

Varvet Terra Nova

I slutet av 1600-talet hade Sverige omkring 750 fartyg som var stora nog att användas i utrikes sjöfart. Efter Karl XII:s krig 1700-1718 bestod handelsflottan bara av drygt 200 fartyg. Åren efter 1720 började svensk sjöfart och svenskt skeppsbyggeri så småningom att blomstra igen. En av förutsättningarna för uppgången var *Produktplakatet* av år 1724, en förordning som förbjöd utländska fartyg att till Sverige införa andra produkter än det egna landets. Däremot innebar det inte något hinder för fartyg från utlandet att hämta svenska exportprodukter, till exempel stångjärn, men eftersom utländska redare kunde ha svårt att finna frakter till Sverige måste frakten för de svenska exportvarorna också delvis täcka kostnaderna för fartygens resa till Sverige. Sjöfartspolitikerna syftade emellertid inte bara till att utestänga främmande fartyg från frakten av de mest tonnagekrävande importvarorna, som till exempel salt och säd. Även exporten skulle i största möjliga mån ske med den egna handelsflottan.¹

I Stockholm anlades under 1720- och 1730-talen flera nya varv för att öka tillgången på svenska handelsfartyg. Grillarnas Terra Nova var ett av dem. Under 1700-talet fanns i Stockholm följande privatägda varv:

- **Stora Stadsvarvet**, som låg på Södermalm, vid Tegelvikens västra sida mitt emot Fåfången, ungefär där Finlandsbåtarna idag lägger till. Det grundades 1687 och drevs till 1694 i stadens egen regi, men arrenderades sedan ut till enskilda intressenter. Bland dessa fanns redan från början **Anthoni Grill** (1640-1703), Claes Wittmack och Werner Groen, alla kända namn i den Grillska historien. Senare under perioden ingick också det Grillska handelshuset bland intressenterna, representerat av **Carlos Grill** (1681-1736) och **Johan Abraham Grill** (1719-1799), med omkring 1/8 av kapitalet.
- **Djurgårdsvaret**, det äldsta var beläget på en udde norr om platsen för nuvarande Gröna Lund, nära Liljevalchs. Ersattes senare av det Lotsack-Kiermanska varvet.
- **Terra Nova**, anlades av **Abraham Grill** (1674-1725) på mark som inköpts 1716 av grevinnan Elisabeth Oxenstierna och utvidgades genom utfyllnader (därav namnet Terra Nova). Det låg vid nuvarande Strandvägen, öster om Grev Magnigatans nedersta del. Varvet såldes av Grillska handelshuset 1782 och marken övergick sedan till kronan 1819 för att bland annat användas till regementskaserner för Andra Livgardet.
- **Clasons varv** började anläggas 1725 av Johan Clason och ärvdes senare av hans son med samma namn. Det låg på Blasieholmens sydöstra udde, ungefär där Nationalmuseum idag ligger.
- **Lotsack-Kiermanska Djurgårdsvaret**, anlades 1735 av Ephraim Losack och låg på Djurgården, på platsen för Gröna Lunds tivoli. Efter Losacks död övergick varvet till rådmannen Gustaf Kierman, som 1752 gifte sig med Losacks änka. Efter Kiermans konkurs och död i samband med den Kiermanska växelprocessen vid riksdagen 1765-66 övertogs varvet av ett konsortium som drev det till mitten av 1800-talet.
- **Långholmsvarvet** vid Pålsundet anlades omkring 1740 som ett reparationsvarv och verkar fortfarande finnas kvar, om än i begränsad utsträckning under namnet Mälarvarvet.²

¹ Zethelius, Gustaf A (1956): "Stockholms-varven under 1700-talet" ur *Sjöhistorisk årsbok 1955-56*, Sjöhistoriska museet, Stockholm, s 59 och Staffan Högberg (1969): *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet; Stapelvaror i svensk export och import 1738-1808*, Bonniers, Stockholm, s 28

² Zethelius (1956), s 61, 68f, 71, 73. I Claes Grills (1749): *Tal om sjö-fartens nytta och förmån för riket, i synnerhet då den drifves med hembyggde och utur egne hamnar utrustade skepp*, hållet för Kongl. Vetenskaps-

Även om Abraham Grill själv köpte marken för Terra Nova, så verkar det som om han under de första åren drev varvet tillsammans med Claes Wittmack. I mantalslängderna för 1730 och 1731 kallas tomten för ”*Handelmännen Grills och Wittmacks Skeppswarf*”, men från 1740 används endast Grills namn. Det första Ostindieskeppet byggdes 1724-1725 och det sista levererades 1771. Båda skeppen hette märkligt nog Terra Nova. Varvets mest produktiva tid var mellan 1736 och 1771. Terra Nova var då förmodligen den starkaste konkurrenten till Stora Stadsvarvet, där Grillarna också hade intressen.³

Under perioden 1772-1782 verkar det som om verksamheten vid Terra Nova i stort sett var nedlagd, bland annat för att ingen skeppsbyggmästare var anställd. Efter försäljningen till Petter Dimander Frisson och hans medintressenter den 13 februari 1782 har verksamheten för en tid återupptagits, med skeppsbyggmästaren Nils Holm som en av delägarna fram till 1795. Han efterträddes av sin son Sven Johan och därefter av Olof Häggström.⁴

Skeppsbyggmästare och timmermän på Terra Nova

Den mest kände skeppsbyggmästaren under den Grillska tiden **Welam Maketz** som från 1724 till 1749 har den tekniska ledningen. Under hans tid byggdes åtminstone sex Ostindiefarare och många andra stora skepp. Under åren 1750-1754 nämns inte någon skeppsbyggmästare i taxeringslängderna, men kvartersmannen **David Bagge** tycks i praktiken ha stått för tjänsten och kallas under de kommande åren för byggmästare. Han dog 1759. För åren 1760-1762 har tjänsten upprätthållits av kvartersmannen **Joseph Ekeberg**, som 1763-1771 har titeln skeppsbyggmästare. Antalet timmermän vid varvet är svårt att uppskatta, men i de angränsande kvarteren bodde 40 till 50 stycken. Ett namn som återkommer är bokhållaren **Lars Apelqvist** 1761-1773. Han kan därefter ha tagit anställning vid Stora Stadsvarvet, där namnet återfinns både 1780 och 1790.⁵

I Grillska handelshusets fragmentariska arkiv för 1752 och 1761 i Lövstabruk hittar man verifikationer på regelbundna utbetalningar för avlöningar och materialinköp för varvet.

Varvets produktion

Enligt en tabell i Zethelius utomordentligt innehållsrika artikel fördelar sig produktionen av kofferdiskepp på över 100 läster mellan varven under perioden 1725-1814 på följande sätt:

Varv	Antal fartyg	Lastförmåga
Terra Nova	25 st	6 490 läster
Stora Stadsvarvet	17	5 100
Djurgårdsvarvet	20	4 985
Clasons varv	13	2 560
Ej nämnt varv	12	2 253

Academien då dess præsidium aflades den 4 februari 1749 säger Grill (s 10) att ”hafva vi nu för tiden fyra skepps-varf här i staden, hvarpå årligen skepp byggas och utrustas”. Han menar då nästan säkert bara Stora Stadsvarvet, Terra Nova, Clasons varv och Djurgårdsvarvet.

³ Zethelius (1956), s 68f och 98

⁴ Zethelius (1956), s 77

⁵ Zethelius (1956), s 77. Welam Maketz namn stavar på olika sätt i taxeringslängderna enligt Zethelius. År 1724 kallas han Welam Migget, 1728, Wilhelm Makert, 1734 Wilhelm Machett och 1748 W. Maketz.

Troligen har knappast något av fartygen under den sistnämnda rubriken byggts på Terra Nova. Skeppens lastförmåga mäts i enheten läster. Hundra läster motsvarar ungefär 240 ton.⁶

Mot slutet av 1700-talet minskade nybyggnationen av handelsfartyg vid Stockholmsvarven. Ett av skälen var att Ostindiska Kompaniet från fjärde oktroyen och framåt inte längre hade behov av någon omfattande nyproduktion, ett annat att produktionen vid andra varv inom det svenska väldet ökade kraftigt, både längs norrlandskusten, i Finland och i de svenska besittningarna söder om Östersjön.⁷



Fregatten Finland, ostindiefarare som inte är byggd vid Terra Nova. Efter omslag t Frängsmyr.

Följande tio Ostindiefarare är enligt Sven T Kjellbergs skeppslista (med kompletteringar bland annat av Zethelius) säkerligen byggda vid Terra Nova:

- *Friedericus Rex Sueciae*, hette ursprungligen Terra Nova, 200 läster, användes 1732-1745, 5 resor
- *Suecia*, (Stockholm), 283 läster, 1738-1740, då hon förolyckades på hemresan vid Orkney-öarna, 2 resor
- *Göteborg I*, 340 läster, 1739-1745, gick på grund i hamninloppet till Göteborg, 3 resor
- *Freeden*, 260 läster, 1746-49, 1 resa under första oktroyen, 1 under andra
- *Prins Gustaf*, 236 läster 1746-1748, 1 resa
- *Hoppet*, 280 läster, 1748-1754, 2 resor
- *Prins Friederic Adolph*, 398 läster, 1753-1761, 4 resor, förolyckades i Kinesiska sjön på sista utresan med **Jean Abraham Grill** ombord
- *Riksens Ständer*, 460 läster, 1760-1770, 3 resor under andra oktroyen, 1 under tredje
- *Kron Prinzen Gustaf*, 480 läster, 1767-1790, 6 resor under tredje oktroyen, 1 under fjärde
- *Terra Nova*, 503 läster, 1775-1786, 4 resor.⁸

⁶ Zethelius (1956), s 80f

⁷ Zethelius (1956), s 82ff

⁸ Sven T Kjellberg (1974): *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731-1813*, Allhems, Malmö, s 177-184. En del av informationen bygger sannolikt på Zethelius material. Enligt vissa källor byggdes även KronPrinzen Gustaf vid terra Nova 1767. Det var det fartyg Jean Abraham Grill for hem med från Kanton 1768.

Enligt Zethelius tabellbilaga kan man genom daterade mätbrev få en mer total bild av produktionen av fartyg större än 100 läster (där fet kursiv representerar ostindiefarare):

<i>Byggår</i>	<i>Fartygsnamn</i>	<i>Lästetal</i>
1725	<i>Terra Nova</i>	200
1727	Den Goda Alliancen	280
1728	Vigilantia	206
1730	Experians	144
1732	Resolution	208
1736	<i>Suecia</i> (Stockholm)	283
1737	Levant Fregatt	150
1738	<i>Götheborg</i> (I)	340
1740	Italiensk Fregatt	120
1741	L' Assistance	280
1744	<i>Freden</i>	260
1746	<i>Prins Gustaf</i>	236
1747	<i>Hoppet</i>	280
1751	Prins Carl	370
1753	<i>Prins Friedrich Adolph</i>	398
1753	Pinsessan Sophia Albertina	117
1756	<i>Riksens Ständer</i>	460
1756	Catharina Sophia	102
1760	Printz Friedrich	504
1762	Adolph Ulric	202
1763	Stockholms Beurs	160
1767	<i>KronPrintzen Gustaf</i>	480
1770	Allmänna Bästa	305
1771	<i>Terra Nova</i> (II)	503 ⁹

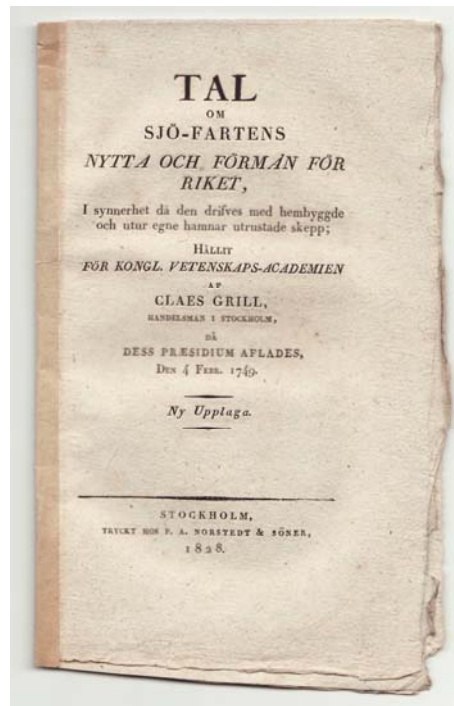
Claes Grills presidietal.

Claes Grill var medlem i Kongliga Vetenskaps-Academien sedan 1740 (nr 40) och preses under sista kvartalet 1748, delvis som en hedersbevisning för att han lånat ut pengar utan ränta för uppförandet av Stockholms Observatorium på kullen väster om Sveavägen. I sitt tal vid presidiet nedläggande den 4 februari 1749 valde han att tala om "Sjöfartens nytta och förmån för riket, i synnerhet då den drives med hembyggde och utur egne hamnar utrustade skepp".

Claes Grill beskriver hur svenska handelsfartyg redan på Gustaf Vasas och Karl IX:s tid började segla till Nederländerna och Frankrike och senare till Västerhavet för att hämta salt, kläde och andra varor. Detta berodde bland annat på att Lübeckarna, som slagit under sig nästan hela den svenska handeln, begärde ett högt pris för importvarorna, men inte var villiga att betala ordentligt för exporten. Under Gustav II Adolfs tid försökte kungen på olika sätt att utvidga och underlätta handeln och sjöfarten, bland annat genom privilegier av olika slag. Under Karl XII:s tid minskade sjöfarten mycket kraftigt och utländska fartyg passade på att ta rejält betalt både för import och export. Under tiden efter 1720 ökade den svenska sjöfarten och genom nybyggnation fanns det vid 1740-talets slut fler fartyg än som behövdes för den

⁹ Zethelius (1956), s 96f. I denna tabell tas alltså inte upp den allra första svenska Ostindiefararen ***Friedericus Rex Sueciae***, 200 läster. Möjligen (förmodligen) kan ***Terra Nova*** (I) ha blivit omdöpt.

egna importen och exporten. Man kunde till och med frakta varor mellan utrikes orter och därigenom tjäna pengar till fosterlandet.



Claes Grills presidietal, nytryck 1828

Claes Grill presenterar också i talet en kalkyl, där det framgår att det kostar omkring 256 000 d kmt att bygga ett fartyg på 280 läster. Av detta belopp representerar skrov och master ungefär 116 000 rd kmt, med eketrä, furu, master, smide och arbetslöner (ca 42 000 rdr) som största kostnadsposter. Till utrustningen åtgår omkring 140 000 rdr, varav materialet till seglen uppgår till 30.000 rdr, kanonerna till 11 000 rdr och ankarna till 5 000 rdr. Arbetslöner och förnödenheter utgör största delen av återstoden.

Claes Grill säger också, vilket är intressant i sammanhanget, att rederierna i Stockholm vid denna tid (1749) ägde 62 ekskepp under och av 100 lästers storlek, 16 skepp mellan 100 och 200 läster och 4 skepp mellan 200 och 300 läster. Furuskeppen av motsvarande storlek var till antalet 63, 31 och 13 stycken och dessutom fanns det 3 furuskepp över 300 läster.

Claes Grill bedrev sin verksamhet både med egna fartyg och som deltagare i partsrederier med andra intressenter. Inom Ostindiska Kompaniet finansierades i början varje expedition som ett avslutat helt, men efter 1753 inrättades en fast fond i kompaniet och därmed kunde delägarna börja teckna andelar i fonden ungefär som i ett bolag.

Detta material är sammanställt av

Mårten Persson

070-541 24 56

mp@intellego.se