



Om manskapet på ostindiefararna

Per Forsberg

Huvudsyftet med denna artikel är att något ytterligare belysa villkoren för matroserna, jungmännen och skeppsgossarna på Ostindiska kompaniets skepp. Det finns ganska mycket forskning gjord om kompaniet, exempelvis om de hemförda varorna och de kulturimpulser från Kina som kompaniet var bärare av. De ledande männen i kompaniet och deras affärsrelationer har också varit föremål för intresse. Forskningen om manskapets villkor ombord är däremot inte särskilt omfattande. Här bör dock nämnas Christian Koninckx avhandling från 1980 om kompaniets verksamhet från dess bildande 1731 och fram till 1766. Koninckx redovisar för denna tidsperiod en hel del uppgifter om manskapet ombord.¹ Även museimannen Sven T. Kjellbergs verk från 1974 om de flesta aspekter av kompaniet bör

Per Forsberg (f. 1953) har under många år varit yrkesverksam på Landsarkivet i Göteborg. Intressen är främst 1700- och 1800-talets sjöfart och speciellt Ostindiska kompaniets betydelse för Göteborg. Inom området har han publicerat följande skrifter: *Ostindiefararen Göteborg 1738–45. Resorna för Ostindiska kompaniet, besättningarna, haveriet* (tillsammans med Lars Melchior och Ulf Andersson), 2014, *Ostindiska kompaniet. Några studier*, 2015, *Större skeppsägare i Göteborg 1782–1820*, 2016 samt *Större skeppsägare i Göteborg 1821–1870*, 2018.

i sammanhanget nämnas.² Lisa Hellman analyserar i sin avhandling från 2015 ingående vad som konstituerade vardagslivet för kompaniets anställda i Kanton och Macao.³ Begrepp som etnicitet, klass och genus är här viktiga. Analysen rör främst kompaniets representanter som skötte handeln och deras interaktion med det kinesiska samhället och med handelsmännen från andra länder, men även sjömännen ombord berörs.

På en enskild resa kunde matroserna, jungmännen och skeppsgossarna uppgå till ett antal av cirka 110 eller drygt tre fjärdedelar av de ombordvarande. Totalt sett omfattade gruppen i runda tal 8 500 personer, som gjorde en eller flera resor kompaniet.⁴ I en helhetsbild av kompaniet hör även kunskap om denna relativt stora grupp hemma.

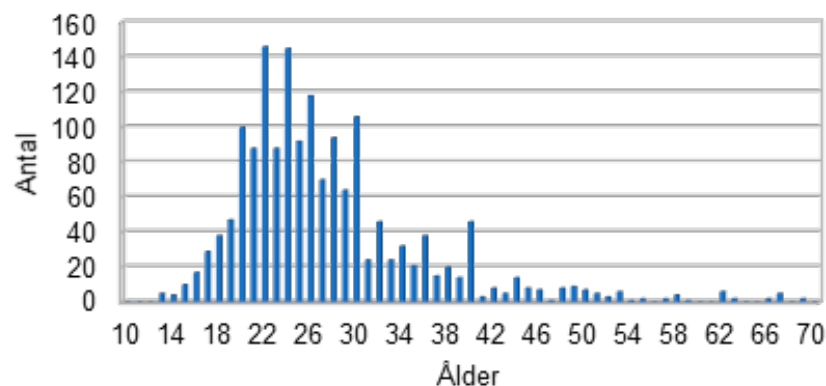
Under senare år har åtskilligt hänt som i positiv riktning påverkat forskningsmöjligheterna när det gäller kompaniet. Det kan då nämnas tillkomsten av Göteborgs universitetsbiblioteks digitala ostindiska arkiv med arkivmaterial från inte bara de egna samlingarna utan även från andra institutioner. I senare tid har också Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen tillkommit, vilket ger bättre möjligheter att få fram tillförlitliga uppgifter för kompaniets hela verksamhetstid.

Denna artikel är disponerad på så sätt att ett antal bakgrundsfaktorer för manskapet först redovisas. Det handlar då om åldersfördelningen, civilståndet och hemorten. Hit har också räknats antal ostindiska resor som matroserna har gjort. Därefter följer ett antal avsnitt som belyser förhållandet ombord för den aktuella gruppen. Det rör sig då om mathållningen, upprätthållandet av disciplinen, lönerna och dödligheten. Artikeln avslutas med ett mer allmänt avsnitt som ger några ytterligare infallsvinklar på manskapets villkor.

Bakgrunden

Med hjälp av landsarkivets databas har diagram 1 (nästa sida) med åldersfördelningen för den aktuella gruppen framtagits. (Källa: Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen). Materialet bygger här på 1 652 observationer där personens ålder anges i databasen. Tyngdpunkten i diagrammet ligger tydligt mellan 20 och 30 år, kanske inte så förvå-

Diagram 1: Åldersfördelning för matros, jungmän och skeppsgossar

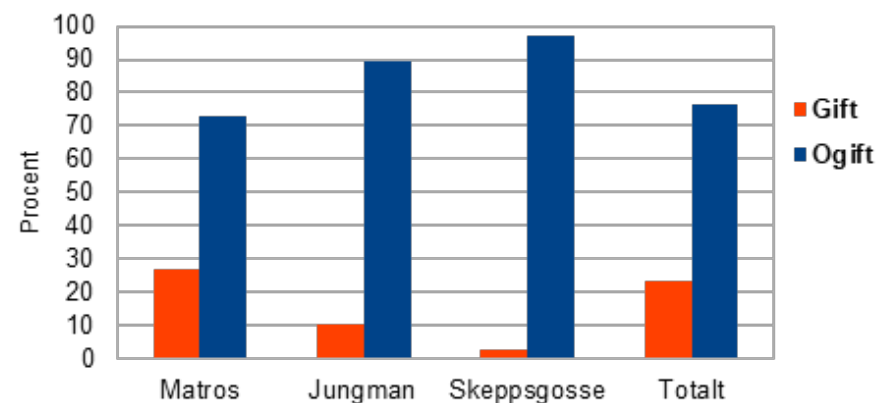


nande. Som framgår av diagrammet finns dock inte så få något äldre i gruppen, vilket medför att medelåldern uppgår till 27,6 år.

Kompaniets verksamhet kan delas in tidsmässigt efter de så kallade oktrojerna, där olika grupper av intressenter fick kungliga privilegier att med ensamrätt bedriva handel öster om Godahoppsudden. Oktrojerna omfattade först 15 och sedan 20 år och uppgick sammantaget till fem stycken, där dock inga skepp sändes till Ostindien under den femte och sista oktrojen. En fördelning av ålderssiffrorna över de fyra första oktrojerna visar att medelåldern för den här behandlade gruppen ökar över tiden: från 24,6 år den första oktrojen, 27,0 år den andra oktrojen, 27,4 år den tredje oktrojen och fram till 31,1 år den fjärde oktrojen. Dessa siffror kan ses som ett uttryck för att kompaniet efter hand kunde bygga upp sina besättningar kring en stomme av sjömän som gjort tidigare resor till Ostindien och var något äldre.

Ålderssiffrorna kan också sättas i relation till den förväntade livslängden, som inte var så hög den aktuella tiden. En man som uppnått 15 års ålder kunde sålunda under perioden 1751-1790 i genomsnitt räkna med att bli 55,5 år.⁵ Livscykeln var mer sammanpressad och vuxenlivet började tidigare på 1700-talet än idag. Detta ger också ett något annorlunda perspektiv på medelåldern 27,6 år.

Diagram 2: Civilstånd för matros, jungmän och skeppsgossar

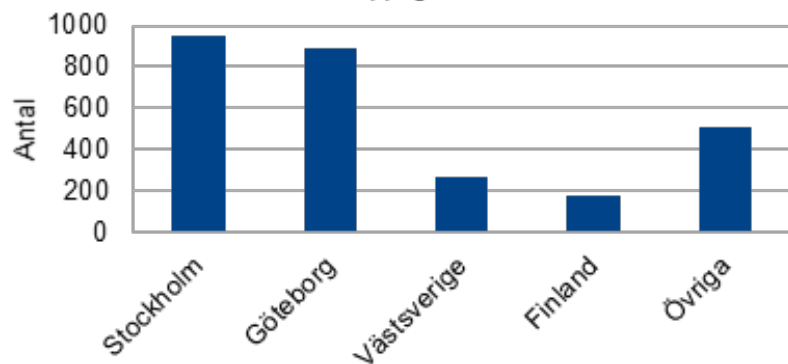


Matroserna utgör merparten av den aktuella gruppen och har en medelålder på 29,5 år. Motsvarande siffra för de mindre befarna jungmännen är 22,9 år. Skeppsgossarna å sin sida har en medelålder på 17,6 år, men här är det statistiska materialet inte så stort.

Diagram 2 utvisar fördelningen över gifta och ogifta för de tre olika grupperna, också baserat på uppgifter från den nämnda databasen. Materialet bygger här på 2 503 observationer där personens civilstånd anges i databasen. Det kan nämnas att det förutom gifta och ogifta finns två änklingar noterade bland jungmännen. (Källa: Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen). Som framgår av diagrammet dominerar de ogifta bland de ostindiska sjömännen. Detta gäller även för de något äldre matroserna. En ostindisk resa tog vanligen cirka ett och ett halvt år. Dock kunde reslängden utökas med ytterligare ett år om skeppet tvingades övervintra i Holländska Ostindien i väntan på att monsunvinden över Syd-kinesiska sjön skulle vända i rätt riktning. Det var naturligtvis svårt för den som var gift att vara borta så länge från familjen.

Enligt befolkningsstatistiken var 53,8 procent av männen i åldersgruppen 25-29 år gifta eller tidigare gifta sett till de två åren 1750 och 1800.⁶ Motsvarande siffra för de ostindiska matroserna i denna ålder och för kompaniets hela livslängd uppgår endast till 19,6 procent enligt landsarkivets

Diagram 3: Hemort för matrosar, jungmän och skeppsgossar

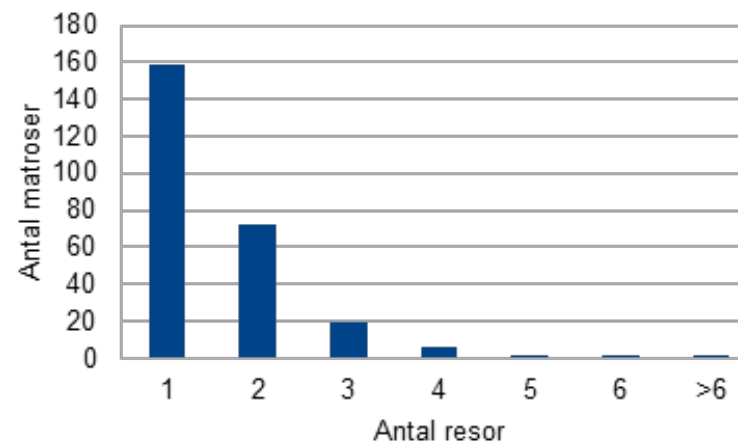


databas. Dessa matrosar var alltså gifta i betydligt lägre grad än befolkningsgruppen i sin helhet. Man bör dock i sammanhanget ha i åtanke att möjligheten att gifta sig inte fanns under den tid som själva den ostindiska resan varade.

Diagram 3 utvisar fördelningen på olika hemorter för matrosar, jungmän och skeppsgossar. (Källa: Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen). Materialet bygger denna gång på 2 792 observationer där hemorten anges i landsarkivets databas. Göteborg har här särredovisats från Västsverige, som innefattar Västergötland, Dalsland, Bohuslän och Halland. Som framgår av diagrammet dominerar sjömän från Stockholm och Göteborg. Till den senare staden har då även den närmaste omgivningen inräknats, som ekonomiskt hörde nära samman med staden och som senare kom att införlivas med denna.

Det stora flertalet ostindiska skepp byggdes i Stockholm. Här mönstrades också den första besättningen för resan ner till Göteborg och fortsatt färd till Ostindien. Det förekom även att sjömän rekryterades i Stockholm för att sedan landvägen ta sig till Göteborg, vilket skedde inför skeppen *Götheborgs* och *Calmars* avresa 1741.⁷ I landsarkivets databas ingår uppgifter från ganska många mönstringar i Stockholm, varför det finns en viss risk att den relativa tyngden för denna hemort något överskattas.

Diagram 4: Antal ostindiska resor för matrosar



Att ett större antal sjömän hade sin hemort i Göteborg kan ses som naturligt med tanke på att staden var kompaniets hemmahamn. Man kan också tänka sig att sjömän från andra orter efter en ostindisk resa blev kvar i staden och senare deltog i fler expeditioner.

Som framgår av diagrammet kom inte så få av sjömännen från den östra rikshalvan Finland. Det handlar här i många fall om en hemort i kusttrakterna vid Östersjön. I kategorin övriga i diagrammet kan nämnas att 44 sjömän kom från örlogsstaden Karlskrona. Det fanns också möjlighet att få permission från sin tjänst i flottan för att göra en ostindisk resa. Bland andra högre siffror finns 33 sjömän från Gävle, 25 från Västervik, 20 från Gotland, 19 från Norrköping, 18 från Öregrund, 15 från Härnösand, 11 från Hudiksvall liksom från Östhammar och Kalmar.

Diagram 4 utvisar hur många ostindiska resor som finns noterade för matroserna som deltog i någon eller några av skeppet *Götheborgs* tre resor till Kina.⁸ I genomsnitt gjorde dessa matrosar 1,6 resor för kompaniet, vilket dock måste betraktas som en minimisiffra. Fullständiga rullor över besättningarna finns endast tillgängliga för vissa expeditioner och matroserna ifråga kan mycket väl ha gjort fler resor till Ostindien. Sannolikt skulle en faktisk siffra innebära att genomsnittet ökade med åtminstone någon decimal. (Källa: Uppgifter om ostindiska resor för besättningen på skeppet

Götheborgs tre resor till Kina. Från Forsberg m.fl. 2014, s. 131-201).

Slutsatsen kan ändå dras att en eller två resor för kompaniet var det vanligaste. Det finns dock några tydliga undantag från denna regel. Johan Rundsten inledde sin bana som matros och senare kvartermästare på skeppet *Fredericus Rex Sueciaes* resa 1735-1736.⁹ Efter att ha avancerat över olika grader av styrman slutade han sin karriär som kapten på fem expeditioner. Han avled 1764 på hemresan med skeppet *Prins Carl*. Hans levnadslopp sträckte sig då över tio resor till Ostindien.

Ett annat exempel är Johan Christopher Berg, som också gjorde tio resor för kompaniet.¹⁰ Han började som matros på skeppet *Götheborgs* resa 1743-1745 och gjorde senare ett antal resor som skeppskock, den sista med skeppet *Terra Nova* 1782-1783. Han avled i likhet med Johan Rundsten under sin tjänstgöring.

Det kan nämnas att Christian Koninckx i sin nämnda avhandling om kompaniets två första oktrojer fann en siffra på i genomsnitt cirka 1,2 resor för underbefäl och sjömän.¹¹ Detta avviker påtagligt från det ovan nämnda genomsnittet på 1,6 resor. Sannolikt är skillnaden en effekt av att materialet i det senare fallet är mer fullständigt kring de aktuella sjömannens resor för kompaniet.

Det dagliga brödet

Mathållningen ombord speglade den sociala skiktningen som fanns på de ostindiska skeppen. Superkargörerna, sjöbefälet och några andra högre befattningshavare åt vid det så kallade 1:a bordet. Maten lagades i detta fall av kajutkocken och hovmästaren svarade för betjäningen. Det fanns också möjlighet för deltagarna vid detta bord att medföra egna matvaror på resan. Vid 2:a och 3:e bordet åt mellangrupperna på skeppet, medan manskapet tillhörde den 4:e och största gruppen. Här lagades maten av skeppskocken och buteljören hade ansvar för att väga upp och dela ut de ransoner som sjömännen enligt spisordningen var berättigade till. Utdelningen av maten skedde under överinseende av en styrman, ett underbefäl och en matros.¹²

I Israel Reinius anteckningar från skeppet *Cronprintzen Adolph Friedrich*

resa 1746–1748 finns uppgifter om den matranson för manskapet som föreskrevs av kompaniet, men som kunde varieras efter omständigheterna.¹³ En veckomatsedel kunde enligt detta se ut på följande sätt:

Söndag: Kött (saltat), ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Måndag: Kött (saltat), ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Tisdag: Salt fläsk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Onsdag: Torkad fisk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd

Torsdag: Kött (saltat), ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Fredag: Torkad fisk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Lördag: Torkad fisk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Brödet bör ha varit i form av torkade skeppsskorpor, som utgjorde en basföda i dåtidens sjöfart. Det kan nämnas att man på skeppet *Götheborg* vid uppehållet i Cádiz på dess tredje resa till Kanton lät mura en ugn ombord.¹⁴ Sannolikt var denna till för att kunna erbjuda åtminstone de högre befattningshavarna färskt bröd.

Förutom det som anges i veckomatsedeln skulle på nordligare breddgrader en halv sill serveras till frukost, liksom att en halv jungfru brännvin skulle tillhandahållas alla dagar. Den senare ransonen kunde även utökas av kaptenen "uti elakt Wäder". I dryck skulle i övrigt ges ett stop svagdricka om dagen eller som ersättning vatten. I praktiken skedde ganska många förändringar i matsedeln under resans gång, som framgår av Reinius noteringar.

På utresan skedde proviantering framför allt vid det nämnda uppehållet i Cádiz. Här kunde även levande djur tas ombord för att någon gång under resan kunna servera färskt kött. När man sedan efter den långa färden över Indiska oceanen anlände till Sundasundet mellan Java och Sumatra, öppnade sig möjligheten att inköpa färskvaror från lokalbefolkningen. Väl framme vid ankarplatsen i Wampoa utanför Kanton kunde mathållningen förbättras ytterligare. Här finns exempel på dagliga leveranser till skeppet av biff, rädisor, selleri, andra grönsaker, bröd, fisk, ägg och frukt.¹⁵ Om alla dessa varor kom hela besättningen till del är dock något osäkert.

Ett betydande problem på ostindiefararna var att mat och dryck kunde bli otjänliga under den långa resan. Reinius anger exempelvis att en in-

spektion sex veckor efter att skeppet lämnat Cádiz visade att brödet "ofwan til war något möjligt, eljest war maskar i brödet öfwer alt".¹⁶ Några veckor senare klagade besättningen över "de miserable och rutne och maskätne erterne".¹⁷ Svagdrickan och vattnet kunde också vara utsatta. Skeppsprästen Pehr Osbeck omtalar i sin dagbok från resan med skeppet *Prins Carl* 1750–1752 att svagdrickan surnade redan några veckor efter avfärden och att vattnet, som man därefter var hänvisat till, ofta var osmakligt och fullt med maskar.¹⁸

Christian Koninckx har uppskattat kaloriintaget för de ostindiska sjömännen. Han fann då att basfödan gav cirka 3 665 kalorier (egentligen kilokalorier) per dag.¹⁹ En person som utför kroppsarbete med normal ansträngning behöver cirka 3 000 kalorier per dag, medan hård ansträngning kan fordra ett intag på 6 000 kalorier. Beträffande intaget av vitaminer var situationen mer problematisk. Vitamin D saknades i basfödan och vitamin C fanns endast i begränsad omfattning. Allvarlig brist på C-vitamin kan leda till skörbjugg, som på 1700-talet var ett inte helt ovanligt problem vid längre sjöresor. Ett exempel på detta är att skeppet *Fredericus Rex Sueciae* på återresan under kompaniets första expedition 1732-1733 tvingades gå i hamn i södra Norge för att komplettera besättningen på grund av utbredd skörbjugg ombord.²⁰

Det kan nämnas att den ovan angivna veckomatsedeln för manskapet i mycket liknar den som 1759 antogs för Stockholms handelssjöfart.²¹ Mat-hållningen för flertalet på de ostindiska skeppen avvek alltså egentligen inte från den som gällde inom sjöfarten generellt. Följderna av en bristfällig kost kunde dock bli större på ostindiefararna genom den långa tid man var till sjöss.

Att upprätthålla disciplinen

I de första privilegierna för kompaniet den 14 juni 1731 sägs följande om de medel som fick användas för att upprätthålla disciplinen ombord och undvika myteri och uppror:

Såsom uti dylika widlyftiga och långväga resor, det ganska angelägit är, at i acht taga en noga Discipline til at förekomma alt Myterij och upror, som kunde tima ibland Besättningen uppå Skieppen; altså skola Skieps Capitainerne, eller Befählfawande uppå bemelte Skiepp, hafwa samma myndighet, som Kongl. Skieps Capitainer och Siö Officerare förundt är, at hålla besättningen af Siöfolck och Soldater uti wederbörlig Aga, dock at de sig därhos noga till wahra taga, det de på intet sätt betiena sig af denne dem lemnade myndighet emot Lagen [...] ²²

I kompaniets instruktioner till kaptenen Mathias Holmers inför resan med skeppet *Lovisa Ulrica* 1766-1768 modifieras ytterligare gränserna för befällets behandling av manskapet, vilket kan belysas av följande rader:

Ehuruväl Capitainen tillkommer vid den uti 17. §: anbefalte goda Ordning och Disciplins i ackt tagande, skäligen aga och näpsa låta den gensträfvoge, upstutsige och late, icke dess mindre bör han taga sig noga till vara, at icke bruka alt för stor eller någon otidig stränghet, eller at någon utan skäl och ordsak illa medfara, och hafva ett noga inseende derpå, at af de under dess befäl stående Öfver och Under-Officerare, ett beskedeligt Com-mando föres, så at Besätningen blifver icke med hugg och slag eller på något otilbörligit sätt illa handterad; ²³

Av dessa instruktioner framgår också att vad som kallas en krigsrätt skulle samlas ombord för att döma i rena brottmål. Denna rätt skulle bestå av kaptenen och sex andra officerare och där superkargörerna skulle närvara som observatörer.²⁴

Att praktiken ombord på ostindiefararna inrymde fysiska bestraffningar framgår av de journaler och dagböcker från olika resor som finns tillgängliga. Det kan dock vara svårt att avgöra hur frekventa mildare former av aga var. Möjligen kan dessa inslag i livet ombord ha varit så normaliserade att de inte kom att särskilt uppmärksammas av författarna till de aktuella dagböckerna.

Christopher Tärnström var skeppspredikant ombord på skeppet *Calmars* resa till Kanton som inleddes i februari 1746. Han var också den första av Linnés lärjungar som följde med på kompaniets expeditioner för att samla kunskap om andra delar av världen. Tärnströms journal från denna

resa har i senare tid publicerats och ger en hel del inblickar i livet ombord på ostindiefararna.

I sin journal redovisar Tärnström några fall av fysiska bestraffningar. Den 3 mars sägs att en matros som varit ouppmärksam i utkiken fick "braf stryk derföre".²⁵ Tärnström hade från början reagerat starkt på svordomarna som brukades ombord. Den 21 mars skriver han att han hade fått sig tilldelad en dagg med vilken han med hans egna ord "bredde på gåssarna i Skantsen som oftast då de sworo".²⁶ Varje lördag skulle manskapets hängmattor och kistor hämtas upp för att rengöras. Tärnström noterar i sin journal den 28 juni att en karl hos vilken man funnit löss "fick därföre braf stryk ock kläderna kastades i Siön genast".²⁷

Tärnströms journal sträcker sig endast fram till den 10 november 1746, då skeppet befann sig för ankar vid ögruppen Pulo Condor utanför Vietnam. Man hade inte hunnit fram för att utnyttja sydvästmonsunen över Syd kinesiska sjön och fick finna sig i att övervintra på denna plats. Tärnström insjuknar här och avlider den 4 december.

Israel Reinius utförliga journal från skeppet *Cronprintzen Adolph Friedrich* resa till Kanton 1746–1748 har tidigare nämnts. Med ombord fanns också hans yngre broder Herman, båda som kadetter. Kadetterna gick i lära ombord och skulle i princip bekanta sig med alla där förekommande arbetsuppgifter. Israel Reinius journal från resan framstår som en kombination av dagbok, loggbok, ekonomisk avhandling och en naturvetenskaplig anteckningsbok.

Delarna av dagbokscharaktär i journalen innehåller ett antal uppgifter om fysiska straff som manskapet fick utstå. Ett par exempel på allvarligare händelser kan ges. Den 11 november 1746 noterar Reinius att matrosen Petter Wahlberg upptäckts med att via en lönngång ha stulit socker, bröd, brännvin med mera och för detta satts i arrest. Den 19 november dömdes han av rätten ombord att få "24 slag af Katten, om han dem kunde tåla".²⁸ Vid straffets verkställande mildrades detta till 18 slag. Den 24 januari 1747 råkade hovmästarens medhjälpare Erich Sarström något riva sönder en kvartermästares skjorta när han skulle bedyra sin oskuld för denne. Han blev då illa slagen med en dagg av först kvartermästaren och sedan 1:e styrman Petterson, som slog honom "så obarmhertigt, att på hans rygg ej fanns mycket helt".²⁹ Sarström omhändertas efter detta av doktorn ombord, men



En kinesisk mandarin, hans hustru och en soldat. Ur Carl Fredrik von Schantz dagbok från resan med skeppet *Götha Leijon* 1746-1749. Bild från Kungliga biblioteket.

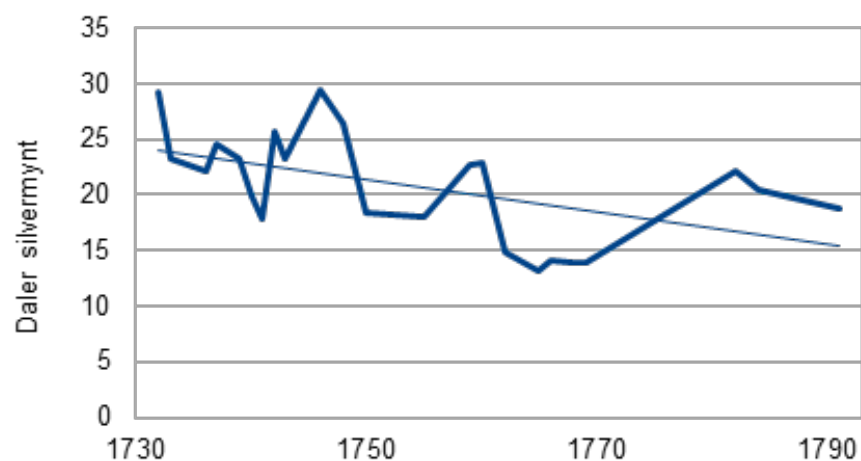
får ingen upprättelse av kaptenen Peter Dens. Reinius tar i denna konflikt tydligt parti för den slagne Sarström.

Det bör sägas att agan ombord på ostindiefararna speglade samhället i övrigt, där aga inom sina gränser var legitimt i olika relationer mellan över- och underordnad. I det sammanhanget kan nämnas att husbondens rätt att aga sina vuxna underlydande avskaffades av riksdagen 1858 efter ett initiativ av Lars Johan Hierta några år tidigare.

Lönen för mödan

Diagram 5 (nästa sida) utvisar utvecklingen av reallönen för en befaren matros under åren 1732–1791.³⁰ Materialet omfattar uppgifter från 31 expeditioner av de totalt 132 som kompaniet hann med under åren 1732–1806. Som befaren har räknats de matrosar som hade den högsta lönen inom gruppen. Lönerna är uttryckta i daler silvermynt per månad och siffrorna har omräknats till 1769 års prisnivå.

Diagram 5: Reallön för befaren matros 1732-1791



Som framgår av trendlinjen i diagrammet finns en tendens att reallönen minskar över tiden. En liknande utveckling finns när det gäller reallönen för okvalificerade arbetare i Stockholm liksom för jordbruksarbetare i hela landet, vilket kan tyda på att sjunkande reallöner var en mer allmän företeelse den aktuella perioden.³¹ (Källa: Forsberg 2015, Tabell 5, s. 47 f.).

Diagrammet utvisar också att variationen i lönenivån är betydande från en expedition till en annan. En möjlighet kan vara att detta sammanhänger med hur många matrosar som efterfrågades vid olika tidpunkter. Det finns också ett visst siffermässigt samband mellan hur många ostindiska skepp som skulle avresa från Göteborg och hur hög månadslönen för matroserna var.³² Även andra förklaringar kan dock finnas med i bilden. Exempelvis kan man tänka sig att kompaniets villighet att betala högre löner påverkades av vinsternas storlek på närmast föregående expeditioner.

Fram till 1748 fanns också möjligheten att komplettera månadslönen med inkomster från den så kallade pacotillen eller fria förningen. Denna innebar att de ombordvarande i viss utsträckning hade rätt att för egen räkning handla med varor. Hur stor den tillåtna pacotillen var berodde på ställningen ombord. För en matros finns uppgiften att tilldelningen bestod

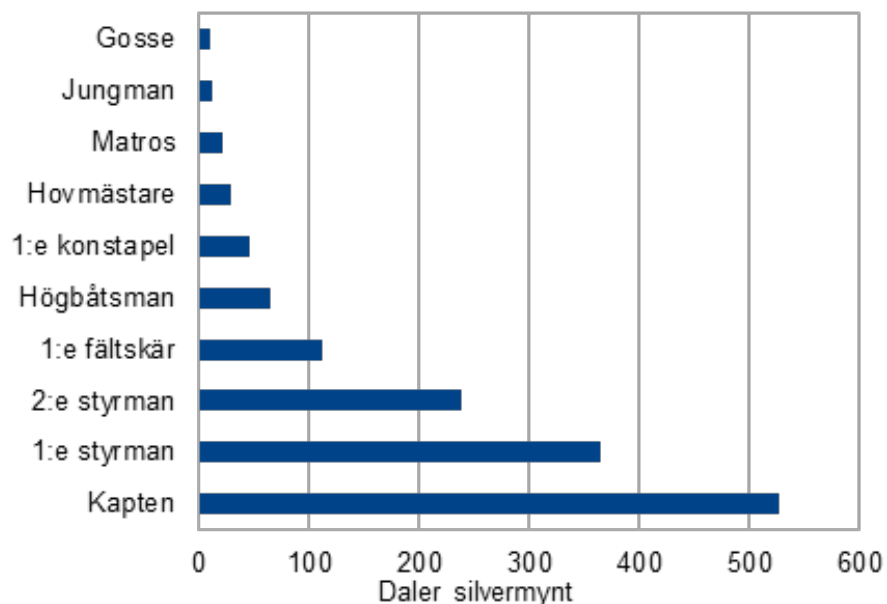
av en kista som rymde cirka 91 kilo te.³³ Andra befattningshavare hade en betydligt större tillåten pacotill. För superkargörerna, kompaniets främsta representanter ombord, handlade det om mycket stora värden som omsattes vid de offentliga auktionerna, där även pacotillen skulle avyttras.

Pacotillens andel av lastens försäljningsvärde kunde vara så hög som 30 procent.³⁴ Mot denna bakgrund är det kanske inte så förvånande att kompaniet genom ett reglemente den 3 november 1748 lät avskaffa all pacotill.³⁵ Som ersättning skulle de ombordvarande få så kallade privilegiepengar, som för lägre befattningshavare motsvarade tre månadslöner. Den nämnde kompanihistorikern Sven T. Kjellberg anger att pacotillen i begränsad omfattning återinfördes den 27 augusti 1753, men var återigen förbjuden i november 1754.³⁶ Det finns sedan uppgifter som talar för att pacotillen var avskaffad under åtminstone större delen av kompaniets fortsatta verksamhetstid.³⁷

Från skeppet *Göteborgs* tre resor finns noteringar om den pacotill som såldes för ett antal matrosers räkning. I genomsnitt uppgick försäljningsbeloppet vid dessa affärer till cirka 357 daler silvermynt.³⁸ Som ett räkneexempel kan man anta att inköpspriset i Kanton var hälften så högt och att kapitalet hade lånats genom ett så kallat bodmerilån med räntan 32 procent.³⁹ Vinsten på en sådan affär skulle då ha varit cirka 121 daler silvermynt. Privilegiepengarna för en matros i form av tre månadslöner skulle å andra sidan ha uppgått till 42 daler silvermynt (räknat på månadslönen vid *Göteborgs* tredje resa). Pacotillen hade alltså i detta fall kunnat ge ett betydligt bättre utbyte än privilegiepengarna.

Diagram 6 (nästa sida) belyser månadslönen inräknat privilegiepengarna för matrosar, jungmän och skeppsgossar relativt ett urval av andra befattningar ombord på de ostindiska skeppen. Det kan nämnas att superkargörerna inte hade en månadslön utan avlönades med en andel av vinsten, medan deras assistenter hade en fast lön för hela resan. Siffrorna som diagrammet bygger på avser skeppet *Riksans Ständers* resa till både Indien och Kina 1760–1762, en expedition som tog drygt 28 månader.⁴⁰ Privilegiepengarna har delats upp månadsvis över denna reslängd och lagts till den vanliga månadslönen. För matroserna varierar den så uträknade lönen mellan cirka 23 och 13 daler silvermynt, medan motsvarande för jungmännen är mellan 13 och 10 daler och för skeppsgossarna mellan 10 och 8 daler.

Diagram 6: Ersättning per månad för olika befattningar



I Diagram 6 har medelvärdet för dessa grupper använts. Variationen i lön inom grupperna beror av allt att döma på ålder och hur befaren sjömannen ifråga var. För matros, jungman och skeppsgossar utgjorde alltså privilegiepengarna tre månadslöner. Som en jämförelse kan nämnas att kaptenens ersättning av detta slag uppgick till 12 000 daler silvermynt ovanpå månadslönen på 100 daler, vilket sammantaget ger en ersättning per månad på drygt 526 daler. (Källa: Uppsala universitetsbibliotek: Handskrift L 183, "Besättningsrulla på Skeppet *Rikens Ständer* den 26 mars 1760", i: *Journalet öfver flere skepps resor till och ifrån Ost-Indien*).

Med hjälp av dessa siffror kan man räkna fram att kaptenen vid den aktuella expeditionen hade en cirka 23 gånger så hög ersättning som en befaren matros. Motsvarande siffra i förhållande till en skeppsgosse uppgår till cirka 53 gånger. Det finns exempel på att ett antal förmodligen äventyrslystna gossar smugit ombord på ett ostindiskt skepp i Göteborg och upp-

täckts först efter avresan. Vid skeppet *Adolph Friederics* resa 1768–1770 visade det sig att så många som tolv gossar olovligen medföljt från hemmahamnen, vilket väl knappast kan ha skett utan medverkan av åtminstone delar av besättningen.⁴¹ Av dessa tolv gossar avlämnades sex till andra svenska skepp och till representanter för hemlandet. Detta skedde i samtliga fall i Cádiz i Spanien vid det vanliga uppehållet där för att hämta de spanska silvermynten och provianter. De kvarvarande sex gossarna förefaller ha fått medfölja till Kina utan lön. Det bör sägas att gränsen mellan en jungman och en skeppsgosse i viss mån framstår som flytande. I rullan från en expedition kan lönerna för en del av jungmännen vara på en nivå som i en annan rulla gäller för skeppsgossarna. Motsvarande är giltigt för gränsen mellan en matros och en jungman.

Lönerna för de ostindiska matroserna och jungmännen avviker inte särskilt mycket i förhållande till vad som gällde i den reguljära handelssjöfarten. För Göteborgs, Stockholms och Visby sjömanshus låg lönen för en matros i 1769 års priser på i genomsnitt cirka 15 daler silvermynt.⁴² Motsvarande siffra för jungmännen var cirka 11 daler. Dessa siffror kan jämföras med lönerna ombord på det ostindiska skeppet *Finland* vid den resa som tog sin början 1769. Här låg lönen för de högst betalda matroserna på 14 daler silvermynt. För jungmännen uppgick samma siffra till 11 daler. För de ostindiska sjömännen tillkom privilegiepengarna och tidigare värdet av pacotillen. Dock fanns ofta möjligheten att handla med egna varor även för sjömän i den mer ordinarie sjöfarten.⁴³

Det finns också uppgifter om lönenivån 1768 för styrmän och matros i några andra europeiska länder. Dessa noteringar togs fram i samtiden av kommerserådet Johan Westerman, som adlades Liljencrantz och blev finansminister under Gustav III.⁴⁴ Den genomsnittliga månadslönen för en matros från England, Frankrike, Holland och Danmark ligger här på över 22 daler silvermynt i 1769 års priser. Detta kan jämföras med siffran ovan på 14 daler silvermynt för en befaren matros på skeppet *Finland*. När det gäller en styrman är relationen snarast den omvända. En 1:e styrman i kompaniet hade på den aktuella resan en månadslön på 80 daler silvermynt, vilket kan jämföras med en siffra för de ovan nämnda länderna på i genomsnitt cirka 56 daler. Den senare siffran är mer lik den för en 2:e styrman på kompaniets skepp, som hade en månadslön på 60 daler silver-

mynt. Denna jämförelse är kanske också mer rättvisande i förhållande till styrmannen på ett mindre fartyg.

Det bör sägas att den angivna månadslönen för en matros i kompaniet ökar till närmare 17 daler silvermynt om man räknar med ett genomsnitt för samtliga observationer under 1750- och 1760-talen. Detta förändrar i viss mån de gjorda jämförelserna med lönerna i den reguljära sjöfarten och i andra europeiska länder.

Några månadslöner brukade utbetalas i förskott i Göteborg, liksom att en delbetalning av samma storlek kunde ske vid framkomsten till Kanton. Övriga delar av lönen utbetalades först när skeppet nått sin hemmahamn. Detta bör ha gynnat den som ville spara en större summa för att kanske inköpa ett hus. Ett sådant sparbelopp skulle för en matros och vid en reslängd på 18 månader kunnat uppgå till mellan 300 och 400 daler silvermynt. Möjligheten att spara dessa pengar påverkades förstås av om sjömannen ifråga hade försörjningsansvar för en egen familj.

Resultatet av Olga Dahls mångåriga privatforskning kring tomterna och deras ägare inom vallgraven i Göteborg finns sedan ett antal år tillgängligt på internet.⁴⁵ Här kan man finna ett flertal tomtägare som betecknas som ostindiefarare. Exempelvis gäller detta 7:e roten, tomt 85, som inropades på 1750-talet av ostindiefararen Jonas Eriksson Mörk för 740 daler silvermynt. Detta bör vara den matros Jonas E. Mörck som finns noterad i den tidigare nämnda databasen över ostindiska sjömän. Ett annat exempel är 8:e roten, tomt 54, som 1750 ägdes av ostindiefararen Börge Utfall. Denna tomt värderades till 200 daler silvermynt. I databasen finns en Börge Utfall först antecknad som matros och senare som båtsman. Ett tredje exempel är 10:e roten, tomt 44, som 1765 tillhörde ostindiefararen Lars Berg. Det finns i detta fall en matros Lars Berg noterad i databasen.

Dödligheten ombord

Kardiologen och kompaniforskaren S. Bertil Olsson har i en artikel i *Svensk medicinhistorisk tidskrift* presenterat en omfattande kartläggning av dödligheten på ostindiefararna. Han refererar här till fullständiga uppgifter om antalet dödsfall för så många som 103 expeditioner. Källorna till dessa

uppgifter är av olika slag och omfattar såväl primär- som sekundärkällor, där de senare bland annat utgörs av annonseringar i den samtida tidningspressen. I studien framkommer en total dödlighet på 8,2 procent, vilket anges motsvara en årlig dödlighet på 5,01 procent.⁴⁶

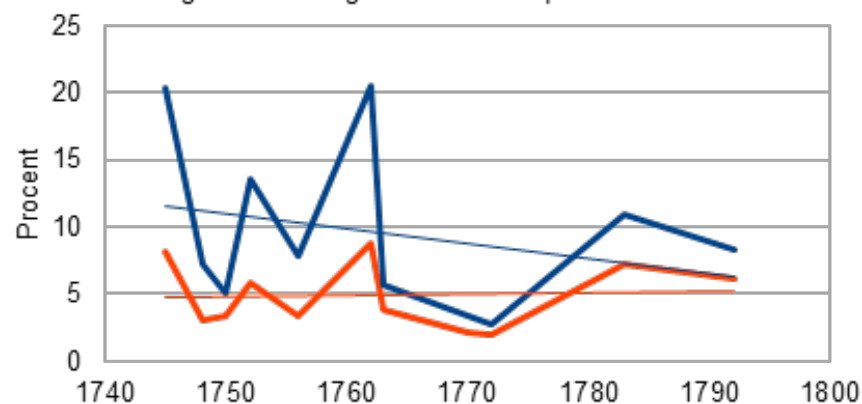
S. Bertil Olssons artikel innehåller tyvärr ingen uppdelning av materialet på olika sociala grupper ombord, vilket kanske inte heller är möjligt utifrån de källor som har använts. För att få fram siffror som gäller för manskapet har en egen undersökning gjorts av 13 expeditioner där fullständiga skeppsrullor finns att tillgå.⁴⁷ Resultatet av denna genomgång framgår i sammanställningen nedan där den totala dödligheten för två olika grupper redovisas. I den första gruppen ingår högre befattningshavare och ner till underbefäl, som benämndes kvartermästare. Den andra gruppen omfattar i huvudsak matros, jungmän och skeppsgossar.

Grupp	Procent döda
Högre befattningshavare	6,5 %
Manskapet	9,6 %
Totalt	8,9 %

Källa: Uppgifter om dödligheten på 13 expeditioner. Se not 47 för närmare uppgifter.

Materialet bygger i detta fall endast på ett mindre antal expeditioner och frågan som kan ställas är hur detta påverkar möjligheten att dra säkra slutsatser om skillnaden mellan de två grupperna. Om urvalet av resorna kan betraktas som slumpmässigt finns vissa statistiska möjligheter att testa utfallet. Det finns kanske inte heller någon anledning att tro att de bevarade rullorna med uppgifter om dödsfallen på något systematiskt sätt skulle avvika från övriga expeditioner. Om man sålunda antar ett slumpmässigt urval kan ett så kallat chitvå-test göras av den uppmätta fördelningen över avlidna respektive inte avlidna för de två grupperna. Ett sådant test visar att skillnaden i dessa fördelningar är signifikant på 95-procentsnivån.⁴⁸ Att urvalet egentligen inte har skett slumpmässigt innebär dock att detta resultat bör tolkas med en viss försiktighet.

Diagram 7: Dödlighet för manskapet 1745-1792



Den högre dödligheten för manskapet kan ha flera orsaker. Utsattheten för smitta var större genom att man levde väldigt nära varandra i de trånga utrymmena ombord. Möjligheterna att hålla en god hygien under dessa förhållanden var säkerligen begränsade. Kosten var också mindre varierad jämfört med den för de högre befattningshavarna. Ytterligare en faktor i sammanhanget är att manskapet av naturliga skäl var mer utsatta för olyckshändelser.

De 13 expeditionerna i det aktuella urvalet tog i genomsnitt 1,95 år att genomföra. Divideras siffran 9,6 procent döda för manskapet med denna siffra blir resultatet en årlig dödlighet på 4,9 procent. Jämförelsevis uppgick dödligheten för samtliga män i åldersgruppen 25-29 år till 1,1 procent årligen sett till perioden 1751-1800.⁴⁹ En stor överdödlighet fanns alltså för manskapet på ostindiefararna jämfört med motsvarande befolkningsgrupp i sin helhet.

Diagram 7 belyser utvecklingen över tiden av dödligheten för manskapet. Den blå linjen utvisar procenttalet avlidna per expedition, medan den röda linjen visar motsvarande per år. Materialet bygger också här på uppgifter från de ovan nämnda 13 expeditionerna, som omfattar tidsperioden 1745-1792. För den senare delen av denna period finns dock endast uppgifter från några enstaka resor. (Källa: Uppgifter om dödligheten på 13 expeditioner. Se not 47 för närmare uppgifter).

Sett till dödligheten per expedition utvisar diagrammet en stor variation från en expedition till en annan. På skeppet *Götheborgs* resa 1743-1745 och *Rikens Ständers* resa 1760-1762 uppgick dödligheten bland manskapet till över 20 procent. Ett exempel åt motsatt håll är *Adolph Friederics* resa 1771-1772, där denna dödlighet begränsade sig till 2,8 procent.

Mycket av variationen försvinner dock om man räknar om siffrorna till en årlig dödlighet, vilket framgår av den röda linjen i diagrammet. Detta utvisar att de mer långvariga expeditionerna naturligt nog var utsatta för en högre dödlighet. En faktor som också finns med i bilden är på vilken plats som en längre restid tillbringades. Som tidigare berörts berodde de mest utdragna restiderna i mycket på att skeppen kom alltför sent till Syd kinesiska sjön för att utnyttja sydvästmonsunen för att nå målet i Kina. Ostindiefararna var under hela resan beroende av att vindar och strömmar ledde i rätt riktning. Vid en övervintring i exempelvis Batavia (nuvarande Jakarta) i väntan på de rätta vindarna fanns vissa ytterligare hälsofaror, som kan ge en del av förklaringen till variationen i dödlighet. Här fanns inte minst en fruktad sjukdom som i senare tider har kunnat konstaterats vara en svårartad form av malaria.⁵⁰ Ett visst mått av slumpmässighet kan också antas ha funnits när det gäller hur många dödsfall som drabbade en viss expedition.

Sett till trendlinjen i diagrammet är dödligheten per år tämligen oförändrad över tiden, medan en viss minskning sker för dödsfallen per expedition. Det senare visar att kompaniet med tiden i större utsträckning lyckades undvika att övervintra på utresan till Kina. Som redan berörts är dock speciellt för den andra hälften av den aktuella tidsperioden antalet expeditioner som ingår i urvalet inte så många och siffrorna därför osäkra.

De dödliga olycksfallen ombord brukade noteras i skeppsrullorna. Inte minst var att falla överbord ofta en fatal händelse. Som exempel kan nämnas att de tre skeppsgossarna Sven Brandt, Bernt Wessman och Sven Pehrson på skeppet *Götha Leijon* den 23 april 1751 har antecknats som "öfverbord", sannolikt som följd av en samfällid olycka. Motsvarande öde mötte matrosen Erick Ekström den 15 juli samma år.

Förutom olyckshändelserna noterades vanligen inte några dödsorsaker i rullorna. S. Bertil Olsson har i den ovan nämnda artikeln samlat uppgifter från andra källor och har då kunnat återfinna dödsorsaken för unge-

får en fjärdedel av alla dödsfall. Bland de mer frekventa sjukdomsbilderna kan här nämnas dysenteri/rödsot, långvarigt tärande sjukdom, feber/frossa, skörbjugg, lungsjukdom, malaria, magsjukdom och slag.⁵¹

Som framgår av 1:e fältskären Carl Fredrik Adlers i senare tid publicerade journal från skeppet *Prins Carls* resa 1753-1756, var osäkerheten ofta betydande om vilken sjukdom som drabbat den ombordvarande. En väsentlig beståndsdel i den dåtida teorin om sjukdomar innebar att dessa skapades av obalanser mellan kroppens fyra vätskor, som ansågs vara blod, gul galla, svart galla och slem.⁵² Behandling med exempelvis kräkmedel, laxermedel och åderlåtning syftade till att återställa balansen och underlätta den naturliga läkeprocessen.

Under den över tre år långa expeditionen till både Indien och Kina fick Adler behandla ett större antal sjukdomsfall ombord. Flertalet av patienterna tillfrisknade också, kanske inte så ofta beroende på en behandling som enligt ett nutida synsätt kunde vara effektiv.⁵³ Även ett antal dödsfall inträffade dock. Ett problem med de sjukdomar som grasserade i Ostindien var att besättningen inte hade kunnat bygga upp någon motståndskraft mot dem. Kunskapen hos skeppets fältskärer om sjukdomarna ifråga var också av naturliga skäl begränsad.

Adler förefaller av hans dagbok att döma ha engagerat sig i hög grad i behandlingen av samtliga patienter ombord. När kaptenen George Elphinston insjuknade vidtogs emellertid vissa särskilda åtgärder. Man konsulterade då den franska kirurgen Macé, som hade en lång erfarenhet av sjukdomarna i Indien.⁵⁴ På dennes inrådan förflyttades Elphinston till en inkvartering i land och Adler följde med för att tillse patienten. Elphinston tillfrisknade också så småningom.

En tid efter att en besättningsman avlidit utauktionerades hans tillhörigheter på skeppet. Behållningen av auktionen och den intjänade lönen överlämnades sedan vid hemkomsten till hans arvtagare. Några protokoll från sådana auktioner finns bevarade och belyser levnadsomständigheterna för manskapet.

Jungmannen Olof Arfvidson avled på skeppet *Adolph Friederic* den 29 maj 1772. I hans kvarlåtenskap ingick följande kläder: en gul nankins underklädning (av tät bomullslärf), en ny blå doffelströja (en tröja av tjockt kläde), ett par svarta använda kamlottsbyxor (byxor av glättat ylletyg som



Den kinesiska tullmandarinens sampan. Han benämndes med namnet "Hoppo". Ur Carl Fredrik von Schantz dagbok från resan med skeppet *Götha Leijon* 1746-1749. Bild från Kungliga biblioteket.

skydd mot köld och väta), ett par gamla långbyxor och ett par gamla blå ullstrumpor.⁵⁵ Han hade också diverse mindre tillhörigheter, exempelvis sysaker, en skräddarsax, en matsked av koppar och en svensk psalmbok.

Matrosen Jean Grounvaut hade avlidit på skeppet *Calmar* och auktionen på hans tillhörigheter skedde den 2 december 1746. Hans kläder utgjordes av följande: en blå skanslöpare (en vid kort kappa av grovt tyg eller tröja av grov ull) en brun levantströja (ett slags varm stickad tröja), en gammal flanelströja, ett gammalt livstykke, en brun tröja, en brun skjorta, ett par gamla byxor, ett par gamla strumpor, ett par vantar, en gammal hatt och ett par gamla skor.⁵⁶ Han ägde även bland annat några knivar, två örn-gott och ett täcke.

Sjömännen i dessa två exempel hade alltså inte så mycket till ombyte av kläder. Utifrån de enstaka bevarade auktionsprotokollen är det dock svårt

att avgöra hur allmängiltigt detta var. Det kan nämnas att det finns ett protokoll från auktionen på jungmannen Johan Sweders tillhörigheter den 25 januari 1765 på skeppet *Stockholms Slott*, som visar en betydligt större och mer värdefull kvarlåtenskap.⁵⁷ Denne Johan Sweder var son till skepparen Peter Sweder och var möjligen med på expeditionen mera för utbildningens skull.

Den långa resan

Det saknas tyvärr dagböcker av manskapet på ostindiefararna som direkt belyser deras situation under den långa resan. Denna avsaknad är i och för sig naturlig med tanke på att skrivkunnigheten och vanan att uttrycka sig i skrift inte var så utbredd.

Vissa slutsatser kan ändå dras från de anteckningar som gjorts av andra befattningshavare ombord. Exempelvis är det slående i Reinius journal att manskapet i hamn ständigt var sysselsatta med olika former av underhållsarbeten ombord. Samtidigt framgår av Tärnströms dagbok att det också kunde finnas stunder av avkoppling. Han skriver den 24 juni 1746 att "[...] ty mäst hwar afton hafwa folket allehanda lekar, dants spillande ock sång för sig".⁵⁸

Det förekom också vid hamnbesök att manskapet fick tillåtelse att gå iland och roa sig, vilket ofta innefattade alkoholförtäring. Reinius skriver den 26 oktober 1746 när skeppet låg för ankar vid Mauritius följande: "Om aftonen kom folket om bord ifrån staden mästadelen af dem fulle [...]".⁵⁹ När det gäller den längre vistelsen vid ankarplatsen Wampoa ett par mil utanför Kanton sägs i instruktionerna för kaptenen Mathias Holmers följande: "[...] skall Capitainen alltid hålla och låta hålla Besättningen om bord, at ingen af dem må gå i land eller om bord på främmande Skepp, till förekommande af rymmande och undandöljande till skeppets afsaknad".⁶⁰

Farhågan att någon besättningsman skulle rymma från skeppet och ta hyra på något annat skepp var inte helt obefogad. Av källmaterialet framgår att rymningar förekom även från de svenska skeppen. Genom dödligheten ombord kom många skepp att sakna en fullständig besättning och

var villiga att ta emot en rymling. Lisa Hellman pekar i sin nämnda avhandling på att dessa omständigheter kom att leda till ett behov av kontroll från befälets sida gentemot manskapet under vistelsen i Wampoa.⁶¹

Fastlandet omkring Wampoa var förbjudet område för de utländska besättningarna. Åtminstone en del besättningsmän fick ändå se lite av Kina genom att tjänstgöra på transporter in till Kanton och ingå i vakthållningen vid det svenska faktoriet där. Utanför Kanton fanns också två mindre öar som det franska respektive det danska kompaniet hade beviljats tillstånd att använda för avkoppling.⁶² Hit kunde även besättningarna från andra länders kompanier komma. För svenskarnas del tilläts dock detta endast någon gång varannan månad. Det förekom att konflikter med andra länders sjömän och med den mindre kinesiska befolkningen på öarna uppstod vid besöken där, vilket var en av orsakerna till restriktionerna mot fler besök där.

I Wampoa kunde ett tiotal eller fler skepp från olika länder samtidigt befinna sig. Detta innebar att något tusental sjömän fanns på platsen. Med allt arbete med underhåll på skeppen bör detta ha lett till en ganska livlig miljö. Transporter från Kanton kom dessutom fortlöpande till skeppen. Lisa Hellman resonerar också om den prostitution som förekom i Wampoa i form av så kallade blomsterbåtar med kvinnor.⁶³ Denna och all annan kontakt med kinesiska kvinnor var formellt förbjuden, vilket dock lokala myndighetspersoner kunde välja att bortse ifrån. Samma förbud gällde inte heller för den etniska befolkningsgruppen "tanka" eller båtfolket, som traditionellt levde på vattnet i södra Kina.

Upplevelsen av en ostindisk expedition kunde säkerligen variera en hel del från resa till resa. I värsta fall fick resan utsträckas till två och ett halvt år samtidigt som sjukdomarna grasserade ombord och antalet dödsfall steg. Situationen kunde vara en annan vid en snabb resa på ett och ett halvt år och där sjukdomarna i mycket höll sig undan. En närmare analys av besättningarna på skeppet *Götheborgs* tre resor visar att drygt 50 procent av de ombordvarande som överlevde sin första resa också kom att göra ytterligare minst en resa för kompaniet. Det kan diskuteras hur denna siffra ska tolkas, men tydligt är i alla fall att ett flertal besättningsmän inte avskräcktes från en fortsatt tjänstgöring i kompaniet. I vissa fall fanns kanske inte heller så många alternativ till försörjning.

Konflikter kunde naturligtvis uppstå under den långa resan med många människor på ett begränsat utrymme. En sida av detta var förekomsten av aggressioner hos manskapet mot underbefälet. Att sådana kunde finnas framgår av att Reinius på julafton 1746 skriver följande: "Om natten därpå föröfwades ett Ljderligt wäsende ibland en del af folket, med supande, swärjande, slagsmål, så att de såfwande blefwo deraf oroade. Twenne af Quartermästarenas Koijor sönderskurne".⁶⁴ Reinius nämner inte att någon skulle ha straffats för detta tilltag.

Skotten Colin Campbell var den kanske främste initiativtagaren till kompaniet och 1:e superkargör på dess nämnda första expedition 1732–1733 med skeppet *Fredericus Rex Sueciae*. Av Campbells i senare tid utgivna dagbok från denna resa framgår att han inte var helt tillfreds med manskapets kunskaper och uppträdande. Han skriver följande:

As the sailors the Captain Employ'd at Stockholm, there were but the Boatswain & his Mate(s) & halt a dozen more that deserv'd the name of sea man, the rest being all Boys many of whom knew very little of the business of a sailor & some not so much as the names of the Ropes of the ship.⁶⁵

Campbell skriver vidare:

But the very worst men we have are those of the Kings People ingag'd at Gottenburg who (except a very few) are a parcel of stupid Boors [från holländska, betyder "bönder"], who have never been at sea & know nothing & I belive never will learn, and yet these fellows are always first to grumble & dispos'd to mutiny on any Occasion.⁶⁶

Det bör sägas att Campbell uttrycker sig kritiskt om ett flertal befattningshavare ombord. Inte minst gäller detta kaptenen Georg Herman Trolle. Campbell hade varit aktiv i Ostendekompaniet, som de etablerade sjömakterna lyckades få slutligt upplöst 1731. Hans erfarenheter från detta kompani förefaller ha kolliderat med det svenska sjöbefälets uppfattningar om vem som skulle styra ombord.

Det är möjligt att Campbells kritik ledde till att rekryteringen av sjömän till de ostindiska expeditionerna förändrades. I alla händelser visar Tärn-

ström i sin något senare journal en betydligt större respekt för manskapets yrkeskunnande. Han konstaterar sålunda den 15 augusti 1746 att "Ingen förtienar swårare sina pängar än en Siöman".⁶⁷

Slutord

Det finns inget sammanhållet arkiv efter Ostindiska kompaniet. Många handlingar förstördes också medvetet av kompaniet självt, bland annat för att skydda identiteten på utländska investerare. Exempelvis var det inte tillåtet för brittiska undersåtar att vara involverade i andra länders kompanier.

De arkivhandlingar från kompaniet som finns bevarade är utspridda på flera olika institutioner. Här kan särskilt nämnas Göteborgs universitetsbibliotek som i sin handskriftsavdelning förvarar en betydande samling handlingar från kompaniet. Som nämndes inledningsvis har man också här tillskapat ett digitalt arkiv där även handlingar från andra institutioner ingår.

Denna artikel visar förhoppningsvis att det trots den något besvärliga källsituationen är möjligt att få fram en hel del uppgifter om olika företeelser inom kompaniet. Den utnyttjade databasen som Landsarkivet i Göteborg tillskapat har i detta avseende varit till god hjälp. Denna databas bör också gå att använda för andra forskningsuppgifter som berör de ombordvarande på kompaniets skepp.

Summary

This article deals with the group of able seamen, trainee seamen and ship boys on the Swedish East India Company's ships, which during the years 1732–1806 made 132 trips to mainly Canton.

Figure 1 shows the age distribution for this group. The emphasis in the chart is between 20 and 30 years. However, there are few older sailors in the material, which results in an average age of 27.6 years. For the able seamen the mean is 29.5 years, for the trainee seamen 22.9 years and for the ship boys 17.6 years.

Figure 4 illustrates the distribution of the number of East Indian trips made for the able seamen who participated in the ship *Götheborg's* three expeditions to China. The average number here is 1.6 trips, which should, however, be considered a minimum figure since information is not available from all the company's trips.

The development of the real salary of an able seaman 1732–1791 is shown in figure 5. The trend here is a slightly falling real wage over time. This is in line with data on a declining real salary for unskilled laborers and agricultural laborers for this time. The chart also shows that real wages could vary quite a bit from one expedition to another. One explanation for this can be that the demand for sailors differed from time to time, depending on how many East Indian expeditions that would simultaneously leave Gothenburg.

A comparison made in the contemporary 1700s shows that the salaries of Swedish sailors were considerably lower than those in England, France, the Netherlands and Denmark. The average monthly salary for an able seaman in these countries 1768 was more than 22 dollars silver coins, while the corresponding pay in the Swedish East India Company on the ship *Finland* 1769 was only 14 dollars. On average for all observations during the 1750s and 1760s, the salary of a sailor in the company amounted to about 17 dollars silver coins, which may provide a more accurate comparison.

The food and drink offered to the sailors on the company's ships was quite one-sided and involved some health risks. The base food contained mostly dried fish, salted meat, peas, grain and sea-biscuits. Vitamin C was almost completely lacking in the diet, which could lead to scurvy. Both the food and drink could also easily become unsuitable during the long voyage. However, during the extended stay at the anchorage Wampoa outside Canton, the food supply could be significantly improved. Here are examples of daily deliveries to the ship of beef, radishes, celery, other vegetables, bread, fish, eggs and fruits.

Total mortality for the sailors can be calculated to 9.6 percent. The corresponding figure for the higher positions amounts to 6.5 percent. These figures are based on data from 13 expeditions where full rolls of the crew and details of the deaths are available. The current expeditions took an average of 1.95 years to complete. If the figure of 9.6 percent dead for the

seamen is divided by 1.95, an annual mortality rate of 4.9 percent appears. Comparatively, the mortality rate for all men in the 25-29 age group was 1.1 percent annually for the period 1751-1800. The mortality of the sailors on the East Indian ships was thus considerably higher than that of the whole population group.

Figure 7 shows the development of mortality for the seamen per expedition (blue line) and per year (red line). It appears here that the mortality per expedition varies a great deal from trip to trip, but that much of the variation disappears if the mortality figures are recalculated to apply per year. The longer expeditions were largely due to the ships arriving too late to the Dutch East Indies to take advantage of the southwest monsoon to cross the South China Sea. The ship then had to make a long break in, for example, Batavia (present Jakarta) with the additional health risks that were there.

In the company instructions to the captain Mathias Holmers prior to the voyage with the ship *Lovisa Ulrica* 1766–1768, it is emphasized that the officers on board should carry a mild command so that the crew was not handled with chops and strokes. However, flogging was allowed on board, as in society at large. Preserved diaries from East India trips also show that more extensive physical punishments occurred on the ships. The article gives some examples of such penalties.

Of course, conflicts could arise during the long journey with many people in a limited space. The Scotsman Colin Campbell was perhaps the foremost initiator of the Swedish company and was also 1st supercargo on the company's first trip to China 1732–1733. In his later published diary from this expedition, he expresses some critical views regarding the crew's knowledge and behavior. The second last page of the article gives two examples of these expressed opinions in English.

It is possible that Campbell's criticism led to a change in the recruitment of seamen to the East Indian expeditions. In any event, the ship priest Christopher Tärnström, in his somewhat later diary, shows a greater respect for the crew's professional skills. He thus in translation states on August 15, 1746, that "No one earns his money more difficultly than a sailor".

Tryckta källor

Adler, Carl Fredrik, *En ostindiefarande fältskärs berättelse. Carl Fredrik Adlers journal från skeppet Prins Carl 1753-56*. Redigerad av Paul Hallberg och S. Bertil Olsson. Göteborg 2013.

Börjeson, D. Hj. T., *Stockholms segelsjöfart*. Stockholm 1932.

Campbell, Colin, *A passage to China. Colin Cambell's diary of the first Swedish East India Company expedition to Canton, 1732-33*, edited by Paul Hallberg and Christian Koninckx. Göteborg 1996.

Dahl, Olga, *Göteborgs tomtägare 1637-1807*, publicerad på internet: <https://www.gbgtomter.se/> (2020-09-17)

Forsberg, Per, Melchior, Lars & Andersson, Ulf, *Ostindiefararen Götheborg 1738-45. Resorna för Ostindiska kompaniet, besättningarna, haveriet*. Göteborg 2014.

Forsberg, Per, *Ostindiska kompaniet. Några studier*. Stockholm 2015.

Hammar, Hugo, *Fartygstyper i Svenska Ost-Indiska Compagniets flotta*. Göteborg 1931.

Hellman, Lisa, *Navigating the foreign quarters. Everyday life of the Swedish East India Company employees in Canton and Macao 1730-1830*. Stockholm 2015.

Hellstenius, J. A. C., *Bidrag till Svenska Ost-Indiska Compagniets historia 1731-1766*. Uppsala 1860.

Historisk statistik för Sverige, Del 1. Befolkning, 2:a upplaga. Stockholm 1969.

Kjellberg, Sven T., *Svenska Ostindiska kompanierna 1731-1813. Kryddor, te, porslin, siden*. Malmö 1974.

Koninckx, Christian, *The first and second charters of the Swedish East India Company (1731-1766)*. Kortrijk 1980.

Lindeke, Björn, "Läkemedlen på de svenska ostindiefararna", i: *Sverige och svenskarna i den ostindiska handeln, 2, Strategier, sammanhang och situationer*. Göteborg 2019, s. 93-151.

Lööf, LarsOlof, "Resemundering och förning i avlidna sjömäns kvarlåtenskap", i: *Ostindiska Compagniet. Affärer och föremål*. Göteborg 2000, s. 134-143.

Med ostindiefararen Götheborg till Kina. Moderna fältskärer på historisk seglats, sammanställt av S. Bertil Olsson och Robert Sinclair. Kullavik 2007.

Olsson, S. Bertil, "Dödligheten på Svenska Ost-Indiska Compagniets expeditioner", *Svensk medicinhistorisk tidskrift*, vol. 16(2012):nr 1, s. 9-28.

Olsson, S. Bertil & Andersson, Elin, "Tre 'okända' skeppsjournaler från Svenska ostindiska kompaniet", i: *Sverige och svenskarna i den ostindiska handeln, 2, Strategier, sammanhang och situationer*. Göteborg 2019, s. 11-39.

Osbeck, Pehr, *Dagbok öfver en ostindisk resa åren 1750, 1751, 1752*. Stockholm 1757 (faks. Stockholm 1969).

Ostindiska Compagniet. Affärer och föremål, redaktör: Kristina Söderpalm. Göteborg 2000.

Reinius, Israel, *Journal hållen på resan till Canton i China*. Helsingfors 1939 (ny utg. 2008).

Söderberg, Johan, "Long-term trends in real wages of labourers", i: *Exchange rates, prices, and wages, 1277-2008*, edited by Rodney Edvinsson, Tor Jacobson and Daniel Waldenström, Stockholm 2010, s. 453-478.

Tärnström, Christopher, *Christopher Tärnströms journal. En resa mellan Europa och Sydostasien år 1746*, kommenterad och bearbetad av Kristina Söderpalm. London 2005.

Noter

- ¹ Koninckx 1980. Se särskilt kapitel 6:1 och 6:2, s. 303-334.
- ² Kjellberg 1974. Se särskilt kapitel 16, s. 187-208.
- ³ Hellman 2015. Se särskilt s. 77-94.
- ⁴ Siffran 8 500 bygger på att den genomsnittliga siffran för antalet besättningsmän (=131) har framräknats utifrån de uppgifter om alla ostindiska skepp som redovisas i Kjellberg 1974, s. 177-184. Denna siffra har sedan räknats upp med tio procent för att ta hänsyn till att vissa befattningshavare, såsom superkargörer och deras assistenter, inte finns med i Kjellbergs siffror. Denna siffra har därefter multiplicerats med antalet expeditioner (=132). Sedan har denna siffra multiplicerats med 0,76, då antalet matrosor, jungmän och skeppsgossor enligt åtta undersökta skeppsrullor utgjorde cirka 76 procent av de ombordvarande. För att få fram antalet personer har den sistnämnda siffran dividerats med 1,7, som är den siffra som i detta sammanhang har valts för det genomsnittliga antalet resor som en matros gjorde med kompaniet (se längre fram i artikeln). Resultatet av denna beräkning blir 8 503 personer, en siffra som har avrundats till 8 500. Det bör sägas att denna kalkyl är känslig för hur många resor som varje sjöman kan antas ha gjort med kompaniet. Om man istället räknar med 1,8 resor i genomsnitt blir resultatet 8 031 personer.
- ⁵ Historisk statistik för Sverige ... 1969, Tabell 42, s. 118.
- ⁶ Ibid, Tabell 18, s. 70.
- ⁷ Forsberg m.fl. 2014, s. 64.
- ⁸ Se ibid, s. 131-201.
- ⁹ Ibid, s. 178f.
- ¹⁰ Ibid, s. 135f.
- ¹¹ Koninckx 1980, s. 330f. Bearbetning av här angivna siffror.
- ¹² Kjellberg 1974, s. 195.
- ¹³ Reinius 1939, s. 19f.
- ¹⁴ Landsarkivet i Göteborg: Östadsarkivet, Privatarkiv A 152, vol. 55, s. 193.
- ¹⁵ Landsarkivet i Göteborg: Östadsarkivet. Privatarkiv A 152, vol. 57, "Account of Expenses at Wampoe for the Ship King Frideric, furnis'd by the Compradore Antony in the years 1744/5"; se exempelvis 19/9 1744.
- ¹⁶ Reinius 1939, s. 59.
- ¹⁷ Ibid, s. 66.
- ¹⁸ Osbeck 1757, s. 4.
- ¹⁹ Koninckx 1980, s. 381. Bearbetning av där angivna siffror.
- ²⁰ Campbell 1996, s. 223, 229.
- ²¹ Se Börjeson 1932, s. 351.
- ²² Kjellberg 1974, opaginerade sidor efter s. 40, där hela texten till kompaniets första privilegiebrev den 14 juni 1731 återges. Den aktuella texten återfinns i paragraf 11.
- ²³ Hammar 1931, s. 73.
- ²⁴ Ibid, s. 74.
- ²⁵ Tärnström 2005, s. 62.
- ²⁶ Ibid, s. 75.
- ²⁷ Ibid, s. 102.

²⁸ Reinius 1939, s. 102.

²⁹ Ibid, s. 114.

³⁰ Se Forsberg 2015, s. 47f, för de exakta siffrorna för olika expeditioner.

³¹ Se Söderberg 2010, Figure 9.3, s. 464.

³² Korrelationskoefficienten för detta samband är +0,63 på en skala från -1 till +1. Se Forsberg 2015, s. 51f, där också en mer ingående diskussion finns kring denna fråga.

³³ Reinius 1939, s. 239f.

³⁴ Koninckx 1980, s. 326. Den här angivna siffran för *Götheborgs* tredje resa förefaller dock inte vara korrekt. Genom haveriet i inloppet till Göteborgs hamn är också denna resa ett särfall.

³⁵ Se Hellstenius 1860, s. 36. Se även Uppsala universitetsbibliotek, Handskrift L 186 (innehåller flera olika handlingar utan paginering), där ett samtida utdrag finns ur det reglemente som förbjöd pacotillen.

³⁶ Kjellberg 1974, s. 113f.

³⁷ Se Forsberg 2015, s. 40ff.

³⁸ Se Ibid, s. 37. Siffran 357 daler silvermynt är genomsnittet för matrosor och de personer som saknar uppgift om titel/yrke, men som också i huvudsak bör ha varit matrosor.

³⁹ Det kan nämnas att kompaniet efter skeppet *Götheborgs* sista resa försålde tio kistor med tesorten Bing för 161 daler silvermynt per kista. Motsvarande pris i Kanton hade varit cirka 63 daler silvermynt. Kompaniet försålde också 398 kistor med tesorten Congo, där priset blev cirka 147 daler silvermynt per kista, vilket kan jämföras med ett inköpspris i Kanton på knappt 43 daler silvermynt. Se Forsberg m.fl., s. 85. Bodmerilån var ett lån mot säkerhet i lasten på ett fartyg och där räntan kunde vara en bit över 30 procent.

⁴⁰ Uppsala universitetsbibliotek: Handskrift L 183, "Besättningsrulla på Skeppet *Riksens Ständer* den 26 mars 1760", i: *Journaler öfver flere skepps resor till och ifrån Ost-Indien*.

⁴¹ Kalmar stadsbibliotek, Kalmar stifts- och gymnasiebibliotek, Arkiv nr ms 81: "Rulla öfver besättningen på respective Ost-Indiska Compagniets skiepp Adolph Fredric. Uprättad den 3die december 1768", i: *Dagbok med respective Ost Indiska Compagniets skiepp Adolph Fridrich under resan till och ifrån Canton i China åren 1768, 69 & 70, av Anders Henrik Roman*.

⁴² Se Forsberg 2015, s. 53ff.

⁴³ Koninckx 1980, s. 328.

⁴⁴ Westerman, Johan, "Om Sveriges Fördelar och Svårigheter i Sjöfarten, i jämförelse emot andra Riken", i: *Kongl. Vetenskaps Academiens handlingar för år 1768*, vol xxix. Stockholm 1768. (Finns tillgänglig i avskrift på internet: [http://www.bruzelius.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman\(1768\).html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman(1768).html)). (2020-09-17).

⁴⁵ <https://www.gbgtomter.se/> (2020-09-17).

⁴⁶ Olsson 2012, s. 11.

⁴⁷ De 13 aktuella expeditionerna är följande: *Götheborg* 1743-45, *Cronprins Adolph Friederic* 1746-48, *Calmar* 1746-48, *Cronprinsessan Lovisa Ulrica* 1748-50, *Götha Leijon* 1750-52, *Prins Carl* 1753-56, *Sophia Albertina* 1755-56, *Riksens Ständer* 1760-62, *Finland* 1762-63, *Adolph Friederic* 1768-70 och 1771-72, *Cron Prins Gustaf* 1782-83 och *Gustaf III* 1791-92. Rullan för *Prins Carls* resa 1753-56 förvaras idag på Karlskrona kommunarkiv. Rullan återges i sin helhet i Adler 2013, s. 203-209. Rullan för *Adolph Friederics* resa 1771-72 förvaras idag på Roggebiblioteket i Strängnäs, som utgör en del

av Kungliga biblioteket. Rullan återges i sin helhet i Olsson, S. Bertil & Andersson, Elin 2019, s. [15-24]. För källan till övriga rullor hänvisas till Forsberg m.fl. 2014, Bilaga 12, s. 260ff.

⁴⁸ Sannolikhetsvärdet i detta chitvå-test är $p=0,044032$.

⁴⁹ Historisk statistik för Sverige ... 1969, Tabell 40, s. 111.

⁵⁰ Med ostindiefararen Götheborg ... 2007, s. 35 & 42.

⁵¹ Olsson 2012, Tabell 3, s. 24.

⁵² Adler 2013, s. 19.

⁵³ Se Lindeke 2019, s. 129-143 för en diskussion om den verkan som olika behandlingar kan tänkas ha haft.

⁵⁴ Ibid, s. 183f.

⁵⁵ Löf 2000, s. 139.

⁵⁶ Ibid, s. 135f.

⁵⁷ Ibid, s. 137f.

⁵⁸ Tärnström 2005, s. 101.

⁵⁹ Reinius 1939, s. 97.

⁶⁰ Hammar 1931, s. 90.

⁶¹ Hellman 2015, s. 77ff.

⁶² Ibid, s. 136f.

⁶³ Ibid, s. 87ff,

⁶⁴ Reinius 1939, s. 109.

⁶⁵ Campbell 1996, s. 19.

⁶⁶ Ibid, s. 19.

⁶⁷ Tärnström 2005, s. 114.