden 1888.

Dagstidningar har under åren startats, lagts ner eller gått upp i andra tidningskonstellationer – allt efter hur samhället utvecklats och ägarbildningen till tidningarna förändrats. På

Kungliga bibliotekets hemsida finns en nära på komplett förteckning över alla dagstidningar som existerat.

Andra tryckta källor

Förutom dagstidningarna finns andra tryckta källor som kan ge mycket information. *Lots-styrelsens underdåniga berättelse* var en inlägg i Sveriges officiella statistik och förkortas ofta Lsub. Den utgavs första gången 1874 och redogjorde då för 1873 års lotsningar och fyrinrättningar. Däri finns även ett avsnitt om under året inträffade strandningshändelser. Hela serien omfattar åren 1873 till 1910. I de första årgångarna uppges inte fartygens namn, men däremot datum och ungefärlig position för händelsen. Det kan stå att strandningen skedde sydväst om Skärets fyr och då är det ofta fyrens position som anges. Det finns även kartbilder där de olika händelserna finns markerade. Lsub finns digitaliserade och tillgängliga på nätet (se under Referenser).

En källa som kan öka förståelsen av sjöfartsnäringen är landshövdingens femårsrapporter (eller *Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes uti Wester-Norrlands Län till Kongl. Maj:t i underdånighet afgifne Femårs-berättelse*). Den sammanställdes naturligtvis länsvis och däri beskrevs resultaten av handeln de senaste fem åren. De är uppdelade i jordbruks-, industri- och sjöfartsnäring. Här nämns antalet stapelavlöpningar, antalet handelskepp hemmahörande i länets städer och antalet förlorade fartyg under perioden. Även om förlisningarna inte är specificerade och inte inträffade inom länsgränsen ger sammanställningen en fingervisning om antalet förlorade fartyg i förhållande till antalet existerande fartyg. Man får även en god inblick i den dåtida sjöfartsnäringen och vilka varor som fraktades vattenvägen. I 1828 års rapport, för de senaste fem åren, skriver landshövdingen H. Mörner att de viktigaste varorna från Västernorrland var bräder, bjällkar, ved, tjära, smör, fläsk, talg, fågel, skinn, glas och stångjärn (varav från Sundsvall 250 skeppspund stångjärn på export). Viktiga varor som togs in till länet var säd, linfrö, vävnader och salt (3 000 tunnor årligen). Dessa femårsrapporter för Västernorrlands län finns mikrofilmade och en uppsättning finns på Medelpadsarkivet i Sundsvall. Numera finns de även på Statistikmyndighetens hemsida, www.scb.se.

De ”modernaste” källorna är, som tidigare nämndes, Christer Westerdahls böcker *Norrlandsleden I* och *Norrlandsleden II*. De utkom 1989 respektive 1987 [sic!] och det är här man börjar om ens forskningsområde ligger utmed Bottenhavets västra kust. Bakom böckerna ligger ett mångårigt forskande, som resulterade i en trebetygsuppsats vid Stockholms universitet 1978. Arbetet omfattar en inven-

tering av kuststräckan Haparanda–Norrtälje, baserad på intervjuer med bland annat fiskare gällande nätfastnor, vrak och andra maritima lämningar såväl i vattnet som på land. Resultatet presenteras länsvis med kartor i *Norrlandsleden II*. Man kan här lättare förstå sambandet mellan vrak, kaj-anläggningar, fiskelägen, kapell, industrier och övrig infrastruktur. Det var under detta inventeringsarbete Westerdahl myntade begreppet ”det maritima kulturlandskapet” vars innebörd förklaras i *Norrlandsleden I*. Tyvärr är som sagt förlisningsuppgifterna och de exakta källhänvisningarna knapphändiga. Det är härifrån man går vidare in i arkiven.

Förhoppningen är att någon gång i framtiden bli färdig med insamlandet av materialet och få det klart för publicering. I den kommande artikeln *Om arkivforskning, del 2* skall vi bege oss till några arkiv, dra på oss bomullsvantarna och försiktigt öppna de gamla ”krusidullböckerna” – de handskrivna dokumenten.

Referenser

Tryckta källor

- Boberg, Kurt & Öhman, Alf. 1983. *Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust*. Umeå: Västerbottens läns hembygdsförening.
- Eriksson, Bruno T.G. 1982. *Vrakliggare 1982*. Stockholm: Rebell trading co.
- Haasum, Sibylla; Matz, Erling & Westenberg, Bert. 1985. *Om vrak och andra sjöfynd: Hjälpredda för sportdykare och marinarkeo- loger*. Stockholm: Statens sjöhistoriska museum.
- Högberg, Lennarth & Vikdahl, Anders. 1996. ”När otur’n va frammå”: *Sanna berättelser ur Sundsvalls sjöfartshistoria*. Sundsvall: Högberg & Vikdahl.
- Högberg, Lennarth. 2019. Att bärga och vraka, del 2: Om Dykerie & Bergnings Compagniet, dess uppkomst och organisation. *Marinarkeologisk tidskrift* 2019/4, s. 12–16.
- Högberg, Lennarth. 2020a. Att bärga och vraka, del 3: Om Dykerie & Bergnings Compagniet och dess förehavanden. *Marinarkeologisk tidskrift* 2020/1, s. 10–13.
- Högberg, Lennarth. 2020b. Att bärga och vraka, del 4: Om Dykerie & Bergnings Compagniet och dess upphörande. *Marinarkeologisk tidskrift* 2020/2, s. 18–21.
- Kauppinen, Emmy. 2012a. Liten arkivkunskap, del I: Kammar- kollegiets ämnessamlingar, Handel och sjöfart 1574–1817. *Marinarkeologisk tidskrift* 2012/2, s. 19–20.
- Kauppinen, Emmy. 2012b. Liten arkivkunskap, del II: Riksarkivet – Kommerskollegium, Huvudarkivet, 1651–1973. *Marinarkeo- logisk tidskrift* 2012/3, s. 22–23.
- Kauppinen, Emmy. 2012c. Liten arkivkunskap, del III: Riks- arkivet – Sandbergska samlingen och centrala tullräkenska- per. *Marinarkeologisk tidskrift* 2012/4, s. 21.

- Kauppinen, Emmy. 2013. Liten arkivkunskap, del IV: Handels- kollegiet på Stockholms stadsarkiv. *Marinarkeologisk tidskrift* 2013/1, s. 23–24.
- Kauppinen, Emmy. 2016. Liten arkivkunskap, del V: Stockholms stadsarkiv (SSA). *Marinarkeologisk tidskrift* 2016/2–3, s. 29–34.
- Siltberg, Tryggve. 1974. *Promemoria: Arkivhandlingar angående fartygsstrandningar*. Visby.
- Westerdahl, Christer. 1987. *Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet: Rapport från en inventering i Norr- land och norra Roslagen 1975–1980*. Härnösand: Läns museet Murberget.
- Westerdahl, Christer. 1989. *Norrlandsleden I. Källor till det mari- tima kulturlandskapet: En handbok i marinarkeo- logisk inven- tering*. Härnösand: Läns museet Murberget.
- Westerdahl, Christer. 1994. Tala alltid om källan! *Marinarkeolo- gisk tidskrift* 1994/2 s. 10–12.
- Åkerlund, Björn. 1993. *Vrak!: Ostkusten med Öland och Gotland 1850–1869*. Kungsbacka.
- Åkerlund, Björn. 1995. *Vrak på Ostkusten: Från Helsingborg till Haparanda 1870–1889*. Onsala: Skandinaviskt Vrakarkiv.
- Åkerlund, Björn. 2011. *Vrak på Ostkusten: Från Helsingborg till Haparanda 1890–1929*. Onsala: Skandinaviskt Vrakarkiv.

Elektroniska källor

- Högberg, Lennarth. 2024. *Marinarkeologi i Västernorrland*. <https://www.dykfoto.se>
- Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes uti Wester-Norrlands Län till Kongl. Maj:t i underdånighet afgifne Femårs-berättelse, för Åren 1828, 1829, 1830, 1831 och 1832*. [https://www.scb.se/hitta- statistik/aldre-statistik/innehall/official-statistik-1811-1860/ femarsberattelser-18171855/](https://www.scb.se/hitta-statistik/aldre-statistik/innehall/official-statistik-1811-1860/femarsberattelser-18171855/); länken ”Västernorrlands län”.
- Kungliga biblioteket. u.å. *Sök i svenska tidningar*. [https://tid- ningar.kb.se](https://tidningar.kb.se)
- Lots-styrelsens underdåniga berättelse (Lsub) åren 1874–1911*. [https:// www.scb.se/hitta-statistik/aldre-statistik/innehall/bidrag- till-sveriges-officiella-statistik/lots--och-fyrinrattningen- samt-livraddningsanstalterna-a-rikets-kust-1873-1910-bisos-t/](https://www.scb.se/hitta-statistik/aldre-statistik/innehall/bidrag-till-sveriges-officiella-statistik/lots--och-fyrinrattningen- samt-livraddningsanstalterna-a-rikets-kust-1873-1910-bisos-t/); länken ”Digitaliserade publikationer i denna serie”.
- Nilsson, Göran. u.å. *Görans dykborna – Vraksidor*. [https://www. dykohav.se/vraksidor/](https://www.dykohav.se/vraksidor/)
- Riksarkivet. 2022. *Riksarkivet välkomnar förslag om digitalisering av kulturarvet*. <https://riksarkivet.se/Nyhetsarkiv?item=117650>

Lennarth Högberg är pensionerad yrkesdykare som numera bara sportdyker, gärna med en kamera i handen. Han har varit ordförande i Marinarkeologiska sällskapet och skrivit ett antal artiklar i *Marinarkeologisk tidskrift*, den första redan 1994.



Riksarkivets entré. För många är detta porten in till det allra heligaste. Foto: Lennarth Högberg.

Om arkivforskning, del 2

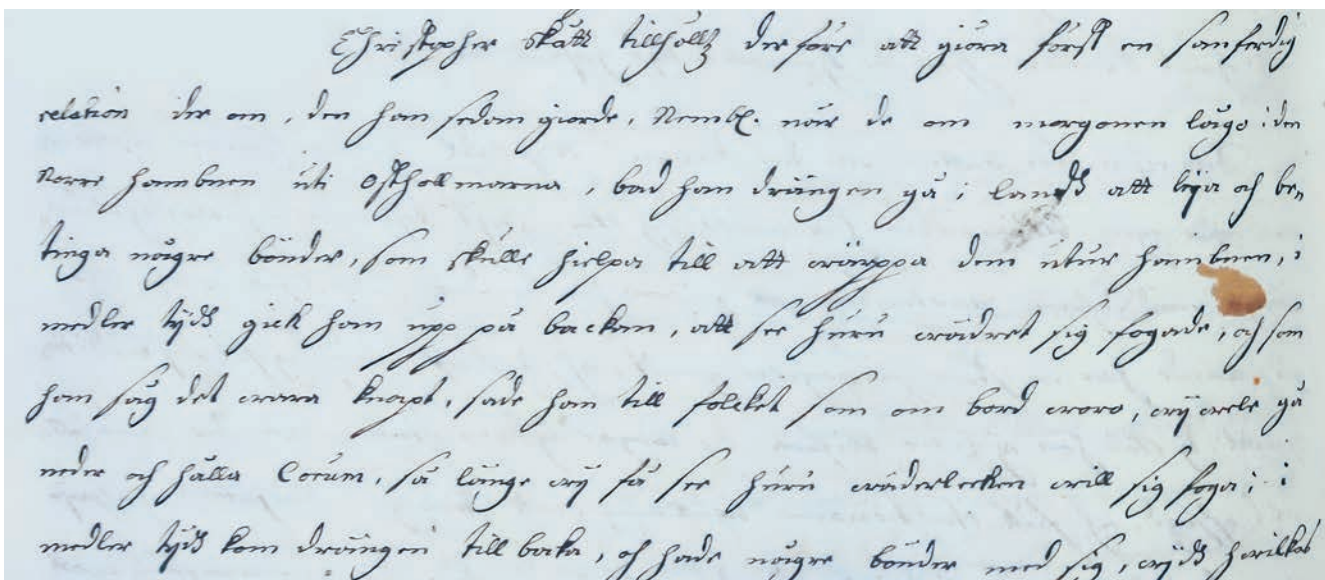
De handskrivna källorna

LENNARTH HÖGBERG

Vid branden i slottet Tre Kronor 1697 förstördes det Kungliga biblioteket och landets första riksarkiv med ovärderliga dokument från Sveriges medeltid. Idag förvaras handlingarna i vårt nutida Riksarkiv under betydligt säkrare förhållanden. Centralarkivet finns på Kungsholmen i Stockholm och ute i landet finns ett antal filialer, tidigare kallade Landsarkiv. Sverige kan anses vara unikt när det gäller möjligheten för envar att ta del av det mesta som finns i arkiven. Bakom detta ligger offentlighetsprincipen, som är instiftad i våra grundlagar.

För att få kunskap om vad som finns i arkiven, och var, är det ofta nödvändigt att börja titta i *Nationell Arkivdatabas* (NAD) på din dator (Riksarkivet u.å.). Där kan man söka och hitta information om innehållet i de flesta arkiv i Sverige: Riksarkivet med underliggande filialer (landsarkiven, Krigsarkivet), kommun- och regionarkiv, folkrörelse- och

föreningsarkiv, näringslivsarkiv, museer med flera. Det kan verka otroligt rörigt vid en första anblick, men det finns en systematik. Tro mig. För varje arkivhandling man varit inne på i NAD visas en referenskod, typ SE/HLA/I23456789/C III/8. Det är bra att föra anteckningar och notera dessa, så man vet var man har varit och lätt kan hitta tillbaka.



Christopher Skätt tillhölltz derföre att giöra först en senferdig relation der om, den han sedan gjorde, Nembl. När de om morgonen lågo i den Norre Hambnen uti Ostholmarne, badh han drängen gå i landh att leija och betinga någre bönder, som skulle hielpa till att wärppa dem utur hambnen, i medler tijdh gick han upp på backen, att see huru wädrer sig fogade, och som han såg att det var knapt, sade han till folcket som om bord woro, wij weele gå neder och hålla Corum, så länge wij see huru wäderleken will sig foga;

Exempel ur Gävle Rådhusrätts dombok 22 november 1680 gällande *Nordstjernans* förlisning i Skeppshamn, Åstön. Skärmdump från ArkivDigital.

De handskrivna källorna

Generellt kan sägas om dessa källor att de är skrivna av ämbetsmän, som på ett byråkratiskt och strikt sätt beskriver förlisningshändelserna. Skrifterna är många gånger svår-lästa och risk för feltolkning föreligger. Konsten att läsa gammal stil finns beskriven i böcker om släktforskning. Dessutom finns på nätet nuförtiden många sidor om släktforskning med mallar för hur versala och gemena bokstäver skrevs under 1600-, 1700- och 1800-talet. Det senare är lättolkat och är man född på 1950-talet så är det i stort sett samma tecken som man fick traggla i skolans välskrivningsböcker, för något annat än skrivstil var otänkbart. 1700-talsstil tycker jag personligen är svårast att läsa medan 1600-tal är något lättare igen.

I början av vårt forskande fanns möjlighet att låna in de flesta arkivalierna till Medelpadsarkivet, men vid en förfrågan idag är det i stort sett omöjligt att få göra detta. Arkiven har blivit mycket återhållsamma med utlåning och hänvisar till att man mot en kostnad kan få avfotograferat det man är intresserad av.

Tidigt i mitt arkivforskande fick jag mycket hjälp att tyda handskrifter av min far som under lång tid höll på med släktforskning. Den möjligheten till hjälp finns inte

längre. Nu gäller den gamla devisen ”övning ger färdighet”. Det händer ändock då och då att det gamla häftet *Läsebok för släktforskare* (Anderö 1979) plockas fram ur bokhyllan.

Att låta AI-teknik tyda skriften är något relativt nytt som med tiden kommer att bli bättre och bättre. *Transkribus* heter ett AI-program som började utvecklas 2019 vid universitetet i Innsbruck och som bygger på öppen källkod. Efter det har en mängd universitet i Sverige och övriga Europa börjat med samarbeten för att utveckla programmet efter sina behov. Riksarkivet har varit med i utvecklingsarbetet och presenterade nyligen (2 juli 2024) en svensk modell kallad ”The Swedish Lion I” som baseras på *Transkribus* (Riksarkivet 2024). Det är upplärt på handskrivna texter på svenska från 1600-, 1700- och 1800-talet och påstås ha en noggrannhetsgrad på 95 procent. Programmet har lärts upp med hjälp av fler än 15 miljoner ord. Jag har provat programmet, men det bör bli mer användarvänligt innan jag anammar det helt.

Sista utvägen, om man ändå inte lyckas tyda texten, är Facebook-gruppen ”Vi som läser äldre handskrift”. Där kan man lägga upp bilder på textavsnitt och få hjälp att tyda av 3 400 medlemmar! Oftast tar det bara någon timme innan man får svar.

Tingslagsprotokoll

De allra första skrivna källorna där förlisningar finns beskrivna är tingslagsprotokoll från våra första rättsinstanser. Tingslagsplatserna, som regel en inom varje socken, hade medeltida anor. I de fall där förlisningar nämnts har det vanligtvis skett vrakplundring på platsen och personer ställts till svars inför tinget. Det låg naturligtvis i fartygs- och lastägarnas intresse att ingenting försvann från strandningsstället. Inom Västernorrlands län hittar vi den första händelsen 1640 i Njurunda socken. Vid tinget 1645 stämde några bönder för att ur vraket tagit kistor, en bok, en bössa och en liten tunna krut. Dessa protokoll finns numera mikrofilmade som *Svea hovrätts renoverade domböcker* (mer om dessa längre fram) och har gått igenom av framlidne Ilmar Arens, Stockholm. Jag nämnde hans arbete i förra artikeln, det som kallas för *Ilmar Arens Excerpter*.

Dykerie & Bergnings Compagniet

Som jag nämnde i föregående artikel, *Om arkivforskning, del 1 – De tryckta källorna* (Högberg 2024), har olika dokument efter Dykerie & Bergnings Compagniet varit en stor källa till information. Bolaget var verksamt inom Västernorrlands län åren 1806–1832, men aktivt mycket tidigare i sydligare delar av landet, och hade av staten fått ensamrätt till att bärga förolyckade fartyg och deras laster. Ett krav var att kompaniet kvartalsvis rapporterade in sina förhävanden. Deras räkenskaper är noggrant uppställda och ger en fin inblick i den norrländska styckegodshandeln och det dåtida värdet på olika varor. Kvartalsrapporterna finns i Lotskontorets arkiv, Lotsverkskontorets arkiv och Förvaltningen av Sjöärendens arkiv som alla tre tillhör Krigsarkivet (se ref 1, 2, 3).

En beskrivning av förlisningsförloppen skickades av dykerikommissarien även till landshövdingen och finns i vårt fall bevarade i *Skrivelser från diverse ämbets- och tjänstemän*, samt *Skrivelser från enskilda organisationer* som båda finns i Riksarkivets filial i Härnösand under *Västernorrlands landsarkiv, Inkomna handlingar* (se ref. 4, 5). Det kan vara brev från dykerikommissarien som beskriver hur ett bärgningsarbete gått till och vad de lyckats bärga. Alltså mycket mer information än vad som finns i kvartalsrapporterna. Även anhållanden till landshövdingen om att få göra kungörelse om strandvraksauktioner är bevarade. Här finns också namn på de personer som ingick i dykeriorganisationen och besiktningssprotokoll på *de inventarier och instrumenter som befinna sig uti dykeriets magasin*.

I *Västernorrlands landskanslis arkiv, brevkoncept* (se ref. 6) har jag gått igenom åren 1825–1874. Serien omfattar utgående brev från landshövdingens kansli till diverse organisationer, ämbeten och övriga ämbetsmän såsom kronolänsmän och lotschefer. Det kan vara brev till dykeridirektionen eller dess kommissarie med förfrågan om hur det går med en viss bärgning, kungörelser om strandvraksauktioner med mera.

Dykerie & Bergnings Compagniet går i graven

Efter Dykeriets upphörande 1832 stod det allmogen fritt att bistå vid en bärgning och rapporteringsskyldigheten lades över på kronofogdarna. I vårt fall på tre instanser: Övre Ångermanlands, Nedre Ångermanlands respektive Medelpads fögderi. Dessa skickade sina rapporter till landshövdingen (där de finns diarieförda som in- och utgående handlingar), som i sin tur vidarebefordrade dem till Förvaltningen för sjöärenden i Krigsarkivet. Dessa rapporter omfattar åren 1832–1873. Fartygsförlisningar finns även i *Lotsdirektörens i nedre norra lotsdistriktet arkiv, Inkommande handlingar* (se ref. 7) där jag gått igenom åren 1833–1896.

Enligt Statens författningssamlingar 1862:47 och lotsreglementet §16 uppdrogs det åt lotsdistriktscheferna att omedelbart inrapportera strandningshändelser till lotsdirektören i Stockholm. Dessa handlingar finns i Krigsarkivet under *Lotsdirektörens arkiv, Förvaltningen för sjöärenden*. Inrapporterade strandningshändelser för åren 1862–1871 skall finnas i *Lotsdirektörens lotsärenden* (se ref. 8) Denna serie har jag ännu inte hunnit undersöka.

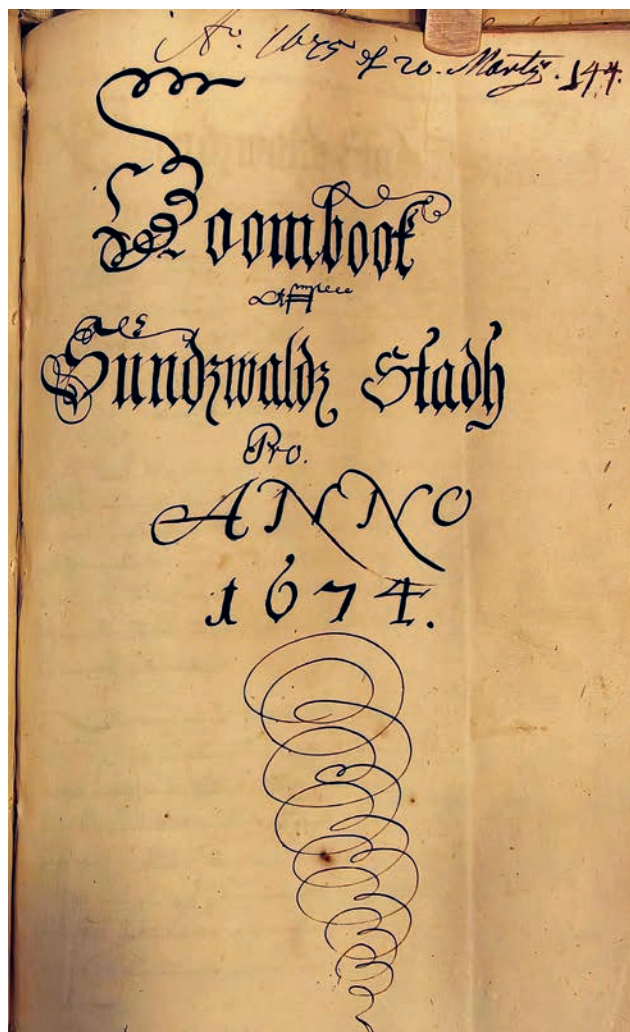
Från och med 1873 övertog den nybildade Lotsstyrelsen ansvaret för rapporteringen. Nedre norra lotsdistriktets arkiv finns i Landsarkivet, Härnösand, omfattande endast åren 1880–1920. Dessa sammanställdes årsvis i tryckt form: *Lotsstyrelsens i underdånighet afgifna berättelse till Kungl. Maj:t*. Dessa nämnde jag i den förra artikeln: *Om arkivforskning, del 1 – De tryckta källorna* (Högberg 2024). Under åren 1873–1900 finns 129 strandningar rapporterade inom Västernorrlands län. De insända originalhandlingarna för 1872–1955 finns i *Strandningsrapporter i Lotsstyrelsen Öppna arkivet* (se ref. 9). Som ni märker finns samma strandningshändelser i flera arkiv, både från avsändande och mottagande instanser.

Sjöförklaringar i domböcker

Vid varje större sjöskada, såsom strandning, kollision och dödsfall, var det ålagt befälhavaren på fartyget att inför Råd-

husrätten (benämns även Rådstufvurätten) avlägga en sjöförklaring. Detta fanns reglerat i sjölagen. Sjöförklaringen var baserad på det som var skrivet i fartygets loggbok om förhållanden före och under olyckshändelsen, som till exempel vindar, strömmar och position. Befälhavaren framlade också sin åsikt om vad som orsakat händelsen och detta bestyrktes som regel av några besättningsmän, som inkallats till rätten såsom vittnen. Sjöförklaringen gjordes i staden närmast olycksstället. Ibland blev besättningen bärgad av något fartyg och fick då medfölja till dess destinationsort. Det finns exempel på sjöförklaringar gjorda i Piteå, i Gävle och på Åland gällande händelser som skett inom Väster-norrlands län. När sjökaptenen Gustaf Lindgren med passagerarångaren *Vesternorrland* vid utgående från Sundsvall kolliderade med ångaren *Köpmanholmen* fortsatte han ändå resan mot huvudstaden och gjorde sin sjöförklaring i Stockholm, allt för att hålla tidtabellen. Som regel har kopior på sjöförklaringarna skickats till hemstaden och finns som bilagor i domböckerna för Härnösands och Sundsvalls rådhusrätter. Sjöförklaring gjordes även om det till exempel dragit ut på tiden på grund av hårt väder eller ishinder och man ej kommit fram inom avtalad tid. Också om en spannmåls-last ”börjat taga åt sig värme” eller lasten på annat sätt blivit förstörd av brottsjöar eller dylikt. Sjöförklaringarna är de handlingar som beskriver händelseförloppet bäst och skepparna ger oftast detaljerade uppgifter. När man läser dem kan man ibland känna dramatiken. De är ganska lätta att hitta eftersom det ofta står ”Sjöförklaring” ute i marginalen. Den tidigaste handling där det står så är från 1821. Man bör fortsätta att läsa de efterföljande målen eftersom det händer att skepparna stämde varandra eller blev oeniga i samband med bärgningen. Då är det skepparnas eller rederiernas namn som står i marginalen.

Härnösands rådhusrätts domböcker finns mikrofilmade och kan studeras i Härnösands bibliotek (Härnösands bibliotek 1976). Originalböckerna förvaras i Riksarkivets filial i Härnösand. Mitt intryck är att de som regel är slarvigt skrivna och dessutom filmade med så dålig kvalitet att man ändå måste gå in i originalböckerna för att säkerställa riktigheten. Det är möjligt att notarien skrev dessa protokoll under den pågående rättegången och att det inte fanns tid till några extravaganser. Originaldomböckerna från Sundsvalls rådhusrätt för åren 1686–1888 saknas helt; dessa gick till förgängligheten i och med den stora stadsbranden i Sundsvall år 1888. Stadens relativt nybyggda stadshus, en av de få byggnader förutom kyrkan som var byggda i sten, hade ett nytt brandsäkert arkivvalv, men det höll tydligen inte riktigt måttet: när man öppnade dörren någon dag efter branden var hela arkivet förvandlat till en askhög. Sorgligt, men det visade sig att det fanns en livlina. Domböckerna skrevs

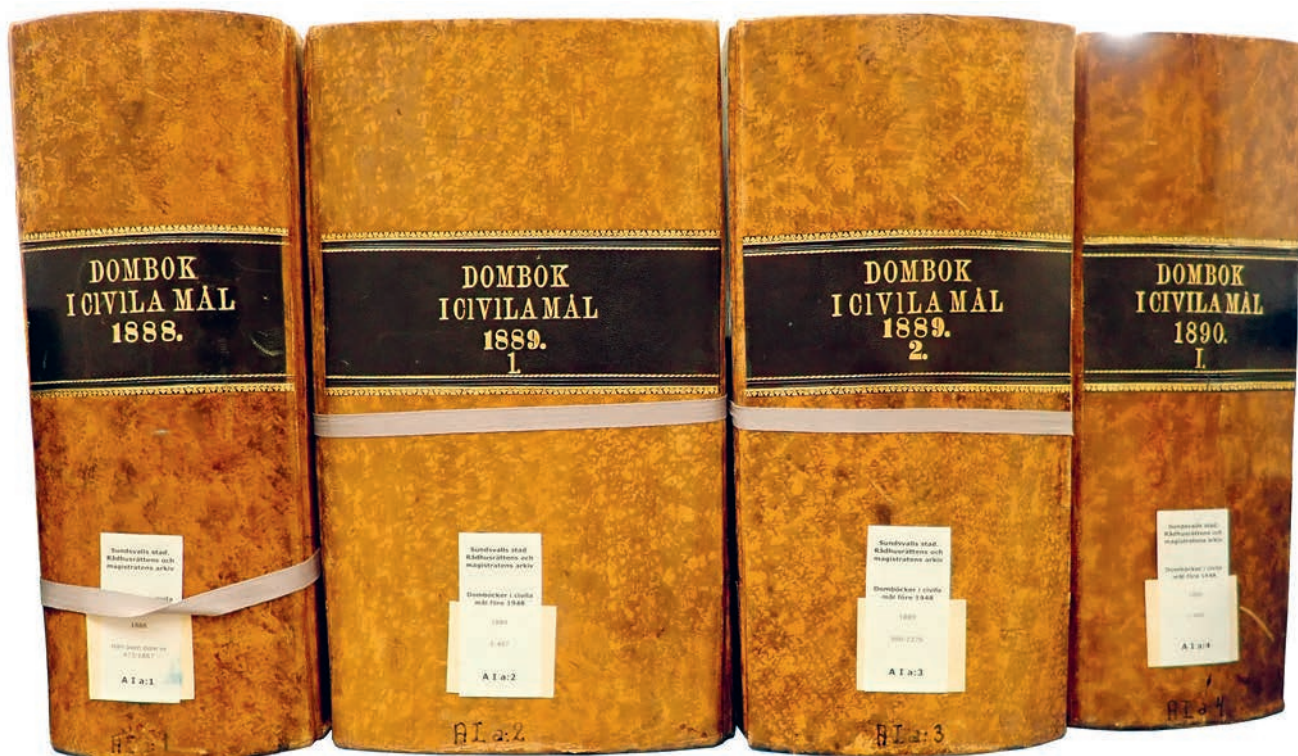


Sundsvalls Rådhusrätts dombok 1674 ur Svea hovrätts renoverade domböcker. Skärmdump från ArkivDigital.

vid den tiden av och avskrifterna skickades in till Svea hovrätt, antagligen för att kontrollera att lagmännen uti landet dömde lika. Sundsvalls rådhusrätts domboksprotokoll för åren 1698–1850 finns därför bevarade i *Advokatfiskalens arkiv* som *Rådstugurätternas renoverade domböcker* (se ref. 10, 11). Sundsvalls domböcker finns på mikrofilm och kan studeras i Medelpadsarkivet, Sundsvall. Årgångarna 1850–1888 är dock för evigt borta.

När det gäller domböcker från sent 1800-tal och framåt brukar det finnas två eller tre volymer för samma år. De är då uppdelade i brottsmål, civila mål och växelmål (tvister när man lånat pengar av varandra). Sjöförklaringarna finns under civila mål.

Utländska fartyg som råkade ut för en olycka i Sverige gjorde som regel sin sjöförklaring på hemlandets konsulat. Det fanns ombud för konsulat i alla större städer. De finns endast undantagsvis i rådhusrätternas domböcker.



Sundsvalls stad, Rådhusstättens och magistratens arkiv, *Dombok i civila mål* 1888, 1889 samt 1890. Foto: Lennarth Högberg.

Rådhusrätterna ute i landet skickade från och med 1892 in kopior på alla sjöförklaringar gällande svenska fartyg till Kommerskollegiet. De finns samlade årsvis 1892–1931 och därefter sorterade på fartygsnamn i alfabetisk ordning åren 1932–1943 i *Handlingar ang. sjöolyckor* (se ref. 12, 13, 14). Här vill jag dock inflika ett observandum: När jag jämförde sjöförklaringar i Sundsvalls Rådhusrätts dombok med de som skickats in till kommerskollegiet så saknades ett flertal av strandningshändelserna/förlisningarna i kommerskollegiets arkiv. Bättre då att genomsöka rådhusrätternas domboker förutsatt att man vet i vilken stad sjöförklaringen gjorts.

Enstaka handskrivna handlingar gällande fartygsförlisningar har hittats i andra arkiv. Till exempel har några kronolänsmän inrapporterat strandningar till landshövdingen. *Förteckning över inträffade förlisningar* för året 1860 skickades till Kungl. sjöförsvarsdepartementet och för året 1846 till Kommerskollegiet. Dessutom har vi hittat uppgifter i Härnösands sjömanshusmönstringsböcker.

Forskar man om ett speciellt fartyg finns många handlingar och register att leta vidare i: fartygsregister, mätbrev, fribrev, assurancesbolag, tullhandlingar, sjömanshus för att nämna några. Men jag tror att jag ger mig här.

Som ni förstår har det blivit några resor med övernattnings till Stockholm och dessutom en del resor till Härnösand även om det inte ligger så långt hemifrån. Sedan Arkiv-Digitals tillkomst (www.arkivdigital.se) väljer jag numera

att få återstoden av dombokerna, de som jag ännu inte gått igenom, digitaliserade. Även om det kostar en slant slipper jag köra i mörker och ibland halka och kan studera dessa hemma vid datorn då och då när jag får en ledig stund. Dessutom bidrar jag till att andra personer får åtkomst till dem.

Publicering av materialet

1996 gav vi ut ett häfte med titeln *"När otur'n va frammä": sanna berättelser ur Sundsvalls sjöfartshistoria* (Högberg & Vikdahl 1996). Det är en sammanställning över fartygsolyckor som skett inom Sundsvalls inre farvatten. Meningen från början var att allt arbete en dag skulle mynna ut i en bok. Men arbetet har, som nämnts tidigare, dragit ut på tiden. Arkivmaterialet kan tyckas vara oändligt och man blir aldrig riktigt klar för publicering. Kanske bättre då att lägga ut det jag har just nu på nätet och på så sätt ha en levande dokumentation som man kan ändra och komplettera. Vi får se hur det blir med den saken.

Fram till dags dato har jag samlat på mig över 760 "händelser" inom Västernorrlands län. De allra flesta har inte resulterat i någon lämning på platsen eftersom det förlista fartyget bärgats. Och många av de som blev vrak ligger inte sjunkna på förlisningsplatsen. Detta låter förstås märkligt, men just den problematiken får vi ta en annan gång.

Referenser

- Anderö, Henrik. 1979. *Läsebok för släktforskare*. Västerås: ICA-förlaget AB.
- Boberg, Kurt & Öhman, Alf. 1983. *Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust*. Umeå: Västerbottens läns hembygdsförening.
- Haasum, Sibylla; Matz, Erling & Westenberg, Bert. 1985. *Om vrak och andra sjöfynd: Hjälpredda för sportdykare och marinarkeologer*. Stockholm: Statens sjöhistoriska museum.
- Härnösands bibliotek. 1976. *Förteckning över mikrofilmade domböcker, protokoll och bouppteckningar i Västernorrlands län*. Härnösand: Härnösands bibliotek.
- Högberg, Lennarth. 2024. Om arkivforskning, del 1 – De tryckta källorna. *Marinarkeologisk tidskrift* 1–2/2024, s. 8–13.
- Högberg, Lennarth & Vikdahl, Anders. 1996. "När otur'n va frammä": *Sanna berättelser ur Sundsvalls sjöfartshistoria*. Sundsvall: Högberg & Vikdahl.
- Riksarkivet. u.å. *Nationell Arkivdatabas* (NAD). <https://sok.riksarkivet.se/nad>
- Riksarkivet. 2022. *Riksarkivet välkomnar förslag om digitalisering av kulturarvet*. <https://riksarkivet.se/nyhetsarkiv?item=117650>
- Riksarkivet. 2024. *Ny banbrytande AI-modell för svenska historiska texter*. <https://riksarkivet.se/nyheter-och-press?item=120354>
- Transkribus*. <https://www.transkribus.org>

Arkivhandlingar

- 1 Krigsarkivet: Flottans arkiv/Amiralitetskollegiets med efterföljares kontor, rätter, kommissioner/Lotskontoret 1680–1800/Dykerihandlingar: 1745–1798. SE/KrA/0500-0503/0502/002/E VI. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/nVfYDv4c3KM2TSwa-AH2M51>
- 2 Krigsarkivet: Flottans arkiv/Amiralitetskollegiets med efterföljares kontor, rätter, kommissioner/Lotsverkskontoret/Dykerimål: 1798–1828. SE/KrA/0500-0503/0502/022/E III. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/a9Un3CGd8qg5Mb6Nsvjly1>
- 3 Krigsarkivet: Flottans arkiv/Flottans centrala ledning/Förvaltningen av Sjöärenden, Plenum 1814–1877/Övriga inkommande handlingar. Huvudserie: Vol. 209–243 (1829–1831) [dykerimål]. SE/KrA/0500-0503/0500/009/E II a. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/3K1R5V1cjKaod9pZuRa5c2>
- 4 Riksarkivet i Härnösand: Västernorrlands läns landskanslis arkiv 1762–1948/Inkomna handlingar, Huvudserier/Skrivelser från ämbets- och tjänstemän inom länet: Vol. 1–13 (1768–1880). SE/HLA/1030003/D/D III xa. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/g00AQlMpP4QCFyEeyM-KcU5>
- 5 Riksarkivet i Härnösand: Västernorrlands läns landskanslis arkiv 1762–1948/Inkomna handlingar, Huvudserier/Skrivelser från enskilda organisationer. SE/HLA/1030003/D/D III za.

- <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/Pg3Q5npmI4clGhFG-EW1R30>
- 6 Riksarkivet i Härnösand: Västernorrlands läns landskanslis arkiv 1762–1948/Protokoll och koncept/Brevkoncept Huvudserie: 1762–1944. SE/HLA/1030003/A/A IV a. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/wxFaPIpJUKAy3GKk2-LGLM7>
 - 7 Riksarkivet i Härnösand: Lotsdirektörens i nedre norra lotsdistriktets arkiv 1826–1986/Inkommande handlingar: Vol. 1–2 (1833–1896). SE/HLA/1180005/E I. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/A2VTsetRjQgaXef8sFFzx1>
 - 8 Krigsarkivet: Flottans arkiv/Amiralitetskollegiets med efterföljares kontor, rätter, kommissioner/Chefen för sjömätningen – Lotsdirektören 1798–1872/Lotsärenden: Vol. 1862–1871. SE/KrA/0500-0503/0502/026/E 2. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/8zH4B3u3soL4877bzPmDU5>
 - 9 Riksarkivet: Lotsstyrelsen Öppna arkivet 1700–1995/Strandningsrapporter: 1872–1955. SE/RA/420165/01/E VIII a. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/GlDkIecRrH6doG02Ho87k3>
 - 10 Riksarkivet: Svea Hovrätt 1614–1989/Svea hovrätt Advokatfiskalens arkiv 1614–1965/Inkomna handlingar/Renoverade domböcker/Rådstugurätters renoverade domböcker: Vol. 748–781 (Sundsvall 1698–1850) SE/RA/420422/02/E/E XI/E XI d. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/UEIuyXbW1258Dilt2cCq2>
 - 11 Riksarkivet: Kommerskollegium/Advokatfiskalskontoret 1674/Rättsprotokoll från orterna. Renovationer av protokoll från rådhusrätter, hallrätter, sjötull- och accisrätter/Rådhusrätter, magistrater, hallrätter, sjötull- och accisrätters protokoll 1674–1849: Vol. 821–823 (Sundsvall 1779–1845). SE/RA/420132/2/D/D 1. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/Te8pkY7W8qA3UQnb-UbdWco>
 - 12 Riksarkivet: Kommerskollegium/Huvudarkivet 1651–1973/Handlingar ang. sjöolyckor 1892–1907 SE/RA/420132/1/F III a. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/L82OIOcRrH6doG02-Ho87k3>
 - 13 Riksarkivet: Kommerskollegium/Huvudarkivet 1651–1973/Handlingar ang. sjöolyckor 1908–1931. SE/RA/420132/1/F III b. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/LO2OIOcRrH6doG02-Ho87k3>
 - 14 Riksarkivet: Kommerskollegium/Huvudarkivet 1651–1973/Handlingar ang. sjöolyckor 1932–1943. SE/RA/420132/1/F III c. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/Le2OIOcRrH6oG02Ho87k3>

Lennarth Högberg är pensionerad yrkesdykare som numera bara sportdyker, gärna med en kamera i handen. Han har varit ordförande i Marinarkeologiska sällskapet och har sedan 1994 skrivit ett ständigt ökande antal artiklar i *Marinarkeologisk tidskrift*.



Fiktiv bild från möjlig förlisningsplats vid Svartviken, Lörudden. Bergafjärden och Nolbykullen syns i bakgrunden. Illustration sammansatt av AI, fotografier och blyertsteckning: Lennarth Högberg.

Om arkivforskning, del 3

Fallstudie 1640

LENNARTH HÖGBERG

Efter mina två artiklar om arkivforskning fick jag förfrågan om jag i ytterligare en artikel kunde ge exempel på någon förlisning där jag använt mig av kunskap hämtad ur arkiven - en så kallad fallstudie, eller det numera populära engelska uttrycket *Case study*. I och för sig tycker jag att jag i *Marinarkeologisk tidskrift* visat prov på detta i artiklar om *Nordstiernan* i Skeppshamn (1680), galeaserna *Jehu* och *Medgången* (båda 1825) samt ett flertal förlisningar i Ångermanälven med mera. Artiklarna bygger på arkivforskning i domstolsprotokoll, dykerihandlingar och tidningsartiklar.

Jovisst, det finns mycket mer att berätta om. Jag tänker ge ytterligare två exempel på fartygsolyckor. Två förlisningar som representerar två helt olika tidsepoker och som jag skall försöka sätta in i sina historiska sammanhang med hjälp av lite omvärldsanalys, i syfte att försöka förstå dem bättre. Det får bli i två fristående artiklar och i den här första fallstudien kommer jag att ta en äldre händelse hämtad ur de handskrivna källorna. Nästa gång får det bli en från tidigt 1900-tal där den mesta informationen är hämtad ur de tryckta källorna.

En känd svensk historieforskare skall enligt säker muntlig källa ha sagt att ”ibland kan man ta ut svängarna litegrann”. Jag förstår vad han menade: det var för att kunna ge en mer målande beskrivning av en historisk händelse. Och det tänker jag göra i den här artikeln, men ändå hålla mig till trovärdiga uppgiftskällor. Först ut blir en tidig förlisning hämtad ur en dombok.

Tingslagsprotokoll

De allra första skrivna källorna där förlisningar finns beskrivna är tingslagsprotokoll från våra första rättsinstanser. Tingslagsplatserna, som regel en inom varje socken, hade medeltida anor och var till och med kanske äldre än så. I de fall där förlisningar nämnts har det till största delen skett vrakplundring på platsen och personer ställts till svars inför tinget. Det låg naturligtvis i fartygs- och lastägarnas intresse att ingenting försvann från strandningsstället. Inom Västernorrlands län hittar vi den första händelsen 1640 i Njurunda socken. Vid tinget 1645 stämde några bönder för att ha tagit vrakgods såsom kistor, en bok, en bössa och en liten tunna krut. Jag nämnde den händelsen lite kort i den förra artikeln. Protokollen finns numera digitaliserade och kan läsas i Digitala forskarsalen på Riksarkivets hemsida. Men det var inte där jag stötte på uppgiften första gången, utan när jag läste boken *Tingsprotokoll för Njurunda 1* skriven av Algot Hellbom (1903–1996). Han var bland annat hembygdsvetenskapsman och hade i ett par bokvolymmer transkriberat dessa protokoll.

Här följer ett utdrag ur domboken som protokollen samlats i. Jag har tagit mig friheten att ändra både stavning och språk från originalet för att göra det någorlunda lättläst:

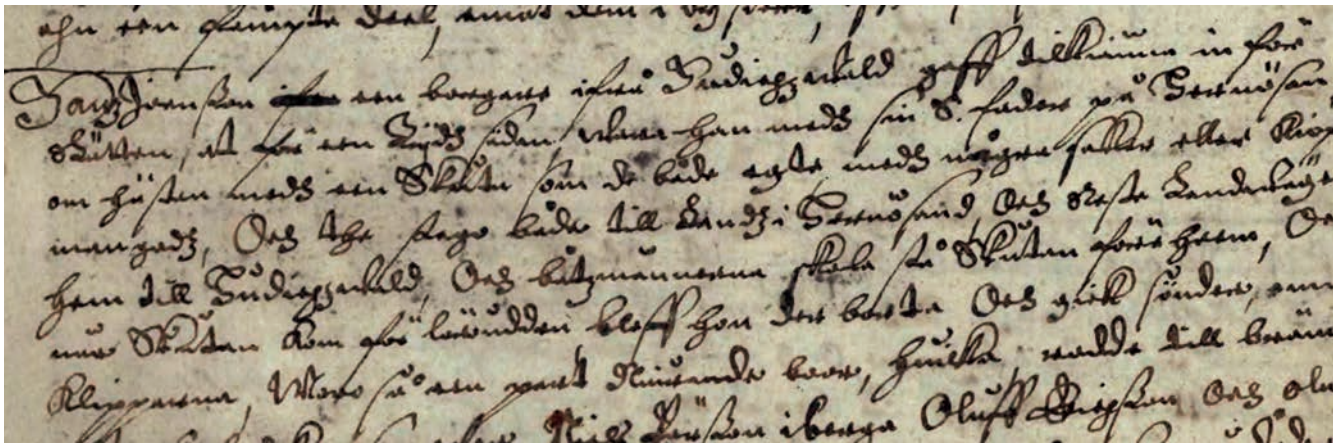
Njurunda socken stod vårtinget i sockenstugan den 16 april 1645 uti välaktade befallningsman Daniel Bertilsson och nämnden som på hösttinget var närvarande.

Hanz Joensson [Hans Jonsson], en borgare från Hudiksvall gav tillkänna inför rätten, att för en tid sedan var han med

sin salige [nu avlidne] far på Härnösand om hösten med en skuta som de båda ägde, med några saker eller köpmansgods. De steg båda iland i Härnösand och reste landvägen hem till Hudiksvall och båtsmännen skulle föra skutan hem. När skutan kom utanför Lörudden blev hon där borta och gick sönder emot klipporna. När så några Njurundabor, vilka rodde till Brämön för att se efter sin boskap, vilka var Niels Pärsson i Berga, Oluff Erichsson och Oluff Pärsson ibidem [samma plats], Erich Persson i Skuttsund och hans broder, som nu är död, Päder Michilsson i Solbergh, Joen Nielsson i Helgen [Helgum]. När de rodde tillbaka blev de varse att godset, som var kistor och andra saker, wrucko i stranden vid Skorffåsen och allt in med landet. Detta upptog de. Bönderna säger att kistorna var tomma. En bössa fann de samt något lärft [tyg] som satt omkring stenarna. Så mycket som fram om masten [av skutan] hade kommit in till land. De tog av tacklet, 4 av kistorna säger de var tomma. Uti en liten kista fanns en bok, ett par gamla klädesstrumpor, trijp [typ av klädestyg] 2 alnar. En kruttunna, en gammal gördel, vilka persedlar som de hittade inte upplyste om utan fördelade [mellan sig]. Något därefter kom Hans Joensson och hans far tillbaka ifrån Hudiksvall och efterfrågade [det förlorade godset] och fick då inget mer tillbaka än bössan och lite lärft. Tamparna tog båtsmännen själva igen. 5 år därefter kom detta så upp att bemälte Hans Jonssons fader kom till Pär Larsson i Nolby. Där kände han igen sin bok som låg i kistan, vilken Per hade köpt av Nils Tomasson i Helgum, och då tog han henne igen. Och sedan har Hans Joensson därefter bespana och fått förnimma något vart år, hur det med det här har gått, och för nu allt bemält i Rätten och misstänker dem för många saker mera som han på skutan har mist. Därför försattes de efter lagen göra sig fri för sådana beskyllningar och uppsköts vidare rannsaking till nästa ting. Dock rycktade Niels Tomasson och Erich Persson i Skuttsund sig värn som efter följer:

Elias Oluffsson i Ängie
Biör Jacobsson ibidem
Joen Eskilsson i Helgum
Päder Oluffsson ibidem
Erich Oluffsson i Gumadij
Anders Swensson i Bunstad
Niels Tomasson i Helgum sielff
Erich Joensson i Quissle
Oluff Biörsson i Skuttsundh
Lars Persson i Junij
Pål Oluffsson i Biörkum
Oluff Nielsson ibidem
Erich Persson i Skuttsund sielfuer

Dessa skall i nästa Ting göra bemälte personer fri, dock efter noga rannsaking. (Ref 1).



Originaltexten ur Medelpads domsagas arkiv A I a: Domböcker vid ordinarie ting Vol. 2 1640–1665: Hanz Joensson een borgare ifrå Hudichzswald.

Hur det gick i denna rättssak har inte gått att utröna då protokoll från nästkommande höstting saknas. Förlisningen omnämns även i boken *Korsmässmarknaden* (Nordlander 1933:50) men där står det att godset skulle ha återfunnits i *Bergefjärden* [Bergafjärden]. Någon källhänvisning nämns inte. Redan 1642 var ett mål uppe i tinget där *Hans Joensson i Hudixual* krävde att få tillbaka en bönebok av Lars Nielson i Nolby, som han mist när hans skuta gick i kvav.

Raderna i domstolsprotokollet ger oss ganska lite information. Men vi kan utöka vår vetskap genom att söka i andra källor. Det är nu vi skall ta ut svängarna lite för att sätta in förlisningen i sitt historiska sammanhang. Här har jag inte alltid angivit källan eftersom det mesta som följer är vedertagen historisk kunskap, där många uppgifter finns att hitta i *Sveriges historia* (Villstrand 2011) och i andra historiska uppslagsverk.

Platsen Skorvåsen, var låg den? Under de år jag har hållit på med dykning och arkivforskning har jag frågat några äldre Njurundabor och gamla fiskare ute på Lörudden. Ingen vet eller känner till namnet. Någon information finns inte att få i ortnamnsregister (Institutet för språk och folkminnen), bara att det är ett berg i Njurunda socken. Det bör ha varit namnet på en åsrygg utefter kuststräckan mellan Lörudden och Bergafjärden, en sträcka på 10 kilometer.

Beskrivning av landet Sverige vid den tiden

Vad är det då för Sverige vi befinner oss i när förlisningen sker? Inom Sveriges geografiska gränser 1640 befann sig också dagens Finland, inklusive Karelen som idag är ryskt. Även Estland och delar av Lettland samt Pommern i norra Tyskland ingick i det svenska riket, medan Blekinge,

Halland, Skåne, Jämtland och Härjedalen ännu inte var svenska. Inom Sveriges nuvarande gränser levde 1640 en befolkning på 986 000 personer. 93–95 procent av dessa tillhörde allmogen, det vill säga bönder, torpare, tjänstefolk och arbetare som levde utanför städerna. Trettioåriga kriget pågick fortfarande, men avslutas genom den westfaliska freden 1648. Drottning Kristina var endast sex år gammal när fadern Gustav II Adolf stupade i Lützen 1632. Eftersom hon var för ung för att tillträda tronen styrdes Sverige av en förmyndarregering, ledd av rikskanslern Axel Oxenstierna. År 1644 tog hon över regentrollen och kröntes 1650. Efter två års krig mot danskarna slöts 1645 freden i Brömsebro, varvid Jämtland, Härjedalen, Gotland och Ösel tillföll Sverige. Även Halland skulle vara svenskt under en tid av 30 år.

Något om städerna och Norrlandshandeln

Från mitten av 1300-talet innebar det botteniska handelskvänet att inga städer norr om Stockholm och Åbo fick bedriva utrikeshandel. Trots hot om dryga böter verkade handeln med utlandet ändå ha fortsatt. Handelskvänet upphörde 1765.

Staden *Härnösand* grundades 1585, under Johan III:s regeringstid, i syfte att stävja olaga handel. Landsköpmännen, bland annat i Ådalen, beordrades att flytta till staden, något som inte var populärt. Platsen för staden, i sundet mellan fastlandet och Härnön, är ett idealiskt hamnläge; det är väderskyddat och kan angöras av både söder- och norrifrån kommande fartyg. Här har utbyte av varor säkerligen förekommit sedan lång tid tillbaka. Platsen nämns vid namn



Så här framställs Hudiksvall i Erik Dahlberghs klassiska verk *Svecia Antiqua et Hodierna*. Kopparsticket föreställer staden någon gång 1690–1710.

första gången 1374 och det fanns en kyrka här redan under 1300-talet, vilken torde påvisa platsens betydelse.

Korsmässomarknaden, som hållits här sedan långt innan stadsbildningen, fick statsmakten inte bort. Den fortsatte att hållas i september varje år vid Kattastrand strax söder om staden. Marknaden verkar ha varit en rätt stökig tilldragelse. Det togs säkert en och annan sup både under och efter en upprättad affär. Domböckerna vittnar om detta; lurendrejeri och anklagelse om överpriser, olaga handel med sidentyg, förtal och okvädesord, fylleri, vådaskjutning, slagsmål med blodvite, värjedrag, tjuvnad, äktenskapsbrott och annat hor. Som ovanligheter utöver detta kan nämnas stöld av ett lik och ovarsamhet med eld som resulterade i en omfattande stadsbrand (Nordlander 1933). Vid tiden för vår förlisning hade staden cirka 500 innevånare.

Hudiksvall, Norrlands äldsta stad näst efter Gävle, fick sina stadsprivilegier 1582. Även här fanns före staden en äldre hamn- och marknadsplats. Skutorna kunde på den tiden föras ända in i Lillfjärden – då en skyddad hamn, men idag en liten sjö som avvattnas via Hornån som går genom staden. Ett 25-tal skutor ägdes av borgarna i staden under första hälften av 1600-talet. Hudiksvalls borgare var undantagna från det botteniska handelstvånget och fick bedriva handel på utrikes ort fram till 1636. Varor som fraktades ut härifrån var främst tjära, tran och sälspäck samt skinn av allehanda slag. Importen bestod av stora mängder salt, tyger, linfrön, bly, franskt vin med mera. Staden omgärdades av ett högt staket, som besiktades med jämna mellanrum – detta för att förhindra illegal införsel av varor. Endast en tullport fanns mot sydväst och en sjötull fanns ut mot havsviken. Befolkningen utgjordes 1640 av 600–700 personer. Förutom handelsmän och fiskare bestod borgarna av allehanda hantverkare. Kopparslagare var på den tiden en stor yrkesgrupp.

År 1621 grundades **Sundsvall** – en stad som egentligen ingen utom kungen ville ha. Hudiksvall och Härnösand protesterade mot beslutet. Men kungen ville få in tullavgifter för att finansiera kriget och stävja den förbjudna handeln på landsorten. För att främja inflyttningen till den nya staden gav kungen bort de bästa fiskevattnen till dessa ”nyborgare”. Det blev därmed ofta bråk mellan Njurundabönder och borgarna i Sundsvall om de bästa fiskeplatserna ute vid Lörudden och Brämön. Det inträffade ibland att det utmynnade i regelrätta slagsmål dem emellan (Tedebrand 1996). Även Luleå och Piteå längs Norrlandskusten fick sina stadsprivilegier samma år. Norrlandskustens järnbruk var ännu inte anlagda – Gnarp masugn etablerades 1671 och Galtströms bruk 1673 (Tjärnlund 2022).

Gällande dåtida kommunikationer

Det naturligaste sättet att transportera sig, och framför allt frakta gods, var sjövägen och skulle så förbli till långt in på 1900-talet. Det var ett enkelt, men inte alltid riskfritt, sätt. Landsvägen bestod på den tiden av en rid- eller kärrväg som gick från gård till gård och från kyrkby till kyrkby. Den så kallade Norrstigen gick utmed kusten och har anor ända tillbaka till 1300-talet, då den omnämns i Hälsingelagen. Årskogen upplevdes säkerligen som ett hinder för resor och blev därför en naturlig gräns mellan Hälsingland och Medelpad, där agrara och kulturella skillnader kan upplevas än idag. Färjerodden över älvarna, broar och vadställen var 1640 redan organiserade och bönderna var ålagda enligt lagen att sköta dem. Försummelse straffades med dryga böter. De större älvarna att ta sig över för Hans Jonsson vid resan från Härnösand till Hudiksvall var Indalsälven och Ljungan. Det låg i statens och kyrkans intresse att vägarna

underhölls för deras tjänsteresor och att det fanns gästgiverier inrättade med jämna mellanrum. Hästbyte gjordes efter 2–5 mil. Resan för Hans och hans far bör ha tagit 3–4 dagar. Vintertid var kommunikationsnätet ett helt annat då sjöar och älvar utnyttjades i hög grad så länge isen och föret tillät (Friberg 1951).

Något om fartygen och sjöfarten

År 1637 lämnade skeppen *Kalmar Nyckel* och *Fågel Grip* hemlandet för att korsa Atlanten och grunda kolonin Nya Sverige på den nordamerikanska kusten vid Delawareflodens mynning. De var bättre seglare än det regalskepp som nio år tidigare på sin jungfrufärd förliste inne i Stockholms hamn: det numera världsberömda *Vasa*. Under 1500- och 1600-talet fanns flera lokala skeppsvarv lite varstans utmed Norrlandskusten. I och med grundandet av städerna Hudiksvall och Härnösand ökade behovet av handelsskutor och byggandet av fartyg beställdes av de nya städernas borgare (Westerdahl 1989). I Medelpad, på Lövgrundsholmen (senare Skeppsholmen) vid Indalsälvens utlopp, anlades ett varv och här byggdes 13 fartyg för kronans räkning under åren 1665–1679. Idén var att bygga dem i furu där tillgängligheten av virke var stor. Det största fartyget som byggdes på platsen var fregatten *Laxen* med måtten 39×10 meter och bestyckad med 50 kanoner (Zettersten 1903). Hemma på gårdarna byggdes olika typer av båtar, allt efter behov. Man får förmoda att hur man på bästa sätt byggde sig en klinkbyggd båt hörde till var mans baskunskap.

Övrigt som speglade tiden

De stora häxprocesserna hade ännu inte kommit i gång. År 1642 dömde häradsrätten i Njurunda änkan Elin i Kvisse till att brännas vid påle, men hon frigavs senare av hovrätten i brist på bevis. Elin och hennes syster Sigrid var misstänkta för att ha brukat trolldom. De anklagades av prästen i Njurunda för att med trolldom fått hans kor att sina. Sammanlagt avrättades omkring 300 personer i de svenska häxprocesserna under ”det stora oväsendet” 1668–1676.

Bössan som omnämns bör ha varit en luntlåsusköt, där krutet antändes av en glödande veke via ett fänghål som fyllts med krut. Pipan var slätborrad och laddades från mynningen med krut och blykula eller -hagel. Svartkrut tillverkades av träkol från lövträd, svavel och salpeter. Det senare framställdes ur gödsel och urin från kreatur. Även jorden under ladugårdar utnyttjades till framställning av salpeter (Rönström maj 2024).

Inte långt ifrån förlisningsplatsen ligger Norra hamnen på Brämön, ett fiskeläge som anlades av Gävlefiskarna. Kyrkans makt var på den tiden stor och människorna gudfruktiga. Därför uppförde Gävleborgarna ett fiskekapell på platsen, daterat med dendrokronologi till 1624 och därmed Västernorrlands äldsta. När fiskesäsongen var över vände de hemåt till Gävle i sina haxar eller storbåtar. Då användes kapellet till vinterförvaring av nät och annan utrustning (Nylander, Olsson & Ulfhielm 2021).

Vem var då borgaren Hans Jonsson?

Eller *Hanz Joensson* i Hudiksvall som det står i ovanstående berättelse? En Hans Jönsson var borgmästare i Hudiksvall 1645–1647. Det är möjligt att det kan vara samma person. Vi får ingen hjälp av kyrkböckerna i Jakobs kyrkoförsamling. Ej heller i Hälsingtuna församlingsböcker. De sträcker sig inte så långt tillbaka. Möjligen omnämns han i Hudiksvalls borgarematriklar som börjar 1669 eller stadens privilegieböcker från 1580 och framåt. Eller kanske i rådhusrättens domböcker. Men vi lämnar vidare forskning i saken därhän för tillfället.

Fartygslämningen som det berättas om här ovan är ännu inte hittad. Den står högt upp på min önskelista över vrak som jag vill hitta. Vem vet, någonstans där ute i djupet finns kanske rester kvar efter skutan. Som gammal bogserbåtsmattos undrar jag förstås också hur det gick för besättningen och hur de upplevde stundens allvar. Vad förorsakade förlisningen? Svindlande är också tanken att bössan och den där boken kanske befinner sig någonstans i någons hem just nu. Krutet är säkerligen för länge sedan förbrukat. Det är det här som är så fascinerande med arkeologi och historia, tycker jag.

Vi lämnar nu 1600-talet. I nästa artikel tar vi klivet in i 1900-talet och under det tidssprånget har det hunnit hända en hel del, kan man lätt påstå. Vi hittar uppgifter om förlisningar i helt andra typer av källor.

Referenser

- Brun, Sven. 1932. *Hudiksvalls historia, Del 1. Tiden 1582–1800*. Hudiksvall.
- Friberg, Nils. 1951. *Vägarna i Västernorrlands län: Typiska drag i deras naturgeografiska struktur och äldre utveckling jämte utblickar över det svenska vägväsendet i övrigt, speciellt i Norrland*. Diss. Stockholm: Stockholms högskola.

Hellbom, Algot (red.). 1982. *Tingsprotokoll för Njurunda I: Ur Medelpads domböcker 1609–1672*. Sundsvall: Medelpads fornminnesförening i samarbete med Njurunda hembygdsförening. Institutet för språk och folkminnen: *Ortnamnsregistret*. <https://www.isof.se/namn/ortnamn/vara-ortnamnssamlingar/ortnamnsregistret>

Nordlander, Johan. 1933. *Korsmässmarknaden*. Stockholm.

Nylander, Lars, Olsson, Daniel & Ulfhielm, Bo. 2021. *Fiskarkapell i Medelpad och Ångermanland*. Härnösand: Svenska kyrkan, Härnösands stift.

Tedebrand, Lars-Göran (red.). 1996. *Sundsvalls historia D. 1*. Sundsvall: Stadshistoriska komm.

Tjärnlund, Nils Johan. 2022. *Järnbrukens historia*. Stockholm: Bokförlaget Stolpe.

Villstrand, Nils Erik. 2011. *Sveriges historia 1600–1721*. Stockholm: Norstedt.

Westerdahl, Christer. 1989. *Norrlandsleden 1. Källor till det maritima kulturlandskapet: En handbok i marinarknologisk inventering*. Härnösand: Läns museet Murberget.

Zettersten, Axel. 1903. *Svenska flottans historia åren 1635–1680*. Norrtälje: Norrtälje tidning. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kb:eod-648380>

Muntlig källa

Rönström, Jack. Matfors. Muntligen maj 2024. Jack är svartkrutsskytt och kunnig på antika vapen.

Arkivhandlingar

Riksarkivet Härnösand, Medelpads domsagas arkiv 1609–1835, A I a Domböcker vid ordinarie ting Vol. 2 1640–1665 SE/HLA/1040058/A/A I/A I a/2. <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/hhdmdZ8phKcMq27rhelg61>



Barken *Lenita* snart klar för sjösättning vid Vindskärsvärd. I förgrunden ligger några bogserbåtar uppdragna för vinterförvaring. Bakom *Lenita* syns riggen på ett fartyg som ligger vid kölhavningsplatsen och i bakgrunden syns Tjuvholmen. Fotografi: Sundsvalls museum via DigitaltMuseum; fotograf okänd.

Om arkivforskning, del 4

- Fallstudie 1905

LENNARTH HÖGBERG

I den förra artikeln, *Om arkivforskning, del 3*, befann vi oss vid år 1640. Vi har nu tagit ett rejält kliv framåt i tiden och kommit till ett skeende år 1905. Vi kan lätt konstatera att en ny tid är här! Mycket har förändrats: människor har helt andra levnadsvillkor och Sverige har fått betydligt fler invånare. Såväl handelns varor och karaktär som rikets gränser har förändrats, för att nämna några andra saker. Men till syvende och sist handlar det ändå alltid om en och samma sak: kommunikation. Ytterligare en sak som är annorlunda är att om man, som jag, arkivforskar på skeppsförlisningar så är möjligheterna nu betydligt bättre. Den primära källan till information, förutom sjöförklaringar i domböckerna som sjölagen vid den här tiden föreskriver, är de lokala dagstidningar som nu utges i varje större stad. Sjöfarten var livsnödvändig och därmed var även nyhetsvärdet vid en olyckshändelse till sjöss stort. Dessutom finns mycket av detta idag tillgängligt på nätet.

En av mina bekanta, som arbetar inom kultursektorn, brukar ofta använda frasen ”vi måste komma ihåg att det var en annan tid då”. Det ryms så mycket i det uttrycket och även att en fartygsförslining måste sättas in i sitt historiska sammanhang för att vi skall kunna förstå den; varför hände det som hände och varför gjorde de som de gjorde etcetera. Man kan göra en historisk omvärldsanalys för att förstå tiden. I den beskrivning av tiden kring 1905 som följer nedan har jag inte alltid angivit källorna. Mycket har jag tagit direkt ur minnet, annat finns i min bokhylla och en del kan man googla fram på nätet. Jag tycker att det mesta som jag nämner kan anses vara ”vedertagen historisk kunskap”. Ta därför uppgifterna för vad de är, men var som alltid källkritisk. Ni kommer att märka att jag även lagt in en del uppgifter av mer personlig art eftersom jag har ett intresse för samhällsutveckling. Plus en del lokalpatriotism förstås. All historia är en räcka av händelser, men mer om det längre fram.

Hur skall vi då förstå tiden? 1900-talets början var en spännande tid. Sedan ångkraftens införande längs den norrländska kusten, med start vid Tunadals ångsåg 1849, hade en enorm expansion skett. Man var inte längre begränsad till att såga virket inne i landet, där vattenflödena medgav. Nu kunde man flotta virket ner till kusten där stockarna sorterades, buntades och drogs med bogserbåtar ut till alla de sågverk som likt ett pärlband låg utefter kusten. Man kunde anlägga sågverken där de geografiska förutsättningarna var som bäst, oavsett tillgång till strömmande vatten (Höglund 1957). Här kunde timret bearbetas året runt. Och när man inte sågade kunde man bygga fartyg, för sådana behövdes för att kunna exportera det man sågade. Det räckte inte med att utländska fartyg kom för att lasta trävaror. Samtidigt var det ett effektivt sätt att sysselsätta arbetskraften även vintertid. Som ett exempel, bland många av de varv som fanns, kan nämnas Sundsvalls Stads Skeppsvarf. Här byggdes under dess verksamma tid (1836–1875) 150 skepp av olika storlek. Ibland låg fyra fartyg på stapelbäddarna samtidigt och här arbetade som mest upp emot 270 man (Nilsson 1943; Tedebrand 1996–97). Under överinseende av skeppsbyggmästaren och hans stab fanns timmermän, smeder, segelmakare, repslagare och blockmakare. Listan på yrkesgrupper kan göras lång.

Men det skulle komma andra tider. Man började bygga fartyg av järn. Efter några decennier blev ångmaskinerna mer tillförlitliga och effektiva, vilket gjorde att man kunde ta bort den skonertrigg som de första ångfartygen oftast var utrustade med. Med detta blev dessa fartyg även mindre personalkrävande. Segelfartygen blev således med tiden successivt utkonkurrerade. Ångfartygen var mindre beroende

En flytande likkista. Det för en tid sedan i trakten af Furusund läcksprungna och sedan till Stockholm inbogserade skeppet Sofie från Sandefjord i Norge håller på att lossa lasten, bestående af trävaror. Skeppet, som är mycket gammalt, är så upp-ruttet, att det ej kan tätas, utan måste, för att kunna lossa, däckets upphuggas. Af besigtningmän i Stockholm är skeppet förklaradt sjöodugligt och har med anledning däraf riggen borttagits.

Vid en sökning på ”flytande likkista” bland dagstidningar får man häpnadsväckande många träffar – som den här ur *Sundsvalls Tidning* 23 juli 1887. I en annan tidningsnotis beskrivs ett fartyg som ”nära nog genomskinligt”. Dessa gamla fartyg gick också under benämningen ”plimsollare”. Kanske för att de flöt precis på märket.

av gynnsamma vindar och passagerartrafiken kunde till och med något så när hålla en tidtabell. Så kallad ”gemensam tid” infördes i Sverige 1878 – ett krav för att telegrafn och järnvägskommunikationerna skulle kunna fungera med exakta avgångstider från städernas stationer. Många av de stolta seglande skeppen blev med tiden gistna, för dyra att underhålla och till slut kondemnerade (efter engelskans *condemn*). Ibland klarade de inte den besiktning som oftast företogs efter att barlasten lossats och innan lasten intogs. Det finns exempel på att man vid något tillfälle kunde trycka handen rakt igenom den helt genomruttna bordssidan. Norskögda fartyg hade dåligt rykte eftersom de norska redarna köpte in gammalt tonnage. Det var inte ovanligt att besättningsmän rymde när fartygen låg och lastade vid någon norrländsk lastageplats, övertygade om att därigenom slippa att gå en säker död till mötes. De kondemnerade fartygen kunde då riggas av och under sina sista år istället användas som prämar. Många av dem ligger nu sjunkna och anonyma invid någon gammal sågverksplats. ”Man seglade på så länge tygen höll” om ni har hört det uttrycket någon gång.

Den norrländska varvsindustrin med fartyg byggda i trä havererade totalt eftersom efterfrågan på nybyggen uteblev. Det sista stora segelfartyget som byggdes i Sundsvall var barken *Lenita*. Hon sjösattes 1894 vid Vindskärsvarv och blev en förlustaffär för varvet. I Sundsvalls stadsfullmäktige diskuterades att spränga bort berghällen vid Vindskär och där anlägga en torrdocka för att kunna bygga och reparera fartyg av järn – en anpassning till den nya tiden – men därav blev intet. Det är i den här tiden vi skall sätta in *Sendemandens* sista resa.

Sendemandens ödesdigra förlisning 1905

Jag har hittat notiser om förlisningen i ett 20-tal tidningar både i Sverige och Norge. Informationen till nedanstående text har hämtats ur ett flertal artiklar i *Sundsvalls Posten* och *Sundsvalls Tidning* från 12 oktober 1905 till 24 februari 1906.

Om aftonen den 11 oktober anlände det norska barkskeppet *Sendemanden* till Sundsvalls redd. Fartyget kom närmast från Danzig i barlast till Sundsvallsdistriktet för att lasta sågade trävaror. Det uppmärksammades av såväl lotsen som tulltjänstemännen att kapten K.A. Eriksen förbisett att angöra karantänstationen vid ön Fejan i Norrtälje skärgård, såsom förordningarna föreskrev, trots att de kom från ett kolerasmittat område. Därför ville de inte befatta sig med fartyget. Besättningen förbjöds även att ha någon beröring med land. Till saken hör att fartyget några dagar innan anlöpt Gävle redd i skydd för storm och där upplystes kaptenen om att han måste segla ner till Fejan innan han fick tillstånd att segla till svensk hamn. Trots detta påpekande fortsattes resan mot Sundsvall. Här anmodades han återigen att segla ner till Fejan. Men den ”äkta norsk-norske kaptenen”, som tidningarna beskrev honom, var oresonlig och ansåg sig vara ”skuffed” av de elaka svenska myndigheterna. Han kontaktade därför statsminister Michelsen i Kristiania för att få hjälp. Detta var ett fruktlöst försök eftersom det låg utanför den norske statsministerns befogenheter och maktsfär. Efter ett par dagar insåg Eriksen att det enda rätta var att finna sig i sin situation och föra sitt fartyg ner till Fejan.

Vid halvfyratiden på morgonen den 23 oktober var *Sendemanden* tillbaka utanför Brämö lotsstation efter sin påtvingade resa. Man signalerade efter lots genom blossning, men fick ingen då alla lotsar redan var ute och upptagna med att leda andra fartyg in i hamn. Eriksen tog då beslutet om att själv segla in till Sundsvall trots att det förelåg lotsplikt. Vädrät övergick under resans gång till frisk bris från ostnordost med hagel och snöbyar (Lsub 1905). Strax söder om farleden ligger de förrådiska Storgunden, som vid tiden låg precis under vattenytan. *Sendemanden* gick hårt upp på grundet, blev stående och vattenfylldes

ganska snart. Med tilltagande dyning från nord lade sig fartyget mer och mer på sidan så pass att rånockarna låg i vattnet. Efter ett dygn förstod Eriksen och hans tio man i besättningen att fartyget skulle bli vrak på platsen och lät sig föras in till staden med bogserbåt. Den halv vuxna skeppsgris de hade med sig lät myndigheterna avliva då de kom från en ort där svinpesten fanns. Dagarna därefter inhämtades en del lösa inventarier som var av värde.

Vraket på förlisningsplatsen inropades vid auktionen av fabriksägaren Erik Laurent för 380 kronor och 50 öre. Ute vid Storgundet flöt en del vrakspillror, däribland riggen, omkring i farleden till fara för sjötrafiken. Eriksen åtalades kort därefter vid Sundsvalls rådhusrätt för underlåtenhet att använda kronolots, och ålades att betala 17 kronor i lotsavgift.

Jag har ibland funderat på vad som kan ha påverkat kaptenens beslut att försöka ta sitt fartyg in i hamn utan lots. Kan den då pågående unionsupplösningen och de svenska myndigheternas storebrorsbeteende haft en del i beslutet? Det får vi aldrig veta, men man kan alltid spekulera. Men att resan skulle få ett sådant snöpligt slut blev säkert en bitter erfarenhet för Eriksen och hans besättning.

Sendemanden var vid haveriet ett 35 år gammalt fartyg och man får anta att åren till havs började ge sig tillkänna. Hon byggdes 1870 i Porsgrunn på Norges sydostkust, inte långt ifrån Kragerö som sedan blev hennes hemmahamn. Hon riggades som bark samt mättes till 397 registerton. Längden var 40,66 meter och bredden 9,50 meter. Fartyget värderades före olyckan till 25 000–30 000 kronor. Trots värdet var *Sendemanden* vid olyckan oförsäkrad och ägdes av *Aksjeselskapet Sendemanden* där kapten Eriksen själv var huvudman.

Ytterligare fakta om tiden

Sverige hade vid slutet av 1905 fått de landsgränser som vi känner som dagens Sverige. Fram till 26 oktober samma år var Sverige och Norge i union med varandra och kung för de båda länderna fram till unionsupplösningen var Oscar II. Strax innan den svenska regeringen gick med på Norges frigörelse var det ytterst nära att ett krig bröt ut mellan brödrafol-

Haveri-
Auktion.

Genom öppen och frivillig auktion, som kommer att förrättas i härvarande **Stora Tullpaviljong** Onsdagen den 8:e instundande November med början kl. 10 f. m., försäljas samtliga från vid Storgundet förolyckade barkskeppet »Sendemanden» bärgade inventarier och förnödenheter, bestående af: Ankare, kättingar, tågvirke, wire block, gångspel, vinsch, segel, båtar, kompasser, proviant m. m., m. m.

Kl. 12 på dagen försäljes fartyget med kvarvarande inventarier, hvarelse ett nytt ankare med ny kätting samt större delen af riggen, stänger, s. k. rundhult m. m.

Varorna säljas förtullade och finnas till påseende i Tullpaviljongen.

Betalning erlägges kontant vid klubbslaget.

Sundsvall den 3 November 1905.

C. A. Erikson
g:m C. G. Wickberg & Söner
enl. fullmakt. 8405

Annons i *Sundsvalls Tidning* 4 november 1905.

1 Numero Officiel.	2 Numero Officiel.	3 Nom du Navire, Matériaux, Grément, etc. Capitaine. Ex-nom, s'il y a lieu.	4 Tonnage Officiel.	5 Détails de la Classi- fication.			6 Construit.			13 Armateurs.	13 Dimensions d'après la Douane. Superstructures, &c.			14 Port d'Armement.	15 Crew sur Quille.	16 Crew au total.
				Cote.	Port de Visite. Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	Port de Visite. Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	Quant.	Par qui.	Où.		Longueur.	Largeur.	Creux.			
454	29375 NDJB	Senator C.P. Kinney -04 1BH Cem	1766 1888-1650							100A1				Syd	1874	Mounsey & Foster AACF
455	3956 KSGF	Senator Penrose ex B.D. Metcalf FAYM3,01 2Dkz	1188 1123-1157			1856	Metcalf & Norris	Dmariseta, Me.	P. Hagan & Co.	190'0"	36'8"	18'4"	Philadelphia United States			
456	HTGJ	Sendemanden K.A. Eriksen -97	434 1DA2tr B 400-3 9 7			1870	C. Olsen	Porsgrund	Acties. Sendeman- den (K.A. Eriksen)	133'4"	31'2"	16'2"	Kragerø Norwegian			N

Sendemanden i Lloyd's Register of Shipping 1905 Sailing Vessels, s. 348. Dessa registerböcker finns numera digitaliserade och tillgängliga på nätet.

ken. Det hade under flera år rustats militärt på båda sidor. Sveriges befolkning bestod år 1905 av 5 278 000 personer. Detta år emigrerade ytterligare 21 000 svenskar till USA och Kanada. Min farfars bror, Viktor Högberg, emigrerade 1905 till svenskbygderna i Minnesota. Hans ättlingar heter idag Hogberg och Highberg och vi släktingar håller fortfarande kontakten via Facebook. Under åren 1820–1930 utvandrade totalt 1,2 miljoner svenskar till Nordamerika – nästan var femte svensk.

Sundsvalls stads folkmängd 1905 var cirka 15 000 människor. Strax efter 1900-talets början sviktade lönsamheten för många av traktens sågverk. Det skedde en utveckling där man gick från ramsågar till sågklingor, vilket bidrog till högre produktion för de ägare som hade kapital att investera men resulterade i nedläggelse för andra sågverk. Tidsperioden har kallats "sågverksdöden". Nedläggelserna bidrog till ökad arbetslöshet och nykterhetsrörelsen fick en viktig samhällsfunktion. Svenska Frälsningsarmén bildades 1905 i Sundsvall, en frigörelse från den internationella rörelsen.

Sedan 1800-talets senare hälft hade arbetarrörelsen börjat växa sig stark. Svenska Socialdemokratiska arbetarpartiet bildades 1889. Till partiets förste ordförande valdes Claes Emil Tholin, min morfars farbror. Han efterträddes 1907 av den mer namnkunnige Hjalmar Branting. Tholin fortsatte att åka runt för att agitera mot orättvisor och kämpa för rösträtten. Allmän och lika rösträtt för kvinnor och män antogs 1919.

Sju år efter *Sendemandens* sista resa försöker ett nybyggt fartyg, på sin jungfruresa, korsa Atlanten på rekordtid och erövra Blå bandet, men stöter på ett isberg och *Titanic* blir därmed världens mest kända fartygsvrak.

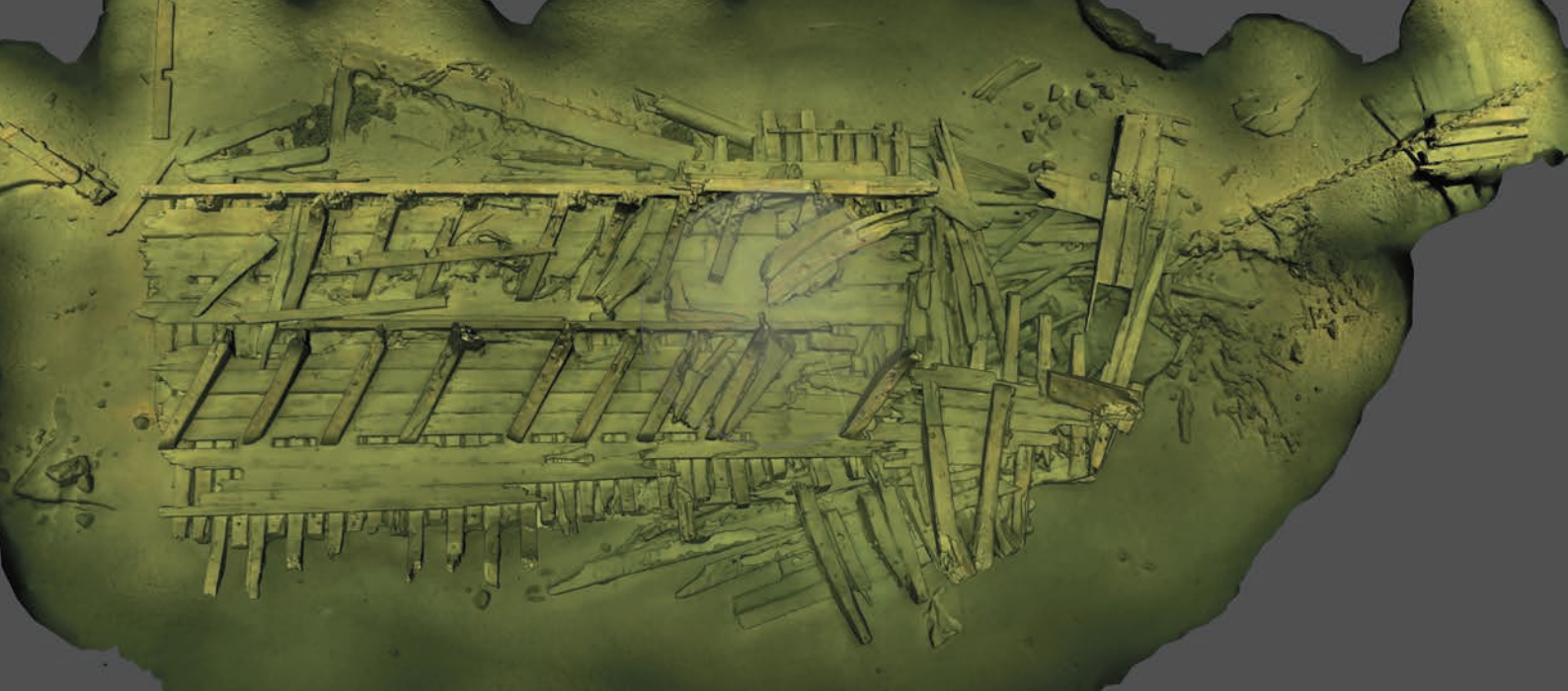
Koleran hade under 1800-talets tre stora epidemier drabbat mänskligheten hårt. Läkaren Robert Koch var en av de personer som 1884 identifierade kolerabakterien i avföringen hos de sjuka. Efter mångårigt forskande belönades Koch 1905 med Nobelpriset i fysiologi eller medicin, men då för sin upptäckt av tuberkelbakterien och hur man kunde behandla den sjukdomen.

Något som även präglade den här tiden var en sann upp-täckar- och pionjäranda att nå tidigare utforskade landområden och söka övervinna naturens hinder. Fridtjof Nansen var 1893 först att med sitt fartyg *Fram* frysa fast i polarisen och med den försöka driva till Nordpolen. Idag är *Fram* utställd i museet på Bygdøy, Oslo. Ingenjören Salomon August Andrée begav sig 1897 på resa över Arktis med vätgasballongen *Örnen* i sitt försök att nå Nordpolen. Andrée och de övriga deltagarna, Knut Fränkel och Nils Strindberg, omkom under expeditionen och deras kvarlevor hittades först år 1930 på Vitön av en norsk expedition. Upptäcktsresanden Sven Hedin utforskade och kartlade, under tre långa expeditioner mellan 1893 och 1909, stora landområden i Tibet och övriga Centralasien, områden som dessförinnan varit vita fläckar på kartan. Kapplöpningen att nå fram till Sydpolen hade inte riktigt börjat ännu, men i december 1911 och januari 1912 tävlade Robert Scott och Roald Amundsen om att komma dit först. En kamp på liv och död dem emellan för att vinna ära och berömmelse.

Några svenska uppfinningar vid den här tiden kan nämnas: 1904 tar Oscar Kjellberg fram en fungerande elektrisk svetsanordning. Han byggde också världens första helsvetsade fartyg och grundade företaget ESAB, som fortfarande är världsledande inom utrustning för svetsning. År 1904 börjar Gustaf Dalén som utvecklingsingenjör på företaget AGA och bygger fyrutrustning med en klippljusapparat som alstrar ett blinkande ljus och drivs av acetylenogas. År 1907 tar han fram solventilen som stänger av fyren dagtid. Samma år tar Sven Winqvist patent på det sfäriska kullagret och startar företaget Svenska Kullagerfabriken, SKF. Uppfinningen blev en enorm succé och en ny svensk exportartikel var född.

Åter till förlisningsplatsen

Storgrundet och det intilliggande grundet Trillingen ligger lite olämpligt nästan mitt i farleden in till Sundsvall. Storgrundet är nu, efter ett sekels landhöjning, ett litet skär



Kanske är detta vraket efter *Sendemannen*? Att kunna filma och dokumentera sina dyk med video var inte möjligt för 40 år sedan. Idag har billiga och bra äventyrskameror och den nya datatekniken gjort det möjligt att med program sätta ihop en 3D-modell som sedan även kan printas ut i en 3D-skrivare. Fotogrammetri: Lennarth Högberg, Dyk & Fototeknik.

och populärt tillhåll för säl och skarv. Trillingen består av tre hålltoppar som endast syns om sjöarna bryter över dem. Här ute ligger skeppssidor, bottendelar och andra vrakdelar efter två större kravellbyggda fartyg, samt flera lösa roder efter fartyg som på grunden fått bottenkänning. Det var här ute som jag under de första åren på 1980-talet blev introducerad i vrakdykning och av mina nyfunna dykkamrater lärde mig pussla ihop dessa ”brädhögar” till i fantasin ståtliga skepp. Min vokabulär utökades rätt snabbt med ord såsom spant, bord, spygatt och bråspel. Jag försöker idag bjuda igen genom att guida nya dykare på vrakplatser och väcka deras intresse för det unika och fantastiska kulturarv vi har under havets yta. De får då även en påtvingad historielektion för att kunna sätta in fartygslämningen i dess rätta sammanhang.

Efter cirka fyrtio år var det dags för mig att återvända till Storgrunden. Det var en upplevelse och en glädje att upptäcka och förstå så mycket mer av vraken. Insikterna var också ett bevis på att man trots allt lärt sig ett och annat under åren. Det är tur att skeppssidorna ligger med den släta kravellsidan nedåt, för det är ändå insidan på ett fartyg som är intressant. Där man kan avläsa konstruktionen och förundras av den gedigna byggnadstekniken.

Historia och dess skeenden är en räkka av händelser där det ena leder till det andra. Varför den ”norsk-norske” sjökaptenen Eriksen just den dagen tog beslutet att i trots försöka styra sitt fartyg in i hamn får vi aldrig veta. Det finns ett engelskt talesätt som beskriver mänskligt beteende: everyone's got a good reason why they do what they do. Just då i stunden tyckte han att han tog rätt beslut. Det är

lätt för oss att nu i efterhand döma när vi vet hur det slutade. Och som nämndes i inledningen av artikeln; vi måste komma ihåg att det var en annan tid då.

Referenser

- Höglund, Helge. 1957. *Såg vid såg jag såg ...: några minnesord om en epok i Sundsvallsdistriktets industrihistoria*. Sundsvall: Boktryckeri-ab.
- Lloyd's Register of Shipping 1905 Sailing Vessels*. London: Lloyd's. <https://archive.org/details/HECROS1905SV>
- Lsub. 1905. *Lots-styrelsens underdåniga berättelse för år 1905*, s. 28. Stockholm: K.L. Beckman. <https://share.scb.se/ov9993/data/historisk%20statistik/BISOS%201851-1917%20FBISOS%20T%20Lots-%20och%20fyrrinrättningen%20samt%20olivräddningsanstalterna%201873-1910%20FLots--och-fyrrinrattningar-samt-livraddningsanstalterna-a-rikets-kuster-T-1905.pdf>
- Nilsson, J.E. 1943. *Sundsvalls historia Del V: Tiden 1862–1888*. Sundsvall. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:ra-1604>
- Sundsvalls Posten* 12 oktober 1905–24 februari 1906.
- Sundsvalls Tidning* 23 juli 1887, 12 oktober 1905–24 februari 1906.
- Tedebrand, Lars-Göran (red.). 1996–97. *Sundsvalls historia Del I–IV*. Sundsvall: Stadshistoriska komm.

Lennarth Högberg är pensionerad yrkesdykare som numera bara sportdyker, gärna med en kamera i handen. Det börjar nu bli några år sedan han var ordförande i Marinarkeologiska sällskapet, men istället är han numera återkommande skribent i *Marinarkeologisk tidskrift*.