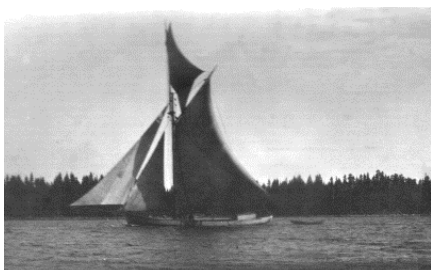


Allmogeseglation i norra Halland

En essä med fokus på allmogeseglationens relation
till Västerhavets kulturarv



”Västerhavets kulturarv” HI 1628

Lars Viking

wikingwalks@outlook.com

1 Inledning

Jag har valt att skriva en essä om allmogeseglation¹. Begreppet "allmogeseglation"² hyser för mig också en spännande utmaning då fenomenet verkar motsägelsefullt: Begreppen "allmoge" (eller "bonde") och "seglation" tycks i alla fall vid en hastig betraktelse synas vara närapå varandras motsatser. Vad fick allmoge eller bönder att ge sig ut på havet? Varför valde man att prioritera en relativt vådlig sjöfartsnäring istället för att "bliva vid sin läst" och i större trygghet odla sin jord?

2 Syfte

Fram till mitten av 1800-talet är det generellt via haven som möte mellan människor uppstår. Handelsutbyte över haven där folk från olika regioner och länder möts, medför också utbyte av idéer, vanor, traditioner, dialekter, dans, musik, varor, religion etc. Låt oss kalla det ett kulturutbyte.

I kursen Västerhavets³ kulturarv (GU HI 1628 VT 2021) har diskuterats **att** kulturutbyte skett och de särdrag i Västerhavsregionen⁴ som verifierar detta. I något mindre omfattning har diskuterats **hur** detta utbyte kan ha skett.

Det är dokumenterat att allmogeseglationen bedrivits över bl.a. Västerhavet. Jag menar alltså därmed att allmogeseglationen är en av faktorerna bakom spridandet av det vid Västerhavet gemensamma kulturarvet. Nedan är ambitionen att peka på faktorer som stödjer denna uppfattning. Det förefaller mig alltså väsentligt att allmogeseglationen belyses som en av de företeelser som utgör förutsättningen för att Västerhavets kulturarv uppstått.

Kanske kan denna korta essä dessutom också kasta något ljus över allmogeseglationen som sådan. Jag får ibland intrycket att kännedom om allmogeseglationen idag tycks ha seglat en bit in i historiens töcken.

3 Fokus i denna essä

Allmogeseglation har funnits vid alla Sverige kuster. Men vissa regioner kom att dominera, bland dessa regioner finner vi norra Halland med sitt gynnsamma läge vid Västerhavet och med en god hamn bl.a. i nuvarande Gottskär⁵.

Med ovan nämnda syfte som bakgrund, fokuserar denna essä på den Nordhalländska allmogeseglationen samt den seglation som bedrevs på Västerhavet. Det ska dock infogas

¹ Annat vanligt uttryck för seglationen är "bondeseglation" men "allmogeseglation" är mer, enligt min uppfattning, mer generellt och beskriver därmed bättre den befolkning som utförde seglationen

² Definitioner av begreppen finns i sektion [4 i detta dokument](#).

³ Med Västerhavet avses här Skagerak och Kattegatt

⁴ Västerhavsregionen omfattar i denna kontext framförallt Jylland, södra Norge och Svenska västkusten.

⁵ Historikern Pablo Wiking Faria nämner också att hamnar från vilka Hallands bönder exporterar spannmål kommer till innan Halland får ordnade hamnar för fiskeri. Se [1. Havets kulturlandskap \(Del2\) - YouTube](#).

att också i Danmark och Norge förekommer allmogeseglation och denna torde på motsvarande vis som Halländsk seglation, medfört ömsesidigt kulturutbyte mellan länderna kring Västerhavet⁶.

Allmogeseglationen i norra Halland har definitivt också bedrivits som "fjärrtrafik" exempelvis över Medelhavet, Nord- och Östersjön men utgör inte fokus i denna essä.

4 Allmogeseglation

4.1 Vad avses med allmogeseglation⁷?

Med allmogeseglation menas olika former av sjöfart som under mycket lång tid bedrivits av landsbygdens befolkning ofta i direkt konflikt med borgarnas merkantila verksamhet i städerna.

Seglationen kan se väldigt olika ut. Förutom den vanliga formen av sjöburen handel med varor från hemorten eller "egen avel" i mindre öppna båtar, till seglation närmast som rena rederier med stora skepp och fjärran destinationer.

"Företagsformerna" varierar likaså från ensamäggande till båtlag och regelrätta partrederier.

Fartygens storlek skiftar men den vanligaste formen är en typ av sjöburen handel med små skutor, där skepparen ofta också är både fiskare och bonde. I västerhavsregionen under allmogeseglationens tid, är behovet av transporter stort⁸ och några exempel anförs nedan bl.a. när allmogeseglarna utför frakter i Norge.

4.2 Historik – Halländsk allmogesegling

Utbyte över haven har förekommit redan under förhistorisk tid⁹.

Det är ett faktum att en mycket stor del av Nordens medeltida¹⁰ handel genomfördes med bönders båtar och fartyg. Hallandskusten är härvidlag inget undantag: Kustbönder bedriver med framgång köpenskap på detta sätt, trots att statsmakten ställer sig alltmer fientlig till företeelsen.

I mitten av 1300-talet söker Magnus Eriksson¹¹ avskaffa den självständiga bondehandeln och tillerkänna bönderna endast rätt att handla sinsemellan med "ätande varor". Allt annat ska föras till städerna, där borgarna skulle ha monopol på handeln, i synnerhet utrikeshandeln. I

⁶ Se exempelvis P. Holm. Kystfolk. 1991. S 75 och ff.

⁷ Extrakt från Nationalencyklopedin.

⁸ [Båtmuseet](#) i Onsala.

⁹ S. Tornehed. Under samma himmel. 2004. S 12.

¹⁰ Man räknar medeltiden mellan åren slutet av 400-talet till 1400-talet.

¹¹ Magnus Eriksson, bl.a. kung av Sverige 1319–1364. Bottniska handelstvånget (handelsinskränkningar avseende vissa kuststräckor på Sveriges ostkust) och liknande regleringar, tillkommer under Magnus Erikssons tid. Vi kan här se hur statsmakten under tidigt motarbetar allmogeseglationen.

praktiken saknade dock kungen de nödvändiga maktmedlen för att genomdriva sådana beslut¹².

Ytterligare äldre indicier på handel är den köpstad¹³ som under medeltiden legat på Onsala nära Gottskär. Avståndet till havet är kort (och dessutom finns gott vägnät över land). Besök från länderna kring Västerhavet är vanliga.

Staden Gåsekil, som är Gottskärs föregångare, existerade från en oklar tidpunkt fram till 1539. Källorna visar på det relativt stora antal båtsmän som kunde skrivas ut från staden även om staden som sådan anses ha varit liten. Dock är det rimligt att dra slutsatsen, efter dessa utskrivningar, att Gåsekil är huvudort för sjöfarten i norra Halland med dess belägenhet på Onsalahalvön. Så ska det också förbli.¹⁴

Men det är först år 1575 som namn kan dokumenteras på halländska skeppare som fört frakt och då till Aalborg¹⁵. Under denna tid är Halland ännu danskt och ska så förbli till 1645 då Sverige erhåller landskapet först som pant för att trygga fredsvillkoren från fredsavtalet i Brömsebro och senare permanent tar emot hela landskapet vid Roskilde-freden 1658.

När Halland alltså blir svenskt från 1645 finner den svenska myndigheten en mycket omfattande allmogeseglation. Sverige förbjuder denna seglation, kanske i syfte att bryta förbindelserna med det gamla moderlandet Danmark, men säkert också för att skydda borgarnas intressen i städerna. Stor bitterhet uppstår bland allmogen i Halland över detta beslut och redan 1647 återfår man vissa seglationsrättigheter. Dock begränsas det fraktade godset till sten, stockar, och trä. Importen fick endast omfatta spannmål. Förtullning ska ske inledningsvis i Göteborg men då detta är en betydande omväg för hallänningarna, etableras också en tullstation i Malesund¹⁶. Genom etablerandet av tullen, uppstår självfallet också smuggling av förbjudet gods¹⁷.

Allmogeseglationen från norra Halland är som störst under slutet av 1500-talet¹⁸ och under stora delar av 1600-talet¹⁹ men har alltså som nämnts, uråldriga anor.

¹² D. Harrisson. Bondeseglation på medeltiden, [April, 2013 | Historiebloggen SvD](#)

¹³ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 39. Suffixet "stad" ska inte förväxlas med dagens stad-begrepp. Här avser med "stad" ett "sted", dvs det danska uttrycket för "plats", ofta en marknadsplats.

¹⁴ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 47 ff.

¹⁵ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 310.

¹⁶ Å. Holmberg (red). Studier tillägnade Curt Weibull den 19 augusti 1946. Hädanefter i denna essä: E. grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 167—168. Tullstationen låg sannolikt på nuvarande Skallahalvön med en tullstation på halvöns yttersta spets. Från början av 1690-talet kan stationen också ha legat vid Bratterås, strax syd om Gottskär. S 181 o 182.

¹⁷ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 177.

¹⁸ G. Svensson. Väröbygd 1995. S 48.

¹⁹ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 182.

Vid slutet av 1600-talet har seglationen åter en period av stor omfattning. Man beräknar att flottan i norra Halland består av upp till 100 fartyg med en under åren successivt tilltagande fartygsstorlek²⁰.

Fartygen ägs i många fall av ett antal personer (de tidigare nämnda s.k. partrederierna). De mer framgångsrika kan äga delar av ett antal fartyg och på så vis sprida riskerna²¹.

1723 beslutar borgare, adel och präster återigen att allmogeseglation ska upphöra. Det anses att jordbruket försummas, städerna tar stor ekonomisk skada samt att skeppsbyggeriet tär på skogarna. För fortsatt seglation gäller nu att skepparna ska söka burskap²² i en stad och där erlægga gängse avgifter för att få fortsätta segla. Kungsbacka förlorar sin rätt som stapelstad²³. Malesunds tullkammare läggs därmed ned. Skepparna blir borgare men fortsätter också odla sina gårdar. Från 1864 införs full näringsfrihet²⁴.

Men ytterligare nedgång ska följa för allmogeseglationen och den kan kopplas till ångdrivna fartyg som successivt etableras när 1900-talet närmar sig. Fartygen blir nu större, fordrar teknisk kompetens, utökade kapitalkrav m.m. Allmogeseglarna förmår inte matcha den nya tidens krav och epoken ebbar ut²⁵.

4.3 Vad motiverade allmogeseglationen?

Som så ofta har även allmogeseglationen uppstått av ekonomiska skäl. Bönderna ”voro för landets ringhets skull vane att söka sin näring till sjöss” och ”deras förnämste och meste näringsmedel” bestod ”enkannerligen av seglats”²⁶. Man kan som ”egen” seglare byta egna varor som fisk mot säd och salt. Påståendet stöds t. ex. också av köpmannen Arent Berntsen, tidigare slotsskrivaren på Varbergs fästning. Denne noterar 1656 att befolkningen i några norrhalländska häradar ”äro fattiga”. Man kompenserar detta med egen export på egna fartyg som omfattar timmer, lärft och vadmal som de exporterar på egna fartyg.²⁷

För de välbärgade storbönderna/allmogeseglarna kan det vara svårt att dra en gräns mellan allmogeseglation och den omfattande rederinäring som uppstår då flera fartyg delvis är i en ”redares” ägo. I vissa fall är man mer redare än annan yrkesutövande. För de större ”rederierna” kan avkastningen uppgå till så mycket som mellan 40% och 100% på insatt

²⁰ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 183.

²¹ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 190.

²² Burskap innebär bl.a. att man som borgare i en viss stad har vissa lagstadgade rättigheter såsom rätt att bedriva näringsverksamhet, hantverk eller handel men även skyldigheter, som att betala skatt till staden.

²³ Med stapelstad avses bl.a. rätt att bedriva import och export. Motsatsen är uppstad där en stad saknar sådana rättigheter.

²⁴ S. Tornehed. Under samma himmel. 2004. S 19--20

²⁵ Se exempelvis L. Strömberg. Artikel "Kaptensgården" ([Canvas](#)). S 2

²⁶ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 167.

²⁷ L. Strömberg. Artikel "Kaptensgården" ([Canvas](#)). S 4.

kapital²⁸. Kort sagt, med seglationen fanns goda möjligheter för allmogen att dryga ut en annars ibland mager kassa och för storredaren innebar det en möjlighet att bli förmögen.

Gårdens skötsel hanteras vid behov genom utarrenderade till hälftenbrukare d.v.s. arrendatorn får halva avkastningen av vad gården inbringar. Resterande erhåller bondens familj som bor kvar på gården²⁹.

Både kaperier och sjöröverier (det senare vanligen vid seglation utanför Västerhavet) är något allmogeseglarna får räkna med. Seglationen har också i perioder av krig fått begränsas eller upphöra³⁰. Dessa avbräck har dock generellt inte hindrat redarna från att fullfölja de flesta resor och för de större ”rederierna” se mycket goda vinster³¹.

Vinster kan för ”storredarna” tydligt ses i bevarade bouppteckningar. Exempelvis dåvarande ägaren av Mårtagården (se mer om gårdar [nedan](#)) Börge Andersson lämnar 1703 (detta är alltså innan Mårtagården får sitt nuvarande utseende) efter sig bl.a. ”hela Mårtagården med lader 140 dlr”. Men det som är mest värt är de delar av skepp som Börge äger: ¼ av skeppet Patentia 1400 dlr och 1/6 i skeppet Sanctus Andreas 750 dlr³².

1735, 12 augusti, upprättas bouppteckning efter fru Christina Larsdotter Calleen, tidigare gift med Anders Börgeson Gathe. Vi talar alltså om gården Gatan, det hem i vilket Lars och Christen, senare adlade Gathenhielm, växer upp tillsammans med övrig syskonskara och bouppteckningen efter föräldrarna Christina och Anders. Närvarande är bl.a. Anna Talena Gathe, Christen och Lars syster. Även här värderas de fartyg som storredarfamiljen Gathe har andelar i, betydligt högre än de lantegendomar och lösöre man besitter³³. Släkten Gathenhielms påverkan på Västerhavets kulturarv är troligen begränsad då man bedriver trafik sannolikt i hög grad på mer fjärran hamnar. Sönerna Lars och Christen som alltså växer upp i en förmögen ”redarfamilj” med stora marina erfarenheter, har väl mest påverkat Västerhavet i form militära aktioner, kaperi samt Tordenskiölds anfall mot Nya Varvet i Göteborg maj 1717 och ligger därmed utanför fokus för denna essä.

²⁸ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 291.

²⁹ [Båtmuseet](#) i Onsala.

³⁰ I artikeln Bondefred - En skandinavisk gränsföreteelse-1 ([Canvas](#)) talas om fred på fastlandet mellan danska och svenska bönder under tiden före 1658 och ständiga krig mellan Danmark och Sverige. Man överenskom helt enkelt att inte vara varandras fiender och ömsesidigt våga följa statsmaktens ev. krigiska intentioner och på så vis undvika främmande arméers härjningar i och förstörelse av bygden. Om sådan överenskommelse också förekommit avseende de seglande bönderna är inget jag sett dokumenterat.

³¹ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 192.

³² E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 268

³³ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 273--274

4.4 Varifrån fick allmogen sin nautiska kompetens³⁴?

Det kan förvåna att allmogen besitter den goda nautiska kompetens som krävs för att ta sig över haven. Svaret på frågan hur man tillägnade sig kunskapen är nog ganska enkelt; marint vetande överförs helt enkelt mellan generationerna. Hur ska sol och stjärnors läge vara för att navigera exempelvis till Aalborg. Vid längre seglatser där man ofta seglar i grupp, torde den mest vane skepparen ha tagit ledningen.

För de fartyg som seglar på utlandet, tycks även språkkompetens finnas även om den förmodligen är basal. Man tillägnar sig nya språk i samband med vistelser i utlandet och genom kunskapsöverföring från far till son. Bouppteckningarna ger vid handen att någon utländsk litteratur inte förekommer i de nordhalländska gårdarna³⁵.

4.5 Skeppsbyggnationen och skeppsstorlek

Man bygger själva sina skepp. Under den halländska danska tiden fram till 1645, är detta mindre skepp och kunskapen om fartygsbyggnationen är begränsad³⁶. Storleken på ett fartyg anges vid denna tid i läst och genomsnittsstorleken tycks ha varit 6—10 läster³⁷. Under perioden 1650—1709 ska dryga 1200 sådana här fartyg ha funnits³⁸. Under 1690-talet ökar dock fartygsstorleken och beräkningar visar att ett genomsnittligt läste-tal om 47³⁹. Förmögna ”allmoge-redare” bygger rejäla skepp för långväga seglatser ut i Europa.

Byggnationen går tekniskt till så att köl med för- och akterstäv sätts upp. Bordläggning sker som nästa moment. Bottenstock och spant påförs därefter. För att lägga på överbyggnad och rigg, ”sjösätts” båten med hjälp av hästar och förtöjs säkert vid i havsbotten nedslagna pålar.

Under åren 1670—1769 timras över 100 skutor, jakter, krejare och galjoter (se [appendix](#)) med storlekar i moderna mått mellan 10—35 meter. Dock under 1780-talet avvecklas varvsplatserna⁴⁰.

Skeppsbyggnationen kräver mycket ek. Statsmakten reglerar ekskogarna bl.a. för amiralitetets egen förbrukning. Hejderidaren⁴¹ i Halland får övervaka ev. illegal avverkning av ek.

³⁴ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 181—182.

³⁵ G. Svensson. Väröbyggd 1995. S 54, hävdar motsatsen.

³⁶ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 201.

³⁷ Enligt Wikipedia: Läst har använts inom sjöfarten för att ange ett lastfartygs dräktighet. Enligt 1840 års skeppsmåtningsreglemente angavs den tyngd som fordrades för att nedtrycka ett fartyg från lossvattenlinjen till lastvattenlinjen i visst antal ”svår läst”, och där ansågs en svår läst utgöra 18 skeppund järn (= 2,5 ton), vilken vikt motsvarade 17 tunnor beck, 30—32 tunnor havre o.s.v.

³⁸ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 210.

³⁹ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 183.

⁴⁰ [Båtmuseet](#) i Onsala.

⁴¹ Bl.a. hade Hejderidaren (till häst) som uppgift att hålla uppsikt över kronans skogar i landskapet.

Domböckerna i Halland visar att åtal för olovlig avverkad ek är mycket vanlig från 1680-talet och framåt⁴².

4.6 Destinationer och fraktens innehåll

Allmogeseglationen bedrivs som nämnts, över flera hamnar också i Östersjön, Nordsjön och ibland över Atlanten till exempelvis Madeira. Långväga frakter är inte ovanligt. Men bedrivs den också över Västerhavet?

Helt klart⁴³: Handel mellan Halland och Aalborg har också mycket gamla anor. Räkenskaper från Aalborgs hamntull visar på en omfattande seglation från Halland. Seglationen förekommer som nämnts under hela medeltiden, men är dokumenterad från mitten av 1570-talet till 1660-talets slut. Lasten innehåller trä (som generellt torde ha varit den vanligaste lasten under allmogeseglationen), sten, ibland hästar (!) och mycket annat. I retur har man sannolikt tagit limfjordssill. De skutor som anländer Aalborg är i hög grad från Släp socken. Onsala-fartygen som är större går i högre utsträckning på utrikestrafik⁴⁴.

Aalborg fortsätter också vara en hamn hallänningarna angör, långt senare än ovan nämnda tidpunkt⁴⁵.

Frakter förekom även med destination Norge och kalk påträffas exempelvis som returlast⁴⁶.

Seglation sker också mellan Halland och Uddevalla i Bohuslän (som helt dominerades av Norge fram till 1658). Det är heller inte ovanligt att allmogeseglarna lämnar Halland utan last för att i Norge hämta gods av företrädesvis trä som periodvis förekom mycket intensivt⁴⁷ med destination Europa.

Mindre frakter utförs av det trä som kom från det svenska inlandet. Frakterna utförs troligen i tämligen små båtar där skepparen ofta själv äger lasten och således är både handelsman som sjöman. Destinationerna är ofta Danmark (och Skåne)⁴⁸.

Inte sällan seglar man ut med barlast (exempelvis, sand, sten eller tackjärn som vanligen placeras lågt i ett fartygs botten) för att återvända med last av olika varor.

⁴² A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 202—203. Här konkretiseras alltså den förändring i landskapet närmast kusten som trädavverkningen åstadkommit. (Se [1. Havets kulturlandskap \(Del2\) - YouTube](#)).

⁴³ P. Holm. Kystfolk 1991. S 72.

⁴⁴ P. Holm. Kystfolk 1991. S 74.

⁴⁵ P. Holm. Kystfolk 1991. S 79.

⁴⁶ P. Holm. Kystfolk 1991. S 84.

⁴⁷ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 175.

⁴⁸ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 176.

Frakter utförs också i Kronans tjänst under 1600-talet. Exempelvis från Aagershus (Akershus) i Norge till Varberg. Kalk är en vanlig last men även trä förekommer⁴⁹.

Andra destinationer i grannländerna/svenska västkusten har också fått besök av de nordhalländska skutorna. Exempelvis är Köpenhamn och Malmö destinationer som då och då omnämns⁵⁰. Och vidare ut i världen med hamnar som Amsterdam, Stade (Tyskland), New Castle (England), m. fl.

Från 1690-talet ses dock också en alltmer ökande frakt som är nationell och som utförs i köpmännens tjänst⁵¹.

De sillperioder som då och då inträffat vid Svenska västkusten har också påverkat frakterna. Under tredje (och sista) sillperioden, som infaller cirka 1750 till 1810, ser man ökad frakt av fisken och omkring 1780 är sill den dominerande frakten⁵².

4.7 Vilka minnen av allmogeseglationen kan vi se idag?

Allmogeseglation har lämnat tydliga spår i norra Halland. Kanske är detta mest uppenbart när man idag ser den s.k. kaptensgårdarna som tillkommer under slutet 1700-talet. Exempel på sådana gårdar Knappegården (privat ägo), Gatan (privat ägo), Mårtagården (ägd av en stiftelse och gården är tillgänglig för allmänheten) och Apelhögen (ägd av samma stiftelse om Mårtagården – men idag uthyrd).

Andra tydliga minnen är lätta att finna vid en vandring på Onsala kyrkogård. Här ser vi gravstenar från 1600-talet och framåt, där stolta skepp inristade i imponerande gravvårdar, för evigt seglar. Marina symboler och sjömanstitlar är mycket vanliga på kyrkogården.

I [appendix](#) har samlats några illustrationer av bl.a. dessa minnen.

Minnen från köpstäder (marknader) och minnen från Gåsaskär står tyvärr idag inte att finna.

Likaså är några spår av varvsverksamhet från allmogeseplingens tid ej att finna på dagens Onsala⁵³. Man har helt enkelt byggt sina båtar på en stapelbädd av trä vid stranden och av detta kan idag inga rester ses.

⁴⁹ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 288.

⁵⁰ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 311—313.

⁵¹ E. Grill. Den nordhalländska bondeseglationen 1645—1700. S 193.

⁵² L. Strömberg. Artikel "Kaptensgården" ([Canvas](#)). S 6.

⁵³ A. Sandklef. Allmogesjöfart. 1973. S 211.

5 Avslutande sammanfattning

Allmogeseglingen har mycket gamla anor. Faktum är att allmogeseglation är en stor del av Nordens medeltida handel. Utbytet mellan länder och folk har alltså pågått under årtusenden. De ”köpstäder” (marknader) uppstår har med säkerhet samlat besökare från regionerna kring Västerhavet (och från mer avlägsna platser).

Vi kan finna dokument från 1500-talets slut som bevisar allmogeseglingens förekomst och de hamnar man anländer, bl.a. runt Västerhavet. Storhetstiden för allmogeseglingen uppträder under slutet av 1500-talet och under stora delar av 1600-talet. Måhända ligger allmogeseglingens största påverkan på Västerhavets kulturarv framförallt under medeltid.

Allmogeseglingen i norra Halland ger en möjlighet för bönder vars jord är fattig, att istället berika sig på sjöfrakter som även kan vara mycket långväga. Vi kan se några exempel på ”allmogeredare” som gör stora förtjänster på seglationen. Allmogeseglationens betydelse för den Nordhalländska bygden, kan ses också idag där flera stora egendomar, s.k. ”kaptensgårdar” ännu bebos och där kyrkogården kring Onsala kyrka påfallande ofta uppvisar gravvårdar med marina symboler och titlar.

Allmogeseglingen avslutas 1723 när den helt enkelt förbjuds. Den seglation som kvarstår därefter blir organiserad av ett burskap (säkert ofta en tidigare allmoge-redare) som i städerna fortsätter driva trafik. Vid ångans intåg kring 1900-talet ebbar epoken ut. Allmogen är just seglande och kan av flera skäl, inte hantera övergången till ångdrift.

Under allmogeseglingens historiskt långa förekomst och under dess storhetstid är vatten och sjöfart det som förenar folken och länderna. De möten som mellan människor uppstår under seglationens tid innebär utbyte av varor, vanor, talesätt, dans, religion, etc. mellan olika länder och regioner. Även erfarenhet av båtbyggnation, navigering och annat som hör sjömanskap till har rimligen diskuterats. Vi vet att allmogen seglar långt bortom Västerhavet, men vi kan också tydligt se att allmogeseglation ofta anlant hamnar runt detta hav; Jylland, Hallandskusten och södra Norge. Seglation har dessutom med säkerhet förekommit i alla riktningar, och alltså även med skutor vars hemmahamn står att finna i Danmark och Norge. Att man lär av varandra under dessa möten är högst rimligt att förvänta sig och med sådan bakgrund kan vi sluta oss till att allmogeseglationen och de möten mellan människor som seglationen skapar, utgör en av faktorerna bakom Västerhavets kulturarv.

6 Appendix

6.1 Kaptensgårdar

I denna korta essä har ovan nämnts några s.k. "kaptensgårdar" som är att finna i Onsala landskapet.

Cirka 50 gårdar finns och får betraktas som mycket exklusiva för sin tid. För att bygga dessa storslagna boenden, lär dock ha fordrats att seglation bedrivs (också) på hav bortom Västerhavet.

Här följer en kortare presentation av gårdar nämnda i denna essä:

6.1.1 Knappegården



Knappegården är en s.k. kaptensgård på Råö på Onsalahalvön. Gården uppfördes på 1750-talet och är idag byggnadsminne. och gården benämns "där framme" (efter diverse kompletterande om- och nybyggnation). Den är en av de äldsta och bäst välbevarade byggnaderna på Onsalahalvön och planlösningen och inredningen i byggnadens äldsta del är i det närmaste intakt sedan uppförandet. Olika ägare har funnits under årens lopp.

Källa o foto: [Knappegården – Wikipedia](#). Anders Thulin.

6.1.2 Mårtagården och Apelhögen



Mårtagården dateras i sin nuvarande utformning till 1780. Viss ombyggnation har skett under åren. Man kostar på sig flera fönster som ett bevis på god ekonomi. Man sätter in kakelugnar i huset som ytterligare en manifestation av välstånd. Gården har varit helt omgiven av lador vilket indikerar vikten av att jordbruket bedrevs parallellt med seglationen. Huset byggs av skeppare Lars Rydberg.

Källa o foto: L Strömberg. Artikel "Kaptensgården" ([Canvas](#)). S 7 och ff. Eget foto, Foto kakelugn: [Wikipedia](#).

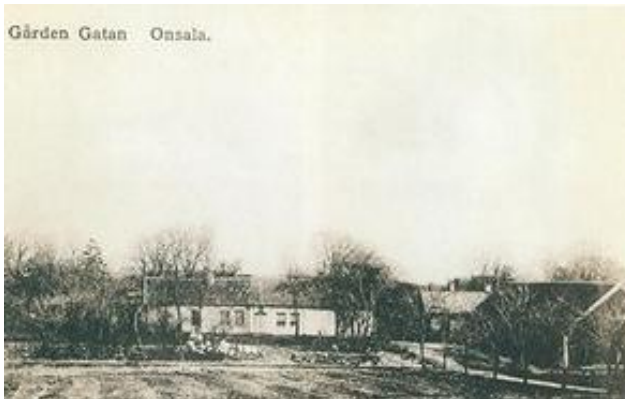


Apelhögen stammar från samma tid som Mårtagården och ligger alldeles i närheten. Nog påminner kaptensgårdarnas arkitektur om varandra?

Liksom Mårtagården är Apelhögen ursprungligen kringbyggd av ekonomibyggnader och boningshus.

(Källa o foto: [Wikipedia](#). Eget foto.

6.1.3 Gatan



Kaptensgården Gatan där sönerna Christen, Lars och Erik Gathenhielm växer upp tillsammans med tre systrar. Far och Mor (Anders Börgeson Gathe och Christina Larsdotter) representerar eliten av "redare" på Onsalahalvön

Gården har också takmålningar.

De fyra här exemplifierade gårdarna ligger alla i samma område på norra Onsala.

Källa o foto: [Wikipedia](#).



6.2 Onsala Kyrkogård



Sjökapteners gravvårdar på Onsala Kyrkogård. Ivar och Elin Westerberg.

Samt nedan, sjökapten Andersson med maka och dotter.

Flera gravar med liknande symboler är lätta att finna. Detta visar tydligt på seglationens betydelse för bygden.

Egna foto.



Gravsten i koret Onsala Kyrka efter skeppare Anders Olssen Knappe samt dess k(ära) hustru Bengta Helgesdotter. Båda avlidna i början av 1700-talet. Den troligen ikoniserade bilden av ett större fartyg på gravvården får in i evigheten symbolisera familjens anknytning till allmogeseglationen.

Eget foto.

PSALM 112 v. 4. 5 OCH 6.
HÄR UNDER HVILAR FÖRDOMS SKEPPAREN
ANDERS OLSSON KNAPE, FÖDD HÄR I ONSALA
PÅ KNAPEGÅRDEN ÅR 1628 DEN 4 AUGUSTI
DÖDE DEN 3 FEBR. 1705 SAMPT. DESS K. HUSFRU
BENGTA HELGESDÖTTEN FÖDD IBIDEM PÅ HÖRINGS
ÅR 1647 12 MAJ DÖDE DEN 10 AUGUSTI 1702
GUD FÖRLÄNE DEM MED ALLA CHRISTTROGNA EN
FRÖJDEFULL UPSTÅNDELSE PÅ DEN
STORE HERRENS TILLKOMMELSE DAG.
OMSKRIFT: PSALM 92 v. 14. 15.

6.3 Fartygstyper

6.3.1 Galjot, Krejare och Jakt

Några fartygstyper har ovan nämnts och de beskrivs kort nedan. Ett stort antal andra fartygstyper som är både större och mindre har under århundradena med säkerhet använts.



Galjot fick under 1600-talets andra hälft en stor utbredning i Sverige speciellt inom kustsjöfarten.

Källa: [Wikipedia](#).



Krejaren (krejerten), besläktad med Skutan och avsedda för mindre kust- och lastfartyg liknande användning. Enligt Hall och Halldin har krejaren på 1500- och 1600-talen två master med var sina råsegel.

Källa: [Wikipedia](#).



På 1800-talet och i början av 1900-talet är jakten ett mycket vanligt fartyg i allmogeseglationen och bar här en rigg med en mast som för ett gaffelstorsegel och ett litet toppsegel samt två eller tre stagsegel framför masten, delvis från ett långt bogspröt. Riggen är förhållandevis lättarbetad och fartyget kan vanligen manövreras av bara två man. Dessutom är de goda och snabba seglare och följsamma i manövrerna.

Källa: [Wikipedia](#).