



Uppbyggnaden av det svenska fyrväsendet 1645–1890: privata och statliga intressen

Erik Lindberg

Före GPS-systemens tid var fyrar och andra sjömärken av stor vikt för sjöfarten. Avsaknad av fyrar kunde leda till svårigheter att navigera just när behoven var som störst, som i mörker och dåligt väder. Trots det uppenbara behovet av upplysta farleder hade fyrar en egenskap som gjorde det svårt att hitta en finansieringsform där bara de som drog nytta av fyrarna också var med och betalade. Fyrens sken minskar inte för att många fartyg kan se det och en fyrvaktare kan inte ta betalt av ett förbipasserande fartyg långt ute till havs. Oavsett om en skeppare betalar eller inte kan han ju ändå vägledas av det ljus som fyrtornet sprider.¹ Om man inte kan hitta någon som är villig att betala för en tjänst kan det uppstå svårigheter att tillhandahålla den på ett vinstgivande sätt, och av den anledningen var fyrarna i många länder under långa tider finansierade av generella skatter och ägda av staten. Trots de ovan nämnda svårigheterna var fyrarna i industrialismens föregångsland England faktiskt huvudsakligen i privat ägo under 1600-, 1700- och en bit in på 1800-talet.²

Erik Lindberg (fil.dr) är docent i ekonomisk historia och verksam vid Historiska institutionen, Uppsala universitet. Hans forskning handlar främst om infrastrukturhistoria, i synnerhet vägar och fyrar.

Problemet med att privata företag inte kunde producera ljus som nådde ut till de sjöfarande i mörker och storm hade lösts genom att staten specificerade avgifter som de sjöfarande var tvungna att erlägga när de anlöpte hamn. I utbyte mot att de privata aktörerna byggde fyrar fick de alltså rätten att uppbära inkomster från de som ansågs dra nytta av fyrarna. För höga avgifter betraktades emellertid som en betungande börda på den engelska sjöfarten och samtidigt var statens inflytande över underhåll och kvalitet svagt. Dessutom hade privilegierna att bygga fyrar och tjäna pengar på dem ibland uppkommit på oklara grunder och vissa familjer kunde i flera generationer behålla lukrativa kontrakt. Både sjöfartens förespråkare och parlamentariker ansåg det vara problematiskt att en sådan viktig resurs för sjösäkerheten låg i privata händer, och krav på ett förstatligande av fyrarna ställdes återkommande under 1800-talets första decennier. År 1836 förstatligades därför fyrarna och avgifterna sänktes.³

Denna blandning av privata och statliga intressen i utbyggnaden av anordningar för sjösäkerhet i England väcker många frågor om vilken roll staten spelar för utbyggnaden av samhällsnyttiga ändamål och på vilka sätt marknadslösningar kan eller inte kan fungera. Infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn brukar generellt framhållas som en viktig orsak till den samhälleliga omvandlingen under och före industrialiseringen. Förbättrade transporter möjliggör regional specialisering, spridning av idéer samt politisk och ekonomisk integration, vilket i sin tur möjliggör ökad handel och sjöfart och därmed ökad välfärd.⁴

Samtidigt visar modern forskning att sådana investeringar möter stora problem, särskilt i länder med låga inkomster. Rika länder har dels höga skatteinkomster, dels kan de låna pengar både inrikes och utrikes för att bekosta investeringar i vägar, kanaler, sjösäkerhet, järnvägar och annat. Fattiga länder har varken stora skatteinkomster eller en välfungerande inhemsk kapitalmarknad att vända sig till. I avsaknaden av möjligheten att finansiera projekt inom infrastruktur med skattemedel har de styrande, både historiskt sett och i dag, betraktat privat kapital som ett alternativ till att möjliggöra sådana investeringar. Många studier har visat att för att privat kapital ska lockas att investera i infrastruktur i fattiga länder behövs en inkomstgaranti till de privata entreprenörerna beroende på den osäkra efterfrågan. Men genom att understödja privata entreprenörer finansiellt inom sektorer där monopol lätt uppstår (vilket ofta är fallet med infrastruktur såsom vägar, kanaler och fyrar) finns risken att privata entreprenörer inte utför tjänsterna mer effektivt utan kanaliserar det

statliga stödet till de egna fickorna snarare än att förbättra transportsektorn.⁵ Denna problematik var precis det som motiverade förstatligandet av fyrarna i England under 1830-talet.⁶

Även i Sverige förstatligades fyrarna under 1830-talet: två privatägda fyrrar (Landsort och Korsö) inköptes av kronan och den privata entreprenaden av fyrrar ägda av staten upphörde. Vad kan processen som ledde fram till det beslutet säga om statliga och privata intressen i utbyggnaden av anordningar för sjösäkerhet? Några direkta influenser från England går inte att se varken i riksdagsdebatten eller i material från de myndigheter som kom i beröring med frågor rörande fyrrar. Utvecklingen mot ett förstatligande i Sverige bör därmed förklaras med hjälp av inhemska faktorer.

Syftet med denna artikel är att beskriva hur det svenska fyrväsendet finansierades mellan 1645 och 1890. Framställningen är en översikt som syftar till att vara koncis och bygger huvudsakligen på originalkällor kompletterad med sekundärlitteratur, främst Anders Hedins utförliga beskrivningar av några valda svenska fyrrar. På grund av de skiftande omständigheter som karaktäriserade de tidiga fyrarna behandlas de här en och en snarare än tematiskt. Under 1800-talet centraliserades fyrförvaltningen och i den del av framställningen som behandlar utbyggnaden under 1800-talet har främst riksdagsmaterial använts.

De äldre svenska fyrrarna

År 1800 var England det land i världen med enskilt flest fyrrar längs kusterna (30 stycken), följt av USA (24 stycken) och Frankrike (16 stycken).⁷ Men även Sverige hade vid den tiden ett med internationella mått mätt ganska väl utbyggt fyrväsende med hela elva stora kustfyrrar (se tabell 1).

Sverige fick år 1645 sin första fyr genom att landskapet Halland och därmed fyren på skäret Nidingen vid freden i Brömsebro tillföll Sverige för en tid om 30 år.⁸ Halland blev permanent svenskt i och med freden i Roskilde 1658 då även fyrarna vid Kullen och Falsterbo övergick från dansk ägo.⁹ De gamla danska fyrrarna Nidingen, Falsterbo och Kullen hade under den danska tiden finansierats genom en avgift ur den så kallade Öresundstullen som erlades av fartyg som passerade Öresund på väg in eller ut ur Östersjön. Vid freden i Köpenhamn mellan Sverige och Danmark 1660 beslöts att danskarna varje år

Fyr	Årtal
Nidingen	1645
Falsterbo	1658
Kullen	1658
Landsort	1678
Örskär	1687
Korsö	1748
Holmögadd	1760
Djursten	1767
Grönskär	1770
Karlsten (Marstrand)	1781
Ölands södra udde	1785

Tabell 1. Svenska fyrar före den stora utbyggnaden av fyrväsendet under 1800-talet. Årtal då fyren blev svensk eller då den tändes. Källa: Lista öfver svenska fyrar utgifven i april 1912 af Kungl. Lotsstyrelsen. Anm.: En fyr vid Landsort var tänd terminen 1651–52 och på Ölands södra udde 1674–75.

skulle erlägga 3 500 riksdaler Hamburger banco av den fyrpenning som togs ut av de fartyg som passerade Öresund. Denna avgift erlade danskarna fram till dess att Öresundstullen genom en internationell överenskommelse avskaffades 1857, även om avgiften höjdes till 10 000 riksdaler Hamburger banco genom en överenskommelse år 1842.¹⁰ Sveriges tre första fyrar hade således alla byggts av danskarna men tillfallit Sverige till följd av fredsöverenskommelser. Någon egen satsning på utbyggnad av fyrar hade Sverige alltså inte gjort. Båkavgiften som upptogs genom Öresundstullen hade motiverats av de kostnader Danmark hade ådragit sig vid utbyggnaden av de fem fyrar som skulle hjälpa de sjöfarande in genom Öresund. Kvar i dansk ägo blev Skagen och Anholt.¹¹

Landsorts fyr

Den första fyren som byggdes i Sverige var Landsorts fyr vid Stockholms södra inlopp. År 1651 gav Göran Gerner ett förslag till drottning Kristina som gick ut på att Gerner skulle få anlägga en fyr på Landsort. Han och hans efterkom-

mande skulle enligt förslaget i alla tider få sköta fyren och i gengäld ta upp ersättning av förbifarande fartyg. Kronans fartyg skulle vara avgiftsbefriade, men i gengäld skulle Gerner få en årlig "pension". Avgiften föreslog Gerner skulle bli fyra öre silvermynt per läst (ett mått på skeppets lastkapacitet). Strax efter att Gerner inlämnat sitt förslag kom en holländsk köpman vid namn Abraham van Eijck med ett liknande förslag, men denne föreslog att avgiften för fartygen endast skulle bli tre öre silvermynt per läst. Drottning Kristina lät utfärda ett privilegiebrev på de bägge entreprenörerna tillsammans.¹²

För att kunna tvinga förbipasserande fartyg att erlagga den fyrningsavgift som drottning Kristina och fyrentreprenörerna kommit överens om, hotade den statliga rättsskipningen med höga böter för den som försökte smita från betalningen eller uppgav oriktiga uppgifter angående hur stort lästetal fartyget hade. Fyrornet, som förmodligen var en enkel träbyggnad, färdigställdes 1651 och fyrningssäsongen kom igång i oktober och varade till december. Som ljuskälla användes talgljus i en lanterna. Landsorts fyr blev ingen succé bland de sjöfarande som istället klagade på den höga avgiften. I februari 1652 gav drottning Kristina Kommerskollegium i uppdrag att utreda om fyravgiften kunde nedsättas. Kommerskollegium påpekade att fyravgiften kunde tynga handeln och få Sverige att bli anklagat av andra nationer för att försöka stänga ute deras köpmän genom onödiga avgifter. Kommerskollegium ifrågasatte dessutom Gerners påstående att skeppare och redare i Stockholm verkligen önskade en fyr, utan hävdade att endast Gerners egen nytta hade lett honom till att söka fyrprivilegiet. Drottning Kristina lät sig övertygas av Kommerskollegiums argument och beordrade att fyrningen inte skulle återupptas nästa säsong. Fyrentreprenörernas kontrakt sades upp och de skulle ersättas för sina nedlagda kostnader. Möjligen ledde oklarheterna kring skötseln av fyrningen av Landsort till att Amiralitetskollegium i september 1652 fick det övergripande ansvaret för fyrarna i Sverige.

Under 1660-talet kom frågan om en fyr på Landsort återigen upp som discussionsämne i riksrådet. År 1666 utgick en kunglig order till Amiralitetskollegium som vände sig till Kommerskollegium för hjälp att beräkna kostnaderna. Köpmannen Johan van der Hagen hade möjligen fått höra talas om planerna på en fyr på Landsort, för i juli 1666 erbjöd han sig i en skrivelse till Kommerskollegium att bygga en fyr på Landsort. Efter förhandlingar med Kommerskollegiums vicepresident Lagerfeldt kom man överens om en ersättning på fyra öre

*Landsorts fyr från 1678 vid Stockholms södra inlopp var
den första fyren som byggdes i Sverige.
Foto Stefan Berg*





silvermynt per läst. Kommerskollegium författade en rapport till Kungl. Maj:t (regeringen) och rekommenderade van der Hagen som fyrentreprenör. Kungl. Maj:ts kvarnar malde dock långsamt och efter tre år hade van der Hagen ännu inte fått sitt privilegiebrev. Efter påstötningar utfärdades privilegiebrevet den 31 juli 1669. I detta tillförsäkrades van der Hagen och hans arvingar rätten att uppbära fyra öre silvermynt per läst och rätten att tullfritt införa 100 läster stenkol till fyrningen varje år. Trots det utfärdade privilegiebrevet var fyren ännu inte färdigbyggd tre år senare. Dessutom hade van der Hagen byggt den av trä och inte av sten såsom kontraktet sade. Ännu sex år senare, 1675, var fyren inte färdigbyggd. Van der Hagen anlät då en tysk gästgivare, Johan Braun, boende i Stockholm, som hade lärt sig konsten att tillverka paraboliska stålspeglar i Tyskland. Van der Hagen och Braun blev först kompanjoner, men efter några förvecklingar rörande äganderätten, där både van der Hagen och Braun hävdade sina rättigheter, blev van der Hagen ensam ägare av fyrprivilegiet på Landsort. År 1678 tändes så Landsorts nya fyr, nu med Johan van der Hagens änka Margareta som ägare.

Landsort var som framgått en privatägd fyr, men trots det var äganderätten till den alltid omstridd. År 1683 skedde det första av flera försök att dra in äganderätten till Landsorts fyr och istället låta kronan ta över både skötsel och framför allt rätten att uppbära fyrpenningar från förbipasserande sjöfarare.¹³ Kungl. Maj:t hade upptäckt att inkomsterna från fyrarna vid Landsort och i Livland var stora och ville därför dra in dem till kronan. Generalamiralen Hans Wachtmeister föreslog att som ett sätt att finansiera en nyinrättad styrmansskola i Karlskrona skulle överskottet från fyrningen vid Landsort och provinsfyrarna i Livland användas. Kungl. Maj:t biföll Wachtmeisters förslag och beslutade att fyrpenningarna kunde användas till den nya styrmansskolan och att ägarna skulle få en skälig ersättning för den förlorade äganderätten. Den 14 juli 1684 övergick äganderätten till kronan. Under åtta år till skulle Margareta van der Hagen få uppbära fyrpenningar som kompensation. Därefter skulle fyren helt övergå till Amiralitetskollegium.¹⁴ År 1686 brann dock fyrtornet ned och Margareta van der Hagen ålades att på egen bekostnad bygga upp en nytt av sten istället för det nedbrunna som var av trä. I utbyte skulle hon få fyra friår (dvs. uppbära hela summan som inkom genom de förbipasserandes obligatoriska avgifter). Därefter skulle hon och hennes arvingar i all framtid få två tredjedelar av fyrpenningarna från Landsort, medan Amiralitetskollegium skulle ta den resterade tredjedelen.

I september 1691 kunde slutligen den nya fyren tändas. Propåer från ämbetsverkens sida att förstatliga Landsort kom med jämna mellanrum. Uppenbarligen vacklade man mellan två fördelar som tillhörde varsitt sätt att organisera fyrväsendet: full kontroll över medlens användande genom statligt ägande, och överlämnandet av riskfyllda investeringar genom det privata ägandet. Först i slutet av 1830-talet övergav man helt det privata ägandet för kustfyarna.

I samband med inrättandet av fyr- och båkfonden 1758 föreslog Amiralitetskollegium att Landsorts delägare borde förmås att sälja sina andelar till kronan. Anledningen var att Kungl. Maj:t hade uppmärksammat de vinster som Landsort generade. Inför inrättandet av en båkfond 1756 gjordes en utredning av Statskontoret av hur stora inkomsterna och utgifterna från fyrväsendet var mellan 1720 och 1755. Summan av utgifterna för fyrväsendet mellan 1720 och 1755 – inklusive löpande underhåll, nybyggnation av vissa båkar och fyrar – beräknades till 283 338 daler silvermynt. Inkomsterna till kronan under samma tid uppgick till 441 300 daler silvermynt. Av inkomsterna kom 387 038 daler silvermynt ifrån de danska fyrningsmedlen, vilka alltså utgjorde 88 procent av inkomsterna. Ytterligare en stor inkomstkälla var de fyrpenningar som inkom i Stockholm. Kronan uppbar ju genom kontrakt med Landsorts fyrin-tressenter en tredjedel av dessa medel. Mellan 1720 och 1755 inflöt sammanlagt ca 248 000 riksdaler silvermynt i Landsorts fyrbåksmedel och kronans del utgjorde egentligen 82 675 daler silvermynt. Då tullarna efter april 1726 varit utarrenderade till Generaltullarrendesocieteten (som i utbyte mot kontant betalning till kronan erhöll rätten att ta upp tull) tillföll dock endast 13 158 daler silvermynt kronan och resten tillföll Generaltullarrendesocieteten.¹⁵

De skånska fyrarna

Till de s.k. skånska fyrarna Kullen och Falsterbo brukar ibland även Nidingen i Halland räknas. Dessa hade genom åren en rad olika entreprenörer, men vanligtvis bjöds de ut till samlad entreprenad. Det första entreprenörskontraktet för Nidingen undertecknades 1646, men vem som var entreprenör är oklart. Hedin anger "folket i Onsala", det vill säga bönderna som bodde i socknen. Entreprenadsumman under denna första tid var 1 500 daler silvermynt. Mellan 1648 och 1660 stod Marcus Larsson, befallningsman över Fjäre hä-

rad, som entreprenör. Mellan 1660 och 1663 stod kronofogden på Onslandet, Mickael Wernle, tillika Marcus Larssons svärson, som entreprenör med ett årligt arrende på 3 300 daler silvermynt. Efter tre år övertog ett bolag med syfte att exploatera stenkolsfyndigheterna i Skåne entreprenaden. Ledande i bolaget var bergsinspektoren Casper Schmidt som använde dels egna stenkolstillgångar från gruvan i Pålsjö, dels inköpt kol från gruvan i Tinkarp, vilken låg under sättegården Krapperup, ägd av släkten Rantzau.¹⁶

När Skåne blev svenskt sålde många av de danska godsägarna sina gods och gårdar i Skåne, varvid de köptes av ledande svenska officerare och tjänstemän inom generalguvernementet. Bland de som passade på att köpa gods och gårdar fanns Maria Sofia de la Gardie. År 1667 inköpte Maria Sofia de la Gardie Krapperup med det underlydande hemmanet Tinkarp och hon fick från och med nyåret 1669 ansvaret för fyrningen av de skånska fyrarna mot ett årligt arrende på 3 300 daler silvermynt.¹⁷ Det framkommer inga klagomål mot fyrningen under denna tid, men däremot hade de la Gardie stora problem med att få ut sin arrendesumma från Kammarkollegium. Tvisten mellan de la Gardie och kronan om arrendesummorna var inte löst ens vid hennes död 1694, 19 år efter att hon lämnat arrendet. De la Gardies sista år som arrendator var 1675. På hösten 1675 beordrade Amiralitetskollegium de la Gardie att släcka fyrarna på grund av kriget med Danmark. Trots svårigheterna att få ut sina arrendesummor försökte de la Gardie efter kriget att återfå arrendet på de skånska båkarna, men lyckades aldrig. Efter kriget blev major Gyllengrip ny entreprenör av Nidingen. Han gav dock upp entreprenaden 1686 utan att ha lyckats göra någon vinst. I början av 1690-talet figurerade flera olika fyrentreprenörer, samtidigt som det inkom upprepade klagomål från skeppare mot fyrningen.¹⁸ År 1694 tog kronan tillfälligtvis över fyrningen, men året därpå är Nidingen åter på entreprenad, då med redaren Marcus Wernle som entreprenör.¹⁹

De båda fyrarna Kullen och Falsterbo förblev dock i kronans regi genom länsstyrelsen i Malmö fram till 1723, då Erasmus Clewe hade ingått ett kontrakt gällande fram till 1727 med Kammarkollegium om fyrningen av de bägge skånska fyrarna.²⁰ Från och med 1707 var entreprenören av Nidingen Anders Börjesson Gathe, den största redaren på Västkusten, tillika far till den berömda kaparen "Lasse i Gatan". År 1710 övertog Anders Börjessons änka fyrningen av Nidingen. Till och med under brinnande krig erlade danskarna fyrpenningar för skötseln av de skånska och halländska fyrarna, men man avbröt så små-

ningom utbetalningarna. För att fyrarna skulle hålla i gång, lyckades holländare och engelsmän förmå danskarna att betala ut medel för åren 1713 och 1714 varefter pengar togs ur den svenska statskassan. År 1717 släcktes fyrarna men fyrningen återupptogs 1719. År 1722 avsattes Börjessons änka och hennes nye man som fyrinspektörer och kronan övertog återigen det direkta ansvaret.²¹

År 1723 beslöt riksdagens sekreta utskott att alla upphandlingar åt kronan skulle ske genom auktion föregången av allmän kungörelse så att den som erbjöd bästa priset även skulle få upphandlingskontraktet.²² Därför beslöt riksdagens sekreta utskott att fyrningen skulle bjudas ut på auktion, där som sedvanligt var den lägstbjudande skulle få sköta fyrarna mot ersättning under fem år. År 1727 skrevs kontrakt med Börjessons änkas nya man, överstelöjtnant Calléen, som tidigare blivit fråntagen entreprenaden. Entreprenörskontraktet med Clewe på Kullen och Falsterbo fyrarna hade gått ut, och Calléen kunde nu få entreprenaden för Kullen, Falsterbo och Nidingen tillsammans.²³ Den kontrakterade summan löd på 6 200 daler silvermynt. År 1732 erhöll handelsmannen i Göteborg och Lasse i Gatans svåger, Johan Busch, ett kontrakt på fem år, och Busch ropade hem entreprenaden för ytterligare en tioårsperiod. Mot en ersättning på 4 390 daler silvermynt för den första femårsperioden och 5 600 daler silvermynt för de sista tio åren förblev han fyrinspektör fram till 1747.²⁴ Därefter övertog ett bolag, Skånska stenkolsintressenterna, entreprenaden.²⁵

Skånska stenkolsintressenterna hade i början av 1740-talet återupptagit brytningen av det skånska stenkolet. En möjlig konsument av detta kol var fyrarna i södra Sverige och 1747 fick Skånska stenkolsintressenterna entreprenaden, dock utan auktionsförfarande, och kunde använda skånskt kol för eldningen. Intressenternas första ägare var fyra till antalet och bestod av industrimannen Jonas Alströmer, bruksägaren Erik Stockenström, auskultanten i Bergskollegium Anton Swab, samt grosshandlaren och redaren Erasmus Clewe. Stenkolsintressenterna förblev entreprenörer fram till 1762 och vid avträdelserna erhöles en extra ersättning på 12 351 daler silvermynt. En av stenkolsintressenterna, den göteborgske handelsmannen Petter Samuelsson Bagge, övertog kontraktet och behöll det i några år. Efterträdaren, den göteborgske handelsmannen Sven Schale, erhöles kontraktet 1766 och behöll det i 20 år mot en entreprenörssumma på 1 800 riksdaler Hamburger banco. År 1786 övertog kronan den direkta driften av fyrarna.²⁶ Efter tio år i statens skötsel bjödes fyrningen vid de skånska och halländska fyrarna åter ut på entreprenad. Entreprenaden omfattade denna gång

även Ölands södra udde, som fått en fyr 1785. Inropare var lotsofficeraren Lars Malmsten som på grund av kraftigt stigande stenkolkostnader under Napoleonkrigen emellertid ruinerades.²⁷

Efter Malmstens tid inropades entreprenaden på Nidingen, Kullen, Falsterbo och Ölands södra udde av Eric Ruuth, tidigare bl.a. finansminister åt Gustaf III. Ruuth var även ägare till de skånska kolgruvorna. Under pågående krig var detta en klar fördel och en viktig orsak till att Ruuth fick entreprenaden mot en summa på 2 600 riksdaler banco årligen. Räkenskaper från fyrentreprenörernas verksamheter är sparsamt bevarade, men för åren 1802 och 1803 visar det sig att Ruuth gjorde vinster på 835 respektive 575 riksdaler banco på att sälja kol till sina egna fyrar, medan det skånska stenkolsverket i dess helhet led stora förluster.²⁸ Efter att Ruuth innehaft kontraktet i tio år arrangerades återigen auktion. Visserligen diskuterades inom den nyinrättade myndigheten Förvaltningen av sjöärendena om inte kronan borde överta fyrningen, men kronan ansåg att det skulle kosta alltför mycket att driva fyrarna, i jämförelse med de summor entreprenadkontrakten kostade. Den logiska slutsatsen, att entreprenadsummorna understeg kostnaderna för egen drift även borde gälla för entreprenörerna, drogs uppenbarligen inte, men illustreras av att spekulanterna vid auktionen 1811 med ett undantag uteblev. Inställde sig gjorde "Intressenterna i Gustaf Adolfs gruva", som dock bara var intresserade av kontraktet på Kullen. De behöll kontraktet i fem år till 1816, varefter staten övertog driften.²⁹

Sveriges andra privata fyr: Korsö

Sommaren 1752 beslutade Kungl. Maj:t att byggandet av den nya fyren på Korsö skulle läggas ut på entreprenad. Under byggnadstiden skulle den lite äldre träfyren som rests så sent som 1748 hållas i gång. Tanken var att fyrentreprenören skulle få uppbära intäkterna från fartygens avgifter ograverade tills entreprenören kunde anses ha fått sin investering betald. Entreprenaden tillföll baronen Gustaf Hastfer efter att han erbjudit de fördelaktigaste villkoren bland de potentiella entreprenörerna och ett kontrakt upprättades mellan honom och Amiralitetskommissariatet. Enligt kontraktet skulle Hastfer i 40 år få uppbära fulla avgiften som betalades för Korsö fyr och som erlades vid Stora sjötullen, och därefter två-tredjedelar av denna.³⁰ Dock tvingades

inte entreprenören att ta hela det ekonomiska ansvaret: om fyren av någon anledning förstördes skulle reparationskostnaderna täckas genom ett utökat antal friår. Uppenbarligen ville kronan undvika att sitta med ett kontrakt och riskera uppsplitande rättstvister med en entreprenör för fattig att driva fyren vidare efter en olycka. För att undvika intrikata ägarskiften och för att garantera att det fanns en tydlig motpart förbjöds försäljning, och äganderätten till fyren kunde bara ärvas i rakt nedstigande led. Om bröstarvingar saknades, tillföll fyren kronan.³¹ Den nya fyren tändes av allt att döma i september 1757. Kronan hade tagit tydlig lärdom av den oreda som präglade ägandeförhållandena av Landsort.

År 1759 avled Gustaf Hastfer och äganderätten till fyren ärvdes av hans son Arvid Hastfer. Ganska snart började klagomål på fyrningen på Korsö komma in till Amiralitetskollegium. Efter en besiktning konstaterades att själva grundkonstruktionen med spegelförstärka lampor gav ett dåligt ljus. Kammarkollegium fick i uppdrag att förhandla med Hastfer om denna kunde tänka sig att bygga om fyren till en stenkolsfyr. I gengäld skulle köpmännen och redarna i Stockholm tillfrågas om de var beredda att betala en högre fyr- och båkavgift. Hastfer erbjöd sig till och med att köpa fyren av kronan (dvs. att helt överta äganderätten) för en summa av 108 000 daler kopparmynt, men då köpmännen i Stockholm, som ju var vida missnöjda med den usla fyrningen, inte vill gå med på högre avgifter fanns inget ekonomiskt utrymme för en sådan affär.

Kungl. Maj:t lät sig dock inte nöjas utan beslöt att undersöka vad en billigare lösning med rörliga fyrlyjus skulle kosta. Kostnaden skulle fördelas mellan kronan och entreprenören Hastfer. Denna vägrade dock ta på sig några som helst extra kostnader med hänvisning till sitt kontrakt. Oturligt för Hastfer slog blixten ned i fyren 1768 och eftersom kontraktet stipulerade att om fyren förstördes genom fienden eller "ljungeld" skulle den återuppbyggas på entreprenörens bekostnad mot att antalet friår utökades. Kungl. Maj:t beslutade att om inte entreprenören hann uppresa fyren innan fyrningssäsongen började den 1 september skulle medel tillskjutas genom Statskontoret och beloppet säkras genom att kronan gav sig själv förtur till fyrintäkterna. Möjligen kan Kungl. Maj:ts hot om att lägga beslag på fyrpenningarna ha satt fart på entreprenörens ansträngningar då Hastfer snart byggde upp den nya fyren. Arvid Hastfer avled 1796 varvid hans dotter Christina och hennes make Per Lagerbring övertog kontraktet. Efter tre år avled Per Lagerbring och sonen Gustaf Olov Lagerbring övertog kontraktet.

Örskär, Djursten, Grönskär, Pater Noster, Ölands södra udde

Örskärs fyr utanför Gräsö bekostades inledningsvis av båkpenningar som de handlande i de norrländska och österbottniska städerna erlade. För Örskärs båk erlade de norrländska och österbottniska sjöfarande åtta procent av tullsumman beräknat på tulltaxan från den 3 december 1683. Vid 1730-talets början hade en tjänst som inspektor dragits in vid Örskärs fyr och staten sparade in de tre hundra riksdaler silvermynt denna hade kostat.³² En olägenhet som uppstått i samband med indragandet av inspektorstjänsten var att det då endast fanns några vaktmästare på fyren som skötte den dagliga fyrningen. Eftersom det inte fanns någon uppsyningsman, och då kronofogden i distriktet bodde långt ifrån fyren och magistraten i Öregrund vägrade ha uppsikt över fyren om de inte fick särskilt betalt, ansåg landshövdingen i Stockholms län att det var svårt att hålla sig underrättad om fyrens tillstånd. Enligt landshövdingen, som hade det formella ansvaret över fyrarna i länet, hade det ofta hänt att de sjöfarande från Västernorrland och Österbotten hade beklagat sig över fyrens "vanvård".³³ I städernas besvär 1734 §46 nämns också att fyrningen på Örskär i synnerhet år 1724 hade släckts för tidigt på grund av trasiga fönster.³⁴ Trots det hade ingen, och således inte heller landshövdingen själv, gjort någon inspektion på fyren och rättat till dessa misstag.

Under 1700-talet diskuterades flera gånger byggandet av en fyr vid Djursten utanför Öregrund.³⁵ I maj 1760 vidtogs en offentlig entreprenadauktion i Öregrund. På basis av ett ritningsförslag av överintendenten Cronstedt bjöds byggandet av Djurstens fyr ut. Lägsta budet lämnade byggmästaren baron Fredrik Koskull på 4 000 daler silvermynt, en summa som översteg den beräknade kostnaden, men som ändå var det lägsta inkomna budet. Som framlagda förklaringar till att man inte kunnat få in lägre anbud anförde den närvarande kapten Gyllenhammar de fördyringar som skulle uppstå vid själva bygget då materieln måste tas långväga ifrån.³⁶ Slutsumman hamnade som nämnts på 4 000 daler silvermynt, och den hade under auktionen föregåtts av en rad bud i sjunkande storlek. De lagda buden var i följande ordning: borgaren i Öregrund Hans Lind på 25 000 daler kopparmynt, kyrkoherden Hernodius på 24 000, löjtnant Gabriel Lindberg 19 500, borgaren Olof Lang 19 000, rådmann Eric Bonde 19 000, Olof Lang 17 000, Gabriel Lindberg 17 000, Hans Lind 16 800, och slutligen baron Koskull som bjöd under de andra rejält med sitt enda bud

på 12 000 daler kopparmynt (lika med 4 000 daler silvermynt).³⁷ Staten lyckades aldrig få någon entreprenör till skötseln av Djursten och inte heller magistraten i Öregrund förmåddes att, emot en årlig summa på 100 riksdaler specie, ta ansvar för fyrningen där, utan den hamnade istället under Amiralitetskollegiums vård.³⁸

Grönskär var en annan fyr som heller inte, med korta undantag, hamnade under entreprenad. Fyrtornet hade föregåtts sedan 1660-talet av ett kummel som märkte ut denna plats, vilken även var ett kronohamnsfiske. Byggandet av en båk (utan eld) vid Grönskär bjöds ut på entreprenad. Byggnadskontraktet fastställdes efter auktionsförfarande med en kamrer Christopher Haurell för en summa på 29 950 daler kopparmynt, vilket låg avsevärt under den beräknade kostnaden på 60 000. Under arbetets gång ändrade sig dock kronan och ville att det skulle byggas en fyr istället efter krav från de sjöfarande i området, och Grönskär tändes till slut år 1770.³⁹

Byggandet av nya fyror på Pater Noster vid inloppet till Göteborg, på Ölands södra udde och på Utö i Finland diskuterades upprepade gånger efter 1723 års riksdag.⁴⁰ Planerna på en fyr vid Pater Noster byttes dock mot planer på en fyr på tornet på Carlstens fästning i Marstrand. Carlstens fyr stod färdig först 1781 då fyrningen bjöds ut på entreprenad. Finansieringen av den nya fyren på Ölands södra udde skapade emellertid en del bryderier då fyren till stor del beräknades vara till nytta för fartyg som aldrig anlöpte svensk hamn. Under 1750-talet, då man på allvar övervägde att göra verklighet av byggandet fanns ännu ingen generell fond som kunde finansiera nya fyror och båkar. Man hade beräknat kostnaden till 30 000 daler silvermynt och fyrbyggandet skulle i vanlig ordning bjudas ut på entreprenadauktion. Dock kunde Amiralitetskollegium inte räkna ut hur stor inkomsten från fyren skulle bli, då några överenskommelser med främmande nationer om att de skulle erlägga några avgifter för fyren på Ölands södra udde saknades. Man ville inte heller att hela kostnaden skulle falla på den svenska sjöfarten – fyren skulle ju som nämnts vara till nytta även för fartyg som inte anlöpte svensk hamn.⁴¹

Med andra ord kunde man inte bjuda ut fyrningen på entreprenad eftersom ingen visste hur stora inkomsterna kunde tänkas bli, då det saknades en taxa för fyren.⁴² Men eftersom taxans storlek var okänd kunde man inte beräkna hur stor summa som behövde anslås till byggandet av fyren. De fem första åren efter att fyren år 1785 slutligen tänts sköttes fyrningen av Amiralitetskollegi-

År 1781 tändes fyren Pater Noster vid
inloppet till Göteborg, uppe på fästnings-
tornet på Carlsbergs fästning.
Foto Magnus Rietz

PATER

WHEEL OF FORTUNE
1988

R NOSTER

*Längst ut på Ölands södra udde står fyren
Långe Jan, byggd 1785. Med sina 42 meter
är den Sveriges högsta.
Foto Torbjörn Skogedal*





um. De ovan nämnda fyrarna sköttes vanligtvis av Amiralitetskollegium, med undantag för perioden 1791–1795. Då ansvarade entreprenören av Falsterbo, Kullen, och Nidingen, Erich Ruuth, även för fyrningen av Ölands södra udde, Grönskär, Djursten och Holmögadd. I utbyte mot att han fick sälja stenkol till fyrningen åtog han sig skötseln av dem.

Holmögadd

Länge var fyren vid Örskär Sveriges nordligaste fyr. Anledningen till det statliga ointresset för ett utbyggt fyrväsende i den norra delen av landet kan säkerligen delvis bero på att den förda handelspolitiken fram till 1765 syftade till att ge Stockholm en monopolställning på utrikeshandel från Finland och Norrland. År 1739 skickade landshövdingarna i de norrländska länen på Kommerskollegiums uppdrag ut frågelistor till städernas magistrater för att höra om borgarna i städerna var intresserade av att bidra med pengar för anläggandet av bl.a. en fyr på Söderarm i Stockholms norra skärgård och ett sjömärke på Högskår utanför Vaddö likaså i Stockholms norra skärgård. Borgerskapen i de norrländska städerna kunde dock inte se någon nytta av en fyr på Söderarm, då rutten de tog till Stockholm gick vid Öregrundsgrepen och där betalade de redan fyren för Örskärs fyr. Däremot föreslog de handlande i flera norrländska och finska städer att en fyr skulle anläggas vid Holmögadd i Kvarken.

Det var alltså borgarna i en del österbottniska och norrländska städer som i första hand önskade en fyr vid Holmögadd. Frågan som inte hade lösts vid fyrens byggande var emellertid vem som skulle stå för kostnaderna för driften och underhållet. Byggkostnaderna i sig hade vid fyrens igångsättande inte heller lösts, och landshövdingen i Västerbotten, Märten Ehrenschwan, hade försökt förmå magistraterna i de österbottniska och västerbottniska städerna att bidra till bygget.⁴³ Dessa vägrade dock och till slut medgav Kungl. Maj:t att pengar skulle tas ur en nyinrättad fond för fyr- och båkvgifter från 1758. Denna fond hade inrättats för att bekosta de fyror och båkar som kronan hade byggt.⁴⁴ De första fem åren skötte bönder på den närbelägna Holmön fyrningen på landshövdingens uppdrag mot en ersättning på 33 daler silvermynt. Amiralitetskollegium ställde sig dock tveksam till landshövdingens sätt att arvoda bönder för skötseln av fyrarna och föreslog att fyrarnas skötsel fortsättningsvis,

liksom andra fyrar, borde auktioneras ut till lägstbjudande. År 1765 inropade de bönder som hittills skött fyrningen kontraktet, men efter att upprepade klagomål på skötseln inkommit, framtogs de ansvaret. Året efter inropade en tullskrivare Lund kontraktet, och 1767 övertog fiskaren och borgaren i Umeå, Jonas Pihl skötseln. År 1768 var det åter Lund som stod för fyrningen och han lät, liksom under den första entreprenadperioden, fastlandsbönder och deras drängar sköta fyrningen.

Mellan 1769 och fram till dess att entreprenadförfarandet vid Holmögadd lades ned och staten 1838 övertog den direkta skötseln, utformades entreprenadkontrakten för längre perioder, vanligtvis fem år. Mellan 1790 och 1803 förblev skötseln i statlig regi med en arvoderad fyrvaktare, men därefter återkom en rad olika entreprenörer. Riksdagen hade 1834–1835 beviljat Kungl. Maj:t att ta ett lån för förbättringen av fyrarna och under sommaren 1837 byggdes Holmögadd om. I samband med att den nya fyren skulle tas i bruk under 1838 hade det gamla entreprenörsförfarandet upphört. Staten lät därefter anställa egen personal.⁴⁵

Från partikulära lösningar till generell finansiering

Syftet med den allmänna båkavgiften som infördes 1758 var att ge en stabilare grund för finansieringen av fyrar och andra sjömärken. Parallellt med den allmänna båkavgiften, vilken kunde erläggas i någon av de svenska hamnstäderna, fanns det gamla systemet med speciella fyrpenningar för Örskär, Landsort, Korsö och en del känningsbåkar, som Nyhamn och Ledsund i Finland. Fram till 1750-talet bekostades de enskilda fyrarna genom speciallösningar: Kullen, Nidingen och Falsterbo med de danska fyrningsmedlen, Landsort av en speciell avgift som betalades vid Dalarö, Örskär av pengar som samlades vid Blockhusudden från de norrländska och österbottniska städernas borgerskap, och Korsö med en speciell avgift. Den allmänna båkavgiften gav omedelbart ett tillskott till finansieringen av fyrar och båkar. Från och med 1759 års stat finns den upptagen och exempelvis mellan 1759 och 1769 pendlade de inflytande avgifterna mellan 8 000 och 15 000 daler silvermynt. Detta utgjorde mellan 40 och 50 procent av alla inkomster som bekostade fyrväsendet.⁴⁶

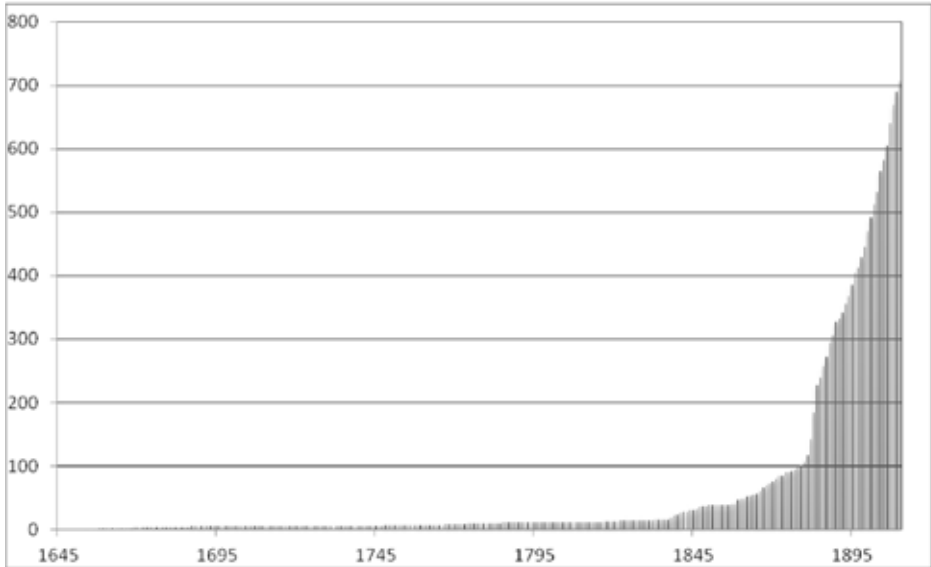


Diagram 1. Antal svenska fyranordningar mellan 1645 och 1910. Anm.: Inberäknat är alla de olika fyrtyper som Lotsstyrelsen nämner i *Lista öfver svenska fyrar utgifven i april 1912 af Kungl. Lotsstyrelsen*. Däribland finns fyrtorn, lanternor, fyrhus, fyrskepp, lysbojar med mera. Före 1840 fanns enbart fyrtorn.

Utvecklingen under 1800-talet

Var frågan om hur fyrväsendet skulle finansieras en tvistefråga i den svenska riksdagen så som den var i England vid samma tid? I den avslutande delen av denna uppsats beskrivs de förslag till utbyggnad av fyrväsendet som diskuterades i riksdagen. Under 1800-talet fattades flera beslut i riksdagen om att bygga ut fyrväsendet och det är efter 1845, och i synnerhet efter 1880, som antalet fyranordningar ökar kraftigt (diagram 1). Den kraftiga ökningen beror främst på att man började använda sig av nya, billigare tekniska lösningar som lysbojar och enklare lanternor vid utmärkningen av sjöleder.

Då fyrfågorna fortfarande diskuterades som riksdagsärenden

Vid 1800-talets början var anläggandet av fyrar fortfarande en kostsam affär och blev därför ofta föremål för riksdagsförslag och debatter. Senare under 1800-talet skulle allt mer av anläggandet av fyrplatser skötas inom Förvaltningen av sjöärenden och blev således en fråga för myndigheter att hantera. Riksdagsdebatten karaktäriserades i stort sett alltid av att det var representanter för lokala intressen som önskade fyrar vid bestämda platser. Vid 1812 års riksdag lade borgmästare Örnberg från Piteå fram ett memorial om att anlägga en fyr vid den nordvästra änden av Holmön. Vid samma riksdag lade också grosshandlaren Segerdahl fram ett memorial om att en fyr skulle byggas på Östergarns holme öster om Gotland. Riksdagens allmänna besvärs- och ekonomiutskott diskuterade förslagen, men beslöt att remittera frågan till Kungl. Maj:t då motionärerna inte kunnat visa att behovet var som allra störst vid dessa platser och utskottets kunskap om anläggningarna var ringa. Riksdagen efterfrågade alltså någon typ av prioriteringsprinciper vid utbyggnaden. Vid nästa riksdag, 1815 års, ingav grosshandlarna Eric Tråss och Pehr Elfstrand från borgarståndet ett memorial om att en fyr även borde anläggas vid Måsesten, alternativt vid närbelägna Svartklubben, vid södra inloppet till Öregrund, med anledning av de många nattliga olyckorna vid detta farliga ställe på Ålands hav. Allmänna besvärs- och ekonomiutskottet tillstyrkte denna anhållan i sitt betänkande med hänvisning till de pågående utredningarna av byggandet av fyrar på Holmön och Östergarn.⁴⁷ Svartklubben stod klar 1820 och Östergarn 1817. Någon fyr på Holmön (utöver Holmögadd som byggdes 1760) blev inte av.

Vid 1823 års riksdag dök åter frågan om en fyr på Holmöns norra udde upp. Statsutskottet begärde tillsammans med allmänna besvärs- och ekonomiutskottet upplysningar från Förvaltningen av sjöärendena och Lottdirektörsämbetet, vilka meddelade att frågan hade dragit ut på tiden på grund av Lotsinrättningens omorganisation i norra delen av Bottenviken. Viktigast av allt var dock att sjöfarten i denna del av landet var så liten. Om medel skulle anslås till utbyggnaden av sjöfarten önskade man istället satsa på byggnation och förbättringar av fyrar i rikets södra och västra kuster.⁴⁸ Vid 1823 års riksdag väckte en ledamot i borgarståndet (M. Lindström från Härnösand) en motion om att en fyr behövde byggas vid inloppet till Ålands hav och riksdagen ställde sig bakom en skrivelse till Kungl. Maj:t om att en sådan fyr borde byggas vid Söderarm så fort tillgångarna tillät.⁴⁹

Vid 1823 års riksdag diskuterades även den proposition Kungl. Maj:t lagt fram i januari samma år med förslag om ändringar i riksstatens tredje huvudtitel, vilken berörde militärstaterna och anslaget för försvarsverket till lands och sjöss.⁵⁰ Bakgrunden var att Kungl. Maj:t i förordningen av den 21 juni 1820 bl.a. hade utfärdat en ny stat för lots- och fyrinrättningen och intäkterna från dessa inrättningar hade därmed ökat betydligt. I samma proposition föreslog Kungl. Maj:t att de privata fyrarna Korsö och Landsort skulle inlösas och sättas under samma offentliga insyn som övriga fyrar i riket. Förvaltningen av sjöärendena hade fått i uppdrag att höra med dåvarande ägare om de var villiga att överlåta fyrarna till staten. Förvaltningen av sjöärendena hade låtit undersöka saken och ägarna av Landsort var villiga att för en summa av 35 000 riksdaler överlåta fyren med inventarier och lager av stenkol. Ägaren av Korsö fyr var villig att ingå en liknande överenskommelse mot ett överlåtelsepris på 18 000 riksdaler. Kungl. Maj:t ville inlösa fyrarna med motiveringen att det var olämpligt att sådana inrättningar med stort inflytande på handel och sjöfarten stod under enskild förvaltning. Statsutskottet menade att priset för Landsort borde förhandlas ned med minst 5 000 riksdaler och priset för Korsö ännu mer då inkomsterna från denna fyr var betydligt överdrivna. Eftersom statsutskottet vid denna riksdag hade andra utgifter beslöt man att dröja med tillskjutandet av medel för dessa köp till nästa riksdag.⁵¹

I borgarståndet framfördes åsikten att lots- och båkmedlen borde införas som en särskild kategori i riksstaten istället för att som nu ingå bland de allmänna statsinkomsterna. Statsutskottet svarade i sitt utlåtande att lots- och båkavgifterna inflöt i de allmänna statsinkomsterna och att detta var en viktig princip att upprätthålla för att statsinkomsterna skulle kunna användas till det allmänna bästa och inte bara till fyrar.⁵² Vid diskussionerna i de olika stånden rörande statsutskottets andra utlåtande framkommer det att stånden var delade i frågan om en särskild rubrik rörande lots- och fyrningsmedlens anslag skulle införas i riksstaten. Adeln och borgarståndet föreslog att en sådan ny stat, kallad fyrningsstat, skulle införas under den tionde huvudtiteln och varje år skulle 5 000 riksdaler utöver medeltalet av de senaste årens influtna medel anslås. Prästeståndet och bondeståndet ansåg att någon särskild stat inte alls behövde inrättas, utan kostnaderna för fyrarna kunde ombesörjas ur de allmänna medel som tilldelades försvarsverket, precis som dittills varit fallet.⁵³ Då inget av stånden förväntades förena sig med två andra, överlämnades frågan för vote-

ring i det förstärkta statsutskottet. Vid voteringen vann nej-sidan med 77 röster mot 40 och någon särskild fyrningsstat och medel därtill skulle således inte uppstå. Däremot uppmanade utskottet Kungl. Maj:t att tillskjuta mer medel för att förbättra fyrarnas tillstånd.⁵⁴ De förhöjda fyr- och båkmedlen som var en följd av 1827 års förordning angående lots- och båkinrättningen skulle nu enligt Kungl. Maj:t:s proposition uteslutande få användas till underhåll och byggande av sådana inrättningar.

Vid 1828–1830 års riksdag fattades ett beslut som kom att få betydelse för finansieringen av det svenska fyrväsendet. Kungl. Maj:t hade i sin proposition äskat att till nästa riksdag få disponera hela båk- och lotsavgiften emot särskild redovisning och utan att blandas ihop med övriga anslag inom f.d. tionde huvudtiteln i riksstaten (numera fjärde huvudtiteln). Ständerna biföll denna proposition genom att anslå 50 000 riksdaler och eventuella överskott skulle få användas till samma ändamål, vilka preciserades till ”kronolotsars avlöning, flera sådanas antagande, lotsleders inrättande, nya fyrars och båkars uppbyggande, där sådana kunna finnas behövliga, med vad mera, som till vinnande av bekvämlighet för sjöfarten hörer”.⁵⁵ De danska fyrningsmedlen (uppgående till 9 333 riksdaler 16 skillingar banco från Öresundstullen), intogs däremot i en särskild inkomsttitel – ”ersättningar”. Endast borgarståndet yrkade på att dessa medel direkt borde användas till lots- och båkinrättningarna, men de övriga ständerna ansåg att de kunde förbli under en separat inkomsttitel och ingå i riksstatens allmänna tillgångar och användas för andra behov.⁵⁶ Båk- och lotsavgiften öronmärktes med andra ord för att användas till just fyrar, båkar och lotsväsendet.

Vid riksdagen 1828–1830 dök frågan om inlösen av Landsort och Korsö åter upp. Förvaltningen av sjöärenden hade fört förhandlingar med ägarna av dessa bägge fyrar, och Landsorts intressenter var nu villiga att nedsätta köpeskillingen från 35 000 till 31 500 riksdaler (dock nu med särskild betalning för inventarierna, vars värde översteg mellanskillnaden på 3 500 riksdaler), medan Korsös ägare vidhöll sitt tidigare bud. Riksdagens ständer ansåg dock att köpeskillingen fortfarande var alltför stor, det angelägna ändamålet till trots, och ville inte anslå medel till inlösen.⁵⁷ Diskussionerna fick som konsekvens att Korsö inköptes år 1833 för en summa om 16 000 riksdaler och 1839 köptes Landsort för 26 000 riksdaler.⁵⁸

Vid 1834–1835 års riksdag inkom en rad motioner från olika ledamöter ur borgarståndet angående fyrarna. Förslag gjordes på fyrars anläggande vid

Sandhammaren mellan Ystad och Simrishamn, på Gotska Sandön och Ölands norra udde, Eggegrundet vid inloppet till Gävle, på Holmöns norra udde, i Pitteå skärgård och på Storjungfrun utanför Söderhamn. Statsutskottet ansåg det vara statens åliggande att tillse att nödvändiga fyrar byggdes och underhölls, och tillstyrkte ständerna att samtliga framtida intäkter, inklusive de danska fyrningsmedlen, oavkortad skulle gå till fyrarnas byggnad och underhåll.⁵⁹ Däremot ansåg utskottet att inkomsterna för tillfället inte räckte till för att förverkliga dessa byggplaner, utan föreslog att ett lån skulle tas upp för framtida byggnation.⁶⁰

En storsatsning på fyrarna under 1840-talet

Vid 1840–1841 års riksdag beviljade riksdagen ett kraftigt utökat anslag till fyr- och båkväsendets utvidgning och förbättring och något lånebehov fanns inte längre.⁶¹ Behovet av ett utökat anslag på 14 000 riksdaler till fyr- och båkväsendet bestreds inom bondeståndet, men då de tre andra stånden gick på statsutskottets förslag beviljades det utökade anslaget.⁶² Vid 1840–1841 års riksdag beslutade även ständerna att 160 000 riksdaler ur den s.k. extra statsregleringen för att förbättra fyr- och båkväsendet. Under fyra års tid skulle 40 000 riksdaler utbetalas för att bekosta nya fyrar vid Morups tånge, Ölands norra udde, Gotlands södra udde, Falsterbo, Gotska Sandön, Sandhammarens udde, skäret Understen, klippan Bonden, samt på lämpliga ställen längs den bohusländska kusten.⁶³ Den anslagna summan var en avsevärd ökning vid jämförelse med de 100 000 riksdaler Kungl. Maj:t hade äskat i propositionen till riksdagen. Som Sverker Oredsson påpekat var denna riksdag mycket generös i beviljandet av anslag till kommunikationernas förbättrande i landet.⁶⁴

Vid 1844–1845 års riksdag framhöll en ledamot i borgarståndet, E.G. Lindström, hur orimlig 1827 års reglemente angående lots- och båkinrättningen var, då detta var stipulerat att lika fyr- och båkavgift skulle erläggas oavsett hur många fyrar ett fartyg passerade. Statsutskottet höll med om det principiellt problematiska med denna bestämmelse, men framhöll att en nyordning antingen skulle leda till betungade utgifter för statsverket, eller högre avgifter för de fartyg som måste passera många fyrar, och avstyrkte därmed bifall till motionen.⁶⁵ Vid samma riksdag motionerade E.D. Grape i borgarståndet att Eg-

gegrunds fyr utanför Gävle, som hittills bekostats av Gävles handels societet, i framtiden skulle underhållas av allmänna medel då den var av nytta för den allmänna sjöfarten.⁶⁶ Statsutskottet gick på motionärens linje eftersom det av lotsdirektören erhållit upplysningen att fyren ”lika mycket, om ej mer, när till efterrättelse för den allmänna sjöfarten i Bottniska viken, än den är av nytta för Gävle stad enskilt”.⁶⁷ Principen att nyttigheter som kom allmänheten till goda och inte bara en mindre krets borde finansieras av allmänna medel, uttrycks klart i detta fall. Ständerna önskade också att en fyr borde byggas vid skäret Understen öster om Gräsö, trots att Förvaltningen av sjöärendena utrett saken och kommit fram till att en fyr på det stället inte behövdes.⁶⁸

Diskussionen om den kostsamma fyren på Gotska Sandön under 1850-talet

Vid riksdagen 1850–1851 lämnade D. Söderberg i prästeståndet en motion som remitterades till allmänna besvärs- och ekonomiutskottet. Söderberg ville att till vägledning för sjöfarande, vilka skulle segla väster om Gotland, skulle ett varningstecken resas på grundet ”Kopparstenarna” 2,5 sjömil nordväst om Gotska Sandön. Dessutom ansåg Söderberg att en fyr av trä borde uppresas på Gotska Sandön. Motionären förslog således att rikets ständer skulle anhålla att Kungl. Maj:t gjorde en undersökning om lämpligheten av detta projekt. Förvaltningen av sjöärendena hade redan undersökt lämpligheten av att placera en fyr på Gotska Sandön och hade meddelat utskottet dels att få skeppsbrott hade ägt rum där, dels att det saknades fast grund att resa ett fyrtorn på. Dessutom skulle en fyr snarare locka fartyg till ön och därmed utsätta dem för fara. Utskottet menade dock att anledningen till att så få fartyg kom i närheten av ön var just det faktum att det saknades en fyr som varnade för de farliga grunden vid Kopparstenarna. Utskottet anhöll därför att Kungl. Maj:t skulle låta undersöka saken, liksom eventuellt om behovet av ett fyrskepp vid grundet Kopparstenarna.⁶⁹

Vid 1853–1854 års riksdag återkom frågan om en fyr på Gotska Sandön. Kungl. Maj:t hade 1852 gett i uppdrag åt Förvaltningen av sjöärendena att komma med ett förslag på hur en fyr på Gotska Sandön borde byggas och huruvida en sådan fyr kunde förväxlas med någon annan. Förvaltningen av sjöärendena föreslog att en dubbelfyr skulle anläggas, vilket skulle kosta 80 000 med ett

årligt underhåll på 2 660 riksdaler. Kungl. Maj:t fann att även om en fyr skulle vara till stor hjälp för sjöfarten, saknades det i nuläget tillgångar och i riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t underströks det att man borde anlägga en fyr på Gotska Sandön när medel till detta funnes.⁷⁰

Till 1856–1858 års riksdag lämnade Kungl. Maj:t en proposition om att riksdagen borde skjuta till ett extra anslag på 130 000 riksdaler för att bygga en fyr på Gotska Sandön. Det tidigare förslaget att bygga en fyr av trä hade nu ersatts med ett förslag om att stommarna borde utgöras av järn, vilket därmed ökade kostnaderna. Vidare diskuterade Kungl. Maj:t i propositionen ett förslag från Lotsdirektören, inlämnat den 26 januari 1857, där rikets fyr- och båkväsende skulle "till sjöfartens ytterligare betryggande" utvidgas så fullständigt att hela kusten skulle belysas av fyrar och fyrskepp. Lotsdirektören hade uppskattat kostnaderna för denna storslagna satsning till 1 156 000 riksdaler och en årlig underhållskostnad på 118 000. Som alternativ presenterade lotsdirektören ett bantat förslag på 598 000 riksdaler med årliga underhållskostnader på 55 000 riksdaler. Kungl. Maj:t ansåg dock det vara lönlöst att begära att riksdagen skulle bevilja sådana stora belopp. I propositionen lades därför enbart förslaget om en fyr på Gotska Sandön fram. Riksdagen hade ju tidigare anhallit om att en sådan fyr skulle byggas, och dessutom hade den brittiska regeringen i ett memorial framhållit nyttan av en fyr på Gotska Sandön.⁷¹

Fortsatta satsningar under 1850-talet

Vid 1856–1858 års riksdag fastslogs också en viktig princip rörande användningen av eventuella överskott av båk- och lotsmedlen, nämligen att statsverkets hela inkomst av lots- och båkmedlen fick användas för lots- och fyrväsendets behov och någon annan användning för eventuella överskott inte kunde komma ifråga.⁷² Det sammansatta allmänna besvärs- och ekonomiutskottet och statsutskottet behandlade Kungl. Maj:ts proposition och diskuterade då ingående Lotsdirektörens två förslag. Det första, dyrare, förslaget innebar en utbyggnad av fyr- och båkväsendet med tolv kustfyrar, två fyrfartyg, 24 led- och hamnfyrar och dessutom en rad dagmärken, bestående av fyra känningsbåkar, 35 stenkummel, fem bojar och nio konprickar.

Bland de projekterade anläggningarna fanns betydligt billigare alternativ än fullskaliga kustfyrar. Fyrar anbringade på väggarna till boningshus kostade mellan 5 000 och 7 000 riksdaler att bygga. Känningsbåkar, dvs. större märken utan lykta gjorda av trä, kostade 4 500 riksdaler, ett vitkalkad stenkummel 225 riksdaler, en boj 1 300 riksdaler, en konprick (med en topp av flätverk) 100 riksdaler.⁷³ Det sammansatta stats- och allmänna besvärs- och ekonomiutskottet tillstyrkte att rikets ständer skulle bevilja en summa av 130 000 riksdaler för att uppföra två fyrar på Gotska Sandön. Efter att åtskilliga återremisser gjorts i ärendet efter diskussioner i stånden tillstyrkte det sammansatta stats- och allmänna besvärs- och ekonomiutskottet att ett anslag på 70 000 riksdaler anvisades till Kungl. Maj:ts disposition för att skaffa ett fyrskepp som skulle ligga vid Finngrund, 15 000 riksdaler för att bygga en fyr på Agön och 40 000 riksdaler för att bygga en fyr på Brämön, samt en summa på 89 000 riksdaler för fyrar vid Bjurö klubb, Härnöklubb och klippan Björn. Därutöver beviljade riksdagen ett anslag på 16 325 riksdaler för att sätta ut sjömärken, företrädesvis i farvattnen norr om Stockholm.⁷⁴ Samtliga dessa platser låg i de norrländska farvattnen och åtskilliga motioner inom samtliga fyra stånden påtalade vikten av att bygga ut fyrväsendet norrut, med anledning av den ökande sjöfarten där.⁷⁵

Vid riksdagen 1859–1860 äskade Kungl. Maj:t dessutom extra anslag till anläggandet av två fyrar vid Sandhammaren vid Skånes sydöstra kust på 181 000 riksdaler, ett fyrfartyg vid Sydostbrotten söder om inloppet till Umeå, samt 24 000 riksdaler för anskaffandet av tolv däckade lotsbåtar, något som riksdagen beviljade. Bakgrunden till det begärda utökade anslaget var en skrivelse från Förvaltningen av sjöärendena, i vilket man förklarat att man i stort sett fullbordat byggandet av de fyr- och båkinrättningar som beviljats finansiering vid förra riksdagen och att man ansåg det vara angeläget att förbättra ytterligare fyrrinrättningar i enlighet med Lotsdirektörens förslag.⁷⁶ Vid 1865–1866 års riksdag hade Kungl. Maj:t äskat ett anslag på 516 460 riksdaler, och riksdagen fann att kostnaderna för fyr- och lotsinrättningarna stigit kraftigt på senare år, samt att Kungl. Maj:t godkänt flera förbättringar och nybyggnationer som borde utföras i mån av medel. Riksdagen beslöt därmed att anvisa ett betydligt högre belopp.

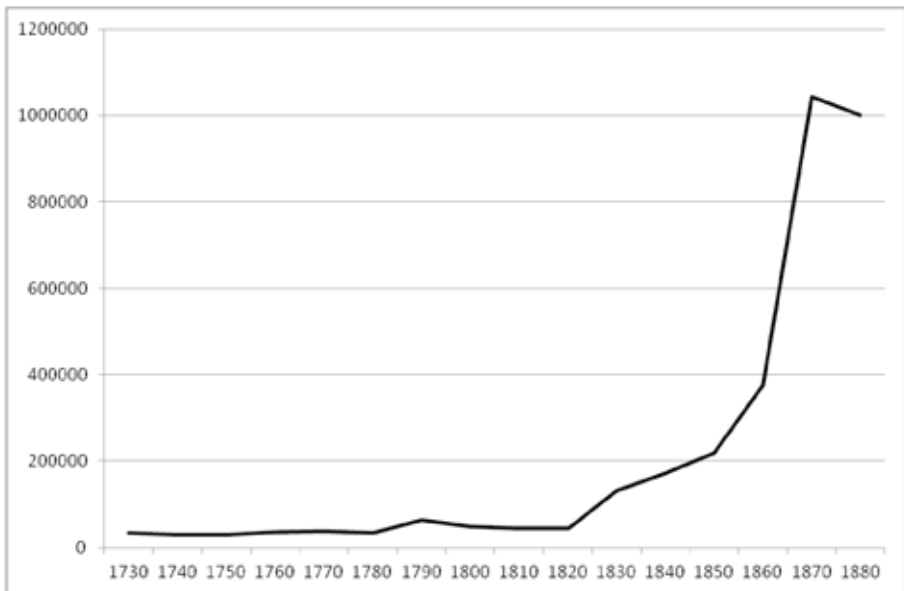


Diagram 2. Anslagna medel till fyrväsendet 1730–1880 (i 1880 års penningvärde).

Källa: Åmark (1961) tab. 26 och 43 med kommentarer; Riksstater, serie GIG, Statskontoret, RA; Statsutskottets utlåtanden nr 91 1817/1818, nr 54 1828/29, nr 64 1840/41, nr 51 1850/51, nr 45 1859/60, nr 17 1872, nr 6 1882. Anm.: Omräkning till 1880 års penningvärde har skett med konsumentprisindex på <www.historia.se> (29/11 2011).

Fyrarna upphör att vara viktiga riksdagsfrågor

Vid 1871 års riksdag motionerade Erik Häggström i första kammaren om att en fyr på klippan Bonden borde anläggas. Statsutskottet lämnade dock motionen utan avseende då antalet fyrar ökat kraftigt det sista decenniet och som utskottet påpekade, ”lär Kungl. Maj:t inte underlåta att tillse att de platser som är i behov av fyrar ska förses med sådana i mån av tillgångar.”⁷⁷ Vid riksdagen 1876 motionerade Werner Ericson om att en större fyr borde anläggas vid Segelskär vid Kosteröarna samt en ledfyr på Ramsö söder om Kosteröarna. Statsutskottet menade även nu att sådana frågor i första hand borde prövas av Kungl. Maj:t och lämnade motionen utan avseende.⁷⁸ Vid riksdagen 1879

uttryckte emellertid riksdagen en önskan om att ett fyrskepp borde anläggas vid grundet Kopparstenarna norr om Gotska Sandön.⁷⁹ Ett avsteg från den sedan 1809 års riksdag uttryckta viktiga principen att fyr- och båkmedlen endast fick användas till lots- och fyrinrättningen, var 1869 års beslut om att skapa en Lots- och fyrinrättningens reservfond av ackumulerade medel från 1867 och 1868 års fyr- och båkmedel. Denna summa överlämnades till riksgäldskontoret för att ingå i dess allmänna rörelse, men vid behov skulle medlen tillgängliggöras för lots- och fyrinrättningen.⁸⁰

De ökade anslagen till fyrväsendet visas i diagram 2, där den stora expansionen av fyrväsendet under 1800-talet tydligt framgår.

Slutord

Liksom i England förstatligades fyrarna i Sverige under 1830-talet. De privata fyrarna i England hade blivit en politiskt kontroversiell fråga och år 1820 hade en stor parlamentarisk kommitté med uppgift att undersöka utrikeshandels problem efter Napoleonkrigens slut tillsats. Bland dess uppgifter hörde att se över fyrarna, hamnavgifterna och lotsväsendet.⁸¹ Någon liknande omfattande utredning av de svenska fyrarna gjordes aldrig och frågan var inte heller lika kontroversiell som i England. Det beror sannolikt på att omfattningen av rent privat ägande i Sverige aldrig var lika omfattande som i England. Bara Korsö och Landsort var helt privata fyrar och de fyrar som staten arrenderade ut till privata intressen hade den alltid god kontroll över. Frågan om den svenska staten inte borde ta kontroll över fyrarna hade rests tidigare och som nämnts tidigare drogs Landsort in till kronan ett kort tag på 1680-talet. På 1740-talet kritiserades det privata entreprenadssystem av den borgerliga riksdagsmannen Jöns Stobaeus med orden "betänkligt, att samma värk bortarrenderas eftersom vid alla arrenden gemenligen syftas på egen nytta och avance. [] Varföre är han av den meningen att det vore bättre, om fyrningen underhålles av publiko och besörjdes genom publika betjänter, som hava därpå ett noga inseende att med fyrningen allt riktigt tillgår".⁸² Växlandet mellan privat och offentlig ägande har emellertid karaktäriserat många stora projekt i svensk historia.

Inom svensk forskning är exempelvis statliga och privata investeringar i järnvägarna ett välkänt tema: mellan 1856 och 1970-talet byggdes 17 400 km

järnväg, varav 69 procent i privat regi. I synnerhet under industrialiseringen och perioden 1870–1910 ökade efterfrågan på järnvägstransporter och järnvägsnätet utvidgades snabbt.⁸³ I Sverige finansierades många kanal- och slussbyggen under 1700-talen med privat kapital. Redan under 1600-talet diskuterades om staten eller privat kapital skulle stå för kostnaderna för kanal- och slussbyggen. Trollhätte kanal färdigställdes under 1700-talet huvudsakligen med hjälp av statsanslag sedan det visat sig att privata pengar inte räckte till.⁸⁴

Som nämndes inledningsvis var Sverige förhållandevis tätt försett med fyrar, medan i många länder det överhuvudtaget saknades fyrar längs kusterna. I Sverige har de förmånliga privilegierna inom olika delar av näringslivet, såsom manufaktur, sjöfart och bruk, studerats och deras roll för den fortsatta utvecklingen livligt debatterats. Till skillnad från manufaktur, skepp och bruk är dock fyrar till sin natur allmännyttiga och utbyggnaden av fyrarna under den här perioden belyser att parallellt med en frikostig politik som gynnade ett fåtal ägare av manufaktur, skepp och bruk, bedrevs en politik som i ett internationellt perspektiv lyckades skapa och finansiera allmänna välfärdsinrättningar i form av fyrar på ett lyckosamt sätt.

Arbetet har finansierats av Riksbankens Jubileumsfond. Författaren vill också tacka Theresa Johnsson vid Historiska institutionen i Uppsala för kommentarer och förslag på förbättringar.

Summary

A lighthouse is in economic theory defined as a public good because of the difficulties of obtaining payment for its use. The light emitted from a lighthouse warns all ships sailing on the sea, regardless of whether they pay for its service or not. Since ships can take advantage of the information sent out by the lighthouse without coming into contact with the lighthouse operator, much less paying him for the service, this would discourage private entrepreneurs from building and maintaining lighthouses. Ronald Coase's controversial article, "The Lighthouse in Economics", is widely cited as demonstrating that private enterprise can produce public goods. His article was an attack on the perceived wisdom about the nature of public goods and a reassessment of what governments should do and what markets could achieve. He quotes several famous nineteenth- and twentieth-century economists who had used the lighthouse as an analytical tool in discussing the proper role of government.

This paper examines the financing of the Swedish lighthouse system given the debate that Coase initiated. The first Swedish lighthouses were Nidingen, Falsterbo and Kullen, which as a result of peace agreements with Denmark in 1645 and 1658 became Swedish since the land they were on also became Swedish. The financing of the Swedish lighthouse system had a peculiar structure. The Danish lighthouses had been financed out of the Sound Toll, a toll paid by ships entering and leaving the Baltic Sea. The peace agreement stated that the Danes must pay for the maintenance of these three former Danish lighthouses, something that the Danish government continued to do until 1857, when the Sound Toll was abolished through an international agreement. As additional funding for the lighthouses, the Swedish government imposed light dues, just like in England.

The first lighthouse built and maintained in Sweden was Landsort, built by a Dutch merchant who acquired a patent for him and his heirs for perpetuity. The erection of lighthouses in Sweden was usually initiated by a petition from shippers, merchants and local authorities to the Crown or parliament, in which the petitioners explained the need for a lighthouse. Capital for the lighthouse was then granted by the state. There were only two private lighthouses in Sweden, Korsö and Landsort, which were financed by private capital. In return for building and maintaining these lighthouses, entrepreneurs were granted the

right to collect light dues. Korsö was bought by the Crown in 1833 and Landsort in 1839, and after that, all lighthouses along the coast were in government hands. Besides these private lighthouses, some state-owned lighthouses were contracted out to the lowest bidders, who were awarded a fixed sum for the maintenance of the lighthouses. This system was also abolished in the 1830s.

Källor

Statens sjöhistoriska museer
Jonas Bergs fyrutredning

Riksarkivet (RA)
Kammarkollegium
Tull- och licentkontoret, FX:1, fyrar och båkar 1665–1756
Ämnessamlingen, Lots- och fyrväsendet

Krigsarkivet (KA)
Amiralitetskollegium
Handlingar rörande Landsorts fyrbåk 1669–1769
Inkomna skrivelser, serie EIV
Gamla nummerserien, Kansliet, Lotskontoret

Litteratur och tryckta källor

Arrow, Kenneth, "The Organization of Economic Activity: Issues Pertinent to the Choice of Market Versus Nonmarket Allocation", i *Collected Papers of Kenneth J. Arrow, Volume 2: General Equilibrium*. Oxford, 1983.

Bidrag till Sveriges officiella statistik (BiSOS), Serie T, år 1874. Stockholm, 1874.

Clemensson, Gustaf (red.), *Stenkol och lera del 2. Kolbrytning och kolfältsundersökningar i Skåne från 1658 till 1773*. Uppsala, 1958.

Clemensson, Gustaf (red.), *Stenkol och lera del 3. Skånska stenkolsverket 1737–1786*. Uppsala, 1963.

Clemensson, Gustaf (red.), *Stenkol och lera del 4. Erik Ruuths stenkolsverk och det första höganäsbolaget 1786–1812*. Uppsala, 1973.

Coase, Ronald H., "The Lighthouse in Economics", *Journal of Law and Economics*, Vol. 17, No. 2, 1974.

Estache, Antonio och Wren-Lewis, Liam, "Toward a Theory of Regulation for Developing Countries: Following Jean-Jacques Laffont's Lead", *Journal of Economic Literature*, Vol. 47, No. 3, 2009.

Hague, Douglas B och Christie, Rosemary, *Lighthouses. Their Architecture, History and Archeology*. Llandysul, 1975.

Handels- och sjöfartskommittéen del V. Stockholm, 1900.

Hedin, Anders, *Ljus längs kusten: berättelser från tio svenska fyrplatser*. Stockholm, 1988.

Hedin, Anders, *Lysande skärgård*. Stockholm, 2005.

Lindgren, Hans, *Kanalbyggarna och staten. Offentliga vattenbyggnadsföretag i Sverige från medeltiden till 1810*. Linköping, 1993.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alle ifrån den 7 decemb. 1718 utkomne publique handlingar etc*. Stockholm, 1742.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alle ifrån 1718 utkomne publique handlingar etc: andra delen till år 1740*. Stockholm, 1746.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alla ifrån 1764 års slut utkomne publique handlingar, etc.* Stockholm, 1774.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alla ifrån 1767 års slut utkomne publique handlingar, etc.* Stockholm, 1777.

Mokyr, Joel, *The Enlightened Economy. An Economic History of Britain 1700–1850.* New Haven, 2009.

Nicander, Eric, *Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849–1914.* Lund, 1980.

Riksdagens protokoll.

Oredsson, Sverker, *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890.* Lund, 1969.

Samuelson, Paul A. *Economics*, 6th ed. New York, 1964.

Stevenson, D. Alan, *The World's Lighthouses Before 1820.* London, 1959.

Taylor, James, "Private Property, Public Interest, and the Role of the State in Nineteenth-Century Britain: The Case of the Lighthouses", *Historical Journal*, Vol. 44, No. 3, 2001.

Thunman, Dan, *Sveriges fyrplatser: en bebyggelsehistorisk dokumentation av f.d. bemannade fyrplatser anlagda under Lotsverkets tid.* Norrköping, 2000.

Åmark, Karl, *Sveriges statsfinanser 1719–1809.* Stockholm, 1961.

Noter

¹John Stuart Mill, Arthur Pigou, Paul Samuelsson, Kenneth Arrow och Ronald Coase har alla använt just fyren som metafor för att diskutera vilka varor och tjänster som bör produceras privat och vilka som bör produceras av staten. Samuelson 1964, s. 45; Arrow 1983, s. 56; Coase 1974.

²Coase 1974; Hague och Christie 1974, s. 29.

³Taylor 2001, s. 750.

⁴Mokyr 2009, s. 202.

⁵Se Estache och Wren-Lewis 2009 för en översikt.

⁶Taylor 2001, s. 771.

⁷Stevenson 1959, s. 87.

⁸Vilket årtal man väljer att datera när Sverige fick sin första riktiga fyr (med någon form av eld) varierar beroende på vad man menar med Sverige. De första fyrarna under svensk överhöghet var belägna i de områden i Baltikum som Sverige erövrade under 1500-talet. År 1563 erövrades Dagö från Tyska Ordern och därmed blev Dagerort den första fyr det svenska rådet hade att förvalta. Thunman 2000, s. 7.

⁹Hedin 1988, s. 39.

¹⁰Som kompensation för den avskaffade Öresundstullen erbjöds Danmark mer än 30 miljoner riksdaler i kompensation att betalas ut på 40 år. Sverige stod för 1,5 miljoner. Bihang till samtliga ståndens protokoll åren 1856–1858. Första samlingen första avdelningen, proposition nr 72, s 14.

¹¹”De skånska båkarna”, Jonas Bergs fyrutredning, 1976:529, opaginerad sida.

¹²Framställningen om Landsort baseras på Hedin 2005, kapitel 1, om inget annat anges.

¹³”När Landsort skulle indragas till Kronan”, Jonas Bergs fyrutredning, 1975:528.

¹⁴”När Landsort skulle indragas till Kronan”, Jonas Bergs fyrutredning, 1975:528.

¹⁵Kalkulation över inkomster och utgifter av fyrpenningarna, uppläst i statsdeputationen den 31 januari 1756, Tull- och licentkontoret, X:1, fyrar och båkar 1665–1756, Kammarkollegiet, RA.

¹⁶Hedin 1988, s. 40.

¹⁷Clemensson 1958, s. 140-150.

¹⁸”De skånska båkarna”, Jonas Bergs fyrutredning, 1976:529, s 9.

¹⁹Hedin 1988, s. 41.

²⁰Clemensson 1963, s. 310.

²¹Hedin 1988, s. 43.

²²Resolution över städernas besvär 16 oktober 1723, *Utdrag utur alle ifrån den 7 decemb. 1718 utkomne publique handlingar etc: första delen till år 1730*, R.G Modéer (Stockholm, 1742) s. 459.

²³Clemensson 1963, s. 310.

²⁴Hedin 1988, s. 45.

²⁵Kontrakt med intressenterna uti skånska stenkolsverket, Serie EIV, Inkomna skrivelser, Handlingar rörande fyren på Nidingen 1752–1773, Amiralitetskollegium, KA.

²⁶”Flik PQ”, Jonas Bergs fyrutredning, 1976:527, s. 5.

²⁷Hedin 1988, s. 56.

²⁸Clemensson 1973, s. 435, 440.

- ²⁹"Flik PQ", Jonas Bergs fyrutredning, 1976:527, s. 9.
- ³⁰"Korsö", Jonas Bergs fyrutredning, Fyrutredningen, 1969:F4A1:103.
- ³¹Hedin 2005, s. 173.
- ³²Brev från landshövdingen i Uppsala till Amiralitetskollegium uppläst 13 september 1736, EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.
- ³³Brev från landshövdingen i Stockholms län till Amiralitetskollegium daterat den 23 augusti 1736, Handlingar rörande Gräsö och Örskärs fyrbåk 1736–1773, Inkomna handlingar serie EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.
- ³⁴Resolutionen på städernas allmänna besvär 17 december 1734, *Utdrag utur alle ifrån den 7 decemb. 1718 utkomne publique handlingar etc: andra delen till år 1740*, R.G Modéer (Stockholm, 1746), s. 1196.
- ³⁵Brev från Amiralitetskollegium 19 maj 1758, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.
- ³⁶Brev från JGG Gyllenhammar 23 maj 1760, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.
- ³⁷Utdrag ur protokollet Öregrund rådstuga maj 1760, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.
- ³⁸Brev från landshövdingen i Uppsala till Amiralitetskollegium uppläst 13 september 1736, EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.
- ³⁹Hedin 2005, s. 209, 225.
- ⁴⁰Assessor Ömans anbud att på egna medel få uppbygga en fyrbåk på södra Ölands udde, Pater Noster och Ölandsbåkarna, volym 1750–1780, Inkomna handlingar serie EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.
- ⁴¹Brev från Kommerskollegium till Amiralitetskollegium den 8 juli 1755, inkommande handlingar, volym 1750–1780, serie EIV, Amiralitetskollegium, KA.
- ⁴²Brev till kommerskollegium från amiralitetskollegium den 3 oktober 1755, Pater Noster och Ölandsbåkarna, volym 1750–1780, Inkomna handlingar serie EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.
- ⁴³Utdrag av magistratens protokoll hållet uti Söderhamns stad 22 april 1757, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.
- ⁴⁴Handels- och sjöfartskommittéen 1900, s. 136.
- ⁴⁵Hedin 1988, s. 316.
- ⁴⁶Förteckning på influtne fyrbåksmedel och Förteckning på vad till fyrbåkens uppbyggande etc. (bilaga 1 och 2), Lots- och fyrväsendet, volym 1, Åmnessamlingen, RA.
- ⁴⁷Bihang till riksståndens protokoll år 1815, 5 delen, s. 92.
- ⁴⁸Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen år 1823, nr 175, s. 975-978.
- ⁴⁹Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen år 1823, nr 103, s 255.
- ⁵⁰Riksstatens utgiftssida var sedan 1809 upptagen i de så kallade huvudtitlarna. Herlitz 1934, s. 241-245, har en utförlig redogörelse av de olika huvudtitlarna och förändringarna av dessa.
- ⁵¹Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 2, år 1823, nr 244, s. 1378-1379.
- ⁵²Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 4, år 1823, nr. 422, s. 131.

- ⁵³Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 5, år 1823, nr 512, s. 81.
- ⁵⁴Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 5, år 1823, nr 536, s. 283.
- ⁵⁵Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, bd 2, år 1828-30, nr 285, s. 198.
- ⁵⁶Bihang till riksståndens protokoll, Statsutskottets betänkanden, 4 samlingen, bd 2, år 1828-29, nr 157, s. 443.
- ⁵⁷Bihang till riksståndens protokoll, Statsutskottets betänkanden, 10 samlingen, år 1828-29, nr 78, s. 122.
- ⁵⁸Hedin 2005, s. 77, 191.
- ⁵⁹Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1834, nr 156, nr 82, s. 2.
- ⁶⁰Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1834, nr 278, s. 516.
- ⁶¹Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1840, nr 53, s. 8.
- ⁶²Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 2, år 1840, nr 203, s. 3.
- ⁶³Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 3, år 1840, nr 435, s. 37.
- ⁶⁴Oredsson 1969, s. 36.
- ⁶⁵Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1844-45, nr 58, s. 7.
- ⁶⁶Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1844-45, nr. 85, s. 150.
- ⁶⁷Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1844-45, nr 38, s. 9.
- ⁶⁸Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1844-45, nr 205, s. 563.
- ⁶⁹Bihang till riksståndens protokoll, 8 samlingen, år 1850-51, nr 52, s. 3.
- ⁷⁰Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 3, år 1853-54, nr 321, s. 5.
- ⁷¹Bihang till riksståndens protokoll, 1 samlingen, avd. 1, bd 2, år 1856-58, Kungl. Maj:ts proposition nr 112.
- ⁷²Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1856-58, nr 33, s. 17.
- ⁷³Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 2, 1856-58, nr 15, s. 5.
- ⁷⁴Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, bd 1, 1856-58, nr 176.
- ⁷⁵Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 2, 1856-58, nr 15, s. 5.
- ⁷⁶Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1859-60, nr 147, s. 534.
- ⁷⁷Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1871, nr 14, s. 48.
- ⁷⁸Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, år 1876, nr 19, s. 20.
- ⁷⁹Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1879, nr 21, s. 5.
- ⁸⁰Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1869, nr 76, s.4.
- ⁸¹Taylor 2000, s. 756.
- ⁸²Hedin 1988, s. 46.
- ⁸³Nicander 1980, s. 3.
- ⁸⁴Lindgren 1993, s. 253.