



Bondehamnar i nordvstra Skåne och Blekinge under 1600-talet

Historisk Tidsskrift, Bind 12. række, 4 (1969)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto_12rk_0004-PDF/hto_12rk_0004_76491.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=76491>

pdf genereret den : 28/5-2008

Bondehamnar i nordvästra Skåne och Blekinge under 1600-talet

AV

MARGARETA SWENSSON

I DEN KUNGLIGA danska brevväxlingen under 1500- och 1600-talen omtalas vissa hamnar som »bondehamnar«, d.v.s. lastageplatser utanför städerna. Denna benämning användes i första hand om hamnarna i Blekinge, men motsvarande typ av hamnar fanns även i andra delar av det danska väldet. Ifrån dessa hamnar utgick den s.k. bondeseglationen, som helt naturligt hade anknytning till dessa hamnar utanför städerna.

Bondeseglationen hade sina rötter i medeltidens sjöfärder och avsåg då enligt Kulturhistoriskt lexikon för Medeltidsforskning »den handel och sjöfart, som skärgårds- och kustbönder med egna farkoster bedrevo städernas borgerskap till förfång«.¹ Under uppslagsordet återfinnes beskrivningar av böndernas handelsfärder i Bottenviken, i Sverige och i Norge, men bondeseglationen i Danmark omnämnes ej. Det är märkligt, att den danska bondeseglationen så helt kommit i skymundan i det nordiska uppslagsverket. Ett flertal danska historiker – Aksel E. Christensen, Johan Hvidtfeldt, C. Klitgaard m. fl. – har tagit upp och belyst företeelsen inom det danska området.² Många stadsmonografier och lokalhistoriska skildringar omnämner också böndernas handelsverksamhet.³ De danska böndernas segelfärder började under tidig medeltid.

¹ Artikeln författad av Gunvor Kekkonen, Armas Luuko och Veiko Mattila.

² Jfr. Aksel E. Christensen: Danmarks Handel i Middelalderen, Nordisk Kultur XVI, s. 108 ff.; J. Hvidtfeldt: Skudehandelen i det 17. Aarhundrede, Jyske Samlinger 5. rk. II, s. 29 ff.; C. Klitgaard: Nordjylland og det norske Sørland, Hist. Tidsskrift 10 rk. V, s. 625 ff. Se också C. G. Feilberg: Studier i Københavns toldregnskab for året 1615, Geografisk Tidsskrift 60, 1961.

³ Jfr. t.ex. G. L. Dam og H. K. Larsen: Aakirkeby 1346–1946, Aakirkeby 1951; H. Hjelholt; Falsters Historie I, Kbh. 1947; L. Pedersen: Helsingør i Sundtoldtiden 1426–1857 I–II, Kbh. 1926–29; B. Liisberg: Stubbekøbing gennem Tiderne, Nykøbing 1912.

Bönderna uppsökte själva sina kunder.⁴ Färderna gick sedan gammalt mot norr,⁵ men även bönderna i de södra delarna av Danmark gav sig ut på handelsfärder, bl.a. från Lolland och Falster till Tyskland.⁶

Böndernas handelsfärder till sjöss har varit av betydelse i hela Norden. Under medeltiden var dessa mycket utbredda och även accepterade av riksledningen. Under 1500- och 1600-talen uppfattades denna seglation icke som en bondenäring, men C. Klitgaard påpekar, att först efter 1625 började borgarna driva handel på Nordjylland. Förbindelsen i dessa farvatten uppehölls av bönder.⁷ De första århundradena på nya tiden innebar dock ett uppsving för städernas handel, ty dessa fick kungliga privilegier med handelstillstånd. Samtidigt utfärdades förbud mot böndernas handel.⁸ De för Danmark gällande bestämmelserna avsåg givetvis även Skåne, Blekinge och Halland. Erik Grill har behandlat bondeseglationen i norra Halland,⁹ och Oscar Bjurling har i anslutning till honom behandlat de halländska böndernas handelsfärder.¹⁰ Bondeseglationen i Skåne och Blekinge har ej varit föremål för undersökning. I det följande kommer först bondehandeln i nordvästra Skåne, därefter i Blekinge att behandlas.

Den 10 februari 1521 utfärdade Kristian II en handelsförordning för städerna i Skåne, Halland och Blekinge.¹¹ Förordningen har intresse för undersökningen om böndernas handel i Blekinge under medeltiden och tidigt 1500-tal. Av den kungliga brevväxlingen före 1521 framgår tydligt, att städernas befolkning varit besvärad av allmogens handel med in- och utländska köpmän. 1521 års förordning innebar ganska betydande inskränkningar i den handel, som utgick från de s.k. olaga hamnarna, d.v.s. små kusthamnar eller bondehamnar. Redan 1522 raserades hela Kristian II:s handelslagstiftning. Andra frågor blev väsentliga för det danska riket. Någon enstaka gång skymtar dock en viss rivalitet mellan köpmännen och bönderna om handeln, mest i Blekinge.

Tydligt är, att Blekingebönderna haft större svårigheter än bönderna

⁴ Aksel E. Christensen: a. a., s. 118. ⁵ Ibid., s. 111. ⁶ J. Hvidtfeldt: a. a., s. 29 ff.

⁷ C. Klitgaard: a. a., s. 635.

⁸ L. V. Birck: Told og Accise, Kbh. 1920, s. 28f., 33.

⁹ E. Grill: Den nordhalländska bondeseglationen 1645-1700, Studier tillägnade Curt Weibull, Göteborg 1946, s. 167.

¹⁰ O. Bjurling: Industri, handel och sjöfart 1645-1800, Hallands historia II, Halmstad 1959, s. 273 ff. Jfr. nu också Albert Sandklef: Halländsk sjöfart i danska arkiv, Handels- och Sjöfartsmuseets årbog 1966, Helsingör 1966.

¹¹ Danmarks gamle Købstadslovgivning, udg. ved E. Kroman, IV, s. 365 ff.; C. G. Weibull: Sølvesborgs historia 1445-1945, Sølvesborg 1945, s. 41 f.

i övriga delar av Skåneland. Under 1550-talet blev seglationsfrågan för Blekinge åter aktuell. Förbud mot utförsel av vissa varor hade utfärdats och tillstånd till utförsel gavs för andra.¹² Den 31 december 1553 utgick ett brev från det kungliga kansliet till borgarna i Lyckeå. Dessa klagade över att det fanns en hamn i Blekinge, kallad »Nedderbyeaae« (Nättraby), där det drevs handel med inhemska och utländska köpmän till förfång för deras borgerliga näring. Lyckeås befolkning ansåg tydligen, att dess stadsrättigheter kränktes genom handeln över Nättraby. Litet längre ned innehåller brevet dock en passus av intresse för bondeseglationen i landskapet. Konungen hade några år tidigare gjort en uppdelning mellan borgarna i staden och bönderna i Blekinge om båda parter rätt att använda hamnar, bedriva sjöfart och handel.¹³ Några år senare underströks ytterligare böndernas seglationsrätt. Den 20 december 1568 utgick ännu ett brev till bönderna i Blekinge och Lister,¹⁴ vari det bl. a. heter, att alla fick utföra timmer och införa spannmål samt driva handel med andra varor.¹⁵ Brevet visar tydligt, att det rådde brist på brödsäd och överskott på ved i landskapet. Bristen på brödsäd förorsakade höga priser på livsmedel, vilket medförde förbud mot utförsel av spannmål från Skåne, Blekinge, Lister och Halland.¹⁶ Vid flera olika tidpunkter utfärdades tillstånd för Blekingebönderna att hämta spannmål i andra delar av Danmark. Detta förklarar den livliga kontakten med de syddanska öarna, där det ofta fanns ett överskott av livsmedel.¹⁷

Misshälligheterna mellan bönder och borgare fortsatte under 1570-talet. 1582 tycks de ha nått kulmen, ty den 16 juni detta år utgick en kunglig skrivelse, »som al tid herepter holdis skal«.¹⁸ Skrivelsen underströk böndernas rätt att »seigle med deris egne skuder och skibe uden riget och inden och kiøbe, hvis del de til deris husis ophold behøfver«.¹⁹ Härmed kan bondeseglationen anses vara en laglig rätt, som tillkom bönderna i Blekinge. Brevet innehöll ej blott böndernas rätt till seglation, utan i punkt 2 omtalas också »bondehafnerne udi Bleginge«, dit även tyska köpmän hade rätt att komma med sina varor och att köpa ved, trävirke och timmer. Hamn- och ridefogdar hade att kontrollera,

¹² Kancelliets Brevbøger, ett flertal olika brev under tiden 1550–1640; Corpus Constitutionum Daniae. Forordninger, Recesser og andre kongelige Breve 1558–1660, udg. av V. A. Secher.

¹³ Kanc. Brevb. 1551–55, s. 280f.; jfr. också 1561–65, s. 73.

¹⁴ Lister betraktas som ett eget landskap under medeltiden, likaså under 1500-talet, vilket framgår av ovan anförda brev. Jfr. S. Bolin: Skånelands historia, II, Lund 1929, s. 70.

¹⁵ Kanc. Brevb. 1566–70, s. 413. ¹⁶ Ibid. 1561–65, s. 226. ¹⁷ H. Hjelholt: a. a., s. 28f. ¹⁸ Secher II, s. 263. ¹⁹ Ibid., s. 263.

att denna förordning efterlevdes, anteckna de anlända skutorna och ange vad dessa erlade i tull och accis. Den 18 september 1554 hade det bestämts, att 4 skilling skulle utgå i lastavgift.²⁰ Dessa hamn- och ridefogderegister är av mycket stort värde för kunskapen om handeln i de blekingska bondehamnarna. Endast de blekingska bönderna hade rätt att driva denna handel, ty »det skal vere de svenske bønder forbøden och icke tilstedis at handle udi bondehafnerne«.²¹ Mot vissa bondehamnar riktade emellertid borgarna i Blekingestäderna sina besvär. Nättraby, som ovan nämnts, konkurrerade med Lyckeå. Sölvesborgsborgarna klagade över Pukavik och trafiken över denna hamn, men eftersom »samme hafn icke er ny och usedvanlig, men hafver veret brugt och besøgt af bønder och almuen af gammel tid, at det skal vere vore undersotte saa vel som fremmede frit fore at mue al tid herepter saa vel som til des samme Pugevigs hafn ubehindret besøge och der at handle och vandle som tilforn«.²² Bönderna krävde också, att de skulle få hålla egna båtar, varmed de kunde göra en eller ett par resor varje år. Även Nättraby som hamn för bönderna i Medelstads härad, Vekerum för bönderna i den närmaste trakten skulle enligt samma brev bibehålla sina rättigheter som bondehamnar.²³

Böndernas rätt till handel i Blekinge var emellertid ej definitivt fastställd 1582. Den 10 september 1589 utgick en ny skrivelse till bönderna i Blekinge om förbud mot att föra »knapholt«²⁴ och ved från riket till utländsk hamn.²⁵ Tydligt var handeln med Tyskland ett omstritt problem, ty ständigt återkom konungen i sina brev till denna. Även erläggandet av tull var föremål för kungligt påbud. I maj 1602 hade ingen tull för timmer inlevererats från Blekinge. I ett brev av den 19 maj d.å. bestämdes tullsatsen: »Af hver førrebielke 18 alne lang 1 daller; af hver førrebielke 16, 15, 14, 13 och 12 alne 3 ort; af et hundred enestager 2 sk. lybsk; af et hundred bondstager 1½ sk. lybsk« o. s. v. Samma brev innehöll också förbud mot utförsel av ekeplankor och -timmer.²⁶ Om utförsel av eketimmer förbjöds 1602, så finns från den 3 maj 1617 enligt en kunglig förordning tillstånd, att »almuen ofver alt vort land Blegende maa aarligen herefter och indtil vi anderledis derom tilsigendis vorder med deris skibe och skuder . . . lade udføre faufneved, dog icke andet end el och birk derfra och til Tyskland«.²⁷

²⁰ Kanc. Brevb. 1551-55, s. 329.

²¹ Secher II, s. 264. ²² Ibid. s. 265. ²³ Ibid. s. 266f.

²⁴ »Knapholt«, ett slags småplankor av ek och bok, kom företrädesvis till användning vid tunnbinderi. Jfr. O. Ingstad: Bidrag till Ronneby stads historia, Karlskrona 1915, s. 53.

²⁵ Secher II, s. 548. ²⁶ Secher III, s. 152f. ²⁷ Ibid. s. 498.

Även om den kungliga brevväxlingen mest berör förhållandena i Blekinge,²⁸ torde det vara tydligt, att bondeseglationen var en näringsgren, som var av betydelse för folkets försörjning i de skånska landskapen i allmänhet. Den behövdes också för att tillfredsställa Kungl. Maj:ts behov, dels konungens personliga, dels andra kungliga personers. Transporterna av ved är de mest iögonenfallande. Behovet var stort i Danmark, inte minst i Köpenhamn. Alla områden i det danska väldet måste i mån av tillgång leverera ved till huvudstaden. Vedleveranserna ingick också i skogstrakternas skattebetalning.

De blekingska bönderna hade, vilket framgår av det ovan nämnda, rätt att segla, men även bönderna i övriga delar av det danska väldet öster om Öresund sysslade med samma slags handel. Nordvästra Skåne får i detta sammanhang en ganska stor betydelse.

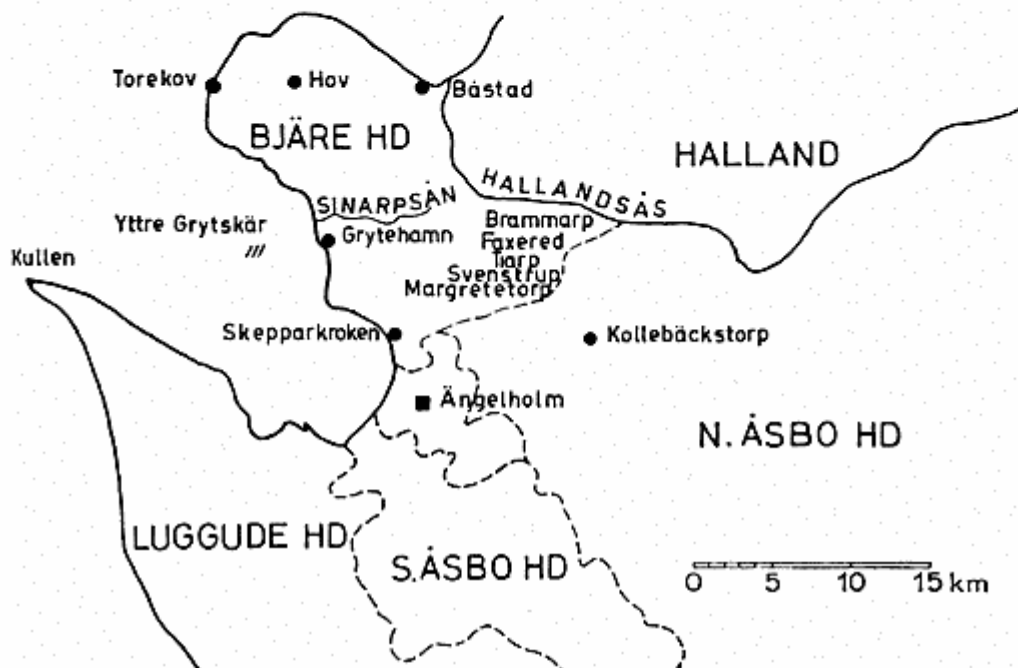
I DEN NORDVÄSTRA delen av Skåne, som hade god tillgång på hamnplatser, kom sjöfarten att betyda mera än i övriga delar av landskapet. Det för vedtransporter kombinerade med bondeseglation aktuella området blir Hälsingborgs län.²⁹ För detta finns i Rigsarkivet i Köpenhamn länsräkenskaper bevarade från 1574. Dessa omfattar a) Regnskaber, b) Jordebøger och c) Ekstraskattemandtaller. Av dessa har »Regnskaber« givit de viktigaste uppgifterna om hamnarna i nordvästra Skåne. »Kongl. Maj:ts Regenschaff aff Helsingborrig Slott och Lehn« löper som de flesta av den tidens räkenskaper från den 1 maj ett år till den 1 maj nästkommande år. I dessa upptages alla inkomster och utgifter för länet. De angivna klumpsummorna ger i regel ej närmare besked om varifrån inkomsterna kommit och hur mycket den enskilde erlagt av t.ex. hamnavgifter, rorstull eller landgille. Dessa i räkenskaperna anförda uppgifterna är därför av ringa värde för kunskaperna om trafiken i de nordvästskånska hamnarna. En uppgift, som dock kan utnyttjas i detta sammanhang, är de i länsräkenskaperna upptagna uppgifterna om den uppburna tullens storlek i Bjärehamnarna. Den totala inlevererade tullavgiftens storlek får betydelse för kunskaperna om trafiken på dessa hamnar, då det finns som bilaga i länsräkenskaperna vissa av de register, som upprättats i den enskilda hamnen. I dessa är skepparnas namn antecknade liksom den erlagda avgiftens storlek. Dessa register upprättades av hamnfogdar eller strandfogdar, vilka var redovisningsskyldiga inför *lensmanden*. Eftersom tullräkenskaper i stort sett

²⁸ Kanc. Brevb. 1561-65, s. 226; *ibid.* 1551-55, s. 329.

²⁹ Jfr. Kr. Erslev: Danmarks Len og Lensmænd i det sextende Aarhundrede, Kbh. 1879, s. 1f., 61f.

saknas från denna del av det danska väldet, har dessa register ett betydande källvärde för kunskapen om bondeseglationen i Kullabygden och på Bjärehalvön.

Dessa tullregister avsåg rorstull, som betalades av skepparna för båten och som icke hade någon som helst beröring med varutullar och lastepengar.³⁰ Rorstullen är den enda tullavgift, som redovisades separat



och vars storlek man har kunskap om under 1600-talets förra hälft i nordvästra Skåne.³¹ Sådana register, där skepparens namn och som oftast hemort angavs, finns emellertid endast för Grytehamn eller Grydan, en liten hamnplats på sydsidan av Bjärehalvön (se nedan s. 62). Strandfogden inkasserade avgiften och upprättade samtidigt ett register över skepparna och den erlagda avgiften. Rorstullregister finnes ej bevarade för alla år, men enligt randanteckningarna i huvudräkenskaperna inlämnades sådana varje år. Det är möjligt, att flera dylika register finnes, men att de kommit in bland andra handlingar. Ett enstaka register har återfunnits i bilagor till Hälsingborgs tullräkenskaper.

³⁰ Jfr. L. V. Birck: a. a., s. 97; W. Christensen: Dansk Statforvaltning, Kbh. 1920, s. 654; P. J. Jørgensen: Dansk Retshistorie, Kbh. 1947, s. 540.

³¹ Rorstullregister fördes ofta separat. Lastepengar upptogs för sig o.s.v. Jfr. Tullräkenskaper för bl.a. Bodekull på 1650-talet och Kristianopels tullräkenskaper.

³² Kurt Stolt: Det danske Toldsystems Udvikling 1611-1629, otryckt specialopgave, förvarad i Filosofiska Fakulteten vid Köpenhamns universitet.

Av Hälsingborgs länsräkenskaper framgår, att rorstull inbetalades första gången 1615 och sista gången 1641.³² Efter detta år inbetalades inte rorstull, i varje fall inte som separat tullavgift. I kungliga brev och förordningar finnes dock inte någon bestämmelse, som säger, att rorstull inte längre skall erläggas. Grytehamn slutade ej att trafikeras efter 1641, så att det kunde vara orsak till de upphörande inbetalningarna av tullavgiften. Tullregister för bl. a. blekingska bondehamnar anger uppbörd av rorstull från 1610 till 1657 utan större avbrott.

Bilagorna till Hälsingborgs länsräkenskaper omfattar utöver rorstullregister också en mängd kvittenser, utskrivna på personer, som levererade ved till konungens och slottens behov. De var undertecknade av leverantörerna med ett namn eller ett bomärke. Genom dessa kvittenser framkommer, att frakt utgått åtminstone för en del av de transporter befolkningen i området utförde. Tyvärr är texten i dessa kvittenser ofullständig, så att det ej går att få kunskap om beloppets storlek, som kronan utbetalade till skepparen eller bonden. Alla kvittenser anger ej heller vilken vara frakten avsett. Någon gång meddelas, att vederbörande fört ved till Hälsingborg eller Helsingör.

I ännu ett avseende är dessa räkenskaper en ypperlig källa, eftersom bland bilagorna även finns brev till slottsfogdar och ridefogdar, vilka ger besked om hur mycket ved, som skall levereras, var den skall huggas och över vilken hamn den skall utföras. Alla dessa faktiska uppgifter jämte en del bilagda räkenskaper över det »uvisse« ger en bild av vedtransporternas vägar i nordvästra Skåne.

Som komplement kan i viss mån jordeböckerna användas, ty även om dessa blott ger skatteuppgifter, så kan i några fall konstateras, att det varit de i dessa nämnda bönderna, som med sina båtar utförde vissa fraktresor i Öresund.

Tullräkenskaper saknas helt för småhamnarna i nordvästra Skåne. För Hälsingborg finns sådana, men de ger ej uppgifter om handeln i de små hamnarna. Endast 1616 års tullräkenskaper innehåller ett rorstullregister för Grytehamn. Utöver detta finns en handling, som rör nordvästra Skånes bondeseglation, nämligen St. Annae Toldregnskaber. De finnes för Båstad för räkenskapsåret 1653–54. Tillsammans med dessa ligger också en »Fortegnelse paa Tolden, som paa Toldsteden udj Baasted ehr opbaaren, fra Nyt Aars dag A^c 1653 Ind til Aarsdagen 1654«. ³³ För att få medel til en ny befästning vid den danska huvud-

³² Samtliga handskrifter – tullräkenskaper och länsräkenskaper – finns på Rigsarkivet i Köpenhamn (Reg. 108 b).

staden påbjöd Christian IV erläggande av St. Annae Told. Den kallades så, därför att den nya befästningen byggdes vid St. Annae bro utanför det dåvarande Köpenhamn.³⁴ Som varande de enda tullräkenskaper från denna del av det danska väldet får de mycket stort värde. Tullen upptogs över hela landet, men räknenskaperna över den fördes ej separat utan ingick som en del i de övriga tullräkenskaperna.

Rentemesterräkenskaperna, som fördes på Rentekammeret i Köpenhamn, skänker i enstaka fall belysning åt bondeseglationen. Dessa ger dock mest totalsummor och inga detaljerade uppgifter och för denna undersökning om nordvästra Skåne har de icke någon betydelse.

Förutsättningarna för sjöfart i nordvästra Skåne var goda. Tillgången på ankarplatser för i detta fall småbåtar har avgörande betydelse, men det krävs också, att baklandet har en överskottsproduktion av någon eller några varor. Under 1500- och 1600-talen gällde det att forsla landets överskottsproduktion till lämplig plats för vidare transport till fr. a. Köpenhamnhovets försörjning.

Hälsingborgs slottslän omfattade på 1600-talet Luggude, Södra och Norra Åsbo och Bjäre härader. Seglationen med småbåtar anknyter väsentligast till Bjäre härad. Kullabygden i Luggude härad företer en ansats till småbåtstrafik. De övriga häraderna var beroende av landvägen för att kunna avyttra sina produkter. Att det varit en viss skillnad mellan de olika häraderna är klart. Att samtliga härader varit hänvisade till avsättning av sina produkter i länets huvudort, finnes omvitnat i bilagorna till Hälsingborgs länsräkenskaper.

En utökad kunskap om förhållandena i Bjäre härad ger de jordrevningsprotokoll, som upprättades efter övergången till Sverige. Sådana upprättades för samtliga härader i de förutvarande danska landskapen i början av 1670-talet. Bjäre härads jordrevningsprotokoll är betydligt mera detaljerat än motsvarande för t. ex. Luggude härad.³⁵ Härigenom blir bilden av Bjäre härad och dess befolkning under 1600-talet klarare. »Först hafwa wij befunnit, att dette häradet har kunnat effter den 4. punkts definition reduceras till skogsbyggd, hvilket och tilförende medh skogh har Warht besatt och ornerat, men mestadels uthi den danske, så väl som och något uthi währ tijdh uthuggne och ruinerad, så att föruthan hwadsom på åsen kan finnas övrigt, fögating uti Bjäre

³⁴ Aktstykker og Oplysninger til Rigsraadets og Stendermodernes Historie i Kristian IV's Tid, udg. ved Kr. Erslev, II, Kbh. 1887, s. 240; Secher IV, s. 365f. och VI, s. 62ff.

³⁵ 1670 års Jordrevningsprotokoll, Bjäre härad, förvaras i Kammarkollegiets arkiv, Stockholm.

härad», skrev den svenska statens värderingsman om häradet.³⁶ Bjäre är ett magert landskap utan ekonomisk betydelse ur överhetens synpunkt. Att häradet ej varit rikt under föregående tider är tydligt, ty den 12 januari 1629 medgav konungen skattelindring med hälften åt bönderna i Bjäre härad. Som orsak angavs »deris gårdars ringhet och årlig skada av flyesand«.³⁷ Detta var ej en tillfällighet, ty skattelindringen bestod ännu ett kvartsekel senare. Andra delar av det danska väldet bl. a. Blekinge tillerkändes liknande skattelindringar.

Bjäre härad hade otvivelaktigt större vedtillgångar under den danska tiden än under den svenska. Bjärehalvön – inåt land i öster avgränsad av Sinarpsdalen – utsattes redan före 1600-talets ingång för kraftig skogsavverkning. Däremot framstod »Åsen« österut som ett vedrikt område, ty i redogörelserna för de enskilda gårdarna i Bjäre härad anges »Skog haver de inte till Gården varken till Svins ollon eller Bränneved, men det de köpa på Åsen och i Sverige, var de det kan få till köp«.³⁸ Åsen var alltså skogrik även efter övergången till Sverige. »Åsen« som geografiskt begrepp torde ha avsett hela Hallandsåsen, även Norra Åsbo härad. Detta antydes redan därav att ved kan hämtas från »Åsen« och bortom den i Sverige. För Skäldervikens skeppare var »Åsen« i första hand beteckningen på den trakt, varifrån deras vedleveranser hämtades, alltså landskapet öster om Sinarpsdalen. Under vissa omständigheter hämtades säkerligen ved från trakter längre österut.

Genom den kungliga skattelindringen bevisas, att Bjäre härad knappast kunde ge överskott av lantbruksprodukter. Ved blir därför den viktigaste varan från området. De bevarade handlingarna rörande vedavverkning och transporter i nordvästra Skåne ger ej någon upplysning om det var fråga om vedhandel eller veden utgjorde en del av befolkningens skatteprestation till kronan.

De nordvästskånska halvöarna erbjöd sina sjöfarare små men goda hamnar. Dessa var relativt många och utgjorde förutsättningen för Bjärehalvöns och Kullabygdens seglation, som i viss utsträckning utfördes av bönderna i området. I det från den danska tiden bevarade källmaterialet nämnes två hamnar, Båstad och Grytehamn. Båstad är den mest betydande av de två. Riksrådet Christer Bonde, svenska regeringens utsände till de genom Roskilde-freden förvärvade områdena, ger den första kända beskrivningen av hamnen. Han besökte Båstad och

³⁶ Inledning till 1670 års Jordrevningsprotokoll, Bjäre härad.

³⁷ Hälsingborgs läns räkenskaper 1654–55.

³⁸ Inledningen till 1670 års Jordrevningsprotokoll, Bjäre härad.

beskrev hamnen som en god sådan.³⁹ Hamnen befanns vara väl skyddad mot alla väder utom nord-nordvästliga stormar, som dock »icke ordinarie plägar falla så strengt«. ⁴⁰ Båstads betydelse framgår också av tullräkenskaperna för St. Annae Told 1653–54.

Den andra hamnen på Bjärehalvön, som förekommer i tullräkenskaperna från 1600-talets början, är Grytehamn eller Grydan. Detta namn återfinnes ej på en modern karta. Med ledning av Burmans karta och Det Kongelige Biblioteks kartmaterial, där namnet »Grytehaffn« återfinnes strax söder om nuvarande Yttre Grytskär i Skälderviken, kan Grytehamn antagas motsvara nuvarande Lervik. Detta är en naturlig hamn, där än i dag tvärgående stenkåsar går ut från stranden. Mellan dessa kunde säkerligen 1600-talsskepparens småbåtar finna skydd. Liknande småhamnar förekommer talrikt längs Skäldervikens kuster. Troligast är, att Grytehamn var en lastageplats utan någon egentlig bebyggelse. En hamnfogde stationerades vid hamnen på Strandgården. Grytehamns betydelse för transporter i Öresund understryks av de bevarade rorstullregistren. Den danske konungen omvittnar också Båstads och Grytehamns betydelse i en befallning av den 25 november 1562. I denna omtalas böndernas skyldighet att hugga ved och forsla den till stranden vid »Bodsted« eller »Gryden«. ⁴¹

Ytterligare tre hamnar i nordvästra Skåne förekommer i St. Annae Toldregnskab, Torekov längst i väster, Kattvik på halvöns nordsida samt Skepparkroken i den sydöstligaste delen av Bjärehalvön. Ingen av dessa tycks ha haft någon större betydelse. Något separat källmaterial finns inte. Skepparkroken nämnes i Hälsingborgs länsräkenskaper för 1630–31. Samma år omtalas också skeppare från Kullen, men Kullabygdens seglation torde i första hand ha gällt fiske och transport av fiskarens egen fångst. Även Torekov torde ha haft betydelse som fiskeläge. ⁴²

Någon stadsbildning norr om Hälsingborg fanns ej på 1600-talet. Luntertun vid Rönneåns mynning omtalas som stad 1471–1516. Ängelholm längre upp efter ån blev stad 1516 men förlorade sina stadsrättigheter redan 1547. Stadsprivilegierna från 1516 innehöll det sedvanliga förbudet mot olaga handel, men mot förbudet finns det en reserva-

³⁹ Handlingar rörande Skandinaviens historia VI, s. 105. Christer Bonde blev riksråd 1653 och president i Kommerskollegium 1656.

⁴⁰ 1670 års Jordrevningsprotokoll, Bjäre härad, s. 12.

⁴¹ Kanc. Brevb. 1561–65, s. 189.

⁴² 1670 års Jordrevningsprotokoll, Bjäre härad, s. 12.

tion. Det gällde all handel med ved.⁴³ Veden intog en undantagsställning bland handelsvaror. 1516 års privilegier ger ej uttryck för någon ny ordning utan dokumenterar endast existensen av vedtransporter från Bjärebygden under tidigare perioder.

Då vedhandel tilläts utanför städerna är det ej anmärkningsvärt, att Grytehamn spelade en dominerande roll för vedskeppningen i Hälsingborgs län. Kvittenserna i Hälsingborgs länsräkenskaper utställda av proviantskrivaren på Köpenhamns Proviantgård, bevisar den lilla hamnens betydelse. Kvittenserna lika väl som proviantskrivarens räkenskaper är ofullständiga och det går ej att med ledning härav fastställa vedmängden vare sig totalt eller för någon del av det danska väldet. Uppgifter saknas till och med från ett flertal år under 1600-talet: 1628, 1633–45, 1647–48, 1650 och 1656. Trots detta blir bilden av utskeppningen av ved från nordvästra Skåne ej konturlös, utan Grytehamn framstår för de flesta år som en ledande lastageplats för ved. Mängden utskeppad ved var ej stor. 1653 noteras den största vedmängden 168 famnar. Enligt de bevarade kvittenserna utfördes 1632 1 famn och 2 lass ved, som delades upp på inte mindre än 9 vedposter, medan de 168 famnarna 1653 delades på 19. Vedposternas antal håller sig omkring 10, men vedmängden varierar. Vissa år användes ej heller famnmått som mängdangivelse utan »skudors ladning«, ett obestämbart mått. 1624 utfördes 2 »skudors ladning« i 2 vedposter, 1625 utfördes 6 lass ved i 2 poster, 1629 4 »skudors ladning« i 4 poster. Någon slutsats av detta går ej att draga.⁴⁴ Eftersom inga tullregister för Grytehamn finns, är det dock ej uteslutet, att vedmängden i verkligheten varit betydligt större.⁴⁵

Den mängd ved, som under 1500- och 1600-talen avverkades på »Åsen« och utskeppades från Båstad eller Grytehamn var säkerligen förhållandevis stor. Mången gång skattades skogstillgångarna alltför hårt. I den kungliga brevväxlingen med underlydande funktionärer i Hälsingborgs län framskymtar då och då viss betänklighet mot fortsatt

⁴³ I. Andersson: Luntertun, bilagd uppsats till K. Enghoff: Engelholm 1516–1916, Lund 1929, s. 3; K. Enghoff: Engelholm 1516–1916, Lund 1929, s. 4; Privilegier, Resolutionar och Förordningar för Sveriges städer I, utg. av N. Herlitz, Stockholm 1927, s. 444.

⁴⁴ Möjligen kan 1 »skudas ladning« motsvara 3 lass ved, men det är inget fast mått lika litet som lass. Jfr. P. Rasmussen: Mål og vægt, Kbh. 1967, s. 68.

⁴⁵ Vid undersökning av Blekingehamnarna – se nedan – framkommer, att rorstullregistren är osäkra liksom tulljournaler, ty tulleftergift beviljades i vissa fall. Varor till Kungl. Maj:ts behov togs ej upp.

skogsavverkning. Redan 1558 påbjöd Frederik II i brev till Jorgen Thidemand, att han skulle tillse att skogarna ej skövlades.⁴⁶

Transporterna till lands beredde bönderna en del svårigheter, varför skogarna närmast kusten tidigast avverkades. Båstads län⁴⁷ saknade omkring 1650 skog i tillräcklig mängd för att tillfredsställa kronans behov, varför bönderna hänvisades att hämta ved i kronoskogarna i Hälsingborgs län.⁴⁸ Uppe på »Åsen« fanns tillräcklig mängd skog. Räkenskaperna ger upplysningar om var ved avverkades och i vilken utsträckning. De namngivna skogarna låg på åsens sydslutning. Landsvägarnas sträckning ned mot kusten bildade grunden till Grytehamns ställning som kunglig utskeppningshamn för ved.

I bilagda brev till skogsfogden i Margretetorp i 1650-talets räkenskaper angavs det antal träd, som skulle avverkas. Med tanke på tillgängliga skogsarealer var det stora mängder, även om dessa ur modern synpunkt förefallar vara obetydliga. (Tabell 1).

TABELL 1.

Den påbjudna avverkningen i Kungl. Maj:ts skogar i Bjäre härad.⁴⁹

1650-51	332 bokträd	motsvarande 60 famnar ved.			
1652-53	341	»	»	80	»
1653-54	350	»	»	80	»
s. å.	181	»			
1655-56	261	»	»	60	»
s.å.	316	»	»	80	»

1655-56 kan tagas som ett lämpligt undersökningsår, eftersom det detta år angavs hur stor avverkningen var i de olika kronoskogarna:

Faxereds skog 191 träd
 Thierup skog 58 »
 Svenstrup skog 7 »
 Maric skog 7 » 263 träd eller 60 famnar.

Faxereds skog 245 »
 Brannerup skog 71 » 316 träd eller 80 famnar.

⁴⁶ Kanc. Brevb. 1556-60, s. 190.

⁴⁷ Båstads län ingick som mindre län i Hälsingborgs län. För länet finns ej separata länsräkenskaper. Jfr. Kr. Erslev: a. a., s. 61.

⁴⁸ Anteckning härom i Hälsingborgs länsräkenskaper 1650.

⁴⁹ Tabellen upprättad på grundval av uppgifter till skogsfogden i Margretetorp, bilagda Hälsingborgs länsräkenskaper resp. år.

De 263 träden skulle Hälsingborgs läns bönder taga hand om för vidare befordran till Konungens vedgård. De 316 skulle Båstads läns bönder sörja för att frakta vidare. Hälsingborgsbönderna torde ha fört de påbjudna 60 famnarna till Köpenhamn via Grytehamn, varifrån detta år utfördes 65 famnar ved.

De 1655–56 utnyttjade skogarna – Svenstrup, Faxered och Thierup – låg i de östligaste delarna av Bjäre härad. Närmaste vägen till kusten gick söderut, d.v.s. till Grytehamn. Brannerup och en del av Faxered låg dock på nordslutningen av åsen, varför den naturliga utförselhamnen var Båstad. Faxered-skogen hade påbjudits större leveranser 1652–54. En viss fördelning av utförseln över de båda hamnarna synes ha förekommit dessa år, 1651–52 skulle t.ex. all skog avverkad i Brannerup omhändertagas av Båstads läns bönder.

Kvittenserna för utbetalad frakt för ved från rentekammaren eller slottsfogden i Hälsingborg kan ställas i relation till den huggna vedmängden. Vid en jämförelse mellan de avverkade och utskeppade vedmängderna visar det sig, att den påbjudna avverkningen var mycket större än skepparnas enligt kvitto utförda laster. 1650–51 skulle i Hälsingborgs län avverkas 60 famnar ved, men enligt skepparnas uppgifter avlämnades i Köpenhamn blott 12 famnar från nordvästra Skåne. 1653 var emellertid förhållandet det motsatta. Av skånska skeppare fraktades 168 famnar ved till den danska huvudstaden och 1654 35 famnar. 1652–53 nedhöggs bokar motsvarande ungefär 80 famnar ved, 1653–54 lika mycket. Föres siffrorna för de fyra åren samman levererades enligt skepparnas kvittenser 209 famnar, avverkningssiffran blir då större än mängden fraktad ved. Utförseln av 168 famnar ved förefaller vara ovanligt stor. För detta år ger emellertid räkenskaperna för St. Annae Told en viss ledning. Under detta år lämnade enligt tullistan 65 2-lästersskutor Grytehamn för att gå till Köpenhamn med ved. Enligt skogsfogdens rapport avverkades 1652–54 ungefär 300 famnar ved. Eftersom fartygens storlek ej låter sig bestämmas av angivna mått, är det ej möjligt att avgöra om dessa 300 famnar skeppades från Grytehamn eller från andra hamnar.⁵⁰

Av detta och av olika anteckningar i länsräkenskaperna för Hälsingborgs län framgår, att Grytehamn vid denna tid var konungens viktigaste lastageplats för ved i Öresundsområdet. Större delen av den på

⁵⁰ Uppgifterna rörande lästetal och famnar är ej något säkert måttssystem, ty länsräkenskapernas famnmått tycks ej stämma överens med det officiella måttssystemet för Danmark. En lästs storlek är ej heller möjligt att fastställa.

»Åsen« avverkade veden tycks ha förts ned till Grytehamn. Avståndet ner till denna hamn var ungefär lika stort som till Båstad, men vägsträckens längd spelade i detta sammanhang ingen större roll. Vida viktigare var, att det var mycket lättare att taga sig fram över slätten söderut än över åsen till Båstad. Båstad förlorade dock ej sin betydelse som vedskeppande hamn. En del av leveranserna från Laholms län fördes över denna hamn till Köpenhamn.⁵¹ 1645 blev Halland svenskt och därmed försvann den halländska veden från Båstad.

Böndernas skyldigheter i samband med vedavverkningen och transporten gentemot kronan var av allt att döma mycket omfattande. Den tidigare nämnda befallningen av den 25 november 1562 påbjöd, att bönderna i Bjäre härad skulle hugga sex lass ved under vintern och sommaren i kronans skogar. Sedan skulle samma bönder föra veden till stranden vid Båstad eller Grytan, varifrån den med konungens vedskutor skulle föras till Köpenhamn.⁵² Dessa ständigt återkommande hyggen och körslor var givetvis betungande för bönderna. I mars 1564 ger ett brev till Björn Kaas besked om att bönderna i Bjäre härad framfört klagomål över vedleveransernas tunga.⁵³

Det problem, som närmast inställer sig, är frågan om bönder, skeppare, bondeskeppare eller färjkarlar förde veden till den danska huvudstaden. Att med bestämdhet säga att det var den ena eller den andra gruppen, som utförde transporter, är uteslutet. Troligen förekom alla fyra grupperna.

Konungens vedskutor är den grupp båtar, som först kan avfärdas. Om dessa tillhörde konungen eller blott var rekvirerade till hans behov, finns ej uppgift om. Dessa fördes emellertid av skeppare, som torde varit skeppare till yrket. Möjligt är dock, att bönderna i nordvästra Skåne ägde skutor liksom de gjorde i mången annan del av det danska väldet. För att få en kontantinkomst kan de ha låtit sina skutor gå med ved till Köpenhamn. Denna grupp av skutor var emellertid av ringa betydelse.

Den enda möjliga källa för att klargöra böndernas eventuella bisyssla som skeppare är jordeböckerna. Dessa innehåller emellertid inga upplysningar av detta slag. Namnligheten mellan bönder i jordeböckerna och i länsräkenskapernas kvittenser är en osäker utgångspunkt. I jordeboken för Hälsingborgs slott för 1624–25⁵⁴ fanns i Ljungby, ett par kilometer öster om nuvarande Lervik, en man Mickel Nielsen, som var

⁵¹ Kanc. Brevb. 1630–32, s. 426. ⁵² Ibid. 1561–65, s. 189. ⁵³ Ibid. 1561–65, s. 397.

⁵⁴ Jordeboken för Hälsingborgs slott, bilagd Hälsingborgs länsräkenskaper.

gårdsägare. En Mickel Nielsen från Ljungby levererade ved i Köpenhamn i juli 1623 och fick betalt för veden och för transporten av densamma.⁵⁵ Tydligt avses i både fallen samma person. Denna man ägde en relativt stor gård av skattesummans storlek att döma. I byn Rannerup bodde enligt samma jordebok en man Gudmund Pedersen. En man med detta namn från Rannerup levererade ved i Proviantgårdens vedhamn 1623 och 1624. Troligtvis har dessa bönder liksom många andra från nordvästra Skåne besökt Köpenhamn vid ett flertal tillfällen för vedleverans. Liksom dessa båda bondeskeppare haft sina gårdar i närheten av Grytehamn, har flera andra i kvittenser namngivna män haft sin hemort nära Grytehamn. Eftersom namnlikheten är stor mellan de flesta i dessa trakter, kan dock bara ett fåtal identifieras.

Båstads enda bevarade tullräkenskap, St. Annae Toldregnskab för år 1653, ger vid handen, att Båstad var en viktig hamn i Bjäre härad. Enligt Hälsingborgs länsräkenskaper verkar de båda hamnarna Båstad och Grytehamn vara av ungefär samma betydelse. Det kan emellertid antagas, att Grytehamn varit viktigare än Båstad, vilket framgår av de tillgängliga leveransrapporterna om ved till Proviantgården i Köpenhamn och av de ovan nämnda tullräkenskaperna. (Tabell 3).

Regeringsdokument från förra hälften av 1600-talet omnämner även andra nordvästskånska hamnar än Båstad och Grytehamn. I ett kungligt brev av den 14 januari 1613, ställt till meniga bönder och tjänare i »Baadsted, Gryderen, Kølbech, Thurkuo og Hoft sogn« begärdes, att de i dessa hamnar stationerade skutorna skulle göras redo för krigstjänst. Båstad hade 15 krejertar och skutor, Grytehamn 14 och Kølbeck 14, Torekov 4 och Hovs socken 3.⁵⁶ Båstads och Grytehamns betydelse har ovan omnämnts, men de övriga hamnplatserna tycks, om antalet skutor kan anses vara avgörande för ortens storlek, ha varit i det närmaste jämförbara med de båda först nämnda. Den största är Kølbeck, en lastageplats nära Killebeckstorp. Platsens läge är av intresse, enär den ligger i linje med förlängningen av Sinarpsdalens huvudriktning åt sydväst. Huruvida någon utförsel av ved ägt rum över denna hamn, ger ej källmaterialet besked om.

Båstad, som var eget tullställe, stod i en klass för sig. Detta visar ovan nämnda tullräkenskap. Tyvärr finns den blott för ett enda år, 1653. Utöver listan på St. Annae Told finns en tulljournal för varutull. Denna får intresse, eftersom importvarorna anges liksom mängden av dem.

⁵⁵ Kvittens bilagd Hälsingborgs länsräkenskaper 1623–24.

⁵⁶ Kanc. Brevb. 1609–15, s. 561.

TABELL 2.
Införda varor i Båstad 1653.

Hemort:	Köpen- hamn	Hel- singør	Båstad	Aamod	Greifs- wald
Danziger råg.....	203 tr	145 tr			
» malt.....					40 tr
Grovt mjöl.....	5 läster				
Smör.....					1 tr
Lax, st.....	76	6	31	2	30
Tjära, svensk.....			2 tr		
Ekebord.....	20 tolfter	20 tolfter			

(Tabell 2). Det rörde sig om en import av vissa livsmedel. Köpenhamn spelade givetvis den största rollen, men importen från Greifswald är förhållandevis stor, vilket är mer ägnat att förvåna. Någon förklaring till denna tyska handel står ej att få. De i tulljournalen upptagna skepparnas namn återfinnes ej i listan över St. Annae Told. Jämförelse-material från en annan del av det danska väldet finns i Blekinge. Här nedan kommer att redovisas handeln över Nättraby, som detta år uppvisar stor likhet med Båstad.

Den viktigaste av de bevarade tullhandlingarna för Båstad är »St. Annae Bognings Told aff Toldsteden udi Baasted udi dette Aar 1653«. Denna tull skulle erläggas av alla inhemska båtar. Avgiften beräknades efter fartygens storlek och utgick med för ingående båtar 4 skilling och för utgående 2 skilling per läst. Ur denna tullräkenskap framgår skutorernas storlek men ej någonting om deras last. Fartygens hemort och destination antecknades också. Av tabell 3 framgår, att Båstad hade det största antalet fartyg med 116 stycken och att Grytehamn var den andra i ordningen med 105 sådana. Vidare framgår, att antalet 2-lästersbåtar var störst i denna hamn och att i Båstad hörde större fartyg hemma. Därifrån kom 40 3-lästers och 42 4-lästers. De övriga hamnarna hade ringa betydelse. St. Annae Toldregnskab är intressant också därför att skutorernas destinationsorter kan följas, inte blott för hela året utan månad för månad. Det stora flertalet skutor var destinerade till Köpenhamn, 172 båtar, Christianshavn och Malmö, 79 båtar vardera.

Ridefogden i Bjäre härad, bosatt i Strandgården, levererade rorstullen från Grytehamn i Hälsingborg. Rorstullregistren för Grytehamn upptager namnen på skepparna och uppgift på av dem erlagda tullavgifter. Rorstullen var som regel 4 skilling, varför de flesta båtarna

TABELL 3.
Lästetalet för St. Annae told-betalande fartyg i Båstad 1653.

Hemort:	$\frac{1}{2}$	1	$1\frac{1}{2}$	2	3	4	6	8
Båstad.....	1	1	5	27	40	42	..	..
Grytehamn.....	1	2	2	96	4	..	..	..
Mesinge, Hovs sn.....	..	2	2	..	..	..	..	..
Toreskov.....	6	1	..	..	..
Skepparkroken.....	..	2	..	..	..	..	..	..
Kattvik.....	1	..	..	..	..	..
Hälsingborg.....	1
Malmö.....	3	1	..	..	..
Helsingör.....	4	3	..	2	..
Köpenhamn.....	5	..	1	6	..
Christianshavn.....	2	..	..	..	..
Køge.....	1	..
Holbæk.....	1	..	..	..	..
Lolland.....	1	..
Greifswald.....	1	..	..

torde ha varit på 2 läster, eftersom tullen utgjorde 2 skilling per läst.⁵⁷ Några få gjorde fler resor och betalade samtidigt för två eller tre. Lika litet som St. Annae Toldregnskab ger kunskap om lastade varor ger rorstullregistren det. De senare har ej heller uppgift om vart båtarna var destinerade efter besöken i Grytehamn. Rorstullregistren är för efterkommande släkten ofullständiga, ty skepparens namn anges ej fullständigt. Strandfogdens personkänedom torde ha varit mycket stor. Rorstullregistret för 1616 ger belysning till detta förhållande.

Register paa Kong Maj:t toall penninge aff Gryte haffnen som Poil Anders Ij Strand Gaard haffr anammit ij dette Aar Anno 1615

Daniel ij Kiøbenhaffn	4 skilling
Suend n: ibi	4 skilling
Cornelis ij Helsingør	4 skilling
Matthis m: paa Dragør	4 skilling
Oluff	4 skilling
Hans Zyjk paa Dragør o.s.v.	

Förmodligen återkom dessa män tid efter annan till Grytehamn. De hade också blivit kända för myndighetspersonerna i Hälsingborg. De allra flesta av dessa skeppare hörde hemma på Amager. Dragør dominerade, vilket framgår av tabell 4, under 1615–16 mera än övriga

⁵⁷ Jfr. Kurt Stolt: a. a., s. 109f.

TABELL 4.
Hemorter för de rorstullbetalande skepparna i Grytehamn.

	Dragör	Amager	Köpen- hamn	Hel- singör	Malmö	Lands- krona	Kullen	Hal- land	Bohus- län	Tysk- land	Utan angiven hemort
1615	27	..	5	4	4	1	..	..	..	..	1
1616	29	..	1	2	2	1	2	..	..	1	4
1625	6	..	..	1	..	..	..	..	..	..	1
1626	4	..	..	..	1	1	..	..	..	..	3
1627	2	..	1	4	..	..	..	1	..	..	9
1628	2	7	1	..	..	..	..	..	..	..	6
1630	2	4	1	..	..	..	..	..	2	..	11

år. De två sista åren anges som oftast blott ön Amager, ej någon bestämd ort där. Det sista året är ej representativt, ty alltför många skeppare antecknades utan angiven hemort. Många skeppare kom tillbaka varje år. Det var onödigt att anteckna var de hörde hemma.

I räkenskaperna för Hälsingborgs län antecknades fortlöpande från 1615–16 till 1640–41 uppgift på den summa ridefogden erlade i rorstull från Grytehamn. Ingen annan Bjärehamn erlade någon dylik avgift. Med ledning av denna summa och de bevarade rorstullregistren kan man få en ungefärlig bild av trafikintensiteten i Grytehamn. Det är troligt, att de flesta skutorna var på 2 läster, d.v.s. sådana, som erlade 4 skilling i rorstull.

Det av strandfogden i Grytehamn upprättade registret finns endast kvar för 7 år (se tabell 4). Under 1610-talet upptager det bevarade rorstullregistret 42 resor 1615 och 1616. Följande år under samma årtionde har från Grytehamn inbetalats en rorstullavgift av ungefär samma storlek, varför det kan antagas att antalet betalande skeppare under 1610-talet varit 40–45. Vissa avvikelser märkes dock. Räkenskapsåren 1616–17 och 1617–18 levererade strandfogden i Grytehamn mångdubbelt större belopp än vanligt. Antalet resor dessa år motsvarar 313 resp. 243. Under 1620-talet har resornas antal legat mellan 10 och 20, vilket stämmer med de bevarade rorstullregistren. Från 1630-talet finns ej något bevarat register. De i länsräkenskaperna upptagna inlevererade beloppen visar en besöksfrekvens liggande mellan 10 och 20 liksom under föregående årtionde. Huruvida Grytehamn besökts av ett större antal fartyg än här angivits, finns ej möjlighet att med stöd av tillgängligt källmaterial avgöra.⁵⁸

⁵⁸ Uppgifterna hämtade från de i Hälsingborgs länsräkenskaper upptagna posterna för inbetalad rorstull.

De i Hälsingborgs länsräkenskaper bilagda kvittenserna från skeppare upptager de båda hamnarna Båstad och Grytehamn. Båstad förekommer relativt sällan. Under ovannämnda period utskeppades enligt kvittenserna ved från Båstad endast två år, 1626 och 1627. Mellan dessa båda år finns dock en viss skillnad. 1626 förekom både Båstad och Grytehamn, men den senare dominerade. De i länsräkenskaperna upptagna utgiftsposterna för frakt ger ingen som helst anvisning om skeppare eller router. Grytehamn spelade den dominerande rollen som vedhamn i Bjäreområdet, medan Båstad, Torekov och Skepparkroken hade ringa betydelse.⁵⁹

Båstad får dock ej förringas som utskeppningshamn. Det kungliga förläningsbrevet av den 30 april 1622 till Holger Rosenkrantz på Laholms län förpliktigade honom att sända 1000 lass »bolved« till Köpenhamn, denna skulle han låta hugga och forsla till Båstad.⁶⁰ Tyvärr har det visat sig omöjligt att följa leveranserna från Laholms län till Båstad och sedan vidare till Köpenhamn. Visserligen finns Laholms läns räkenskaper bevarade, men de innehåller ingenting om vedtransporter. Ej heller bilagorna till dem inrymmer några anteckningar om att ved eller andra varor skeppats till Köpenhamn eller Helsingör. Blott glimtvis faller ljus över Laholms läns transporter av ved till Båstad. Ett brev av den 23 mars 1631 till Christoffer Ulfeldt och Iver Krabbe ger besked om att bönderna i Laholms län fått befallning att ännu en gång leverera 1000 lass ved från åsen i Båstad.⁶¹

Resonemanget i det föregående har blott rört sig om ved och vedtransporter. Kontakten mellan nordvästra Skåne och Köpenhamn var emellertid ej så ensidig, ty bevisligen levererades också livsmedel av olika slag. Det tillgängliga källmaterialet är ej så utförligt, att det går att följa livsmedelstransporterna. En glimt av laxleverans från Ängelholm ger dock bilagorna till Hälsingborgs länsräkenskaper. Det har blott rört sig enligt dessa om en ringa mängd. Övriga livsmedelsalter upptages ej utom i enstaka fall som en randanteckning. Som underlag för en bevisföring om nordvästra Skånes eventuella betydelse för livsmedelsförsörjningen i Köpenhamn saknar dessa anteckningar värde.

Bondeseglationen i nordvästra Skåne spelade tydligen en relativt stor roll för befolkningen i området. Skånelandskapens övergång till Sverige

⁵⁹ Skeppares kvittenser, bilagda Hälsingborgs länsräkenskaper.

⁶⁰ Brevet ingår som bilaga till Hälsingborgs länsräkenskaper, jfr. även Kanc. Brevb. 1621-23, s. 331.

⁶¹ Kanc. Brevb. 1630-32, s. 426.

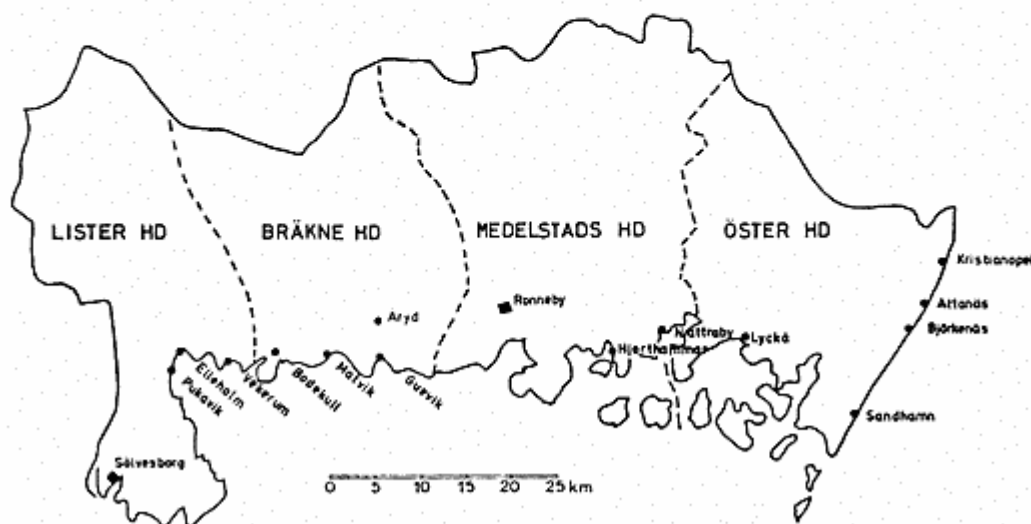
1658 påverkade emellertid den danska bondehandeln i Öresundsområdet. Kontakten över vattnet var naturlig för befolkningen i dessa områden, men den svenska regeringen förbjöd all handel i alla småhamnar. Trots förbud fortsatte bönderna i nordvästra Skåne sina handelsfärder i Sundet. Tyvärr är källmaterialet från tiden efter 1658 torftigare än det från den danska tiden. Inget källmaterial finns från de små hamnarna. I Malmö Stadsarkiv förvaras »Malmö stads Bropenning-, Tolags- och Stämpelspecialer«. I stort är dessa tulljournaler tillförlitliga, men en viss ofullständighet vidlåder dessa liksom de flesta källor av denna typ. En del uppgifter om skeppares hemort saknas t.ex. Dessa svagheter har dock i detta sammanhang ringa betydelse. Det gäller blott att visa, hur trafiken på Grytehamn liksom Båstad och övriga nordvästskånska hamnar fortsatte efter 1658. Hamnarna förlorade ej i betydelse, men skutorna gick till Malmö med ved från Bjärebygden jämte diverse andra varor, som smör, fläsk och hemslöjd. Befolkningen i Skåne var ej välvillig mot de svenska erövrarna. Åren närmast efter övergången till Sverige låg troligen handeln nere, men under 1660-talet ökar handeln mellan Bjäre- och Kullahamnar och Malmö. Flertalet skeppare seglade emellertid ej hem igen efter besöket i Malmö, utan de fortsatte till Köpenhamn eller Helsingör,⁶² detta trots förbud mot utrikeshandel. Tyvärr är det omöjligt att följa skepparna på deras fortsatta färder. Vad gjorde dessa i Danmark? Köpte de någonting eller sålde de någonting? Det förblir obesvarade frågor. Efter ett par årtionden förlorar Köpenhamn sin dragningskraft. Flertal bönder återvände hem igen från Malmö. Under 1700-talet sker en förändring härvidlag. Hälsingborg blir utskeppningshamnen för ved.

Bondeseglationen i nordvästra Skåne upphörde icke, ty inskriptionen på gravstenar på bl.a. Jonstorps kyrkogård meddelar, att inpå 1800-talet det ännu fanns bönder, som ägnade sig åt sjöfart. Bouppteckningar från denna del av Skåne omtalar också, att avlidna bönder var delägare i skutor. Detta är törhända ej ett bevis för att bondehandeln levde kvar, men man anser, att den levde kvar i det s.k. partrederiet, varför dessa bouppteckningar delvis kan tjäna som bevis för en fortsatt bondehandel och bondeseglation.

INTE ENDAST bönderna i nordvästra Skåne ägnade sig åt handel och seglation utan så var fallet i hela Danmark. Bl.a. förekom sådan handel

⁶² Malmö stads Tolags-, Bropenning- och Stämpelpenningsbok 1662-1719; Malmö stads tull-, accis- och bropenningräkenskaper 1606, 1647-1670. Malmö Stadsarkiv, Malmö.

på Lolland-Falster med kringliggande öar jämte Blekinge inklusive Åhus' och Kristianstads bakland. Sinsemellan hade dessa områden olika karaktär. Nordvästskånes bönder bedrev fraktfart för konungens räkning. Lolland-Falsters bönder hade överskott på livsmedel men brist på skog, medan Blekinges bönder saknade livsmedel men hade tillgång på skog.⁶³ De senare idkade handel med enkelt varuutbyte.



Blekinge – Danmarks östligaste del – var speciellt lämpad för seglation tack vare rikedomen på öar. Landskapet var visserligen litet men likväl delat på två län, Sölvesborgs och Kristianopels.⁶⁴

Rigsarkivet i Köpenhamn har för båda länen ett rikt källmaterial. För Sölvesborgs län finns dels länsräkenskaper, dels tullräkenskaper. Länsräkenskaper finns bevarade för tiden 1592–1658, vartill kommer bilagor av olika slag. I dessa återfinns uppgifter på hur mycket hamnfogdarna i Blekinge inlevererade till länet i tullavgifter. Redan räkenskapsåret 1606–07 uppges i en klumpsumma hur mycket tull *lensmanden* fått. Eftersom denna ej angivits för varje år, går det ej att få en klar bild av handeln i länet härigenom. Länsräkenskapernas uppgifter har därför föga värde för framställningen, varför de i stort sett lämnats åsido.

Den andra gruppen källmaterial av betydelse för belysningen av handeln på Sölvesborgs läns bondehamnar är tullräkenskaper, även dessa delade på två avdelningar: Sölvesborg och Sölvesborgs läns hamnar. För kunskapen om bondeseglationen i Blekinge har bådaddera varit

⁶³ J. Hvidtfeldt: a. a., s. 30f.

⁶⁴ Sölvesborgs län omfattade Lister, Bräkne och Medelstads härad, Kristianopel län Öster härad.

av betydelse. Eftersom denna typ av seglation i första hand berörde Sölvesborgs läns hamnar, d.v.s. Bodekull, Vekerum – 1610–1617 redovisas dessa tillsammans – Pukavik, Järnavik, Hjortahammar(-strand), Matvik och Nättraby, har tullräkenskaperna för Sölvesborgs läns hamnar utnyttjats först. Denna grupp tullräkenskaper går fram till 1631–32 för alla hamnarna utom för Hjortahammar och Nättraby, som har tullregister bevarade ända fram till 1653. Tullräkenskaperna för Sölvesborg innehåller också uppgifter, som ger möjlighet att få en uppfattning av trafiken på ovanstående Blekingehamnar. I Sölvesborgs tullräkenskaper återfinnes ej de av hamnfogdarna upprättade registren, utan där redovisas seglationen på småhamnarna i större tullböcker, omfattande flera hamnar. Fram till 1646–47 upptages i dessa blott uppgifter rörande Sölvesborgs stads hamn, vilka i detta sammanhang blott kan användas för att komplettera bilden av bondehamnarnas trafik. Från detta år förekommer emellertid fram till 1657 uppgifter om ingående och utgående trafik i samtliga hamnar i Sölvesborgs län utom Hjortahammar och Nättraby. Räkenskaperna för åren 1654–57 är märkliga så till vida, att räkenskapsåret sammanfaller med kalenderåret – ett räkenskapsår omfattade eljest tiden från den 1 maj ett år till nästkommande sista april – och att räkenskaperna förts i två tullböcker, en för Sölvesborg och en för Bodekull. I den förra redovisas Pukavik och Vekerum, i den senare Matvik, Järnavik och Guevik. Denna uppdelning är så mycket mera anmärkningsvärd, som tidigare under århundradet trafiken i Bodekull och Vekerum redovisats i ett och samma tullregister.

Samtliga läns- och tullräkenskaper rörande Skånelandskapen finns, som ovan nämnts, i det danska riksarkivet. Av någon anledning återfinnes motsvarande tullräkenskaper för räkenskapsåret 1628–29 i Kammararkivet i Stockholm. De har kommit till Sverige via Norge. I framställningen här nedan får de komplettera det danska källmaterialet.

Tullregistren upprättades, som tidigare nämnts, av hamn- eller ridefogdar. Under 1610-, 1620- och 1630-talen uppgavs blott, att tull och accis uppburits av skepparna, som anlöpt de olika hamnarna. Tullböckerna för de senare åren ger betydligt mera detaljerade uppgifter om olika tullar och avgifter. I dessa återfinns särskilda register över »St. Annae Bøgningstold«, »Helsingborgs Bropenning« och över småtull.⁶⁵ Hamnfogdarna redovisade rorstull⁶⁶ och lastepengar. Redan 1554

⁶⁵ Jfr. Kurt Stolt: a. a.

⁶⁶ Den 3 februari 1625 utfärdades en tullrulla att gälla »Rorstold udi Danmark«. Denna innehåller en bestämmelse, att danska skutor »ere fri for rorstold oc gifve inted

TABELL 5.

Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Sölvesborgs läns hamnar, 1610-1657.

Hamn:	Bodekull	Bodekull- Vekerum	Vekerum	Pukavik	Järnavik	Hjorta- hammar	Nättraby	Matvik	Guevik		
1610-11	..	38	..	..	..	..	..	34	..
1611-12	..	37	..	..	15	18	23	25	..
1612-13	..	..	..	..	..	17	13	..	..
1613-14	..	41	..	63	18	..	..	29	..
1614-15	..	62	..	78	32	17	19	..	..
1615-16	..	..	..	82	28	23	..	..	..
1616-17	..	64	..	93	61	22	18	50	..		
1621-22	44	..	15	109	43	13	12	23	..		
1622-23	61	..	37	118	52	15	15	42	..		
1623-24	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1624-25	..	..	..	115	..	15	..	..	..
1625-26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1626-27	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1627-28	60	..	36	78	40	10	7	47	..		
1628-29	48	..	27	91	14	10	3	19	..		
1629-30	55	..	24	81	15	8	2	19	8		
1630-31	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1631-32	42	..	22	90	..	..	..	..	..
1646-47	62	..	31	70	29	5	..	32	9		
1647-48	62	..	33	51	36	13	13	16	14		
1648-49	81	..	26	60	27	10	12	23	12		
1649-50	110	..	31	58	24	15	10	23	12		
1650-51	86	..	13	36	21	..	..	18	7
1651-52	133	..	29	58	26	..	..	30	14
1652...	92	..	35	66	32	8	10	36	12		
	a	b	a	b	a	b		a	b		
1653...	101	105	23	27	41	43		17	23	5	6
1654...	124	117	32	42	70	66		28	33	7	8
1655...	110	139	18	14	51	34		26	21	7	7
1656...	114	134	13	13	39	30		29	16	8	5
1657...	89	81	6	10	28	26		19	16	8	7

a) Till hamnen ingående fartyg. b) Från hamnen utgående fartyg.

ses, att det i Blekinge skulle utgå avgift på 4 skilling för varje läst.⁶⁷ Tullrullorna förnyades ganska ofta. Uppgifterna i de blekingska tullregistren om erlagd rorstull och lastepengar kan tyvärr ej användas för vidare, end de af arilds tid gifvit hafve«. Utländska skutor skall enligt denna tullrulla »ofver det sedvanlig« betala 2 skilling för var läst. Secher IV, s. 200.

⁶⁷ Kanc. Brevb. 1551-55, s. 330.

beräkning av inrikessjöfarten, ty köpstadsmän och bönder i Blekinge fick vid flera tillfällen lindring i tullar och avgifter på grund av landskapets »ringhet».⁶⁸ På grundval av uppgifterna i tullräkenskaperna för Blekinges bondehamnar har tabellerna 5–7, 9–13 över trafiken på varje hamn upprättats. Eftersom det finns stora luckor i källmaterialet, kan uppgifterna ej bli enhetliga. För åren 1618–20 och 1633–45 saknas alla tullregister.

Sölvesborg och Ronneby är stadshamnarna av betydelse i Blekinge, men de hade ingen betydelse för bondehandeln. Mycket få skutor från de blekingska bondehamnarna återfinnes i dessa städers tullregister. Av bondehamnarna var Pukaviks hamn den mest besökta. Bodekull – föregångare till Karlshamn – var en viktig hamn, belägen mellan Vekerum (Wegerum Wigh), ett par kilometer västerut, och Matvik, 5 kilometer österut. Dessa tre hamnar måste ha haft mycken kontakt med varandra, eftersom sjöförbindelserna inomskärs var tämligen lätta att upprätthålla. Bodekull övertog Pukaviks ställning som den mest trafikerade hamnen på 1640-talet.⁶⁹ De övriga fyra hamnarna – Järnavik, Guevik, Hjortahammar och Nättraby – var betydligt mindre besökta. Guevik och Hjortahammar var de minst betydande.

I hamnfogdarnas »Register paa hvis Ziise og Told etc.» antecknades skepparnas namn, hemort, last och storleken av tullavgift, lastepengar och rorstull, t.ex.:

Niels Høg i Københaffn for	
½ læst øl	er 6 mark
Lastepenge	1 mark
Roerstold	2 skilling o.s.v. ⁷⁰

Troligt är dock, att mycket små båtar ej registrerades och således ej betalade tull eller lastepengar. En randanmärkning i tullboken 1657 för Bodekull upplyser, att små båtar ej var redovisningsskyldiga. Dock finnes en anteckning i registret för Bodekull 1610–11 om att Olle Mickelsen i Bodekull erlade avgift »aff en liden baad». Eftersom småbåts-trafiken ej är möjlig att kontrollera, bör den registrerade trafiken vara underlag för undersökningen.

De sju bondehamnarna i Sölvesborgs län företer ganska stora likheter sinsemellan. Blott Hjortahammar och Nättraby längst i öster skilde sig från de västliga genom en mindre intensiv seglation. (Tabell 11, 12).

⁶⁸ Secher V, s. 86 och 580.

⁶⁹ H. Rosengren: Karlshamns historia 1664–1914 I, Karlshamn 1918, s. 7f.

⁷⁰ Tullregister för Bodekull 1611.

De två största av de västliga hamnarna var således Bodekull och Pukavik (tabell 5, 6), men Bodekull omgavs, som tidigare nämnts, av Matvik och Vekerum. Vekerums och Bodekulls hamnar redovisas i tullregistret 1610–17 som en hamn. Att Matvik ej registrerats tillsammans med dem torde bero på att Matvik ligger mera isolerat än Vekerum. Av dessa två var Vekerum den viktigaste. Antalet besökande fartyg i dessa hamnar visar en sakta ökning under tiden fram till 1623. Samma är förhållandet i övriga västblekingska hamnar. Under tiden 1623–27 finns ej några uppgifter på seglation i hamnarna där, eftersom tullen förpaktats till Herman Wustes f.d. tjänare Hans Jensen, borgare i Köpenhamn.⁷¹ Pukavik och Hjortahammar utgjorde ett undantag. (Tabell 5).

Antalet besökande fartyg har naturligtvis ett visst intresse, men vida intressantare är skutornas hemorter (tabell 6, 7, 9–13), deras destinationsorter och deras laster. Därvid kommer vissa likheter och vissa skiljaktigheter fram mellan de olika hamnarna.

Bodekull har ej besökts av något större antal skutor under 1610-talet, även om en viss ökning kan konstateras. Endast de 62 besökande skutorna 1614–15 fordrar en viss kommentar, eftersom det visar sig, att hela ökningen låg på trafiken med Stubbekøbing på Falster, och då aktualiseras frågan: har skepparna från Stubbekøbing kunnat erbjuda Blekingebefolkningen någon speciell vara eller har dessa haft särskilt stort behov av ved detta år?⁷² Av tullregistren framgår ej, att Stubbekøbingborna hade med sig någon speciallast hemifrån, men väl att samtliga förde ved från Bodekull. Fyra skutor medförde dessutom en eller två tunnor tjära. Jämte Stubbekøbing intog Köpenhamn en framträdande plats som destinationsort för skutor från Bodekull.⁷³ Kontakten med Köpenhamn synes ha varit mera kontinuerlig än den med Stubbekøbing. Bland hemorterna för de besökande skepparna uppgavs både inhemska och utländska hamnar. Bland de inhemska intog Køge och Bornholm – som regel är ingen hamn angiven utan ön får vara hemorten – en tämligen framträdande plats, följda av Ystad. Kontakten mellan Blekinge och Bornholm var av mycket gammalt datum. I ett

⁷¹ Sölvesborgs länsräkenskaper 1621–22.

⁷² Falster hade som regel överskott på spannmål men underskott på skogsprodukter. Stubbekøbing var sedan äldsta tid beroende av handeln. Bönderna på ön var intresserade av att driva handel. Det kan vara en förklaring till de många transporter av ved från Blekinge. Jfr. B. Liisberg: a. a., s. 101 ff.

⁷³ A. Hallenborg: Kristianopol såsom stad under svenskt välde, Blekinge Hembygdsförbunds årsbok, II, 1927, s. 17.

TABELL 6.

Antal fartyg, som betalade lastpengar och rorstull i Bodekull och Vekerum, 1610–1657.

Hemort:	Köpenhamn	Övr. Själland	Syddanska öar	Bornholm	Skåne Halland Bleking	Övriga Danmark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1610–11	12	..	12	5	6	..	3	..	..
1611–12	4	3	8	3	10	5	4	..	..
1612–13	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1613–14	15	2	12	1	3	..	8	..	..
1614–15	8	3	32	1	4	..	14	..	..
1615–16	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1616–17	11	7	25	2	4	6	9	..	..
1621–22	3 4	3 ..	9 1	.. 1	3 1	1 ..	22 ..	1 7	2 1
1622–23	5 8	3 ..	8 2	5 2	2 6	.. ..	38 ..	.. 19	.. ..
1627–28	.. 5	1 4	3 ..	1 6	8 3	3 ..	42 ..	1 18	1 ..
1628–29	10 9	4 3	2 ..	.. ..	5 5	.. 1	26 ..	1 9	.. ..
1629–30	3 6	4 4	8 1	.. ..	5 2	.. ..	34 ..	1 11	.. ..
1630–31	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1631–32	7 11	4 2	8 ..	1 2	.. 2	2 1	20 ..	.. 4	.. ..
1646–47	19 13	9 3	3 1	7 1	4 1	.. ..	15 11	15 1	.. ..
1647–48	15 16	6 1	12 1	2 1	10 3	.. 2	14 9	3 ..	.. ..
1648–49	20 8	16 1	6 ..	4 ..	10 1	.. ..	21 15	4 1	.. ..
1649–50	27 12	22 3	17 ..	3 2	12 2	1 ..	16 12	12 ..	.. ..
1650–51	26 1	6 2	6 ..	7 1	15 ..	2 ..	19 9	5 ..	.. ..
1651–52	52 2	11 6	11 ..	3 3	7 1	3 2	40 15	6 ..	.. ..
1652...	22 2	9 9	8 2	10 ..	14 7	.. 2	26 13	3 ..	.. ..
1653 {	a 34 1	9 8	5 5	6 ..	16 ..	.. 2	31 7	.. ..	.. ..
1653 {	b 37 16	4 1	2 3	4 ..	20 1	.. ..	34 6	1 ..	3 ..
1654 {	a 67 14	8 2	5 3	7 2	12 2	.. ..	25 9	.. ..	.. ..
1654 {	b 60 29	7 2	4 1	8 1	17 ..	.. ..	21 9	.. ..	.. ..
1655 {	a 47 4	4 ..	10 1	11 3	14 ..	.. 2	19 8	5 ..	.. ..
1655 {	b 55 9	2 ..	11 ..	14 ..	16 1	1 ..	34 4	6 ..	.. ..
1656 {	a 55 8	3 ..	8 ..	8 ..	23 ..	.. 1	14 3	3 1	.. ..
1656 {	b 71 10	.. ..	5 1	7 ..	23 ..	2 ..	24 2	3 ..	.. ..
1657 {	a 47 3	3 ..	6 ..	11 ..	14 ..	.. ..	8 3	.. ..	.. ..
1657 {	b 50 7	3 1	2 ..	11 ..	8 ..	.. ..	6 2	1 ..	.. ..

a) Till hamnen ingående fartyg. b) Från hamnen utgående fartyg.

1610–1617 redovisas Bodekull och Vekerum tillsammans. Från 1621 gäller den första siffran Bodekull och den andra Vekerum under resp. rubrik.

brev av den 2 april 1511 skrev ärkebiskop Birger Gunnarsson till innevånarna i Aakirkeby, att de fick segla till Blekinge och byta sin spannmål mot byggnadstimmer.⁷⁴ Dessa handelsförbindelser mellan ön och Blekinge uppehölls långt fram i tiden, vilket framgår av de stora besöks-siffrorna för Bornholmsskeppare under hela 1600-talet.⁷⁵

Jämföres Pukavik med Bodekull vid samma tid finner man, att Pukavik ej registrerat någon seglation förrän 1613. (Tabell 7). Under de följande åren var Pukavik flitigare besökt än Bodekull. För Pukaviks del var Köpenhamn 1612–17 den dominerande avgångs- och destinationshamnen för de produkter, huvudsakligast ved, som utskeppades. Nästan lika viktigt område för skeppningen av ved från Pukavik var Bornholm, om hamnarna på ön räknas som en enhet. Nexø, Rønne, Svaneke, Allinge och Hasle redovisas i Pukaviks tullräkenskaper var för sig. Köpenhamnsbåtarnas antal låg mellan 30 och 35 och Bornholmsskutor-nas mellan 25 och 40. I övrigt visar Pukavik en ringa kontakt både med övriga danska hamnar och utländska, såsom Stralsund, Colberg, Rostock och Danzig. Bodekulls kontakt med dessa hamnar var dock betydligt större. Under 1600-talets början utfärdades i ett flertal brev tillstånd att skeppa ved ur riket.⁷⁶ Tyskarna medförde emellertid öl och spannmål, som de sålde, när de hämtade ved i Blekinge. Den 18 juni 1623 utsändes ett öppet brev om att bönderna i Blekinge fick utföra al- och björkved till Tyskland.⁷⁷ I Warnemünde Zollbuch finns uppgift om destinationsort »Blekinge«. Alfred Huhnhäuser anser, att skepparna till Norge från tyska hamnar på vägen dit lossat varor och fyllt på sin last i Blekingehamnar.⁷⁸ Warnemünde är dock ej ofta representerat i de blekingska tullregistren. Stralsund och Colberg förekommer oftare. Kontakten med de tyska hamnarna kan också ges en annan förklaring, som egentligen gäller för de syddanska öarna. I de hamnarna tillämpades under 1500-talet och troligen även under 1600-talet en viss bytes-handel. Köpmännen i städerna ville ej ge bönderna reda penningar i betalning för deras varor, vilket de fick i de tyska hamnarna.⁷⁹

⁷⁴ G. L. Dam og H. K. Larsen: a. a., s. 25f.

⁷⁵ De bornholmska tullräkenskaperna från denna tid är av ringa omfattning, varför det ej är möjligt att få någon uppfattning om vad slags varor, som infördes i öns hamnar. De omfattar blott tulljournaler för smör, talg, hudar och skinn åren 1637–39. Ingen hamn i Blekinge är nämnd.

⁷⁶ Kanc. Brevb. 1616–20, s. 188.

⁷⁷ Secher III, s. 498; Secher IV, s. 75.

⁷⁸ A. Huhnhäuser: Die Schifffahrt. Rostocks Seehandel von 1635–1648, Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. 8, Rostock 1914, s. 27.

⁷⁹ B. Lüsberg: a. a., s. 105.

TABELL 7.

Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Pukavik, 1613-1657.

Hemort:	Köpenhamn	Övr. Själland	Syddanska öar	Bornholm	Skåne Halland Bleking	Övriga Danmark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1613-14	25	..	..	29	4	..	5	..	..
1614-15	38	2	3	25	9	..	1	..	..
1615-16	36	1	6	34	3	..	2	..	..
1616-17	40	..	3	35	13	1	1	..	..
1621-22	51	3	2	30	9	..	12	..	2
1622-23	61	..	9	24	10	3	9	1	1
1623-24	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1624-25	56	8	..	22	11	2	15	..	1
1625-26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1626-27	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1627-28	40	4	2	17	7	2	6	..	..
1628-29	61	4	..	11	8	..	3	1	3
1629-30	32	10	1	21	12	..	2	..	3
1630-31	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1631-32	52	3	4	13	12	1	5	..	..
1646-47	37	..	6	13	4	1	9	..	..
1647-48	23	4	4	3	9	..	7	1	..
1648-49	30	9	5	3	6	1	4	2	..
1649-50	21	16	4	3	6	..	7	1	..
1650-51	9	3	1	3	2	1	17	..	..
1651-52	18	4	3	2	9	..	22	..	..
1652...	17	6	12	1	15	..	15	..	..
1653 { a	16	4	5	3	7	..	6	..	..
1653 { b	20	..	..	3	1	..	19	..	..
1654 { a	47	2	2	..	4	..	15	..	..
1654 { b	42	3	..	2	2	..	17	..	..
1655 { a	25	4	1	3	8	..	10	..	..
1655 { b	23	..	..	2	..	..	9	..	..
1656 { a	29	..	..	1	2	..	7	..	..
1656 { b	23	..	..	..	2	..	4	1	..
1657 { a	13	..	..	..	..	1	14	..	..
1657 { b	13	1	..	..	..	..	12	..	..

a) Till hamnen ingående fartyg. b) Från hamnen utgående fartyg.

När skepparna hörde hemma i de större danska hamnarna, tillhörde skeppen troligen ej bönderna. Eftersom de kungliga breven om handeln på de blekingska hamnarna var riktade till bönderna i landskapet, torde det trots allt ha rört sig om s.k. bondeseglation. Detta under-

strykes ytterligare vid ett studium av skepparnas hemorter. Elleholm – en plats strax intill Vekerum ungefär 20 kilometer från Pukavik – hade haft stadsrättigheter till 1600.⁸⁰ Besökare från Elleholm förekom 2 gånger i Bodekull, men under 1616–17 gjordes 7 besök från Elleholm i Pukavik. Niels Pedersen hette besökaren i Pukavik. Vid tre av besöken, i juni 1616 och i april 1617, erlades inga lastpengar och ingen last angavs, men vid de fyra övriga besöken betalade han rorstull. Han lastade »bondstanger« en gång och »något knapholt« en annan gång. I juni 1616 medförde han 8 pund smör och i maj 43 laxar. Elleholms befolkning var ej stor, ett hundratal personer.⁸¹ I Elleholms jordebok 1616 återfinnes Niels Pedersen, som erlade landgille: 6 skilling 2 ort, 7 skäppor »byg«, 3 skäppor havre, ett lamm, 1 gås, 3 pund gästeriål, 1 pund matål och 10 ägg. Skepparen Niels Pedersen är sannolikt identisk med bonden Niels Pedersen i Elleholm. En ganska livlig kontakt mellan Elleholm och Pukavik förekom. Förklaringen återfinns i 1621–22 års jordebok för Elleholm, där det angavs, att Pukavik hörde till Elleholm. En ej registrerad småbåtstrafik kan ha förekommit. Elleholm borde rätteligen i tullregistret ha redovisats som egen tullplats, eftersom det i ett kungligt brev av den 10 juli 1507, då orten ännu var ärkebiskoplig förläning, heter »ath wore kiære undersatthe, som bygge oc boo udj Elleholm mwge her effter sellige oc kiøbe meth tyske kiøbmaend oc mwge segle til Tyskland«.⁸² Även Bodekulls ridefogde registrerade bondeseagation. Hemorter som Nättraby, Hunnemara, Widby o.s.v. visar hän mot bönder, som var ute på handelsfärder. Två män från Hunnemara besökte Bodekull 1611–12. Den förste var Bager Jossen, som betalade tull för 4 tunnor öl med 1½ ort per tunna, tillsammans 1½ daler men ej rorstull eller lastpengar. Den andre var Junge Pedersen, som erlade 1 daler i tull för 2 hästar. Bager Jossen kom en gång till och betalade tull för en häst, två oxar och tre kor med 1½ daler.

Dessa ovannämnda kan representera bondeskeppare, men i Pukaviks tullregister 1614–15 förekom en annan typ av »skeppare«. Mannen är »Hans Kirkesyender paa Elleholm«. Han seglade inte själv utan sände sin last med en annan skeppare. Tänkbart är, att Hans Kirkesyender var uppköpare av djur från Nordblekinge eller möjligen Småland. För detta talar följande utdrag ur registret för 1614–15:

⁸⁰ Secher III, s. 89.

⁸¹ Antalet är ungefärligt. Sölvesborg hade vid denna tid 107 invånare; med ledning av uppgifter i jordeböcker o.d. torde Elleholms befolkningssiffra också ligga omkr. 100.

⁸² Privilegier, Resolutioner o.s.v., s. 426.

Jackub Jansen ij Københauffn, Giffuidt aff nogle Bondstanger hand haffde till underlast	1 mark
	Roerstold 2 skilling
Item Hans Willandt till Straalsundt som henne fullde i, gaff aff 6 hesta	3 daler
Item Hans Kirkesyender paa Elleholm aff to Heste handt sende medt gaff	1 daler
Noch Hans Kirkesyender aff to smaa Qier til tolldt	2 mark

Hans Kirkesyenders yrke går ej att fastställa. Den kungliga brevväxlingen från 1600-talets början ger vid handen, att det fanns tillstånd för svenskarna att driva ner sina djur till Blekinge och sälja dem genom danska mellanhänder. Eftersom denne man skickade med djur och betalade tull för dem, är det ej uteslutet, att han var en dylik mellanhänder.⁸³

En del av skepparna från dessa småorter torde ha varit bönder, men några måste antagas vara yrkesskeppare. De sistnämnda förde skepp mestadels tillhöriga adelsmän, t.ex. »Hans Albrechtson udj Københauffn, som förer Welb. Hans Juuls skuda«. En eller ett par sådana skeppare förekom varje år i Pukaviks tullregister men saknas för övriga blekingska bondehamnar.

Fraktseglation förekom i både Pukavik och Bodekull. Från Pukavik utfördes sådan av Hans och Jens Andersen från Elleholm. 1621–22 besökte dessa två Pukavik sju gånger för att lasta ved till Köpenhamn. Under följande år återkom dessa jämte några andra fraktskeppare. I tullregistren omtalades några få gånger under 1600-talet, att veden i Pukavik hämtades av skeppare, som förde annans båt. Detta är en annan form av fraktseglation. Denna typ är vanligare i Bodekull. Den 12 juni 1621 lastade Mickel Weidemand från Rostock ved i Bodekull. Enligt anteckning i registret hade han sina redare i Köpenhamn. Den 27 juli s.å. finns följande anteckning i registret: »Jochum Schmidt aff Rostock, som haffde hans Redare udj Københauffn, ladde Brennevid, som hand førde til Københauffn«. Denne man var således anställd av någon eller några personer i Köpenhamn. Både i detta sista fall och i Pukavik kan en antydning till partrederi spåras.⁸⁴ Påpekandet vid Jochum Schmidt, att han skulle segla till Köpenhamn med sin vedlast, aktualiserar frågan, huruvida skepparna som regel gick direkt tillbaka till sina

⁸³ Secher IV, s. 583.

⁸⁴ Jfr. S. Gerentz: Partrederiet i svensk sjöfartshistoria, Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm årsbok 1948, s. 55f.; E. Grill: a. a., s. 190ff.; W. Vogel: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, s. 373f.

hemorter eller ej. Om ej annat angavs, måste det antagas, att de återvände hem. För samtliga Blekingehamnar förekom under 1650-talet noggranna anteckningar om vart båtarna var destinerade.

Den vara, som lastades i de blekingska hamnarna, var ved. Vedens allt överskuggande ställning framkommer i överskriften på 1622-23 års tullregister: »Fortegnelse paa dend Wedtold, som i Blegind udj de 7 herefter specificerit hauffner er opboren fra Phillippi Jacobi Daug Anno 1622 oc til Aarsdaugen igienn Anno 1623«. Veden var således den gemensamma exportvaran. Hur stora mängder ved det egentligen rört sig om är ej möjligt att avgöra, ty uppgifterna rörde i många fall blott en last ved. Båtarnas lästetal angavs ej. En del skeppare fick betala 1½ mark i lastepengar, medan det stora flertalet betalade 1 mark. En viss skillnad i mängd utskeppad ved torde kunna utläsas härav, såvida det ej i stället ger uppgift om vedens kvalitet. Något litet om vedsorten angavs dock. I Pukaviks tullregister 1631-32 skildes mellan björk- och bokved. Även furuved förekom. Under 1630-talet fördes stora mängder ved till de nordtyska hamnarna, där Rostock dominerade.⁸⁵ De tyska skepparna utgjorde tillsammans det största antalet skeppare. Danska hamnar var föga representerade. 1627-28 var ej en enda båt destinerad till Köpenhamn. I stället gick ganska många vedfrakter till de syddanska öarna från Bodekull. Stubbekøbing spelade en stor roll som mottagarhamn för ved. De syddanska öarnas befolkning hämtade ved både från Blekinge och nordvästra Skåne, vilket förklaras av bristen på skogsprodukter där och tillåten seglation inom landet.

Jämföres Pukavik och Bodekull, så hade Pukavik sin förnämsta kontakt med Köpenhamn, ty en tredjedel av samtliga båtar från Pukavik gick dit. Bornholm med sina många hamnar var ett annat viktigt avsättningsområde för ved, utförd över Pukavik. Rønne var den viktigaste hamnen utom 1631-32, då Nexø fick mest ved från Pukavik. En annan iakttagelse beträffande besökarnas i Pukavik hemorter är det stora antalet syddanska orter, som är representerade. Öarna Falster, Lolland, Møen och mellanliggande öar spelade för Pukaviks del lika stor roll som för Bodekulls. Redan för Bodekulls del anas en viss anknytning till den nordvästskånska bondeseglationen. Några orter, angivna i tullregistret för Pukavik, må uppmärksammas, nämligen Amager och Dragør samt Laholm. Genom dessa namn vinnes anknytning till Bjärehalvön och dess bondeseglation. Om det var samma personer som besökte både

⁸⁵ K.-F. Olechnowitz: *Handel und Seeschiffahrt der späten Hanse*, Weimar 1965, s. 54 ff.

Pukavik och Bjärebygden, går ej med säkerhet att fastställa. Rorstullregistren i Grytehamn upptog, som ovan nämnts, blott förnamnen på skepparna, medan tullregistren för Pukavik var noggrannare förda. 1629–30 besökte Jon från Amager Bodekull. Samma år upptog rorstullregistret i Grytehamn en man Petter Jon från Amager.⁸⁶ Vedhandeln i Blekinge och vedhandeln i nordvästra Skåne hade betydelse för vedförsörjningen på Själland. Kontakten med nordvästra Skåne fortsatte senare. Den 15 juli 1652 hämtade Jens Madtzen från Grytehamn »ti tollter fyre plankor, tu tutzen Egge plankor och en fauffn Weed, hvor med hand willde til Københauffn«. Detta är ytterligare ett bevis för att vedhandeln i Blekinge och vedhandeln i nordvästra Skåne varit av liknande betydelse.

Tidigare har nämnts, att en viss fraktseglation förekom i de blekingska hamnarna, men om redaren bodde i Köpenhamn, vem ombesörjde då timmer- och vedleveranserna i Blekinge? I Pukavik fanns en befraktare för ekeplankor – Olle Pedersen i Hollie. Varje gång ekeplankor utfördes, hade lasten intagits hos honom. Icke blott enskilda köpare fick ekevirke genom honom. Kungl. Maj:ts skepp – Nagtt Svensn – hämtade 1629–30 två gånger ekevirke hos Olle Pedersen. Henrik Biskops krejer förde också ekelast.

Bland befraktarna i de blekingska hamnarna förekom också kungliga ämbetsmän, som Holger Rosenkrantz och Hans Juul. Otto Lindenow, konungens befallningshavare i Sölvesborgs län, hade eget vedförråd, ur vilket ved hämtades och fördes till Köpenhamn av Mickel Andersson.

Bodekull och Pukavik var utan diskussion de största bondehamnarna i Blekinge. I Karlshamns historia behandlar H. Rosengren stadens tillvaro som Bodekull under den danska tiden, men författaren tillmäter Bodekull alldeles för stor betydelse i förhållande till övriga hamnar i landskapet. Under 1610-talet var Pukavik den livligast besökta hamnen. Sin förstarangsställning behöll den till 1640-talet. Mot Rosengrens påstående »att de hamnar, »ladesteder«, som i förra hälften av 17:de århundradet funnos i Sölvesborgs län, var ingen livligare trafikerad än Bodekull»⁸⁷ måste ställas de totala besökssiffrorna för övriga hamnar. (Tabell 5). Pukavik var mera besökt än Bodekull. Detta kan naturligtvis bero på att Pukavik låg längre västerut och var den första vedhamn de danska skepparna anlöpte.

⁸⁶ Det är omöjligt att indentifiera blekingeseglande Jon från Amager med någon av de grytehamnsbesökande Amagerskepparna. Det är dock ej uteslutet, att det kan röra sig om samme Jon från Amager, som besökte Grytehamn.

⁸⁷ H. Rosengren: a. a., s. 7f.

TABELL 8.
Ved i famnar, utförd från Vekerum till Tyskland.

	1621-22	1622-23	1627-28	1629-30	1631-32
Rostock.....	48	248	66	84	32
Stralsund.....	66	32	48	16	2
Greifswald.....	..	..	62	..	..
»Wanshem« (?) ...	60	..	..	..	..
Kolberg.....	..	..	22	..	4
Tyskland (ej hamn ang.)..	..	..	..	..	32
s:a famnar	174	280	198	100	70

Vekerum och Matvik låg, som ovan nämnts, på ömse sidor om Bodekull, och dessa båda hamnar kom efterhand i skuggan av Bodekull. Vekerum hade stor trafik endast under ett fåtal år. (Tabell 6). Många likheter med Bodekull finns. Utskeppningsvaran var ved, som mest fördes till Köpenhamn. Även tyska skeppare från Rostock och Greifswald besökte hamnen. För Vekerums del kan mängden utförd ved till Tyskland anges. (Tabell 8). Någon annan vara än ved tycks ej ha förekommit i denna lilla hamn. Att Bodekull och Vekerum haft livlig kontakt är odiskutabelt, eftersom Bodekull och Vekerum förde gemensamt tullregister vissa år.

Matvik, som ligger lika nära Bodekull som Vekerum, hade ej så nära kontakt med Bodekull. Liksom de övriga hamnarna i västra Sölvesborgs län var Matvik livligt besögt. (Tabell 5, 9). Antalet besökande skeppare i Matvik var under 1610-talet lika stort som i Bodekull. Samma ökning mot slutet av decenniet registreras i Matvik som i övriga bondehamnar. För Matviks del spelade Köpenhamn ingen roll. Stubbekøbing däremot svarade för de flesta besöken, gott och väl 35⁰/₀ av samtliga. Lolland hade också en viss betydelse som avnämare för från Matvik utskeppad Blekingeved. Inte bara Lolland utan också många av de små öarna i sunden söder om Själland, t.ex. Langø och Askø, nämnes i tullistorna för Matvik. Hela den sydöstra övärlden i Danmark synes ha varit fattig på ved, eftersom så många orter är representerade i tullförteckningarna för Sölvesborgs läns hamnar.

Ganska mycket ved gick också till Tyskland. Utländska fartyg, som ej fick full last i tillåten hamn, kunde fortsätta till olaga hamn och hämta ved.⁸⁸ Kolberg hade en viss kontakt med Matvik. Öl infördes

⁸⁸ Secher III, s. 232f.

TABELL 9.

Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Matvik, 1610–1657.

Hemort:	Köpenhamn	Övr. Själland	Syddanska öar	Bornholm	Skåne Halland Bleking	Övriga Danmark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1610–11	..	1	23	..	5	..	4	1	..
1611–12	1	3	13	1	4	..	3	..	..
1612–13	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1613–14	1	4	15	1	4	1	3	..	..
1614–15	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1615–16	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1616–17	3	4	28	4	7	1	3	..	..
1621–22	1	4	9	..	4	..	4	..	1
1622–23	4	3	4	..	10	..	20	..	1
1623–24	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1624–25	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1625–26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1626–27	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1627–28	1	..	13	2	17	..	14	..	..
1628–29	..	2	6	4	4	..	3	..	..
1629–30	..	1	5	2	2	..	9	..	..
1630–31	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1646–47	1	1	4	3	5	1	16	1	..
1647–48	1	3	3	..	1	..	8	..	..
1648–49	1	2	1	1	..	1	15	1	..
1649–50	3	..	5	..	..	2	13	..	..
1650–51	..	..	..	..	2	2	14	..	..
1651–52	..	..	..	1	1	1	27	..	..
1652...	4	..	1	..	3	4	22	2	..
1653 { a	1	..	..	..	2	..	14	..	..
1653 { b	3	..	2	..	1	1	16	..	..
1654 { a	10	..	..	1	1	..	16	..	..
1654 { b	9	..	..	..	2	..	22	..	..
1655 { a	3	1	..	..	2	1	19	..	..
1655 { b	4	..	..	..	2	1	14	..	..
1656 { a	1	1	..	..	3	..	24	..	..
1656 { b	..	..	..	..	1	1	14	..	..
1657 { a	1	..	..	..	..	..	18	..	..
1657 { b	2	..	..	..	..	..	14	..	..

a) Till hamnen ingående fartyg. b) Från hamnen utgående fartyg.

dit. 1610–11 betalade Jacob Wollter från Kolberg tull för bl. a. 13 tunnor öl. I juni 1611 hämtade Gryder Bernt från Stralsund 4000 enestakar. Om han sålde något, finns ej angivet. Hela 1600-talet förekom skeppare säljande öl och hämtande ved, enestakar el. d. I övrigt kan konstateras, att Matvik hade kontakt med hela övriga Danmark. Det som skiljer Matvik från Pukavik, Bodekull och Vekerum är närmast, att Bornholm ej haft kontakt med hamnen.

Matvik och Vekerum borde ha haft lika stark ställning. Under de följande årtiondena visar sig Matvik vara starkare än Vekerum. Eljest följes en liknande utveckling i samtliga nämnda bondehamnar med sänkt besöksfrekvens mot slutet av 1630-talet. Om Bodekull, Matvik och Vekerum jämföres, finner man, att Rostock var den viktigaste destinationshamnen för alla tre. Stubbekøbing betydde ingenting för Vekerum, och Köpenhamn spelade ej någon roll som exportort för Matvik. Åhus fick 1622–23 ganska mycket av lasterna från Matvik.

Mot slutet av den danska tiden minskar seglationen i Matvik. Bodekulls ökade trafik inverkade hämmande på de kringliggande hamnarna. Ett visst samspel mellan Matvik och Bodekull spåras, då antalet till Matvik kommande skutor från Rostock var större än antalet avgående. I Bodekull var förhållandet det motsatta. Detta kan vara ett bevis för mindre tillförsel av ved till Matvik, något som också understrykes av att skepparna från de syddanska öarna helt försvann.

Av Sölvesborgs läns bondehamnar är ännu en – Järnavik – jämförbar med Pukavik och Bodekull. Mindre betydelse än de både sist nämnda hade dock Järnavik. (Tabell 10). Antalet besökande skeppare var ungefär hälften av Pukaviks och Bodekulls. Liksom i Matvik spelade Stubbekøbing stor roll, medan Köpenhamn ej nämnts som destinationsort. Veden tycks ej heller ha spelat samma överskuggande roll. Jacob Otte från Kolberg betalade 1613–14 tull för 15 hästar och minkar. Några skeppare med troligen tyska namn men utan angiven destinationsort förtullade 4 minkar, 4 nöt, 6 kvigor och 6 gäddor, men var ifrån de kom eller vart de reste, är ej känt. Några fraktskutor uppträdde också i Järnavik. Skepparna – Henrik Kauffmeister, Carsten Pristang, Henrik Graa och Jacob Frisk – kom från Rostock och återvände dit. Vad dessa båtar förde för last, angavs ej. Troligen var den ved, ty något år senare betalades av dem samma summa för en viss mängd ved. Samtliga skutor uppgavs betala 2 skilling i rorstull. 1616–17 uppgavs de utskeppade lasterna bestå av ved. Fraktseglationen tycks ha spelat större roll här än i Pukavik och Bodekull. Bland befraktarna märkes Jacob Skomager

TABELL 10.

Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Järnavik, 1610–1657.

Hemort:	Köpenhamn	Övr. Själland	Syddanska öar	Bornholm	Skåne Halland Bleking	Övriga Danmark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1610–11	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1611–12	..	..	10	..	..	..	5	..	..
1612–13	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1613–14	1	2	4	..	3	..	3	3	2
1614–15	..	2	14	4	11	..	1	..	..
1615–16	2	2	11	2	6	..	4	1	..
1616–17	1	8	25	4	11	..	12	..	..
1621–22	..	2	13	..	3	..	24	..	1
1622–23	..	..	17	1	8	..	22	1	3
1623–24	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1624–25	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1625–26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1626–27	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1627–28	1	7	18	1	5	..	8	..	..
1628–29	..	3	5	..	4	..	..	..	2
1629–30	..	..	6	..	6	..	3	..	..
1630–31	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1646–47	2	..	..	1	1	..	25	..	..
1647–48	3	3	3	..	5	..	22	..	..
1648–49	..	4	3	..	..	..	20	..	..
1649–50	3	2	2	..	..	..	17	..	..
1650–51	..	1	3	2	2	..	13	..	..
1651–52	4	..	2	..	3	..	17	..	..
1652...	3	1	1	2	2	..	23	..	..
1653 { a	3	..	3	..	2	..	10	1	..
1653 { b	5	..	1	..	..	1	16	..	..
1652 { a	8	1	2	1	..	..	30	..	..
1652 { b	8	1	1	1	1	1	45	..	..
1655 { a	1	1	2	..	2	..	19	..	..
1655 { b	4	..	2	..	1	..	17	..	..
1656 { a	4	1	..	..	4	..	15	..	..
1656 { b	9	..	1	..	2	..	13	..	..
1657 { a	2	..	1	..	2	..	14	..	..
1657 { b	2	1	..	..	2	..	17	1	..

a) Till hamnen ingående fartyg. b) Från hamnen utgående fartyg.

från Bornholm. Han gav i uppdrag åt Staffan Degnen i Rostock att stå för frakten. Skutan tycks ha varit ganska stor, ty lastepenningen var $1\frac{1}{2}$ mark. En annan Rostockbo, som tog frakt för andra, var Hans Smed. Han var vid sitt första besök utrustad med konungens pass. Samma år, litet längre fram, gjorde han ett nytt besök, då det anmärkes i tullregistret: »Hans Smed aff Rostock, som en Ystadsmand haffde fragtet«. Jacob Meier i Køge var en annan befraktare av Rostockfartyg. Lasten från Tyskland utgjordes hela tiden av öl.

Järnavik kunde emellertid enstaka år mäta sig med Bodekull. Pukavik var visserligen hela tiden flitigare besökt. 1620-talet innebar en minskning för Järnavik. Trots detta inlevererade Järnavik 1621–22 den största tullintäkten till Sölvesborgs slott: $123\frac{1}{2}$ riksdaler $1\frac{1}{2}$ riksmark 4 skilling. Detta berodde på att 24 av de 43 frakterna från Järnavik gick till Tyskland, ty för all ved, exporterad till utländsk hamn, utgick tull. Samma är förhållandet följande år. Någon enstaka gång förekom någon annan tysk destinationsort utöver Rostock. I juli 1621 t. ex. kom Peter Nersing från Lübeck med 18 tunnor salt.

I övrigt skiljer sig Järnavik ej från övriga bondehamnar i Sölvesborgs län. De syddanska öarna spelade en stor roll. Ungefär $20\frac{0}{10}$ av alla skutor från Järnavik gick till Nyköbing på Falster. Många småöar var även representerade liksom några skånska hamnar. Skeppare från Malmö, Trelleborg, Ystad och Åhus hämtade ved till sina hemorter i Järnavik.

Under 1610- och 1620-talen var Järnavik också en viktig utskeppningshamn för ved till tyska hamnar. Under 1630-talet är bondeseglationen så gott som okänd. Källmaterial saknas helt. De sista årtiondena av den danska tiden minskade trafiken i Järnavik. Någon påvisbar bondeseglation förekom ej, men trots detta var Järnavik en typisk bondehamn med övervägande vedhandel. Troligt är emellertid, att Järnavik också haft en ej registrerad småbåtsseglation.

Av Sölvesborgs läns hamnar återstår utöver Guevik, som 1629 blev Årydböndernas hamn,⁸⁹ Hjortahammar och Nättraby. Under det första året – 1629–30 – anlöpte 8 fartyg Guevik. Sedan försvann hamnen ur tullregistren fram till 1646–47. Någon större trafikintensitet under tioårsperioden till 1657 visade inte Guevik. Antalet anlöpande fartyg var aldrig större än 15. (Tabell 11).

Till skillnad från de övriga småhamnarna i Blekinge hade Guevik nästan endast kontakt med tyska hamnar. Rostock är den hamn, dit

⁸⁹ Secher IV, s. 479.

TABELL 11.
Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Guevik, 1629-57.

Hemort:	Köpen- hamn	Övr. Själland	Syd- danska öar	Born- holm	Skåne Halland Bleking	Övriga Dan- mark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1629-30	..	..	1	2	2	..	3	..	..
1646-47	..	..	..	..	..	..	9	..	..
1647-48	1	3	1	..	2	..	7	..	..
1648-49	2	2	..	..	1	..	7	..	..
1649-50	1	1	1	..	..	1	8	..	..
1650-51	2	..	..	..	..	..	5	..	..
1651-52	3	..	..	..	..	1	10	..	..
1652...	2	..	1	..	1	1	7	..	..
1653 {	1	..	..	..	1	..	3	..	..
b	..	..	1	..	1	..	4	..	..
1654 {	1	..	..	1	..	..	5	..	..
b	3	..	..	..	..	..	5	..	..
1655 {	..	1	..	..	..	..	6	..	..
b	..	1	..	..	1	..	5	..	..
1656 {	..	..	..	..	1	..	7	..	..
b	..	..	..	..	..	..	5	..	..
1657 {	..	..	..	..	..	..	8	..	..
b	..	..	..	..	..	..	7	..	..

a) Till hamnen ingående fartyg. b) Från hamnen utgående fartyg.

flertalet skutor var destinerade under tiden 1646-57. Fram till 1654 gick också regelbundet ett par båtar till Köpenhamn, men sedan försvann denna stad ur Gueviks tullista. I stället gick fler lastade båtar till Danzig. Endast 1657 angavs 5 ankommande båtar från sistnämnda stad. Enstaka Guevik-besökande båtar gick till danska hamnar. Ved var den viktigaste utförelvaran från Guevik liksom från de övriga Blekingehamnarna.

Hjortahammar och Nättraby var de östligaste hamnarna i Sölvesborgs län. De intog en särställning. Både var betydligt mindre besökta än de övriga. (Tabell 5, 12 och 13). Vid Hjortahammar fanns det ej någon verklig hamn, utan båtarna lade till vid stranden, vilket framgår av rubriken på »Register paa huis Ziise oc Tolld er falden vidt Hjortahammar strand A° 1611«. Nättraby var en bättre skyddad hamnplats, en liten bit upp i Nättrabyån. Nättraby var Sölvesborgs läns utpost mot Kristianopol län. Att dessa både hamnar redovisas för sig själva

beror på att tullräkenskaperna för dem blott går fram till åren 1652–53 och att de ej sammanförts i en tullbok som andra bondehamnars.

Antalet besökande båtar i dessa båda hamnar var ej stort. För Hjortahammars del rörde det sig om tjugotalet per år, för Nättraby ett något färre antal. Troligen berodde det ringa besökarantalet på att platsen låg skyddad inne i skärgården och var svåråtkomlig för främmande sjöfarare. Utländska skeppare förekom i stort sett inte i Hjortahammar. Nättraby låg inte heller särskilt lättillgängligt, därtill långt åt öster. Hjortahammar uppsöktes av en tysk skeppare under 1600-talet och Nättraby av tre. Fortsättes jämförelsen, finner man, att seglationsperioden i alla Sölvesborgs läns bondehamnar började i februari-mars och pågick till oktober-november. I Hjortahammar började seglationsperioden omkring den 1 maj och slutade omkring den 1 september.

Skutor från de syddanska öarna var talrikt företrädde i både Hjortahammar och Nättraby. Vidare är det anmärkningsvärt att i båda dessa östliga hamnar skeppare från de andra blekingska bondehamnarna gick in med sina skutor. Även blekingska fraktskutor förekom. 1616–17 års tullregister för Nättraby upptog en sådan: »Thend 28 juli lade Prestens brøder udi Netterby en skuda med Brenneved, som haffde hemma i Aahus«. Troligen var dessa »Prestens brøder« bönder, som sålde ved till någon skeppare. Även Ronneby och Lyckeby var representerade som hemorter för Nättrabybesökare.

Ved var även i dessa hamnar en viktig vara, men i Hjortahammar var tillgången på ved ej alltid så god; så besökte 1615–16 Jacob Jensen från Nykøbing på Falster Hjortahammar, erlade rorstull, men han »fick ingen last her inde«. Samma skeppare kom tillbaka år efter år något som ej förekom i andra Blekingehamnar i samma utsträckning.

Bakom leveranserna i Hjortahammar finns ej angivet någon säljare, men i Nättraby betalade 1612–13 Kort Hansen tull för fyra hästar, »hand sender til Tyskland« och 1613–14 för »6 heste oc 4 hopper, som hand udförde, der hand siste reise gjorde«. Om han seglade själv eller blott var exportör, står ej att få uppgift om.

Hjortahammar med sin ringa seglation ger mera intryck av att ha en bondeseglation än övriga bondehamnar i Blekinge. En del av dem, som seglade därifrån, angav Wambåsa eller Lilla Wambåsa, som ligger 3–4 kilometer norr om Hjortahammar, som hemorter. Andra hemorter för skeppare från Hjortahammar var Tromtösund, ungefär 2 kilometer nordostut, Kuggeboda och Styrsvik. Söder om Hjortahammar ligger Almö. 1629–30 kom Peder Magnusson från Almö till Hjortahammar och

TABELL 12.

Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Hjortahammar, 1610-1653.

Hemort:	Köpenhamn	Övr. Själland	Syddanska öar	Bornholm	Skåne Halland Bleking	Övriga Danmark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1610-11	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1611-12	..	2	3	..	5	..	1	..	7
1612-13	..	..	10	..	4	..	2	..	1
1613-14	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1614-15	..	2	11	..	4	..	..	..	..
1615-16	1	1	13	..	8	..	..	..	..
1616-17	..	2	13	..	7	..	..	..	..
1621-22	2	1	1	..	9	..	..	..	..
1622-23	..	..	6	..	9	..	..	..	..
1623-24	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1624-25	..	2	4	1	6	..	2	..	..
1625-26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1626-27	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1627-28	5	..	3	..	2	..	..	..	..
1628-29	3	..	5	..	2	..	..	..	..
1629-30	1	..	3	..	3	..	..	1	..
1630-31	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1646-47	1	..	4	..	..	..	..	..	..
1647-48	7	..	4	..	2	..	..	..	..
1648-49	..	1	4	..	2	..	2	..	1
1649-50	1	1	10	..	3	..	..	..	..
1650-51	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1651-52	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1652-53	1	..	3	..	4	..	..	..	..

erlade lastepengar och rorstull för enestakar. För Almöbefolkningen var det helt naturligt att hämta ved o.d. från fastlandet, innan de gav sig ut på handelsfärder. Dessa blekingar torde representera bondeseglation av den typ Kulturhistoriskt lexikon för Medeltidsforskning avser.

Även Nättraby besöktes av bondeseglare. Den 20 maj 1621 kom Peter Mortensen från Lyckeby dit. Han lastade ved och betalade rorstull för två resor. 1627 avseglade Per Nielsen från Skillinge från Nättraby med stakar. Hans båt var liten, vilket gällde det stora flertalet Nättrabybesökande båtar. Listerby och Hasslö var också orter, varifrån skeppare kom till Hjortahammar. Från Lolland hade både Nättraby och Hjortahammar en serie besökare år efter år. Köpenhamn spelade inte

TABELL 13.

Antal fartyg, som betalade lastepengar och rorstull i Nättraby, 1610–1653.

Hemort:	Köpenhamn	Övr. Själland	Syddanska öar	Bornholm	Skåne Halland Bleking	Övriga Danmark	Tyska städer	Övriga utlandet	Utan angiven hemort
1610–11	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1611–12	..	1	17	..	1	..	1	..	3
1612–13	..	..	7	..	2	..	..	..	4
1613–14	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1614–15	..	..	6	..	6	..	1	..	6
1615–16	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1616–17	..	..	11	..	6	..	1	..	..
1621–22	1	..	5	1	2	..	2	..	1
1622–23	2	..	10	..	1	..	1	..	1
1623–24	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1624–25	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1625–26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1626–27	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1627–28	..	..	2	..	4	..	1	..	..
1628–29	..	..	2	..	1	..	..	..	..
1629–30	..	..	2	..	..	..	..	..	..
1630–31	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1646–47	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1647–48	4	..	6	1	2	..	..	..	..
1648–49	4	1	2	..	4	..	1	..	..
1649–50	1	2	5	..	2	..	..	..	..
1650–51	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1651–52	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1652–53	5	..	5	..	..	..	..	..	..

någon roll för seglationen i dessa småhamnar. Mot slutet av 1640-talet skedde en förändring i både Hjortahammar och Nättraby. Köpenhamn blev som destinationsort för skutor från de båda hamnarna väl jämförbar med Lolland. De lolländska skepparna kan mycket väl också representera bondehandel och bondeseglation.⁹⁰

1629–30 fanns bland de besökande skepparna i Hjortahammar en svensk, som kom från Kalmar och »frilade nogit i hans last«. För detta fick han betala 2 riksdaler 1 riksort i tull. Några flera svenska besökare förekom knappast i någon Blekingehamn under 1600-talets början.

I de flesta fall är ingenting känt om båtarnas storlek, men för Hjorta-

⁹⁰ H. Hjelholt: a. a., s. 27.

TABELL 14.
Lästetalet för i Hjortahammar lastande skutor.⁹¹

Antal läster	1646-47	1647-48	1648-49	1649-50	1652-53
1.....	..	..	..	1	..
2.....	..	..	..	1	..
3.....	2	4	1	..	..
3 ¹ / ₂.....	..	..	1	..	..
4.....	2	7	2	1	..
5.....	1	..	..	4	3
6.....	..	..	1	1	1
8.....	..	..	2	..	..
9.....	..	..	..	1	..
10.....	..	..	2	3	1
12.....	..	..	..	3	2
14.....	..	..	1	..	..
16.....	..	..	..	..	1

hammars del kan under 1640-talet denna hämtas ur tullregistret. (Tabell 14). 1640-talets skutskeppare använde sig ej av några större skutor. Ungefär samma uppgifter hade hamnfogden i Nättraby angivit.

Ved var den viktigaste exportvaran från samtliga blekingska hamnar. Tullregistren är tyvärr fattiga på uppgifter om varor ombord på båtarna. Det sista årets tullregister för Hjortahammar, d.v.s. 1652-53, har emellertid intressanta uppgifter härom. Här finns nämligen antecknat, vad skutorna förde för last, då de anlöpte Hjortahammar. I de flesta fall angavs blott, att de var ballastade med sand, men för skepparen Mickel Staffer från Saxkøbing, som anlände till Hjortahammar den 6 april 1652, angavs, att han kom därifrån »med sin førende skude, drektig sex lester, indførde Erter 18 tr«. Blekingebönderna levde i ett skogrikt land och bytte bort sin ved mot livsmedel. Öarna Lolland och Falster var mycket fruktbara. Vete och ärtor var de vanligaste överskottsprodukterna.⁹² Därför är Mickel Staffers last av ärtor till Hjortahammar betecknande för varuutbytet mellan bönderna i skogrika trakter och bördiga.

Det var även under 1640-talet mest fråga om en utförsel av bränneved från Hjortahammar, men en del andra skogsprodukter förekom också. Enestakar var en vanlig exportvara. 1646-47 ingick sådana i lasten på

⁹¹ Under 1647-48 registrerades också en »liden« båt samt en s.k. välboren skuta utan angivet lästetal.

⁹² H. Hjelholt: a. a., s. 28.

3 båtar av 5. Det var stora mängder enestakar, man utskeppade, vilket framgår av nedanstående siffror.

1646-47	mer än 1700 (en båt angav ej mängd)
1647-48	..... 1800
1648-49	..... 8500
1649-50	..... 15000
1652-53	..... 25200

Ökningen är markant. Vart alla dessa enestakar gick, kan naturligtvis ha ett visst intresse. Tabell 15 ger en bild av med vilka hamnar Hjortahammar drev handel.

TABELL 15.
Utförseln av enestakar från Hjortahammar.

	1646-47	1647-48	1648-49	1649-50	1652-53
Nakskov.....	1700	1200	4000	11500	200
Saxkøbing.....	7000
Lolland.....	4300	..	..
Hasslö.....	1500	..
Trelleborg.....	..	600	..	2000	18000

Även Nättraby tullräkenskaper ger uppgifter av detta slag. Dessa visar, att även där dominerade utförseln av skogsprodukter. (Tabell 16). Som komplement till Hjortahammars handels-

TABELL 16.
Mängden och arten utförda varor från Nättraby.

	1647-48	1648-49	1649-50	1652-53
Famnar ved.....	106	128	14	25
Enestakar.....	4500	10500	34000	24900
Tunnor tjära.....	..	18	4	..
»Minkar«.....	..	12	..	..

partner på andra sidan havet finns samma eller liknande uppgifter för Nättrabys del. (Tabell 17). Av de båda tabellerna för Hjortahammar och Nättraby framgår, att det största antalet enestakar gick till de syd-danska öarna. För Hjortahammars del gick dock den stora massan till Trelleborg, 20600 av totalt 52200. Från Nättraby fördes enestakar till Åhus och Ystad. En del varor bl. a. tjära hämtades i Nättraby men för-

TABELL 17.
Utförseln av ved och enestakar från Nättraby.

	1647-48		1648-49		1648-50		1652-53	
	Ved	Enest.	Ved	Enest.	Ved	Enest.	Ved	Enest.
Ronneby.....	..	..	..	..	..	2000	..	..
Åhus.....	..	3000	14	500	..	7000	..	..
Ystad.....	..	3500	14	500	..	7000	..	..
Rønne.....	6	..	..	..	..	..	..	..
Køge.....	..	..	10	..	8	4000	..	..
Köpenhamn.....	38	..	88	..	6	..	4	5000
Stege.....	..	500	..	..	..	..	..	..
Næstved.....	..	..	..	..	..	..	..	9900
Nykøbing F.....	..	..	..	..	..	6000	..	..
Nakskov.....	30	..	4	7000	..	..	13	9000
Lange.....	..	..	..	..	..	8000	..	..
Lolland.....	..	..	..	..	..	3000	8	..
Langeland.....	12	..	..	..	..	..	..	..
Samsø.....	..	..	..	..	..	4000	..	..
Lübeck.....	..	..	10	2000	..	..	..	..

tullades i Ronneby. I och för sig säger dessa båda tabeller inte så mycket mera än att vissa delar av Danmark led brist på skogsprodukter, medan Blekinge hade ett stort överskott.

För Nättrabys del finns ytterligare en tullista för kalenderåret 1652, som är intressant, eftersom den innehåller uppgift på införseln till Nättraby och dessutom anger båtarnas storlek liksom båtarnas ankomst- och avgångsdag: »Skipper Lauffridz Söffrensson aff Københauffn ankommen fra ibm med sin førende Boiert, stor 4 lester, införde Rug Etthundrithalfftredestyffne tr, Malt Itt hundrit tr, hvoraff hand en andeel her forhandlet, haffe Resten udført til Christianopel den 3 aprilis«. Seglationsperioden var mycket kort detta år, från den 27 mars till den 20 augusti. Skepparna låg kvar i minst åtta dagar och längst i tre veckor. En del skeppare seglade dock ej direkt från hemorten till Nättraby utan angjorde annan hamn på vägen. Den 18 april 1652 anlände Niels Lauffridzsen från Næstved, men han uppgavs höra hemma i Köpenhamn. Den 6 maj s. å. kom Nakskov-skepparen Jacob Fredricksen från Köpenhamn med sin ballastade skuta. Han seglade till Nakskov igen den 19 maj, lastad med 5 famnar ved och 2000 »bondstagar«. Den 15 maj kom en liten 2-lästers skuta från Stralsund. Den fördes av skepparen Olle Rasmussen från Nakskov, dit den seglade den 2 juni.

Av ovanstående tabeller framgår, att de både östliga hamnarna i Sölvesborgs län hade mycket stora likheter. De handlade med ungefär samma varor och med samma hamnar. Det är också tydligt, att de skiljer sig från de västligare hamnarna i länet.

Den östligaste delen av Blekinge, Öster härad, bildade efter 1600 ett eget län, Kristianopel län. Om förhållandena i det östligaste häradet i Blekinge finns före 1600 mycket sparsamma uppgifter. Lyckeå län raderades helt ut och ersattes av det nya länet. Om länet och dess skötsel ger Kristianopel länsräkenskaper lika gott besked som Sölvesborgs länsräkenskaper om det västliga länet. Den borgerliga näringen, handeln, i Kristianopel län kan emellertid följas i tullräkenskaperna för detta län.⁹³ Dessa finns för 1604–06 och i löpande följd från 1613. (Tabell 18). De två första registren är ej förda på samma sätt som de övriga tullregistrena. Blott ankommande och avgående fartyg och deras destinationsort samt erlagd rorstull angavs. Samma är förhållandet 1613–18. Från 1618–19 blir tullräkenskaperna mera innehållsrika och jämförbara med Sölvesborgs läns. Dock finnes ej i Kristianopel läns tullräkenskaper särskilt förda register för bondehamnarna. I länet fanns ett flertal sådana, Sandhamn, Klagebäck, Hammarbyvik, Attenäs och Bredvik. Viss handel förekom över dessa. Svårigheten att följa denna handel är stor, då alla småhamnar redovisas i samma register som Kristianopel. Några uppgifter om erlagd rorstull förekom ej från 1619–20 till 1645–46 och då blott för detta år och det följande. I Kristianopel län upprättades av hamnfogdarna ett speciellt småtullregister, som är detaljerat på ett annat sätt än det vanliga tullregistret.⁹⁴ Källmaterialet blir genom denna delning i två register betydligt mera svårbearbetat, risken för fel ökar. Säkert är dock att tullräkenskaperna för Kristianopel län har betydligt färre uppgifter än Sölvesborgs läns. Orsaken till detaljfattigdomen kan ligga i de stora tullättnader, som Christian IV beviljade borgarna i Kristianopel liksom bönderna i länet.⁹⁵ Hela Blekinge härjades ofta av svenskarna under gränsstrider. Hårdast drabbades det östliga länet. Befolkningen orkade ej betala de dryga avgifter kronan krävde. Därför befriades Kristianopel från tull 3 år från 1623 och sedan ytterligare 5 år från 1626.⁹⁶

Handeln i Kristianopel gynnades särskilt av Christian IV, ty han

⁹³ Rigsarkivet i Köpenhamn, Reg. 108 b: Tullräkenskaper för Kristianopel län.

⁹⁴ Jfr. Kurt Stolt: a. a.

⁹⁵ Kanc. Brevb. 1621–23, s. 325, 1624–26, s. 782.

⁹⁶ Uppgift härom i bilagda anteckningar till Kristianopels tullräkenskaper.

TABELL 18.
*Antal in- och utgående fartyg i Kristianopel 1604–1657,
 enligt „Toldbog over den store Told“.*

	Ankom- mande	Ut- gående	Erlagd rorstull	Småtull Ank.	Utg.
1604–05.....	18	4	14	..	..
1605–06.....	13	3	8	..	..
1613–14.....	15	7	19	..	..
1614–15.....	21	18	5	..	..
1616–17.....	32	31	18	..	..
1617–18.....	25	17	9	..	..
1618–19.....	11	22 ¹⁾	13	..	..
1619–20.....	15	29 ²⁾
1620–21.....	11	23 ³⁾
1621–22.....	1	29	..	..	..
1622–23.....	3	22	..	..	..
1628.....	4	6	..	..	..
1629.....	5	7	..	..	..
1630.....	9	10	..	..	..
1631–32.....	8	6	..	2	6
1632–33.....	3	12	..	3	8
1633–34.....	5	22	..	16	8
1634–35.....	11	12	..	12	6
1635–36.....	25	27	..	15	11
1636–37.....	..	..	..	12	9
1637–38.....	9	8	..	5	13
1638–39.....	12	15	..	6	26
1639–40.....	7–8	9–13 ⁴⁾	..	6	12
1640–41.....	7	10	..	11	10
1641–42.....	10	15	..	..	..
1642–43.....	34	44	..	..	18
1643–44.....	11	6	..	9	8
1644–45.....	9	1	..	..	..
1645–16/8 45	14	13	..	..	..
30/8 1645–46	11	14	12	12	12
1646–47.....	51	58	45	3	54
1647–48.....	53	52	..	..	..

¹ Av dessa 9 från de små hamnarna i Kristianopel län.

² » » 12 » » » » » » » »

³ » » 15 » » » » » » » »

⁴ Det finns två register över »den store told« med olika uppgift om besökarantal.

TABELL 18 (fortsättning).

	Ankommande	Utgående	Erlagd rorstull	Småtull Ank.	Utg.
1648-49.....	33	32	..	..	..
1649-50.....	32	30	..	..	..
1650-51.....	43	46	..	..	..
1651.....	126	113	..	..	..
1652.....	40	42	..	..	..
1653.....	34	25	..	..	..
1654.....	23	26	..	..	..
1655.....	28	28	..	..	..
1657.....	38	43	..	..	..

hade på bekostnad av andra städers stadsrättigheter givit Kristianopel sådana. Huruvida båttrafik förekommit i Öster härad före 1600, är ej möjligt att avgöra, men det är troligt, att bönder och fiskare utnyttjat de naturliga hamnarna i östra delen av Blekinge liksom man gjort i de västra delarna. I samband med inrättandet av Kristianopel berörs på sätt och vis handeln i olaga hamnar. I en förordning av den 6 november

TABELL 19.

Antalet i bondehamnar i Öster härad lasiade skutor.

	1619	1620	1621	1642	1643	1644	1645	1646	1651
	-20	-21	-22	-43	-44	-45	-46	-47	-52
Sandhamn.....	..	3	..	..	..	..	..	..	..
Klagebeck.....	6	2	..	5	1	8	..	1	66
Hammarbyvik....	3	..	..	2	1	3	..	20	11
Attenäs.....	3	1	..	..	..	..	..	..	3
Bredvik.....	3	2	1	..	..	..	..	..	..
Björkenäs.....	1	..	..	..	..	..	..	..	..
Frisund.....	1	..	..	..	..	..	..	..	4

1606 heter det, att ingen efter detta datum fick segla till Lyckå hamn eller andra olaga hamnar i Blekinge utan alla skulle segla till Kristianopel och där driva handel.⁹⁷ Detta påpekande har speciellt intresse som belägg för att bönderna i Blekinge ägnade sig åt olaga handel och därmed undanhöll kronan dess rättmätiga inkomst. Redan i juni 1607 kompletterades ovanstående med en ny förordning med tillstånd för

⁹⁷ Secher III, s. 218f.

bönderna i Kristianopel län att använda tre hamnar, Lyckeby, Hammarbyvik och Klagebeck. Från dessa fick ved föras utan hinder till annan dansk hamn, dock ej till utländsk.⁹⁸ Trots att det finns ett tillstånd från 1607 att driva handel i bl. a. Hammarbyvik, upptages ej någon trafik i denna eller någon annan av de små hamnarna i Kristianopel läns tullräkenskaper förrän 1619–20.

Av tabell 19 framgår, att tullnären i Kristianopel ej fått många uppgifter om seglationen i bondehamnarna i länet. Inte var seglationen i de östliga bondehamnarna av statistiken att döma jämförbar med seglationen i övriga blekingska småhamnar. Alla dessa i bondehamnar lastade skutor förde ved med sig och erlade rorstull. Veden fördes till tyska hamnar. Eftersom det redan 1607 fastställts, att från småhamnar blott last fick föras till inhemsk hamn, kan detta vara förklaring till att småhamnarna lastade ved, men Kristianopel utförde veden. Vid sidan av ved utfördes diverse andra skogsprodukter, såsom tjära, enestakar och läkter. Under 1640-talet förekom utförsel av hästar över småhamnarna.

Bondehandel har förekommit i hela Blekinge, men de östligaste bondehamnarna har aldrig fått samma betydande ställning som Bodekull och Pukavik. Ej heller förekommer numera någon seglation i de småhamnar, som 1600-talets tullräkenskaper för Kristianopel län upptog. Annorlunda har förhållandena utvecklats i f. d. Sölvesborgs läns bondehamnar. Bodekull har blivit en viktig hamnstad, den bästa handelshamnen i Blekinge.

I redogörelsen över trafiken i de blekingska bondehamnarna framskymtar här och var, att de anlöpande fartygen ej förts av yrkesskeppare. I stället har skepparna varit bönder och ägt en båt, som de använde en och annan gång varje år för att utföra transporter med, antingen för egen räkning eller också för förtjänstens skull. Det är väl dessutom diskutabelt om det överhuvudtaget fanns yrkesskeppare, som inte samtidigt brukade jord. Det kan således konstateras, att det åtminstone delvis varit fråga om en bondesegregation i de blekingska småhamnarna. Mest utpräglade har Hjortahammar och Nättraby visat sig. Måhända förekom sådan seglation i större utsträckning i Kristianopel läns småhamnar, men källmaterialet är ej tillräckligt utförligt för att ge en klar bild av förhållandena där. Samtidigt måste emellertid påpekas, att den verkliga bondesegregationen i Blekinge lika väl som i nordvästra Skåne är svår att få grepp om, eftersom böndernas båtar med säkerhet var så små att de föll utanför de registreringskyldigas ram.

⁹⁸ Secher III, s. 232f.

ZUSAMMENFASSUNG

Bauernhäfen des 17. Jahrhunderts im nordwestlichen Schonen und in Blekinge

WÄHREND des 16. und 17. Jahrhunderts werden einige Häfen in Schonen und Blekinge als „Bauernhäfen“ bezeichnet. Diese waren Abfahrtstellen der Bauernschiffahrt, einer Erscheinung, die man auf den Seeverkehr des Mittelalters zurückführen kann. Die dänischen Bauern befuhren schon frühzeitig Norwegen, aber auch deutsche Häfen wurden angelaufen, und diese Schiffahrt genoss durchaus die Anerkennung von seiten der Regierung. Bei Anbruch der Neuzeit erlässt man indessen einige Verbote gegen den Handel der Bauern, da dieser dem städtischen Handel Abbruch tut. Die Bauern von Blekinge hatten anscheinend grössere Schwierigkeiten als die Bauern anderswo, ihr Auskommen ausschliesslich durch die Erzeugnisse der Landschaft zu bestreiten. Ein Brief vom 16. Juni 1582 gibt ihnen ausdrücklich das Recht, Handel zu treiben. Die Bauernschiffahrt ist demgemäss ein verbrieftes Recht, auf das sich die Bauernschaft von Blekinge berufen konnte. Gewisse Beschränkungen bestanden jedoch. Einige Waren, z.B. Klappholz, durften nicht ausgeführt werden. Obwohl der königliche Briefwechsel nur Blekinge betrifft, dürfte die Bauernschiffahrt einen Nahrungsweg von Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung der schonischen Landschaften schlechterdings dargestellt haben. Dem nordwestlichen Schonen kommt in diesem Zusammenhang eine ganz besondere Bedeutung zu.

Das nordwestliche Schonen besass bis hinauf zur Bjäre-Halbinsel gute Hafentplätze (siehe Karte, p. 50). Die im Reichsarchiv zu Kopenhagen befindlichen Lebensrechnungsbücher geben hierüber Auskunft. Diese umfassen: a) Rechnungen, b) Grundbücher und c) Register der ausserordentlichen Steuern. Die hier erhältlichen Angaben über den bezogenen Zoll der Bjäre-Häfen haben für unsere Untersuchung grösste Bedeutung, aber auch ein St. Annae Zollbuch für Båstad 1653 gibt Auskunft über den Handel im nordwestlichen Schonen. Das Verzeichnis über den Zoll der verschiedenen Häfen ist von den Hafenvogten und Strandvogten angelegt und betraf den Ruderzoll, den die Schiffer für die Boote zu erlegen hatten. Der Ruderzoll ist eine Abgabe ohne Beziehungen zum Warencoll oder zum Lastgeld. In Hälsingborg wird dieser Betrag von 1615 bis 1641 erlegt. Für die kleinen Häfen von Hälsingborg Lehen fehlen ansonsten jegliche Zollbücher. Im 16. und 17. Jahrhundert war die Versorgung des Kopenhagener Hofes durch Überschusserzeugnisse aus diesem Gebiet zweifellos von wesentlicher Bedeutung. Sowohl im Verwaltungsgebiet Blekinge wie in dem von Bjäre gab es grosse Vorkommen an Holz.

Båstad und Grytehamn im nordwestlichen Schonen waren die bedeutendsten Hafentplätze. Höchstwahrscheinlich ist Grytehamn oder „Gryden“ das jetzige

Lervik. Es war ein Naturhafen und Verladeplatz für Holz aus dem Verwaltungsbezirk Bjäre. Quittungen und Bemerkungen der Lehensrechnungsbücher belegen, dass Grytehamn die bedeutungsvollste Ladestelle für Holz im Sundgebiet war. Die Forstbestände im nordwestlichen Schonen wurden während dieser Jahre rücksichtslos ausgenützt. Es gehörte zu den Pflichten der Bauern, Holz zur Küste und nach Kopenhagen zu transportieren. 1564 erhoben sie Klage über den Druck der Holzlieferungen. Diese Klagen wiederholen sich hier und da im 16. und 17. Jahrhundert. Noch schwieriger entwickelte sich die Pflicht der Bauern, den Hof mit Holz zu beliefern, als um das Jahr 1650 der Bezirk Båstad nicht mehr genügende Mengen Forst besass, und die Bauern nunmehr das Holz auf dem Höhenzug von Halland („Åsen“) zu holen hatten. Es kann kein Zweifel an der Bauernschuldigkeit, das Holz an die Küste zu liefern, herrschen; wer führte es aber nach Kopenhagen? Waren es Bauern, Schiffer, Bauernschiffer oder Fährknechte? Der König besass einige Fahrzeuge für den Holztransport; diese Fahrzeuge wurden von Schiffern und Fährknechten geführt, und wir können somit davon absehen. Namengleichheit zwischen Bauern in den Grundbüchern und in den Quittungen der Lehensbücher deuten darauf hin, dass Bauern auch Schiffer gewesen sind. Bauern der Küstengebiete betätigten sich innerhalb verschiedener Arten der Frachtfahrt. Höchstwahrscheinlich nahmen alle Gruppen an dem Transportunternehmen der Holzausfuhr von Grytehamn nach Kopenhagen teil.

Das einzige erhaltene Zoll-Rechnungsbuch von Båstad, das St. Annae Zollbuch von 1653, liefert den Beweis der grossen Bedeutung von Båstad. Dieser Rechnung nach sind sich Båstad und Grytehamn ebenbürtig, obwohl Båstad als selbständige Zollstelle eine höhere Stellung einnimmt. Desweiteren enthalten die Lehensrechnungsbücher von Hälsingborg einige Ruderzollverzeichnisse der Jahre 1615 – 1630, die mit dem Ruderzoll von Grytehamn eingeliefert wurden. Eine Anzahl Schiffer von Seeland kamen alljährlich nach Grytehamn; Ladung ist nicht angegeben, auch nicht Bestimmungsort. Diese Verzeichnisse vervollständigen unsere Kenntnisse der Schifffahrt im nordwestlichen Schonen.

Die Übernahme der schonischen Landschaften durch Schweden im Jahre 1658 wirkte auf den dänischen Bauernhandel im Sundgebiet ein; doch ist das Quellenmaterial nach 1658 sehr arm. Der Verkehr der kleinen Häfen ist unbekannt. „Malmö Stads Broppennings-, Tolags- och Stempelspecialer“ sind im grossen und ganzen zuverlässig, aber doch eben wie andere Quellen dieser Art unvollständig. Es ergibt sich jedoch hieraus, dass der Anlegeverkehr von Båstad und Grytehamn auch weiterhin stattfand, doch war der Bestimmungsort der Schiffe jetzt Malmö und nicht mehr Kopenhagen. Obwohl die Bauernschifffahrt im nordwestlichen Schonen nicht durch die Zolljournale nachgewiesen werden kann, existieren auf dem Kirchhof von Jonstorp Inschriften auf Grabsteinen, die zeigen, dass sich die Bauern noch im 19. Jahrhundert mit Seefahrt beschäftigten.

Auch in anderen dänischen Gebieten, so auch Lolland-Falster mit dazugehörigen Inseln wie in Blekinge mit seinen Schären gab es Bauernschifffahrt. Das Quellenmaterial für die Bauernschifffahrt von Blekinge besteht in erster Reihe aus den Zollbüchern für die Häfen in sowohl Sölvesborg als Kristianopel Lehen – auch diese im Reichsarchiv zu Kopenhagen befindlich. Hier legen die Hafenvogte Rechenschaft über erlegten Ruderzoll und Lastgeld ab. Die Stadt-

häfen von Sölvesborg und Ronneby waren Häfen von Bedeutung in Blekinge, aber ohne Berührung mit dem Bauernhandel. Bauernhäfen waren Pukavik, Bodekull, Vekerum, Matvik, Järnavik, Guevik, Hjortahammar und Nättraby (siehe Karte p. 65). Jeglicher Hafenverkehr ist wohl kaum mit Sicherheit verzeichnet, sehr kleine Boote dürften nicht vermerkt worden sein. Die Häfen sind sich sehr ähnlich. Die grössten waren Pukavik und Bodekull (siehe Tab. 5), von denen der erstere die grösste Hafenskapazität aufzuweisen hatte. Die Schiffe kamen hauptsächlich aus Kopenhagen und von Bornholm. Holz war das Ausfuhrerzeugnis der Blekinge-Häfen; dieser Export ging zum Teil nach Norddeutschland. Matvik und Vekerum wie Guevik spielten eine untergeordnete Rolle in Blekinge. Järnavik dagegen ist in gewissen Jahren Pukavik und Bodekull ebenbürtig. Eine grosse Zahl Schiffe fuhren von Järnavik nach den süddänischen Inseln.

Die östlichsten Häfen im Sölvesborg Lehen waren Hjortahammar und Nättraby. Beide Orte waren weniger besucht als die vorhergehenden (Tab. 5). Hjortahammar besass nicht einmal einen richtigen Hafen. Diese beiden Häfen wurden von Schiffern der übrigen Bauernhäfen von Blekinge besucht. Holz wurde vor allem in Hjortahammar verladen, aber auch in Nättraby. In beiden Fällen gewinnt man den deutlichen Eindruck von Bauernhandel.

Kristianopel war das östlichste der Lehen von Blekinge. Über das Lehen und dessen Verhältnisse geben die Rechnungsbücher von Kristianopel Lehen gute Auskunft. Die Zollbücher geben Bescheid über den Handel im Lehen, doch behandeln sie nicht die Bauernhäfen speziell, sondern gemeinsam mit Kristianopel. Es gab eine Anzahl solcher Häfen wie z.B. Sandhamn, Klagebäck, Hammarbyvik, Attenäs und Bredvik. Die Bearbeitung der Zollbücher aus Kristianopel Lehen bereitet einige Schwierigkeiten. Die Möglichkeiten für Irrtümer sind bedeutend, denn die Rechnungsbücher sind eingeteilt in ein Klein-Zollverzeichnis und ein gewöhnliches Zollverzeichnis, die zum Teil nach verschiedenen Grundsätzen geführt sind. Nur wenige Einzelangaben sind vorhanden, was darauf zu beruhen scheint, dass Christian 4. den Bürgern von Kristianopel grosse Zollerleichterungen auf Kosten von z.B. Lyckeå einräumte. Tab. 19 legt dar, dass die sogenannten Bauernhäfen in Kristianopel Lehen nur selten angelaufen wurden, es wurde auch kein Holz verladen. Allem Anschein nach wurde jedoch ein Teil des Holzes, das über Kristianopel ausgeführt wurde, gerade in diesen Häfen verladen.

Bauernhandel existierte in ganz Blekinge, doch waren die östlichsten Häfen nicht von der Bedeutung Bodekulls und Pukaviks. Dass die Schiffer zum Teil Bauern gewesen sind, ist in Blekinge eben so wahrscheinlich wie im nordwestlichen Schonen. Die Schwierigkeit besteht darin, auf Grund von Namengleichheit in Grundbüchern und Zollverzeichnissen festzustellen, welche Schiffer Bauern waren und welche Bauern Schiffer. Viele der Schiffe der Bauern dürften so klein gewesen sein, dass sie nie registriert wurden.