

OM FÖRLISNINGAR AV NÅGRA SKEPP FRÅN DAGÖ OCH ÖSEL I ESTLAND I  
MELLANSVENSKA FARVATTEN UNDER SENARE HÄLFTEN AV 1600-TALET.

NÅGRA TIDSBILDER.

Jur dr Ilmar Arens på Nordiska museet i Stockholm, som ursprungligen kommer från Estland, har stått fadder till åtskilliga källor om kända förlisningar och vrakfynd i östra och norra Sverige. Kjell-Ove Matssons plåtmyntfynd från Jungfrugrundet i Mälaren (Medd/MAS nr 1/79) hör dit, liksom vraket från Femürelöshuvud vid Oxelösund i Södermanland (Öregrundsskutan 1684) och flera nordsvenska fynd, t ex det av Rolf Åhrman m fl påträffade Fagerviksfartyget som genom Arens visade sig vara från 1666 (se Rospiggen 1980) och Norrlands äldsta identifierade förlisning från 1643 vid Skagsudde i Ångermanland (vraket ännu ej funnet).

Materialet är framtaget framförallt ur äldre domböcker. Arens har också i skilda lärda sammanhang satt in de här förlisningarna i ett större perspektiv som ett vittnesbörd om sjöfarts- och handelsförbindelser mellan framförallt Balticum och den skandinaviska Norden i slutet av 1600-talet. I en uppsats för Journal of Baltic Studies, New York 1980 berättar han t ex om bottnaböndernas försök att spränga det bottniska handelstvångets bojar. Speciellt för både borgare och bönder från inre Bottenviken, såväl från Sverige som Finland, direkt på Reval med inhemska produkter, fisk, päls, skinnvaror och kom tillbaka med bl a tobak och måhända även med den senare så berömda "ryska" hampan och segelduken. Särskilt intressant var därvidlag en förlisning av ett fartyg från Uleåborg i Luleå skärgård 1687 (Westerdahl i Norrbottens-Kuriren 6/5 1978). Denna trafik förekommer dessvärre inte så ofta i de vanliga historiska källorna, åtminstone inte i senare tid, då den betraktades som ren smuggling. Dock förekom den säkert betygad i Sverige (Norrbottnen) fram till första världskriget. Den var desto naturligare för finsktralande eftersom de endast i Reval (Tallinn) påträffade en kontinental handelsstad med ett närbesläktat språk, som de lätt kunde förstå.

Som en sentida efterklang för ännu på 1930-talet estniska smuggelskutor med sprit längs Sveriges östliga och norra kust som ett färgstarkt inslag både i muntlig tradition och vrakflora på bottnarna.

De källor som Ilmar Arens fått fram ur domböckerna är av värde inte minst som ett bidrag till kunskaperna om handelsförbindelser och sjöfart mellan de svenska östersjökolonierna och "moderlandet" under stormaktsväldets största utsträckning. Detta har länge varit ofullständigt känt. I ett ännu opublicerat manuskript som Meddelanden fått tillstånd av Arens att återge ett sammandrag av har Arens behandlat tre fall av intressanta skeppsbrott från åren 1665, 1678 och 1679. Vi kan här även se ett exempel på hur marinaökeologiskt material, som vrakfynd, kan komma till nytta om det kombineras med andra källor. Samtidigt leder, som bekant, Arens olika tips till nya upptäckter av skeppsvrak!

1. Om det mystiska försvinnandet av ett segelfartyg (svenskt eller hemmahörande på Ösel) från Ösel år 1665 i södra Roslagen.

19/5 1666 tas detta fall upp vid Åkers tingsrätt c 30 km NO Stockholm.

En person vid namn Per Persson, från Stockholm, är käreande. Hans bror, hattmakare- gesällen Jonas Pedersson, hade farit på utlandet för att utöva sitt yrke som vandragesäll. Åtterresan till Stockholm skulle ske med en skuta från Ösel. Men när fartyget kom fram till Gråholmen norr om Ljusterö några veckor före jul 1665 hade man ingenting drickbart kvar ombord. Skepparen och Jonas begav sig därför in till närmaste land, den lilla ön Gråholmen, och bad den där boende finnen Erich Michaelsson att få köpa öl. Han hade dock inget kvar, inte heller trodde han att krögaren Aron Johansson, som bodde mittemot på Långholmen, kunde bestå med dryckjom. Trots det negativa beskedet for då båda tillbaka, hämtade skutans båtsman, och rodde över till krogen. Fartyget fick ligga oöväkat. Det visade sig att de verkligen fick tag på öl hos krögaren. Efter några goda timmar på krogen återvände alla tre till skutan. Därefter var de spårlöst försvunna.

Området för händelsen är helt klart. Gråholmen och Långholmen ligger på var sin sida om den nordliga farleden från Åland/Åbo/Reval till Stockholm, något söder om den förmodligen urgamla färjeöverfarten till Ljusterö från fastlandet. Det är då ännu 12 distansminuter, c 20 km, till den egentliga infartsporten till Stockholmsområdet, Vaxholm. Under segelepoken erbjöd dessa öar förträffliga rast- och viloplats för sjöfarare. Finländaren på Gråholmen livnärde sig t ex på fiske och på att härbärgera finska sjöfarande. Flera krogar har fölegat i närheten, i söder vid Koholmen/S Timrarön, längs samma farled.

Så tillbaka till rättsfallet. Per Persson misstänkte framförallt finnen Erich Michelsson för att ha mördat hans bror och stulit hans ryggsäck med 100-200 riksdaler sammanskrapad arbetslön. Krögaren hade nämligen observerat Erich ombord på fartyget.

Saken blir emellertid mera komplicerad när man får veta att skepparen/redaren (svensk till ursprunget), på krogen råkat i slagsmål med båtsmannen (est). Hattmakargesällen, som blev mycket förargad häröver, skulle ha förklarat att han inte ville vara kvar i resesällskapet och hotat med att lämna fartyget för den sista biten in till Stockholm. Han var så beredd att redan nu betala reseräkningen, som den så uppgick till 100 eller 200 riksdalers värde! Kan- ske en oklok uppgift att vidarebefordra i detta läge?

Slutligen lämnade de dock tillsammans krogen.

Finnen Erich Michelsson förnekade dessutom kategoriskt att han skulle ha varit på Öselbåten och än mer att han skulle ha mördat och/eller stulit.

Under förhörets fortsättning riktade Per Persson 8/10 1666 i stället misstankarna mot krögaren, eftersom han tydligen hade gjort flera tvetydiga uttalan-

den. Krögaren förklarade sig dock inte veta något mer. Han erinrade sig också att senare på kvällen en storm blåst upp. Nästa dag (söndag) hade han sett finnen i sin båt i närheten av skeppet och även hört någon svära högt och ljudligt ombord.

Carin Andersdotter, som vistats i finnens hus lördag till söndag, uppgav att hon bett Erich fara över och se om det fanns folk på den ännu stillaliggande båten, som kunde ta henne med till Stockholm. Finnen hade henne vederligtvis verkligen varit nere vid stranden, men han kom snart tillbaka och sade att han inte hade sett någon människa ombord.

En tredje session i fallet ägde rum 9/2 1667. Ingenting nytt framgick dock och de båda misstänkta frikändes i brist på bevis.

Kanske hade de oeniga och druckna sjömännen på vidare väg mot Stockholm helt enkelt gått på grund och sjunkit utan ett spår i Saxarfjärden eller Trälhavet? Vidare upplysningar saknas.

Det är inte heller känt om något material finns bevarat i estniska arkiv.

## 2. En förlisning vid Vidinge/Sundskär i Stockholms skärgård.

Tolv år senare, på hösten 1678, förliser en segelskuta från Dagö mellan öarna Sundskär och Vidinge på en gammal, ännu frekventerad farled tvärs genom ytterskärgården. I detta fall förfogar vi i källorna både över vraket och sammanhanget.

Öborna på Vidinge instämdes till ting 13/10 1679 i Norrtälje rådhus (Frötuna och Länna skeppslag) för vrakplundring av Norrtäljeborgaren Gisle Hansson. Hansson var fullmäktig för estländaren Elias Svensson Wentzel.

Det framgår att vraket skulle ha legat nära ön Vidinge. De anklagade förklarade sig att på nyårsaftonen 1678 ha funnit ett skeppsvrak på öppna havet och därur ha tagit två ankare på 36 skeppund (c 6,5 ton) och 89 famnar (c 170 m) ankartåg. Men de ansåg inte detta vara vrakplundring utan hänvisade till lagens bestämmelser om "bottenfynd"-fyndet var också "lagligen oplyst" av dem själva.

Vid fortsatt förhör 30/6 1681 framlade Gisle Hansson en lista på försvunna varor och krävde skadeersättning av Vidingeborna. Det framkom där också att Sundskärsbon Hans Matsson tillgripit 11 ggr 4 alnar (6,6 ggr 1,2 m) stora segeldukar som hade hängt på masten.

1/7 1681 fortsatte förhandlingarna. Elias Svensson var tydligen i tjänst hos den svenske stormagnaten, senare livländske generalguvernören greve Axel Julius de la Gardie.

Det fastställs nu att det funna ankartåget (totalt 72 famnar-130 m- och 10 tum tjockt) verkligen i lagens mening varit ett bottenfynd. För att få tillbaka fyndgodset hade Wentzel nu betalat hälften av realvärdet, enligt de sakkunniga 40 riksdaler. Mindre föremålsfynd behandlas överhuvudtaget inte längre. Skeppsbrottet vid Vidinge dyker märkligt nog upp ännu en gång, tre och ett halvt år senare, 6/2 1685. Wentzel hade tydligen inte varit tillfreds med

tidigare utslag och hade ånyo anklagat samtliga Sundskärs- och Vidingebor för rov och plundring. Men profossen Johan Mattsson betygade här att han föregående sommar(1684)vid husundersökning hos de anklagade endast sett bitar av gammal segelduk, små block och tågbitar, vilka redan var totalt värdelösa. Ett annat vittne, Anders Johansson från Färsna, troligen fiskarbondе, intygade samma sak.

Förlisningsplatsen är inte riktigt klar. Men Thomas Nielsson från Vidinge uppgav vid förhandlingarna att vraket stått på en klippa, o två bösseskott från Vidinge, d v s c 4-500 m från land och alldeles vid huvudleden. Fartyget tycks ha kluvits i två stycken, varvid huvuddelen hade hamnat på ett djup av 5-6 m(2 1/2 famn).

Det framgår vid detta senare tillfälle plötsligt att skeppsbrottet åtminstone krävt ett liv. Med ankartrossen hade nämligen ett lik av en sjöman följt: vid bältet hängde en kniv, ett horn med snus, segelsömmarnål och en pipa med tobakspung. Mannen hade på sig nya skor, linnebyxor, päls och ylletröja(se Medd nr 1/81 s 19). Man antog att den döde var Hans Mårtensson"som medfarit" på fartyget. Liket hade tagits in till land.

Rätten frikände till slut de anklagade öborna från tilltalan. Nämndemännen intygade även enhälligt att de anklagade"haft ett gott rykte"och var trovärdiga.

Det verkar här klart att farleden utnyttjats på väg från Reval till Norrtälje. Vidare upplysningar saknas också här.

### 3. En förlisning 1679 på Gotska Sandön.

Ett år senare, åtta dagar före Allhelgona, d v s 22-23/10 1679, skedde en annan förlisning, denna gång på Gotska Sandön mitt i Östersjön. Det rörde sig om ett troligen ganska stort fraktskepp med kalk från Dagö, tillhörigt greve Axel Julius de la Gardie(jfr ovan). Måhända hade man sökt skydd undan oväder men gått på de långgrunda sandrevlarna strax utanför ön.

Drottning Kristina hade tidigare gett Fåröborna nyttjanderätten till Sandön. Både säljakt och fiske(samt mindre officiellt: vrakplundring?)bedrevs här så intensivt att den nye biskopen i Visby, den berömde Haqvin Spegel(1679-85)under en visitation- kanske just denna höst-fann att samtliga manliga fåröbor var frånvarande från hemorten och på Sandön!

Och fåröbor hade onekligen hjälpt det skeppsbrutna Dagöfolket att rädda lasten. För denna hjälp fick de som ersättning en tunna smör. Till sin överraskning hade de däri funnit en penningpung av läder fylld med karoliner och andra silvermynt om tillsammans 400 riksdalers värde- i dessa dagar en hel förmodenhet. Bytet hade så tacksamt fördelats broderligt bland alla deltagare i räddningsföretaget.

De svenska myndigheterna på Gotland/Fårö var emellertid på alerten denna gång(därför att greve de la Gardie var inblandad?). Saken drogs därför inför

Gotlands nordre ting i Endre.

Pungen tycks antingen ha tillhört greven själv eller hans förpaktare på Dagö, Erasmus Jakobsson, som i tullregistren 1881 framstår som den störste kalkexportören i Estlands hela övärld. Han företräds vid tinget av sockenskrivaren Gregor Haller. Den anklagade är Michel Broa (efter gården Broa på Fårö) som tydligen uppfattas som ålderman eller ledare för Fårö-borna vid räddningsaktionen.

Det framgår nu att Michel redan betalat tillbaka 182 riksdaler. Gregor Haller begär nu resterande 218 daler eller borgen av den anklagade. Inför sittande rätt betalar denne ytterligare 18 daler och ställer som borgen en växel på 700 daler, med två Visbyborgares underskrifter.

Haller vill emellertid även ha skulden återbetald i samma myntsorter (i huvudsak karoliner). Dessutom kräver han ytterligare 12 riksdaler för det "övriga" smöret, rättegångskostnader och böter till kronan.

Michel lovar också att ofördröjligen betala skulderna.

Domen går i Hallers favör. Sakkunniga uppskattar totalt en skuld av 218 riksdaler plus 50 riksdaler för rättegång och smör. Å sin sida lovar käranden att övriga ersättningsanspråk mot Fåröborna nedläggas.

Den "normale" härads hövdingen, J P Chronander, anser sig inte kunna uttala domen eftersom hans egna underställda, Hans och Jakob Lauter på Fårö, varit med om delningen av bytet från Dagöskutan. I stället blir Lars Göransson, häradsrättens notarie, tillfälligt domare!

Av dessa tillfälliga notiser som ju handlar om helt andra saker, kan vi dra vissa slutsatser. Om segellederna i de två första fallen får vi konstatera att den medeltidsmässiga kusttrafiken med land i sikte fortfarande förhärskade. För norra Estlands hamnar, för Dagö och även Ösel var tydligen ännu den nordliga omvägen över Åland och vidare längs Roslagen genom Vaxholm vanligast. Detta på väg mot Stockholm.

I fall två visas att estniska skepp även kunde ta en variant genom de yttre skären i den mellersta skärgården utanför Stockholm. I detta fall bar det av mot Norrtälje. Var man träffade svenska kusten första gången är oklart.

Längs denna led hade redan då grunden utmärkts med vit- och rödmålade tunnor m m. Men med så primitiva sjömärken och den ålderdomliga navigationen i Östersjön överhuvudtaget var det inte så konstigt att skeppsbrott ofta inträffade. Lotsar fanns visserligen här och var, men helt förtätade vid inloppen, t ex Dalarö.

Fall 3 visar å andra sidan att tvärssegling Dagö/Ösel eller Odensholm (Reval-Nargö)-Dagerort-Fårö-Gotska Sandön till Stockholmsområdet även var möjlig. Det är inte otroligt att 1679 års kalkskuta var på väg mot en hamn i Sörmland, där ju det den de la Gardieska släkten tillhöriga Tullgarn låg. 1684 kom det för att tillhöra just greve Axel Julius de la Gardie.

Skulle man däremot från eller till Riga, Windau och Domesnäs för man däremot över Hoburgen och söder om Gotland. Det framgår på andra håll.

Förutom kalk och bräder vet vi att andra varor måste ha förekommit i denna handel tvärs över Östersjön. Arens gissar närmast på levande husdjur. Hästar exporterades t ex från Ösel till Danmark ännu tidigare, liksom även smör- och köttvaror.

Här ger tyvärr våra domböcker föga ledning.

Ilmar Arens, Stockholm/red.

#### Litteratur:

Arens, Ilmar: 1980. Seefahrts- und Handelsverbindungen zwischen Baltikum und skandinavischen Norden in der zweiten Hälfte des 17 Jahrhunderts. Journal of Baltic Studies No 2. New York.

opublic. Über Schiffbrüche einiger Ösel- und Dagöschiffe in den Gewässern Mittel-Schwedens in der zweiten Hälfte des 17 Jahrhunderts.

Soom, Arnold: 1954. Der Herrenhof in Estland im 17 Jahrhundert. Lund.  
1972. Über den Küstenhandel und die Handelsfahrten der estnischen Bauern im 17 Jahrhundert. Marburg/Lahn.

Westerdahl, Christer: 1977a. Vrak söks. Men vem var där först? Gefle Dagblad 28/3 1977. Gävle.  
1977b. Strandningar. I Rehnström/Westerdahl(red); Gotska Sandön- en tvärfacklig beskrivning. Fören Natur och Samhälle i Norden publ 9. Stockholm.  
1978. En förlisning för snart 300 år sedan. Norrbottens-Kuriren 6/5 1978. Luleå.  
1979. Marinarkeologi i norra Roslagen I. Rospiggen 1979. Norrtälje.

