

### ÖRESUNDSTULLARNA SOM KOMPLEMENT TILL SJÖHISTORISK FORSKNING I ÖSTERSJÖN.

Som alla läsare av denna tidskrift väl vet är Östersjöns bräckta vatten något som skeppsmasken, teredo navalis på latin, tycker illa om. En följd av att den föredrar rejält salt vatten är ju, att alla träfartyg, som av en eller annan orsak sjunkit på våra breddgrader har bevarats alldeles ovanligt bra. Jag tänker inte gå närmare in på detta område som kemister och entomologer behärskar bättre än jag. Det blev bara nämnt därför att det är en sida av Östersjöns nästan unika karaktär för sjöhistoriska forskare.

En annan sida är existensen av de sällsynta arkivalier som i nästan obruten serie sträcker sig från 1497 till 1855 (det år då tullen avvecklades), nämligen Öresundstullarna som förvaras i Rigsarkivet i Köpenhamn.

Alla de fartyg av olika nationaliteter som skulle in till Östersjön eller ut därifrån måste naturligtvis använda de enda tillbudsstående farlederna och båda gick genom danska vatten, Öresund och Stora Bält. De danska kungarna hittade snart på att tvinga dessa fartyg att betala tull. Tullstationerna befann sig vid Helsingör (Öresund) och Nyborg (Stora Bält).

Som följd av detta finns på Rigsarkivet i Köpenhamn ett stort antal anteckningar om alla de enskilda fartyg som passerat, den last som de fört och den tull de betalt m m. De varierar något beträffande de upplysningar de innehåller.

I denna artikel skall jag försöka behandla dessa märkliga tullar något mera ingående än vad jag kunde göra i det inledande kapitlet i min nyutgivna bok "Sjunkna skepp" som försöker illustrera det faktum att arkivforskning i allmänhet kan vara ett förträffligt medel att identifiera undervattensfynd.

Öresundstullarnas bevarade räkenskaper går tyvärr inte så långt tillbaka som till år 1429 då tullen instiftades. De äldsta anteckningar vi har är från år 1497, så följer åren 1503 och 1528. Under 1500-talet består de sedan av längre eller kortare serier och under 1600-talet har de mycket få avbrott. Från år 1660 finns inga avbrott före serien slutar år 1854, då tulleystemet avvecklades.

Hittills har Öresundsmaterialet mest använts av historiker, huvudsakligen specialister på ekonomisk historia. Genom sina detaljerade anteckningar om fartygens laster är Öresundsliggarna också mycket lämpade för undersökningar av denna art, som mest ägnar sig åt systematisk statistisk analys.

En av de första frågor som inställer sig då man hittat vraket av ett historiskt fartyg är ju denna: vad kan det ha varit för ett fartyg? Varifrån kan det ha kommit och vart var det på väg? Svaren på sådana frågor kan man möjligen hitta mellan Öresundsliggarnas dammiga läderpärmar.

Utgångspunkten för detta slag av identifieringsundersökning är att man så noggrant som möjligt försöker fastställa den ungefärliga tidpunkten för förlisningen. Detta låter sig i allmänhet göras med en marginal av c 10 år genom fackmässig analys av skrovet, dess detaljer samt delar av lasten. Viktigt vid bedömningen av det sannolika händelseförloppet är också det geografiska läget. Med utnyttjande av gamla seglingsförrordningar och författningssamlingar kan man försöka skaffa sig en uppfattning om vilka farleder tullmyndigheterna fordrade att man använde vid insegling till en viss stad. Ibland kan man i rådstugurättens protokoll i den närmaste staden finna en sjöförklaring, som verk- ar misstänkt lik det fartygs, vars identitet man söker fastställa.

Då fordras det visserligen en hel del tur -gamla arkivalier är sällan kompletta. Om det ser ut att röra sig om ett utländskt fartyg, har det sannolikt kommit in genom Öresund och avgivit tulldeklaration vid Helsingör. Det fanns visserligen också, som jag redan nämnt, en annan väg, den genom Stora Bält. Denna bevakades naturligtvis också, men dessa arkivalier finns bevarade bara för perioden 1701-1748. På grund av omständigheter som var besvärande för sjöfarten, som stark ström o dyl användes denna väg inte mycket.

Öresundsräkningskaperna kan alltså användas enbart då det sökta fartyget varit utländskt eller beträffande ett svenskt fartyg som använts i utlandstrafik. Anteckningarna för öst- och västgående fartyg visar rätt stora variationer under olika historiska perioder. Detta beror på att de danska tullmyndigheternas uppfattning växlade om vad som borde antecknas och vad som borde utelämnas. Det som intresserar mest är den ofta mycket utförliga beskrivningen av lasten för de individuella fartygen alltsedan mitten av 1600-talet. Skeppens namn finns antecknade bara i undantagsfall.

Däremot ansågs det viktigt att skepparens namn kom med. Hemort, avseglingsort och destinationsort jämte datum för tulldeklarationen finns antecknade i de flesta fall (för destinationsorten görs undantag i äldre tider) och fartygen är grupperade nationsvis.

Men det skulle föra för långt att i detalj diskutera möjligheterna att utnyttja dessa uppgifter i marinarknologiska sammanhang. Av avgörande betydelse är, enligt min uppfattning, chansen att jämföra analysen av fynden från fartygets

last med den lastkomposition som skepparen en gång i tiden uppgivit för tullmännen i Helsingör.

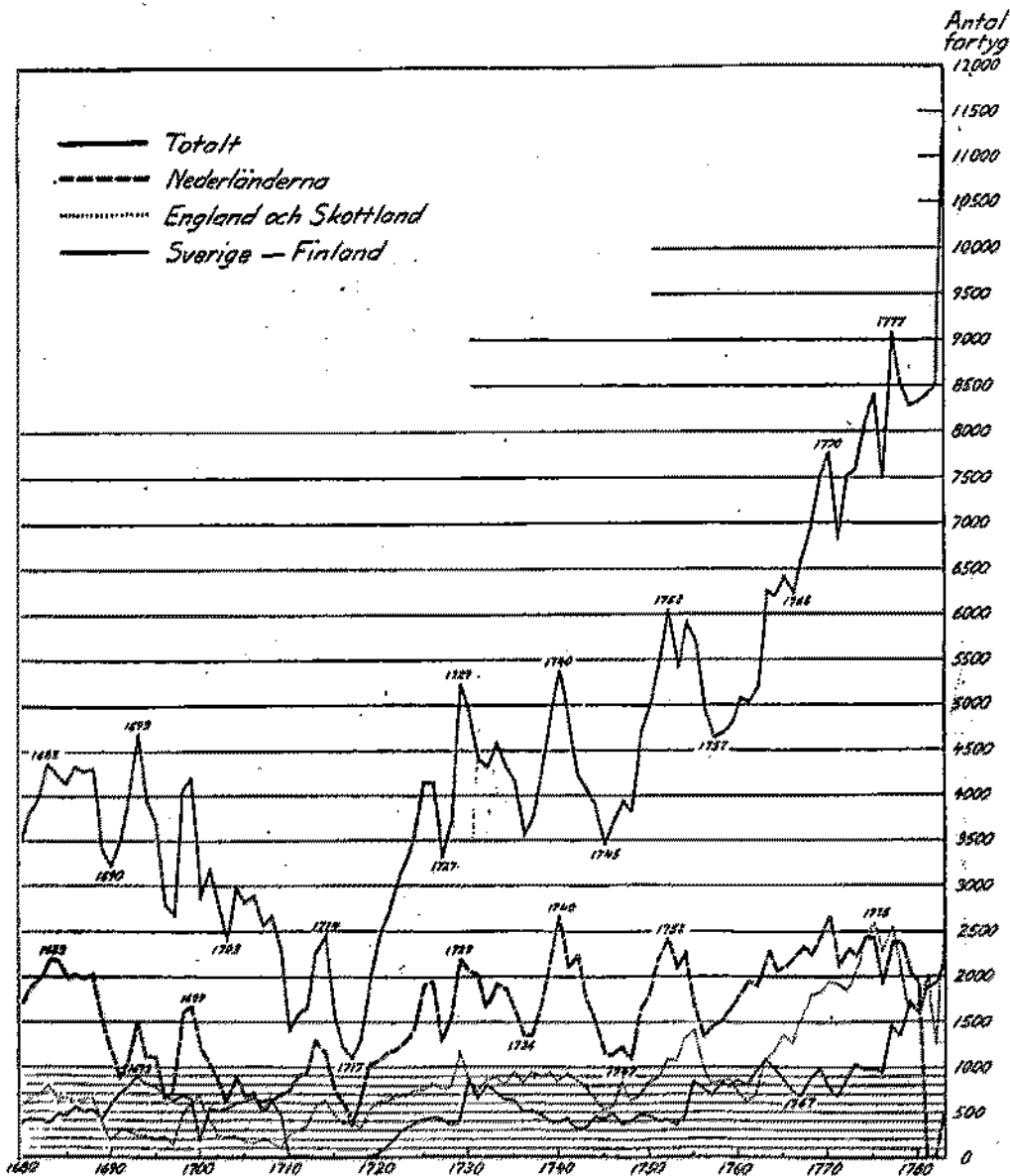
Slutligen hänvisar jag dem, som närmare önskar stifta bekantskap med Öresundsmaterialet till följande arbeten:

Bang, Nina: Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660.

Bang, Nina-Korst, Knud: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund og gennem Storebelt 1701-1748. København 1930.

Christian Ahlström(Helsingfors).

PS. Om någon av tidskriftens läsare vill ha råd per brev beträffande något speciellt fall, alltså något vrak som man är i färd med att försöka identifiera står jag gärna till tjänst- möjligheterna är alltför många för att alla tänkbara fall skulle kunna tas upp i en sådan här artikel.



Antal fartyg från olika ursprungsländer genom Öresundstullen 1680-1782 efter Heckscher.