

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet*

Nr 8

Utdrag ur Sjöhistoriska Samfundets stadgar:

§ 1. Sjöhistoriska Samfundet har till uppgift att bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.

För detta ändamål skall samfundet i mån av tillgångar bl. a.

- a) utgiva vetenskapliga undersökningar inom samfundets forskningsområde, meddelanden från samfundet, etc., samt publicera historiska urkunder;
- b) söka inom akademiska och andra forskarkretsar väcka ökad förståelse för och vidgad kontakt med sjöhistoriska arbetsuppgifter;
- c) genom föredrag, diskussioner m. m. stödja samarbetet mellan sjöhistoriskt intresserade;
- d) samarbeta med utländska, i första hand nordiska och baltiska samfund med likartade syften;
- e) verka för förbättrade möjligheter att inom landet tidsenligt tillvarata äldre marina föremål.

§ 2. Envar välfrejdad person kan vinna inträde såsom medlem i samfundet. Medlemskap kan ock vinnas av institutioner eller föreningar, ävensom utländska medborgare.

Ständig medlem betalar till samfundet en gång för alla ett belopp av minst 150:— kronor.

Årligt betalande medlem erlägger till samfundet en årsavgift av 10:— kronor, dock att person under 25 år må erlägga halv avgift.

Till hedersledamot kan samfundet vid årsmöte på förslag av styrelsen kalla person, som inlagt synnerlig förtjänst om samfundets syften.

Medlemskap i samfundet vinnes enklast genom insättande av medlemsavgiften (för årsbetalande 10:— kr.; för ständiga minst 150:— kr.) på Samfundets postgirokonto n:r 156519 under adress Amanuens Åke Kromnow, Birgerjarlgatan 46, Stockholm. Övrig korrespondens torde lämpligen sändas till sekreteraren, Fil. mag. Per Sandberg, Vanadisvägen 28^{II}, Stockholm.

Samfundets medlemmar kunna hos Föreningen Sveriges Flottas expedition, Birgerjarlgatan 18, Stockholm, rekvirera »Svensksund 1790—1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning» till ett nedsatt pris av kr. 4:— plus skatt. Samfundets medlemmar kunna dessutom vid direkt rekvisition erhålla »Korvetten Carlskronas sista resa» av Otto Sylvan till ett nedsatt pris av 6:— kr. Den av samfundet utgivna minnesskriften »Slaget vid Femern 1644^{13/10} 1944», utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning, kan rekvideras hos Göteborgs sjöfartsmuseums förlag.

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet*

Nr 8

Innehåll.

	Sid.
Torsten Petersson, Vårt lots- och fyrväsen	3
Axel Paulin, »Oscar's Island»	32
Magnus Mörner, Svensk-colombianska förbindelser före skeppshandeln (1820—1825)	46
Jan Magnus Fahlström, Till belysning av holländarnas ekonomisk-histo- risk insats. Några fakta och synpunkter	73
E. Alfred Jansson, Om segelsjöfarten i Bjäre härad	98

UPPSALA 1947

ALMQVIST & WIKSELLS BOKTRYCKERI AB

47129

Vårt lots- och fyrväsen.

Av Generallotsdirektör Torsten Petersson.

Hösten 1946 räknade man 250 år sedan Carl XI utfärdade de författningar genom vilka grunden lades till ett ordnat lots- och fyrväsende i Sverige och Finland. Årsdagen, den 19 september, högtidlighölls i Helsingfors, därvid bland annat utgavs andra delen omfattande tiden efter 1809 av en redogörelse för lots- och fyrväsendet i Finland. Avsikten är att arbetet i dess helhet framdeles skall utkomma jämväl i svensk text.

I Sverige har något motsvarande högtidlighållande icke ägt rum. En redogörelse för vårt lots- och fyrväsende sådant det i dag ter sig kan emellertid vara på sin plats. Härefter följande framställning ansluter sig i allt väsentligt till innehållet i ett föredrag hållet den 25 februari 1944 inför föreningen Sveriges Flottas Stockholmsavdelning. Vissa uppgifter ha såsom närmare framgår av texten hänförts till läget hösten 1946.

Anstalter för säkerställande av sjöfartens framkomst utefter kusterna ha funnits sedan gammalt. Med farvattnen kända män ha sålunda tillhandagått med fartygens vägledning. Farleder ha i större eller mindre omfattning funnits angivna medelst prickar och märken. Till ledning för fartygens gång i mörker ha funnits fyrar. Senare ha tillkommit ljudsignaler och i vår tid jämväl radiosignaler för fartygens vägledning under tjocka och disig luft.

För vårt lands vidkommande ställer den långsträckta, starkt söndersplittrade och av grund uppfyllda kusten med dess ofta trånga och krokiga farleder stora anspråk i fråga om anstalter för sjöfartens vägledning. Vi äga ock en förhållandevis väl utvecklad organisation för fullgörande av dessa uppgifter.

Att ledsaga fartyg — utföra lotsning — var hos oss ursprungligen en privat syssla. Lotsningen åvilade innehavarna av vissa hemman och fastigheter belägna utefter segellederna; dessa fastigheter åtnjoto härför frihet från utskrivning och viss annan tunga. Lotsningsskyldigheten omfattade den skärgård eller kusttrakt, där lotsen var bosatt. Under senare hälften

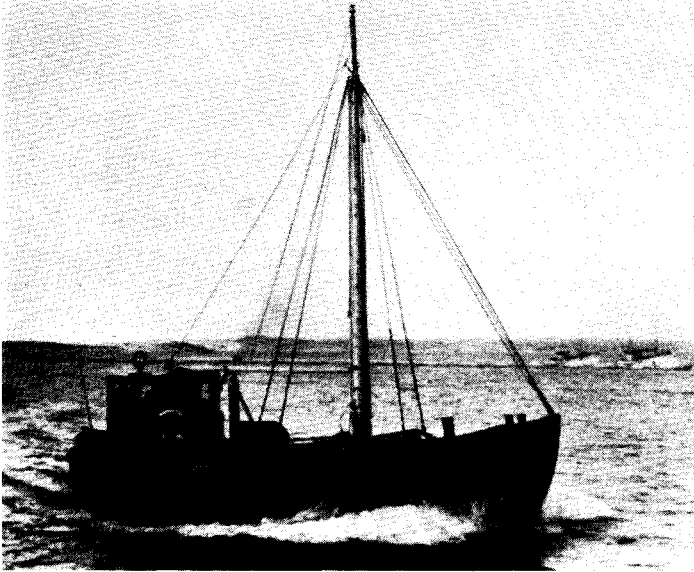
av 1600-talet blev emellertid såväl lotsningsbestyret som omhänderhavandet av de fyrar, som den tiden funnos, en statlig uppgift. Den tillades Amiralitetskollegium. Lots- och fyrväsendet stod därefter till 1872 under militär ledning. Från och med sistnämnda år anförtroddes emellertid handhavandet av dessa uppgifter åt ett särskilt, civilt centralt ämbetsverk, Lotsstyrelsen.

Med avseende å befintliga anstalter för lots- och fyrväsendet äro rikets kuster för närvarande indelade i sex lotsdistrikt. Varje distrikt förestås av en lotsdirektör. Denne har till sitt biträde en lotsinspektör jämte erforderlig expeditionspersonal.

Under lotsdirektören sorterar all till lots- och fyrstaten hörande personal och materiel inom distriktet. Han har sålunda tillsyn över lotsverkets där befintliga anstalter för sjöfartens säkerhet såsom fyrar, mistsignalstationer, fyrskepp, fasta och flytande sjömärken, tjänstebåtar, bostäder, lotsuppassningshus och andra byggnader, hamnar och bryggor. För utförande av erforderliga arbeten inom distriktet — inspektions- och andra tjänsteresor, utläggning och intagning av bojar och prickar, tillsyn av fyrar m. m. — står till lotsdirektörens förfogande ett tjänstefartyg. Beståndet av fartyg för dessa uppgifter har varit ganska föråldrat. Genom nybyggnad åren 1936, 1941 och 1943 har emellertid lotsverkets tjänstefartygsbestånd ökat med tillhopa tre nya, för motordrift utrustade fartyg.

Ett fartyg väl passande för fullgörande av lotsverkets arbetsuppgifter bör ha en längd av 37—40 m; det bör ej ha större djupgående än 3,5 m; det bör självfallet ha god manöverförmåga och kunna taga sig fram i is av upp till 20 cm tjocklek. De nyanskaffade tre motorfartygen fylla dessa krav. Särskilt de två senast tillkomna systerfartygen Gävle och Malmö måste sägas representera en för sitt ändamål väl lämpad typ. Dessa två fartyg ha en längd av 37 m, en bredd av 8,8 m och ett djupgående av 3,2 m. De äro utrustade med en fyrcylindrig 2-takts dieselmotor; denna utvecklar vid normal gång en effekt av 500 hk och kan vid momentan överbelastning nå upp till 625 hk. Den ekonomiska farten är 9 och högsta fart är 11,5 knop. Fartygen äro byggda med ett rymligt, 12 m långt fördäck samt ett 8 m långt akterdäck å vilka båda platser bojar och annan materiel kan läggas. Fördäck rymmer sålunda samtidigt 2, i tvingande fall 3 och akterdäck 2 bojar av den brukliga större 3,5 tons typen.

Tillkomsten av dessa tre fartyg innefattar ett mycket värdefullt till-



Modern, personalen tillhörig lotskuttermotor, byggd år 1941. Längd 13,3 m, bredd 5 m, motoreffekt 85 hk.

skott i lotsverkets förmåga att på ett nöjaktigt sätt betjäna sjöfarten. Härför fordras nämligen, att säkerhetsanstalter såsom bojar och prickar vid första öppet vatten snabbt kunna sättas ut på sina stationer och där- efter kunna hållas i sjön till isläggningen. Detta förutsätter, att lots- verket inom varje distrikt förfogar över fartyg, som samtidigt kan taga ombord ett större antal bojar och prickar. Enbart antalet lotsverket till- höriga ordinarie bojstationer varierar i de olika distrikten från 9 till 18 stycken. De fartyg, varmed man intill senare år i allmänhet haft att utföra dessa arbeten, ha emellertid samtidigt ej kunnat taga ombord mer än en boj. Jämväl den mängd prickmateriel dessa fartyg av äldre typ förmått lasta har varit alltför begränsad.

För sjöfartens betjäning med kunniga vägledare finnes, såsom redan nämnts, ett statligt *lotsningsväsende*. Kusten är uppdelad i lotsnings- områden. Lotsningstjänsten förrättas från ett antal till lotsningsområdena hörande lotsplatser. Lotsuppassningen försiggår vid ett mindre antal utsjöplatser — Vinga, Sandhamn och Gävle — från större lotskuttermotor i öppen sjö; vid ett fåtal platser — Malmö, Skanör och Viken i norra

Öresund — från fyrskepp; men i regel från upppassningslokal eller särskild utkiksplats i land.

Den till en lotsplats hörande personalen är vanligen behörig att verkställa lotsning allenast inom det till platsen hörande lotsningsområdet. I allmänhet innehar lotspersonalen kompetens blott inom sagda område. Detta har till följd, att lotspersonal vanligen icke kan förflyttas från en lotsplats till en annan och att befordran till ordinarie tjänst sålunda regelmässigt kan ske allenast vid egen lotsplats. Denna omständighet föranleder en betydande ojämnhet i befodringsåldern och är över huvud ägnad att försvåra ernåendet av en smidig organisation av denna gren av vår förvaltning. Å andra sidan kan personalen icke utbildas för ett större antal lotsningsområden; det skulle i praktiken ej låta sig göra att vidmakthålla personalens kunskap inom ett flertal lotsningsområden om där förefintliga grund och känningsmärken, landkonturer och förtoningar. Om man gäve efter på principen att lotsen skall vara utbildad allenast för visst begränsat område, uppgäve man därmed just den egenskap, varigenom lotsen intar en särställning i förhållande till annat kunnigt sjöfolk, den särskilt ingående men till ett visst område hänförliga kännedom om farleder och förefintliga sjöfartshinder med därav följande förmåga att även under ogynnsamma väderleksförhållanden kunna navigera inom detta område. Vad som hittills utgjort lotsens styrka, att han väl känner ett begränsat vattenområde, skulle ej längre äga giltighet. Följden härav skulle snart visa sig i ökat antal sjöolyckor. Det nu sagda utesluter ej, att lotspersonalen särskilt å öppen kust kan vara utbildad för t. ex. två angränsande lotsningsområden. Detta förekommer ej så sällan, särskilt beträffande farlederna vid Öresund. Under det senast tilländalupna kriget har det inträffat till och med i ganska stor omfattning, att lotsar uppehållit lotsningstjänst vid annan än egen lotsplats. Härvid har det emellertid i allmänhet varit fråga om lotsning i den längs kusten sig sträckande s. k. neutralitetsleden. Denna tjänstgöring har ej erfordrat kännedom om samtliga farleder hörande till den lotsplats, där lots tillfälligt haft sin tjänstgöring.

Sedan mitten av 1920-talet och man kan säga allt intill andra världskrigets utbrott har jämlikt statsmakternas beslut pågått ett kontinuerligt arbete för att rationalisera organisationen av lotsningsbestyret och så långt möjligt minska den härför erforderliga personalstyrkan. Dessa strävanden ha lett till resultat. Såväl antalet lotsplatser som personalstyrkan har nedbringats. Från 1923 har sålunda antalet lotsplatser nedbringats

från 106 till 83 och antalet ordinarie lotsbefattningar minskats med mer än 20 %. Sammanlagda antalet ordinarie och icke ordinarie personal vid lotsinrättningen har under samma tid minskat med 30 %, och enbart fr. o. m. 1936 med 17 %. Det har ej kunnat undvikas, att detta fått verkningar i fråga om personalens förmåga att motsvara kraven på snabb betjäning vid en ökning av frekvensen av fartyg som önska lots. Medan antalet lotsningar före utbrottet av det andra världskriget under goda sjöfartsår hållit sig mellan 45 000 och 50 000, har antalet under krigsåren uppgått år 1939 till 69 600, år 1940 till 66 500, år 1941 till 91 000, år 1942 till 92 400, år 1943 till 78 300, år 1944 till 55 400 och år 1945 till 54 900. Den nedgång i lotsningsfrekvensen, som sålunda de sista åren inträffat, har såväl av lotspersonalen som av lotsverkets ledning hälsats med tillfredsställelse. Ty det lider intet tvivel, att lotspersonalen under krigsåren varit pressad långt utöver vad som kan betecknas som skäligt. Att så måst ske sammanhänger med vissa för lotsverket säregna omständigheter. Sålunda är personalstaten, såsom nyss berörts, beräknad endast för fredsförhållanden. Den är snävt beräknad t. o. m. för fredsbehov. Man har vid dess uppgörande icke tagit med i räkningen de väsentligt ökade krav på betjäning, som sjöfarten enligt vad erfarenheten visat ställer under orostider. Vidare inverkar det sätt, på vilket avlöningsförhållanden och tjänstgöringsskyldighet reglerats för lotspersonalen. Dess löneförmåner utgå nämligen dels i form av fast lön — lägre än för andra med denna tjänstemannagrupp jämförliga statliga befattningshavare — dels ock i form av andel, för närvarande 35 procent, i lotspenningar d. v. s. de avgifter sjöfarten har att erlagga för att den får biträde av lots. Emot denna förmån svarar emellertid skyldighet för lotspersonalen att, utan att få begränsa tjänstetiden till visst antal timmar på dygnet, städse på kallelse lämna lotssökande fartyg vägledning. Det tarvar ej närmare utläggning att med en sålunda bestämd tjänstgöringsskyldighet, vid en ansvällning av sjöfartsfrekvensen sådan som rått under de gångna krigsåren, påfrestningarna för lotspersonalen i fysiskt och psykiskt avseende måste bli allvarliga. En tjänstetid, ej sällan under svåra förhållanden, av 16—18 timmar per dygn — detta har under krigsåren på ett flertal platser varit vanligt i varje fall under höstmånaderna — är mer än mänsklig kraft under någon längre tid kan stå ut med.

Ur såväl statens som sjöfartens synpunkt är emellertid det tillämpade avlönings- och tjänstgöringssystemet otvivelaktigt till fördel. Sjöfarten fordrar att bli snabbt betjänad; det är ett ekonomiskt intresse att fartygen

slippa att vänta på lots. Därför måste i varje fall på alla större platser lots på kallelse finnas tillgänglig dygnet om. Därest för denna personal skulle tillämpas principen om 8 timmars arbetsdag, komme detta att leda till en mycket avsevärd ökning av personalens antal med åtföljande ansvällning av lönestaten. Slutligen innefattar lönesystemet den uppmuntran, som ligger däri, att löneförmånerna till viss del, andelen i lotspenningar, regleras efter utfört arbete. Detta leder till jämförelsevis goda inkomster under goda sjöfartskonjunkturer men ock, vid jämförelse med andra statstjänare, till låga inkomster under svaga sjöfartskonjunkturer. Principerna för reglerande av avlönings- och tjänstgöringsförhållandena för lotspersonalen avvika sålunda från vad på andra områden av statlig verksamhet gäller. De utgöra emellertid resultatet av lång tids erfarenhet och innefatta sannolikt för såväl staten som sjöfarten den mest ändamålsenliga lösningen av ett svårbemästerligt organisatoriskt problem. Det är tydligt, att med den utformning organisationen av lotsningsbestyret sålunda erhållit vid en ökning av sjöfartsfrekvensen utöver det normala nöjaktig betjäning kan givas sjöfarten allenast under förutsättning att lotspersonalen icke tillika tages i anspråk för andra uppgifter.

Av gammalt har det ålegat lotsarna att själva hålla sig med för lotsningstjänstens fullgörande erforderliga båtar. Denna princip är emellertid numera väsentligt modifierad. Personalen är visserligen allttjämt båthållningsskyldig men uppbär härför lega av staten. Denna lega innefattar dels ränta och amortering å anskaffningskostnaden, dels ock gottgörelse för årligt underhåll av båten. Från en av staten upplagd fond, den s. k. båtlånefonden, erhåller lotspersonalen lån för anskaffning och större reparationer av tjänstebåtar. Sedan tillkomsten av denna fond år 1937 har pågått och pågår en kraftig förnyelse av båtbeståndet. Tendensen går mot större båtar och kraftigare motorer. De större moderna, lotspersonalen tillhörande båtarna ha en längd av upp till 14 m, en bredd upp till 5 m och en maskineffekt av upp till 100 hk. I Östersjön nöjer man sig dock i allmänhet med båtar av något mindre storlek. En där vanlig typ håller 10,5 m i längd och 3,6 m i bredd och har en motoreffekt av 40—50 hk. Samtliga tjänstebåtar äro försedda med motor.

Beståndet av båtar för lotsningstjänstens fullgörande uppgår till omkring 250 st. av vilka ett tiotal tillhöra kronan; dessa senare äro i allmänhet större båtar, de tre största ha en längd av 17 m, en bredd av 5,5 m och en motoreffekt av 120 à 130 hk.

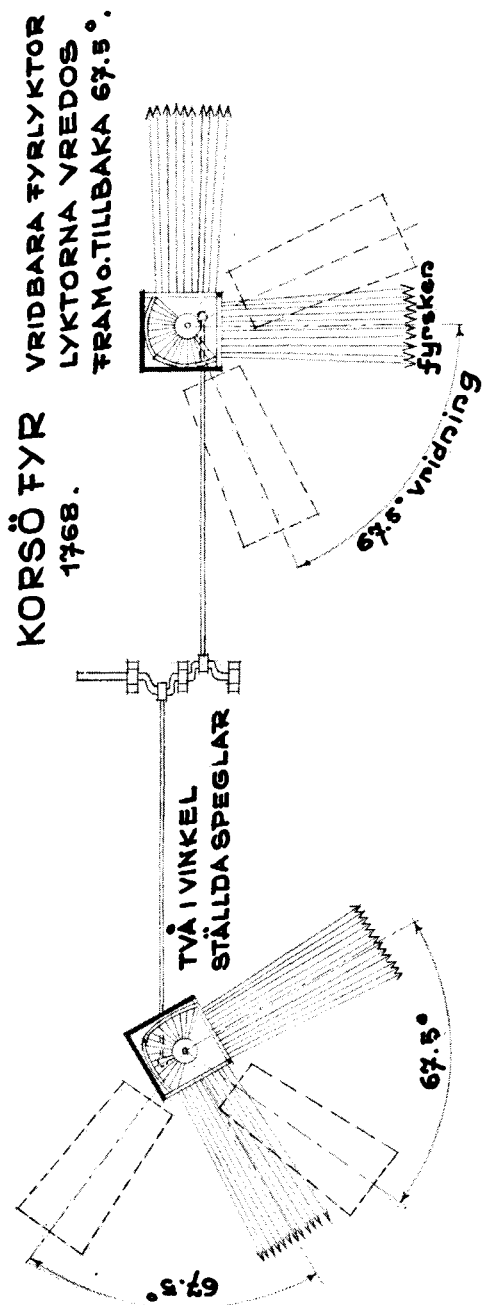
Vad härefter *fyrväsendet* beträffar, möter här den gren av lotsverkets arbetsområde, där utvecklingen under senare år gått mest framåt. De hos oss äldsta kända fyrarna voro öppna fyrar med fast sken. Man eldade med ved, längre fram med stenkol. Tidigt användes ock veklampor. Dessa senare fyrar blevo emellertid ljussvagare än ved- och stenkolsfyrarna. Man sökte dock förstärka lampskenet medelst speglar. Landsorts fyr torde sålunda vid dess tillkomst år 1669 ha varit utrustad med parabolisk spegel. Detsamma var fallet med Örskär, som togs i bruk år 1687. Denna hade 6 dylika speglar och 12 lampor. Spegelarna voro fasta och gävo sålunda fast sken. Deras användning för förstärkning av fyrsken torde kunna betraktas såsom en svensk uppfinning.

Någon karaktär på fyrljuset, varigenom detta skilde sig från ljuset å annan fyr, fanns vid denna tid ej. Behov härav gjorde sig dock tidigt gällande. Detta gav upphov till dubbelfyren, bestående av två lika starka fyrsken invid varandra. Den första kända dubbelfyren var Nidingen, färdigställd år 1624, medan Halland tillhörde Danmark. Denna har fungerat såsom dubbelfyr till år 1946, men är nu ersatt med en nyuppförd fyr med elektriskt ljus.¹

Emellertid fann man snart en metod att få fram en viss variation i fyrkaraktären utan att betjäna sig av dubbla fyrar. Genom att sätta lågan hos en oljelampa i brännpunkten av en rörlig spegel kunde man få fram fyrsken med blänk. Uppfinnaren av den *rörliga spegelfyren* är en svensk, kommissarien i modellkammaren Jonas Norberg. Den första av honom konstruerade rörliga spegelfyrapparaten uppsattes år 1768 på Korsö fyr vid Sandhamn. I denna apparat hade Norberg anordnat två paraboliska speglar, ställda i vinkel mot varandra och på sådant sätt att de erhöillo gemensam brännpunkt. Han kunde då med hjälp av speglarna få ljuset från fyrlågan förstärkt i två riktningar. Spegelarna placerades i en lanternerna; denna vreds med hjälp av ett urverk fram och åter. Han erhöill då inom två begränsade sektorer ett blänksken, d. v. s. ett oscillerande sken påminnande om ljuskaraktären i ledsektorerna hos våra dagars flygfyrar. En andra, något mera komplicerad apparat av samma slag uppsattes på Örskär år 1769.

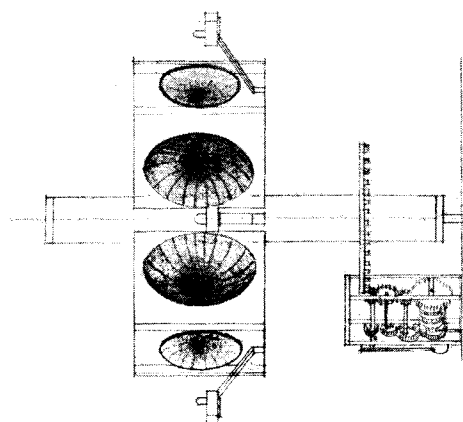
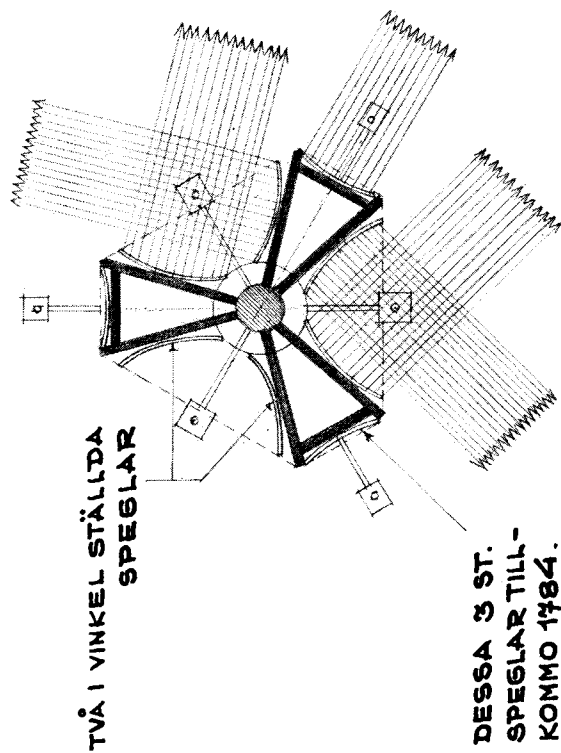
Fyrkaraktären blev emellertid ej entydig i olika riktningar. Norberg fullständigade därför sin uppfinning och konstruerade världens första

¹ Under hösten 1946 har en historik om dubbelfyren på Nidingen publicerats, till vilken den intresserade må hänvisas. Se Nidingen Sveriges första fyrplats av 1:ste fyringenjören Hilmer Carlsson; Nautics förlag, Göteborg.



Rekonstruktioner av världens första rörliga fyrapparater, uppfunna av svensken Jonas Norberg. Korsö hade två oscillerande lyktor, vilka belyste två sektorer, som adderade sig till varandra. Örskär hade en likartad apparat med fem lyktor. Carlstens fyr vid Marstrand hade en långsamt roterande fyrapparat. I samtliga dessa apparater användes speglar för ljusets koncentration.

VÄRLDENS FÖRSTA RUNDGÅENDE FYRAPPARAT.
 CARLSTENS FYR, MARSTRAND.
 1781.



roterande fyrapparat. Denna uppsattes år 1781 i fyren på Carlstens fästning vid Marstrand. Den var utrustad med sex speglar. Rotationen åstadkoms med ett loddrivet urverk. Man erhöll nu samma fyrkaraktär horisonten runt.

Ungefär samtidigt med dessa uppfinningar för utnyttjande av oljelamporna i fyrbelysningens tjänst åstadkom en annan svensk, Anders Polheimer, en väsentlig förbättring av *stenkolsfyren*. Han erhöll god underförbränning i koleldad fyrgryta genom att i fyrtornet, på vars altan fyrgrytan var placerad, anordna vindtunnlar; dessa avsmalnade inåt mot fyrtornets centrum och mynnade där in i ett centralt skorstensrör, vilket ledde upp till altanen. Då vinden blåste in i vindtunneln, pressades luften in i skorstensröret och upp till fyrgrytan enligt samma princip som i en ässja. En stenkolsfyr enligt denna konstruktion anordnades på Kullen år 1792. Polheimer löste vidare problemet att anordna stenkolsfyr i lanternin. Den slutna stenkolsfyren fick därefter stor användning.

Nästa steg i utvecklingen för att åstadkomma förbättrad fyrbelysning utgjorde tillkomsten av *linsapparaten*. Det var fransmannen Auguste Fresnel, som här var föregångsmannen. Han utgick från det faktum att ett förstöringsglas bryter solens parallella strålar så, att de mötas i en punkt, brännpunkten, och insåg, att om man i stället placerar en ljuslåga i brännpunkten, så kommer dess strålar att utgå parallellt från linsen. Genom att uppställa flera plana linser vertikalt runt omkring en ljuslåga och låta apparaten med linserna rotera runt lågan erhöll man — liksom vid en roterande spegelapparat — ljusknippen, som vredo sig horisonten runt; skillnaden var blott att man ej hade behov av mer än en låga. Då man emellertid i många fall önskade bibehålla det dittills tillämpade systemet med fast fyrsken, grep Fresnel sig an och löste jämväl uppgiften att framställa en linsapparat för fast sken. Denna fick stor användning och brukas allttjämt i flertalet ledfyrrar ävensom i alla fartygslanternor. Efter hand fick dock även Fresnels linsapparat för rörligt sken vidsträckt användning. En kombination av Fresnels linskonstruktioner för fast och för rörligt sken utgjorde de även i Sverige införda och ännu allttjämt i viss utsträckning brukade fyrarna för fast sken med blänk. Denna fyrkaraktär infördes hos oss första gången på Vinga fyr år 1852. — Fresnels linser ha fått allmängiltig användning vid konstruktion av fyrapparater. Man skiljer därvid allttjämt mellan de ursprungliga två huvudtyperna, strålkastarlinsen för rörligt sken och trumlinsen för fast sken, den sist-

nämnda sedermera allmänt använd även för fyrsken med »karaktär», erhållen genom rytmisk tändning och släckning av ljuskällan.

Ytterligare tre svenska uppfinningar, vilka samtliga syftat till att få fram artskilda fyrkaraktärer, böra i detta sammanhang nämnas. Lotsdirektören, sedermera statsrådet C. G. von Otter konstruerade sålunda de år 1875 första gången installerade *persiennerna*. De utgöras av ett antal vertikalt ställda remsor av stål, vilka drivas med ett urverk så, att de med vissa tidsintervall släppa fram och skärma för ljuset från fyrlampan. Persiennerna fungera alltså i bokstavlig mening som en klippapparat. De ha därjämte den fördelen, att olika slag av klippsken kan åstadkommas i olika sektorer hos samma fyr. De fylla sålunda samma uppgift som de färgade sektorerna.

Ungefär vid samma tid framkom den av fabrikören G. V. Lyth konstruerade *intermittensanordningen*; denna består av en likaledes medelst ett urverk driven cylindrisk hylsa, som med jämna mellanrum sänkes ned över och sålunda avskärmar ljuskällan. Persiennerna och intermittenshylsan användas fortfarande vid ett mindre antal fyrar med stillastående lins men komma icke längre i fråga vid nyanläggning av fyrar.

En tredje apparat, varigenom man erhöll avbrott i det fasta ljuset, utgjorde *rotatorn*, vars uppfinnare var konstruktören hos lotsstyrelsen L. F. Lindberg. Rotatorn utgöres av en kring fyrapparaten roterande ställning med skärmar eller färgade glas, upptill försedd med en luftpropeller, som bringar anordningen i roterande rörelse på grund av den från fyrlampan uppåtgående varmluften. Rotatorn fick användning i mindre fyrar med veklampa men har, sedan dessa numera i allmänhet utrustats med agaljus, kommit praktiskt taget helt ur bruk.

Utvecklingen under 1800-talet kan angivas sålunda, att i fråga om den för fyrbelysning nyttjade ljuskällan stenkolsfyren efter hand försvann — år 1848 funnos ännu 3 stenkolsfyrar kvar — och veklampa — till en början med rovolja och senare med fotogen som lysämne — blev allena-härskande. Av år 1900 befintliga 102 angöringsfyrar brunno samtliga med veklampa.

Användandet av speglar såsom ljusförstärkande apparater minskade jämväl. År 1900 funnos i nyssnämnda 102 angöringsfyrar 3 fyrapparater med fast och 13 med rörlig spegel. Såsom ljusförstärkande apparater ifrågakommo i övrigt endast linser. År 1900 funnos sålunda i bruk 51 apparater med fast och 35 med rörlig lins. Skilda fyrkaraktärer åstadkommas i fyrar med fast lins medelst persiennerna, intermittenshylsan

och rotatorn. I fyrar med rörlig lins erhöles fyrkaraktären genom linsapparatens rotaterande rörelse.

Vid mitten av 1800-talet började *färgade glas* användas i fyrtekniken, tillsvidare visserligen endast för att färgsätta skenet från fyrar med roterande lins. Vid århundradets slut tillkom såsom redan nämnts rotatorn, där färgade glas understundom användes för att erhålla sken av växlande färg. Ungefär vid samma tid började man även anordna färgade sektorer på ledfyrar genom deras avskärmning medelst färgade glas. Någon viss uppfinnare av denna metod kan icke angivas.

Med 1900-talet sätter en ny epok in på fyrväsendets område. Denna är förknippad med tillkomsten av nya lysämnen med vilkas hjälp man erhöil ett starkare ljus. En redogörelse för de olika slag av fyrljus, som numera äro i bruk, bör föregås av en kortfattad översikt över de olika slag av anstalter för sjöfartens vägledande, som tillhöra fyrväsendet. Dessa anstalter utgöras av dels ljus-, dels ljud-, dels ock radiosignaler. Anstalter för ljussignaler finnas å fyrar, fyrskepp och lysbojar. Ljudmistsignaler givas från ett flertal fyrplatser, från samtliga fyrskepp ävensom från ett antal bojar, ljudbojar. Radiofyrar finnas vid ett antal fyrar med ständig bevakning samt på vissa fyrskepp.

De för den allmänna sjöfarten anordnade fyrarna indelas med hänsyn till sina uppgifter i anöringsfyrar, ledfyrar och varningsfyrar. En och samma fyr kan dock tillhöra mer än en av dessa kategorier.

Angöringsfyrar, även kallade kustfyrar, ha i allmänhet större ljusstyrka och lysvidd än andra fyrar; de ha i huvudsak till uppgift att tillgodose den yttre kusttrafiken och att tjäna till ledning vid angöring av visst skärgårdsområde, viss del av kusten eller visst kritiskt farvatten. Flertalet av dessa fyrar ha ständig bevakning. *Ledfyrar* ha i regel mindre ljusstyrka och lysvidd; de äro avsedda att vägleda de sjöfarande i skärgårdsinlopp och skärgårdsleder, hamninlopp m. m. Som ledfyrar användas dels sektorfyrar så anordnade, att de inom olika sektorer uppvisa sken av olika färg eller olika ljuskaraktär, dels ock ensfyrar, vilka parvis och hållna överens utmärka farledens riktning. Endast ett mycket ringa antal ledfyrar ha ständig bevakning. *Varningsfyrar* äro i allmänhet ensfyrar, vilkas enslinjer utmärka riktningen av undervattenskablar e. d. till förhindrande av skadegörelse genom ankring. *Fyrskepp* utläggas dels till sjöss för att varna för farliga grund eller grundområden, dels i trängre farvatten, där de närmast fylla samma uppgift som ledfyrarna. Fyrskepp kan

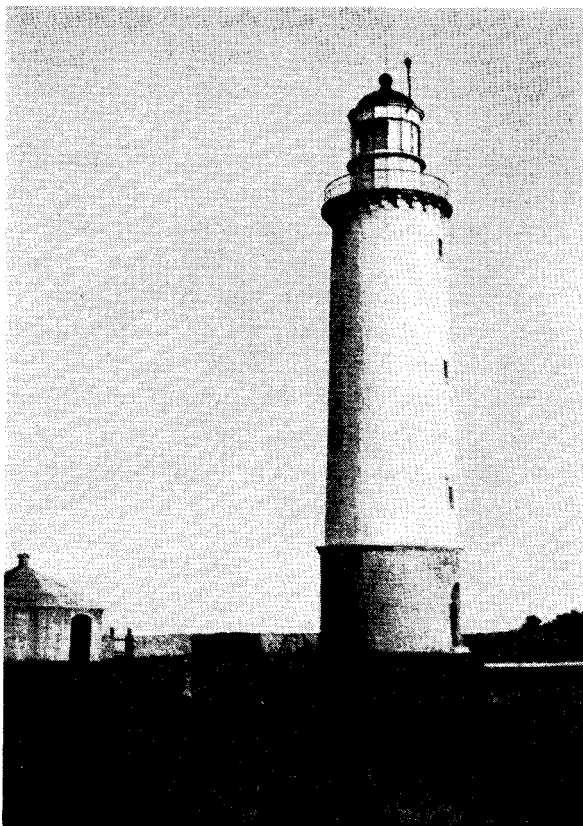
ock tjänstgöra som angringspunkt vid inlopp. *Lysbojar* kunna stationeras dels vid grund i öppen sjö, dels såsom angringspunkt i fritt vatten, dels för att utmärka inomskärs belägna farleder, dels ock å redder och i hamnar.

Staten svarar ej ensam för uppehållandet av fyrväsendet. Principen har i detta avseende varit den, att staten genom lotsverket svarar för den del av fyrväsendet, som avser att tillgodose den allmänna sjöfartens behov, alltså vad som erfordras för möjliggörande av den allmänna sjöfartens framkomst utefter vårt lands kuster och i mera betydelsefulla skärgårdsleder; däremot svarar staten i regel ej för fyrväsendet i infartslederna till våra städer och lastageplatser och övriga hamnar. Dessa uppgifter anses ankomma på vederbörande kommuner och enskilda hamnägare.

Resultatet av denna uppdelning av intressesfärerna har blivit, att staten bär tungan av praktiskt taget alla större fyranläggningar, framförallt angringsfyrrarna. Vad som kommer på kommuner och enskilda utgöres i allmänhet av smärre ledfyrrar och bojar. I Sverige finnas för närvarande något mera än 2 000 fyrljus (fyrrar, fyrskepp och lysbojar). Av dessa förvaltas omkring 825 eller 41 % av lotsverket. Härtill kommer ett ej obetydligt antal staten tillhöriga fyranläggningar som förvaltas av andra statens myndigheter såsom vattenfallsstyrelsen (beträffande anläggningarna i Trollhätte kanal), Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen samt Lantbruksstyrelsen.

De olika slag av ljus, som numera komma till användning vid vårt fyrväsen, äro fotogenglödljuset, agaljuset, dalénljuset och det elektriska ljuset.

Fotogenglödljuset erhålles genom förbränning av förgasad fotogen i ett glödnät. Det ger relativt hög ljusstyrka motsvarande en elektrisk lampa om 100 à 200 W. Det begagnas företrädesvis vid större fyrrar med ständig bevakning, i regel angringsfyrrar. Under 1920- och 1930-talen funnos ett 50-tal under lotsverkets förvaltning ställda fyrrar med fotogenglödljus. Delvis för att frigöra sig från beroendet av fotogen såsom lysämne men framför allt för att erhålla en på samma gång starkare och i drift billigare belysning har man efter hand övergått till dalénljus eller — där så låtit sig göra — elektriskt ljus. För närvarande finnas 23 fyrrar tillhörande lotsverket där lysämnet är förgasad fotogen. Avsikten är att praktiskt taget samtliga dessa fyrrar skola ändras till dalénljus eller elektriskt ljus.



Fårö fyr, ett äldre torn av sten, uppfört år 1847. Tornets höjd är 30 m. Fyren har roterande strålkastarlins och ljuskällan är fotogenglödljus.

Uppfinnare av *agaljuset* och *dalénljuset* är som bekant nobelpristagaren, doktor Gustaf Dalén. Hans uppfinningar ha lett till en förut oanad utveckling av fyrväsendet. De ha nämligen möjliggjort anordnande av fyrbelysning i stor omfattning utan behov av ständig bevakning av fyrplatserna och ha sålunda utgjort förutsättningen för tillkomsten av vårt nuvarande system av ledfyrrar. För *agaljuset* och *dalénljuset* är lysämnet acetylengas. Gasen förvaras under tryck i stålbehållare och är upplöst i acetonvätska. I *agalfyren* brinner acetylengasen med självlysande låga. I *dalénfyren* blandas först gasen med luft i den jämväl av Dalén för detta ändamål särskilt konstruerade *blandaren* och förbrinner sedan med svagt lysande men mycket het låga, vilken bringar ett glödnät till vitglödning. Genom en av Dalén gjord sinnrik konstruktion utbytas förbrukade glödnät automatiskt.

Vanlig typ av obevakad agafyr. Underdelen är av betong och inrymmer gasackumulatorerna. Överdelen — lanterninen — är av järn. Glasrutorna ges lutande ställning för att minska risken för anhopning av klabb-snö. På taket synes solventilen.



En annan till fyrar hörande dalénkonstruktion, den kanske viktigaste, är *klippapparaten*, som med jämna, på lämpligt sätt fastställda tidsmellanrum avstänger gastillförseln till fyrlågan; denna tändes åter av en icke lysande s. k. evighetslåga. Att ljuset sålunda kan givas fyrkaraktär har för dess användning inom fyrväsendet inneburit två stora fördelar: den ena, en högst avsevärd besparing av lysämne, den andra att olika fyrar kunna givas vitt skilda fyrkaraktärer, t. ex. enstaka blixtar eller grupper av blixtar med varierande tidslängd hos mellanliggande mörkperiod, klipp-sken, intermittent sken etc. Detta har fått stor användning för särskiljande av närliggande fyrar.

Ytterligare en dalénkonstruktion, som fått användning vid aga- och dalénfyrar, är *solventilen*, en mekanisk anordning, som påverkas av värme-

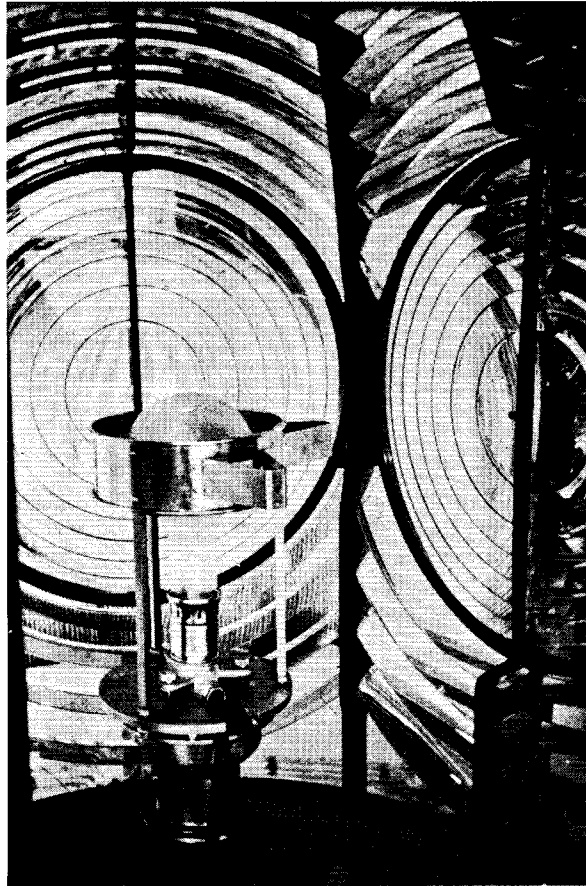
strålarna hos dagsljuset och som, då dessa strålar uppnå viss intensitet, avstänger tilloppet till fyrens huvudlåga så att fyrljuset därigenom hålles släckt under den ljusa delen av dygnet.

Agaljuset och dalénljuset ha skilda användningsområden. Agaljuset är ej lika starkt som dalénljuset men det besitter en enastående driftsäkerhet. Det användes därför i mindre, obehagade fyrar, företrädesvis ledfyrar, och å lysbojar. En agafyr tarvar tillsyn högst 6 å 7 gånger årligen. Gasförrådet kompletteras ofta blott en gång per år. Lysbojarna ha tack vare agaljuset fått ett högst vidgat användningsområde. De kunna stationeras långt ut till havs och kunna utan tillsyn brinna t. o. m. ett helt år. Dalénljuset, som uppvisar högre ljusstyrka, användes vid de stora anöringsfyrarna och på en del fyrskepp. En dalénfyr kan vara obehagad; flertalet ha dock bevakning, men tarva då blott en man, som icke behöver passa fyren under natten.

Den allmänna elektrifieringens genombrott under de senare årtiondena har möjliggjort att ett rätt betydande antal fyrar utrustats med *elektriskt ljus*. Av de nu befintliga c:a 1 785 landfyrarna ha c:a 550 eller 31 % elektriskt ljus. Av dessa äro emellertid c:a 440 sådana fyrar som icke tillhöra lotsverket. Att elektrifieringen av lotsverkets fyrar icke kunnat fortgå i samma tempo som fallet varit med de av kommuner och enskilda tillhöriga fyrarna, beror på att lotsverkets fyrar i allmänhet äro belägna på mera svårtillgängliga platser, i skärgård eller längre ut till sjöss, där elektrisk ledning ej finnes framdragen. Elektrifieringen av lotsverkets fyrar har i stort måst följa utvecklingen av landsbygdens elektrifiering. I den mån tillförlitlig kraftledning drages fram till eller i närheten av någon lotsverkets fyr, plägar denna numera elektrifieras. På detta område försiggår en kontinuerligt fortskridande utveckling. Varje år ändras numera några fyrar från i regel fotogenljus eller agaljus till elektriskt ljus från kraftnät. Fyrelektrifiering kan emellertid ock genomföras på det sätt att fyrplatsen utrustas med eget elektricitetsverk. Så har skett i samband med installation av radiofyranläggning å ett antal av våra mest betydelsefulla anöringsfyrar. För närvarande äro 7 av våra fasta radiofyrar utrustade med egen kraftcentral, två erhålla elektrisk ström från befintligt kraftnät. Av våra 19 ordinarie fyrskepp äro 8 utrustade med egen elektrisk kraftcentral. Av dessa ha 7 elektriskt fyrlys.

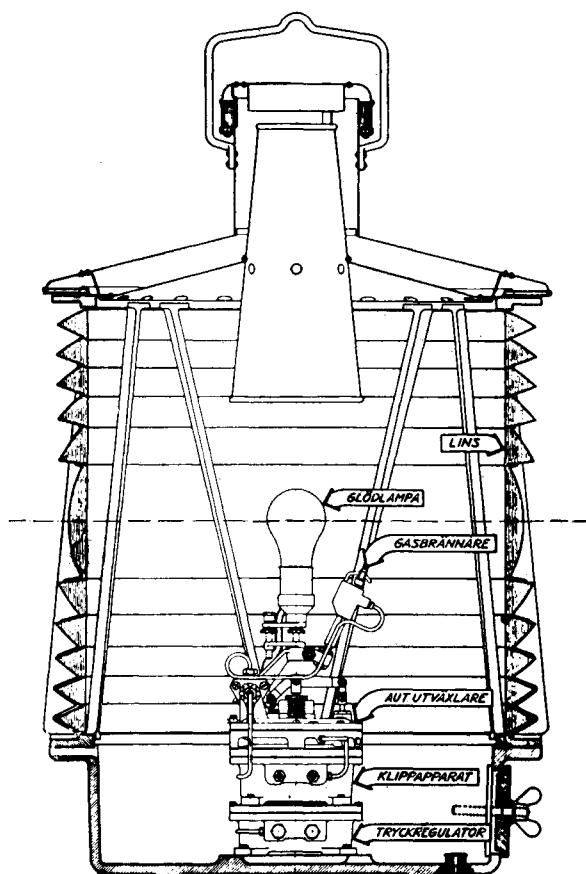
Den stora fördelen med det elektriska ljuset är att det ger hög ljusstyrka. Med elektriskt ljus når man på Kullens fyr en styrka av nära 4 miljoner hefnerljus. I allmänhet kan man räkna med att vid elektrifiering av en

Fyrapparat i större elektrisk fyr (Hanö). Varje linsfack (två synliga) i den roterande linsen ger ett strålnippe, som vrider sig horisontalt runt. Lampan har 1000 W effekt. Den ställning, som omsluter lampan, är en fokuseringsanordning, som vid lampbyte användes för justering av lampans läge.



fyr med fotogenglödljus få en 5- till 10-dubbling av ljusstyrkan. Elektrifiering av fyrar, där mistignalering ej förekommer, medför ock, liksom övergång till dalénljus, att man kan minska fyrarnas bemanning från i regel två till en man. Moderniseringen av fyrljuset går alltså hand i hand med en rationalisering av den mänskliga arbetskraften för fyrarnas betjäning.

En svårighet vid elektrifiering av obebakade fyrar var till en början risken för strömbavbrott. Jämväl här utnyttjas emellertid numera en uppfinning av doktor Dalén. Vid inträffande strömbavbrott i ledningen till en elektrisk fyr säkerställs fyrens funktion därigenom att denna utrustats med *agaljus såsom reserv*. I fyren brinner ständigt en s. k. evighetslåga.

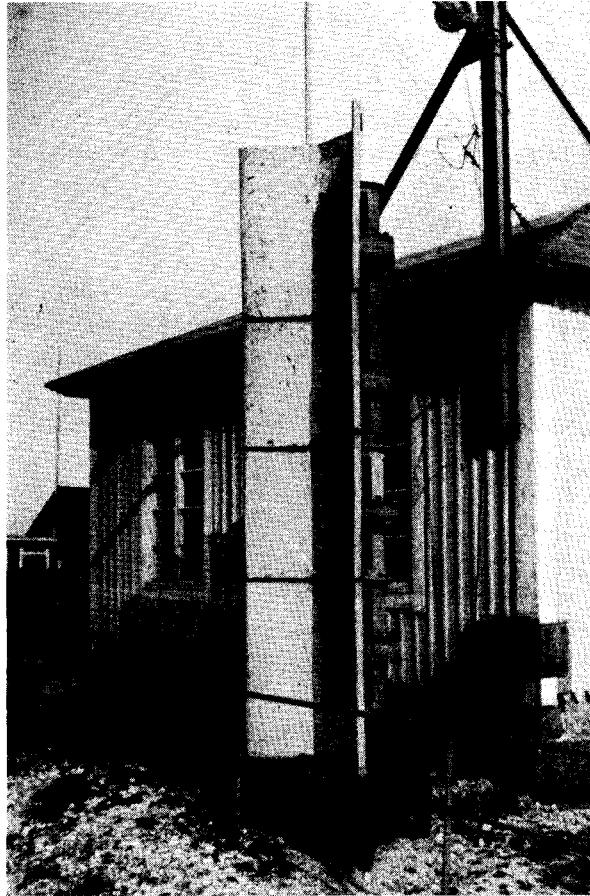


Ljusapparat i obehövad elektrisk fyr med automatisk gasljusreserv. Vid strömavbrott och vid fel på den elektriska lampan släppes gas automatiskt fram till utvärlaren, som då vrider lampställningen så, att gasbrännaren intar glödlampans plats i linsens brännpunkt. Samtidigt släppes gas fram till klippapparaten och gasbrännaren, där den tändes av evighetslågan.

Inträffar avbrott å den elektriska strömmen eller fel å den elektriska lampan reagerar en elektromekanisk apparat så att lampan utbytes mot en agabrännare, därvid samtidigt gastillförseln till agaljusets huvudlåga påsläppes.

Anstalterna för *ljudsignalering* ha till uppgift att tjäna sjöfarten till orientering vid tjocka och disig luft. Härför användes tidigare signal-klockor, mistlurar, signalkanoner, senare ångsirener och knallsignalapparater. Mist-signaler kommo tidigt i bruk. Redan år 1766 uppsattes en stor klocka å Nidingen. Numera har man å flertalet platser övergått till motordrivna apparater för komprimerad luft, *tyfoner* eller *sirener*.

Riktad nautofon, sammansatt av fyra enheter. De åtta ljudöppningarna äro inbördes så arrangerade, att ljudet utgår företrädesvis i horisontell riktning. Ljudskärmarna koncentrera dessutom ljudet inom den vinkel de omfatta. Denna kombination av horisontell och vertikal riktverkan ger i detta fall en omkring 60-faldig ljudförstärkning. Den tillförda elektriska effekten är omkring 5 kW.



Dylika finnas å ett 30-tal fyrplatser. Vid ett mindre antal platser med tillgång på elektrisk kraft — bland andra dem, där radiofyr finnes — betjänar man sig av elektriskt drivna membransirener, *nautofoner*. Dessa kunna jämväl manövreras från annan plats än själva fyrplatsen. För närvarande gives å 8 fyrplatser mist medelst *knallsignal*. Denna ger ej nöjaktigt effektivt ljud. Det är ett önskemål, att så snart detta blir möjligt, ersätta knallsignalen med tyfon eller nautofon. Å fyrskeppen användes ömsom tyfon och nautofon. Ett trettiotal av lotsverkets till ett 70-tal uppgående bojstationer äro utrustade med ljudsignal, klock- eller s. k. visselbojar.

De numera måhända mest betydelsefulla hjälpmedlen för navigering i osiktbart väder äro av *radioteknisk natur*. Radiosignaler i sjöfartens tjänst ha till uppgift att möjliggöra för fartygen att fastställa sin position. Radiosignalerna kunna för detta ändamål användas enligt två helt olika system. Enligt det ena fastställles positionen från radiopejlstation å land, som på begäran bestämmer fartygets läge genom att pejla fartygets radiosändare. Denna metod var den, enligt vilken radion tidigast kom till användning för positionsbestämning. I Sverige ha sedan 1921 på Västkusten funnits tre telegrafverket tillhöriga dylika pejlstationer. De ha emellertid numera, efter tillkomsten av radiofyrrar ringa användning.

Det andra systemet för användande av radiosignaler är radiofyren. Radiofyrssystemets företrädan fastställdes vid en internationell konferens i Stockholm 1932. Härvid uppgjordes plan, reviderad 1933, för utbyggandet av ett system av radiofyrrar i de vårt land och våra grannländer omgivande farvattnen. Enligt denna skulle 27 radiofyrrar falla på Sverige. Av dessa äro för närvarande 17 utbyggda därav 7 på fyrskepp, varjämte ytterligare 2 äro under utbyggnad vid landfyrplatser.

Principen för radiofyren är, att man ombord å fartyg bestämmer sin position med hjälp av radiofyrssändare i land eller å fyrskepp. Radiostationen sänder på bestämda tider vissa i fyrlistan tillkännagivna signaler. Den vanliga s. k. *cirkulära radiofyren* sänder sina signaler i alla riktningar; signalerna kunna följaktligen samtidigt uppfattas av ett teoretiskt obegränsat antal positionssökande fartyg. Pejlstationen kan däremot samtidigt betjäna allenast ett fartyg i sänder. — En på senare år nytillkommen typ av sjöradiofyr är den s. k. *riktade radiofyren*; den tjänar till att utmärka infartsleden till en given plats längs en bestämd kurslinje. Från radiofyren givas signaler så sammansatta, att de i kurslinjen sammansmälta till en konstant ton, medan på vardera sidan om kurslinjen olika tecken höras. En radiofyr enligt detta system byggdes år 1938 av Åga vid Öregrund med uppgift att i hårt och osiktbart väder lämna ledning för infarten från Bottenhavet till Öregrund. Anläggningen har på grund av oförutsedda svårigheter ännu ej kunnat annat än försöksvis tagas i bruk. Ytterligare en anläggning enligt samma princip byggdes hösten 1939 för lotsverket vid Stångören i Söderarmsleden med uppgift att tjäna Finlands-trafiken. Ej heller denna anläggning har kunnat tagas i bruk.

I detta sammanhang må även nämnas, att andra — liksom på sin tid första — världskriget medfört en utomordentligt stark utveckling av radiotekniska hjälpmedel för navigering. Inom denna utveckling intager

radartekniken hitintills den främsta platsen; denna teknik har redan nått så långt, att man vid en internationell konferens i London våren 1946 rörande radionavigering till sjöss ansåg sig kunna rekommendera radar till allmän användning på handelsfartyg. Vid sidan av radar ha andra, nya system för radionavigering också utvecklats. Utan tvivel kommer emellertid lotsverket att i framtiden få omfattande arbetsuppgifter även inom detta område. Den hithörande utvecklingen följes därför, så långt detta låter sig göra, med största uppmärksamhet.

I syfte att söka ge en bild av utvecklingen inom fyrväsendet under det sista trettio-talet år kan nämnas, att år 1908 funnos *lotsverket tillhöriga* 338 fyrar, 18 fyrskeppsstationer och 29 lysbojstationer. Hösten 1946 hade antalet stigit till 720 fyrar, 19 fyrskeppsstationer och 74 lysbojstationer.

Under andra världskriget har lotsstyrelsen uppfört över 160 nya fyrar, det helt övervägande flertalet agafyrar. Härigenom har åstadkommits ett sammanhängande system av fyrbelysta inomskärsleder i nord-sydlig riktning genom våra skärgårdar på Sveriges ostkust från Öregrund i norr ned till och genom Kalmarsund i söder samt på västkusten genom Bohusläns skärgård. Nämnas må ock, att ett femtiotal befintliga ledfyrar med fotogenljus ändrats till i regel agaljus, ett mindretal till elektriskt ljus. Vad angår de bevakade angöringsfyrarna pågår, såsom redan antytts, ett kontinuerligt arbete för att i dessa utbyta fotogenglödljuset mot dalénljus eller, där så låter sig göra, elektriskt ljus. Av nuvarande 62 bevakade angöringsfyrar under lotsverkets förvaltning ha hittills 36 utrustats med dalén- eller elektriskt ljus, därav 13 efter andra världskrigets utbrott. Tanken är att efter hand samtliga angöringsfyrar skola moderniseras.

Efter denna översikt i stora drag av vårt fyrväsen skall några byggnadsföretag beröras från den senaste tiden, som kunna vara av särskilt intresse. Såsom prov på *modern ledfyrbelysning* skall då redogöras för det fyrsystem, som av lotsstyrelsen anordnats i anslutning till den av Statens Arbetsmarknadskommission iordningställda s. k. Norra Uddevallaleden. Det ur fyrteknisk synpunkt mest besvärliga partiet av farleden utgöra Malöströmmar, där farleden är trång, krokig och på vissa ställen utförd genom bergskärningar. Farledsdjupet är 9 m och möjliggör sålunda att stora fartyg framföras. Navigeringen är emellertid svår dels på grund av ledens sträckning, den slingrar sig i S-form, dels ock av den anledning att stark ström ofta förekommer. Fyrbelysningen å ledsträckan utgöres

i första hand av tre par överensfyrar utmärkande de tre raka delsträckorna. Samtliga dessa sex fyrar äro elektriska och utrustade med automatiska agareservapparater. De visa synkront klippsken och manövreras från en gemensam elektrisk central vid Örnekullen.

Bergskärningarna i ledsträckans båda ändar vid Malösundet och Björnsundet äro vid stränderna utmärkta med ett antal kummel och tavlor, vilka färgats enligt samma principer som brukas vid den vanliga utprickningen av farled. Samtliga kummel och tavlor äro nattetid fasadbelysta med elektriskt ljus. Då man velat undvika att korsa farleden med allt för många elektriska ledningar, finnes elektrisk ström blott på ena sidan av vardera sundet. Strålkastare, som uppsatts på den sida, där elektrisk ström finnes, belysa kumlen och tavlorna på motsatta sidan av sundet. På den elektrifierade sidan av sunden har belysningen av kummel och tavlor ordnats med enklare belysningsarmaturer, vilka kasta ned ljuset mot det föremål, som skall belysas. Den tredje bergskärningen vid Tärnesundet bildar samtidigt en krök i farleden. Här finnas två par fasadbelysta kummel. En krök å ledsträckan är relativt långsträckt och har stor radie. Här ha ändpunkterna av farledssträckan utmärkts medelst smala sektorer med grönt sken. Dessa sektors uppgift är att angiva när gir ur enslinjen skall börja respektive sluta. Mitten av farledssträckan anges av ett par bojar, belysta av en strålkastare. På båda sidor om ändpunkterna av den nu beskrivna farledssträckan Malösundet—Björnsundet vidtagna fyranordningar av vanligt slag. I farleden ha anordnats 18 nya fyrar, 16 fasadbelysta kummel och tavlor samt 2 fasadbelysta bojar.

Intressanta prov på moderna fyranläggningar äro vidare de, som färdigställt i Kalmarsund dels i Kalmarsunds djupränna, dels norr om djuprännan, dels ock vid Utgrunden i södra delen av sundet. Kalmarsunds djupränna, som sträcker sig i en rät linje mellan grundflaken Skansgrundet i söder och Krongrundet i norr, har en längd av 5 km, därav cirka 1 km söder om och 4 km norr om inloppet till Kalmar hamn. Rännans bredd är 80 m och dess minsta djup vid medelvattenstånd utgör numera, efter det genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens försorg under de senaste åren omfattande grävnings- och muddringsarbeten företagits, 8 m. Navigeringen i rännan är ofta i hög grad försvårad av stark ström. Denna kan i Kalmarsund överstiga 6 knop. Djuprännan var tidigare utmärkt medelst 12 lysbojar. Detta sätt att utmärka farledens sträckning var dock ej tillfredsställande. Lysbojar kunna ej ligga ute, då farvattnet är isbelagt. Risk föreligger då, att isen skjuter över bojen samt släcker och förstör boj-

Skansgrundet, angröringsfyr för Kalmarsunds djuprännan strax söder om Kalmar hamninlopp, färdigställd år 1940. Fyren är elektrisk och har automatisk agareserv. På nedre altanen står en nautofon. Hela utrustningen fjärrmanövreras och förses med kraft medelst kabel från lotsuppassningen i Kalmar hamn.



lyktan. I djuprännan med dess starka strömsättning var faran tillika stor för att bojarna av ström och is skulle föras från sina förankringsplatser. Bojarna måste därför i regel hållas intagna cirka 3 månader årligen under den mörkaste årstiden. Ofta inträffade under samma vinter, att bojarna upprepade gånger måste tagas in och åter läggas ut. Under den tid bojarna voro intagna kunde fartyg särskilt under mörker icke utan stor risk framföras i rännan. Men även vid dager var passage genom rännan vid sådana tillfällen förenad med risk. Visserligen utsattes vinterprickar vid lysbojarnas intagning, men ej sällan inträffade, att prickarna antingen brötos av eller pressades under isen.

Anordnandet av fast fyrbelysning i Kalmarsunds djuprännan har utgjort ett sedan länge närt önskemål. Frågan var uppe redan i slutet av

1870-talet och återkom därefter vid upprepade tillfällen, tills 1938 års riksdag omsider beviljade anslag till fullföljande av ett inom lotsstyrelsen uppgjort förslag innefattande, att vid djuprännan skulle byggas 5 bottenfasta fyrar, nämligen vid Skansgrundet i rännans södra ändpunkt, vid Omböjningen, Huvudet, Osvallsgrundet och vid Krongrundet vid den norra ändpunkten av rännan. Omböjningen vid inloppet till Kalmar hamn har bekostats och byggts av Kalmar stad.

Skansgrundet och Krongrundet äro angöringsfyrar till djuprännan söder- respektive norrifrån; de äro båda utrustade med elektriskt ljus; de ha vidare mistsignalering medelst nautofon. Effektiv mistsignalanordning har med hänsyn till de ofta dåliga siktförhållandena i sundet ansetts vara av stor vikt. Lysvidden vid klart väder utgör för Skansgrundet 13 och för Krongrundet 11 sjömil. Båda fyrarna äro utrustade med agaljus i reserv; detta träder automatiskt i funktion, därest det elektriska ljuset av någon anledning slocknar. Reserv för nautofonen har däremot ej ansetts erforderlig med hänsyn till högspänningsnätets goda beskaffenhet, men kan framdeles installeras, om så skulle visa sig erforderligt. Den elektriska strömmen erhålles genom högspänningskablar från land. Såväl fyrar som mistsignalering fjärrmanövreras från lotsuppassningen i Kalmar. Tändning och släckning av fyrarna försiggår dock liksom vid flertalet obehållna elektriska fyrar automatiskt med hjälp av ett kontaktur, som följer dygnsvariationerna för ljus och mörker. Bemanning finnes sålunda ej i fyrarna. Vid strömavbrott eller fel å de elektriska fyrlamporna erhålles alarmsignal å lotsstationen. Samtidigt träder agaljuset i funktion. Den Kalmar stad tillhöriga fyren Omböjningen är ävenledes utrustad med elektrisk belysning jämte agaljus såsom reserv. Den har dock ej mistsignalering. Fyrarna Osvallsgrundet och Huvudet äro anordnade såsom vanliga agafyrar med solventil. Samtliga fem fyrar äro skärmade och till ledning för navigeringen försedda med skarpt avgränsade lyssektorer i olika riktningar. De tre elektriska fyrarna äro fasadbelysta.

Fyrbyggnaderna, som konstruerats av överfyringenjören Rikard V. Frost, ha uppförts på 8,5 meters vattendjup. De bestå av stora undervattenskroppar, kasuner, i betong. Dessa ha byggts på slip eller i fångdamm i land. Efter sjösättningen flyter kasunen och bogseras till sin plats, där den sänkes genom att delvis fyllas med vatten. Kasunen är indelad i rum eller fack. Den fylles sedermera efter länsning av ett fack i sänder successivt med betong. Å kasunerna ha uppförts fyrtorn likaledes i betong. De två större fyrarna, Skansgrundet och Krongrundet, ha vardera en

bottenyta av cirka 200 m², de övriga ha en bottenyta av cirka 130 m². Det ovan vattnet synliga fyrtornet med en yttre diameter av endast 2,5 m för de båda större och 2 m för de tre mindre fyrarna ansluter till kasunen genom en konisk påbyggnad.

Anläggningarna på Skansgrundet och Krongrundet utgöra de första försöken i vårt land med helt fjärrmanövrerade och fjärrkontrollerade elektriska fyr- och mistsignalmaskinerier. Erfarenheterna ha varit gynnsamma och uppmuntrat till fortsättning. Sålunda har i januari 1944 en ny fyr med elektrisk belysning och nautofon för mistsignalering tagits i bruk å Simpnäsklubb belägen vid angöringen från Ålands hav av Stockholms norra skärgård. Denna fyr är av i princip samma typ som Skansgrundet och Krongrundet i Kalmarsund. Elektrisk ström erhålles genom kabel från kraftnät i land och anläggningarna fjärrmanövreras från lotsuppassningen vid Arholma. I fyren vid Simpnäsklubb finnes emellertid, till skillnad från vad fallet är med fyrarna Skansgrundet och Krongrundet, ett reservkraftaggregat med dieselmotor, som vid strömavbrott automatiskt startar och kopplar in sig, därest fyren är tänd eller nautofonen är i verksamhet. Vidare ha vid Simpnäsklubb samtliga sådana delar av anläggningen som äro av vital betydelse, utförts i dubbel uppsättning. Skiftning mellan dessa kan ske från manövertavlan i land. Kontroll- och alarmsystemet är så utvecklat, att alarm och indikering skall erhållas å manövertavlan för alla inträffande fel av betydelse.

Utöver de förut nämnda fem fyrarna i Kalmarsunds djupränna har senare färdigställts två bottenfasta fyror norr om djuprännan, nämligen en å grundet Sillåsen beläget utanför Skäggenäs omkring 9 km norr om Krongrundet och en å grundet Slottsbredan utanför Borgholm. Sillåsen har medelst kabel från Skäggenäs utrustats med elektrisk belysning och nautofon för mistsignalering. Fyren, som fjärrmanövreras från lotsuppassningen i Skäggenäs, är i tekniskt hänseende en systeranläggning till Simpnäsklubb. Slottsbredan har utrustats med vanlig agabelysning.

Vidare har anlagts en bottenfast fyr vid platsen för Utgrundens fyrskeppsstation i södra delen av Kalmarsund. Denna fyr, som beräknas träda i funktion under år 1947 för att ersätta fyrskeppet, har ävenledes utrustats med elektrisk belysning och nautofon. Elektrisk ström ledes genom kabel från Bergkvara över Garpens fyr, som likaledes elektrifierats. Det är vidare avsett att vid Utgrunden anordna en riktad radiofyr, angivande kurslinjen söderut till öppet vatten samt, om detta



Nya fyren Simpnäsklubb, fjärrmanövrerad från Arholma lotsuppassning på Björkö, färdigställd år 1944. I bottenvåningen finnes ett dieselmotordrivet reservkraftaggregat, som automatiskt träder i funktion vid strömavbrott på den högspänningskabel, som normalt levererar kraft till anläggningen. På tornets övre del syns nautofonen.

låter sig göra, jämväl norrut mot Kalmar. Belysnings- samt radio- och mistsignalanläggningarna fjärrmanövreras från Garpen.

Fyren Utgrunden är den största av våra hittills i öppet vatten från havsbotten uppförda fyrbyggnader. Den är byggd på omkring 10 m vattendjup och har en höjd av 28 m över vattenytan. Även i fråga om apparatutrustningen utgör denna fyr en tekniskt mera utvecklad anläggning än de tidigare fjärrmanövrerade fyrarna i Kalmarsund och på Simpnäsklubb, i det att samtliga manöverimpulser från Garpen till Utgrunden

och kontrollimpulser i motsatt riktning överföras medelst ultrakortvågsradio. Kabeln till Utgrunden tjänar sålunda endast själva kraftöverföringen. Detta system har valts dels därför, att merkostnaden för radioöverföringen blev avsevärt mindre än merkostnaden skulle ha blivit för en med jämväl manöverledare försedd kabel mellan Garpen och Utgrunden — en sträcka av nära 10 km — dels ock därför, att radioöverföringen, som innefattar dubbel stationsutrustning på båda platserna, bjuder större säkerhet än manövrering via kraftkabel. För manövreringen ha anlitats samma huvudprinciper, som funnit användning i en del automatiska telefonstationer.

Farleden genom Kalmarsund utgör numera vårt med hänsyn till anstalter för sjöfartens vägledning mest modernt utmärkta farvatten. Det nu sagda utesluter emellertid ej, att för större fartyg navigeringsförhållandena i rännan alltjämt äro besvärliga och riskfyllda. Att så är fallet beror emellertid ej av brist på säkerhetsanstalter utan är att hänföra till dels den ringa bottenbredden i rännan — 80 m — dels ock strömförhållandena. Såsom redan berörts förekommer tidvis stark ström; denna sätter merendels i sned riktning i förhållande till rännan.

Det förefaller sannolikt, att den metod för byggande av fasta fyrar vilande på havsbotten och för manövrering från land av belysning, mist- och radiosignaleriing å fyrar, som tillämpats vid de fasta fyrarna i Kalmarsund och på Simpnäsklubb, kan i framtiden få tämligen stor användning. Ur teknisk synpunkt synes hinder ej föreligga att å sådana grund till havs, i vars närhet våra fyrskepp äro förlagda, bygga dylika fasta fyrar. De kunna ock givas sådan storleksordning att å dem kan beredas förläggningsutrymme för eventuellt erforderlig personal. Uppenbart är sålunda till en början, att fyrskeppen i Öresund kunna utbytas mot fasta fyrar. När så bör ske, måste dock bli beroende av ett avgörande av frågan om fördjupning av farleden genom södra delen av Öresund. För detta farvattens vidkommande måste alltså frågan om ordnande av fasta fyrar tillsvidare ställas på framtiden. Fyrskepp, som sannolikt kunna utbytas mot fasta fyrar anlagda i närheten av nuvarande fyrskeppsstationer, äro t. ex. Svinbådan, Ölandsrev, Almagrundet och Grepen. Det sagda innebär emellertid en så genomgripande omvandling av metoderna för sjöfartens vägledning, att saken ej bör forceras. Byggnadsföretag av detta slag äro desslikes av den omfattning och svårighetsgrad, att man samtidigt ej lämpligen bör bedriva sådana arbeten å ett flertal platser. Över huvud bör ett eventuellt utbyte av fyrskepp mot fasta fyrar försiggå succes-



Sveriges yngsta fyrskepp, levererat år 1934, har ett displacement av 360 ton, en längd av 34.4 m samt eget framdrivningsmaskineri (råoljemotor) med en effekt av 400 hk. Ombord finnes elektrisk, råoljedriven kraftcentral med ackumulatorbatteri, elektriskt fyrljus, nautofonanläggning, radiofyr och radiotelefon. Bemanningen uppgår till 8 man.

sivt. Man får då tillfälle att vid ett senare byggnadsföretag tillgodogöra sig erfarenheter från ett tidigare. Metoden med elektrisk fjärrmanövrering kan ock väntas få ytterligare användning vid elektrifiering jämväl av fasta fyrplatser, vid vilka för närvarande måste hållas ständig bevakning.

Till slut några ord jämväl om det tredje större företag för förbättrande av våra sjövägar, som utförts under krigsåren, nämligen Falsterbokanalen. Under de första åren av det nu pågående kriget vållade passagen runt Falsterbo stora svårigheter för sjöfarten på grund av det ringa farledsdjupet i den å denna sträcka utmärkta neutralitetsleden. Detta överstiger på vissa avsnitt ej 5 m. Upprepade haverier inträffade i dessa farvatten. Tillkomsten av Falsterbokanalen, varom beslut fattades redan vid höstriksdagen 1939, betecknade av nu angivna och andra orsaker en betydande lättnad för sjöfarten till och från Östersjön. Kanalen, som iordningstälts av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, har varit i bruk från och med år 1942. Kanalsträckan genom Falsterbonäset har en längd av

1 600 m. Därjämte finnas muddrade inseglingstrännor i Höllviken från tvärs Klagshamn med en längd av 14 000 m och i Kämpingebukten med en längd av 1 200 m. Vattendjupet i inseglingstrännorna och kanalen är vid medelvattenstånd 7,2 m. Bottenbredden utgör i själva kanalen 40 m. I inseglingstrännorna växlar bottenbredden från 80 till 105 m. Kanalen korsas 80 m söder om Höllviken av en klaffbro för järnvägs- och landsvägstrafik. För att hindra vattenströmningar i kanalen vid olika vattenstånd i Höllviken och Kämpingebukten finnas två luckavstängningar, den ena intill, den andra 1 000 m söder om Höllviksbron.

De anstalter, som här vidtagits för sjöfartens vägledning, äro ej av särskilt märklig beskaffenhet. Inseglingstrännorna äro utmärkta i Kämpingebukten med 4 och i Höllviken med 45 prickar. Fyrbelysningen utgör för inseglingen vid Höllviken 4 lysbojar samt 5 fasta fyrar, därav 4 elektriska och 1 agafyr. De fyra elektriska fyrarna äro parvis överensfyrar. För inseglingen vid Kämpingebukten finnas å vardera pirhuvudet en fyr, den ena elektrisk, den andra agafyr. Samtliga elektriska fyrar äro utrustade med automatisk agareserv. Lotsuppassning finnes ordnad i kanalens båda ändpunkter.

Sedan kanalen den 1 januari 1942 öppnades för trafik, ha genom kanalen passerat omkring 46 000 fartyg, därav 10 690 år 1945 och 11 356 t. o. m. september år 1946. Detta visar vilken utomordentlig betydelse kanalen hittills haft för sjöfarten.

Med förestående redogörelse har avsetts att ge en inblick i lots- och fyrväsendet sådant det i dag är. Härvid har ock styckevis berörts ett och annat av huvudsakligen historiskt intresse. Det har skett — förutom för sammanhangets skull — i avsikt att visa, att vi på detta område tidigt sökt oss fram med hjälp av inhemska uppslag och uppfinningar, att vi med andra ord i fråga om anstalter för sjöfartens vägledning, såsom det kan förväntas av ett sjöfarande folk, ha traditioner som förplikta. Det är personalens inom lotsverket förhoppning, att det kan sägas, att lotsverket i vad på detta ankommer väl vårdar dessa traditioner, att det är väl med sin tid.

»Oscar's Island.»

Av Minister Axel Paulin.

Med stor sannolikhet torde det här i Sverige vara helt och hållet okänt, att i den polynesiska arkipelagen finnes en ö, uppkallad efter en medlem av vårt konungahus. Så är dock fallet. Lyckliga omständigheter, sammankopplade med ett sedan en del år tillbaka bedrivit forskningsarbete rörande våra förbindelser med Sydamerika under det nästföregångna seklet, hava givit ledtråden till konstaterandet av detta sakförhållande. Här nedan i korthet upprinnelsen till denna historia.

Ett par omkring år 1920 i Argentina och Chile publicerade artiklar ledde författaren till föreliggande uppsats på spåret av en svensk officer, som ett sekel dessförinnan hade besökt nämnda länder. Hans namn var Johan Adam Graaner, major vid generalstaben.¹ Ofrivilligt frågar man sig, vad en svensk militär i så pass hög tjänsteställning hade för ärende i dessa så avlägsna och på den tiden för oss svenskar skäligen obekanta trakter. Svaret är följande.

Under tiden för de spansk-amerikanska koloniernas frigörande från moderlandet, huvudsakligen koncentrerad till perioden 1810—1820, pågingo vidlyftiga diskussioner i de nyvordna oberoende staterna rörande ordnandet av deras konstitutionella förhållanden. I allmänhet följde man nordamerikanarnas exempel och operade för republik i en eller annan form. I La Plataländerna var dock under någon tid upprättande av en monarki starkt på tal. Man trodde sig därigenom kunna fortare utverka ett erkännande av självständigheten från de europeiska makterna, vilka särskilt under Heliga Alliansens egid ställde sig ganska avvisande gentemot liberala nymodigheter och framhärade i att betrakta de forna spanska kolonierna som rebeller.

¹ Graaner hade flera högstående gynnare hemma i Sverige, bland dem generalen friherre (sedermera greve) Björnstjerna, till vars sonsonson översten greve Björnstjerna författaren står i stor tacksamhetsskuld för hans tillmötesgående att ställa till förfogande dokument ur Almarestäkets arkiv.

Den monarkiska regimen hade i Buenos Aires en hel del ivriga förespråkare och för tronen in spe anmälde sig eller framfördes olika kandidater, däribland en engelsk, en fransk och en spansk prins, hertigen av Lucca m. fl.

Carl Johan, då för tiden svensk kronprins, hade som bekant sina förbindelser lite varstans bakom de politiska kulisserna, och särskilt höll han sig genom enskilda observatörer intimt underrättad om händelserna ute i stora världen. Sedan tid tillbaka hade han visat ett markant intresse för de spansk-amerikanska kolonierna och följde med uppmärksamhet deras då pågående frihetskampanj. Vad som låg bakom nämnda intresse är i brist på tillförlitlig dokumentation svårt att avgöra. En ganska godtaglig förmodan är, att han i de för internationell handel nyöppnade länderna såg ett fält för svensk kommersiell expansion, särskilt med hänsyn till att vi då ägde S:t Barthélemy, vilken koloni skulle ha kunnat tänkas som nederlagsplats för svenska varor.

Av i Buenos Aires, Paris och Madrid befintliga dokument, vilka bearbetats av argentinska historieforskare framgår, att Bernadotte även skulle ha ingått i listan på eventuella kandidater till konungatronen in spe nere i La Plata. I vilken utsträckning denna version har något allvarligt fog för sig, är en fråga, som må lämnas öppen för specialister i ämnet.

I alla fall, Carl Johan önskade förskaffa sig förstahandsupplysningar om förhållandena därnere och av allt att döma var det på hans personliga tillskyndan, som bemålde Graaner avreste till Argentina i mitten på år 1815. Utrikeskabinettet och kommerskollegium synas ha stått helt utanför denna expedition, såväl som uppdragsgivare som vad beträffar färdens bekostande.

Graaner, som efter att ha stannat någon kortare tid på nedresan i Rio de Janeiro och ankom i början på 1816 till Buenos Aires, tycks ha varit försedd med utmärkta rekommendationer, ty mycket snart träder han i förbindelse med de ledande männen därnere. Just vid tiden för hans ankomst till Argentina var i staden Tucuman, uppe vid peruanska gränsen församlad den kongress, som hade att bestämma om den nya statens konstitution och andra därmed sammanhängande organisatoriska frågor. Han begav sig genast dit. I Tucuman stannade han åtskilliga veckor, varunder han särskilt lyckades knyta intima förbindelser med den nyvalde statschefen Pueyrredon, från vilken han erhöll en handskrivelse med meddelande om La Plataprovinciens oavhängighetsförklaring att överlämnas

till den svenska kronprinsen. Därefter inskeppade han sig direkt för Sverige, där han efter ankomsten personligen för Carl Johan såväl skriftligt som muntligt redogjorde för sina iakttagelser under resan.

Hans utomordentliga skildringar av förhållandena i de länder han besökt, hans skarpsinniga observationer och kommentarer berörande de politiska och kommersiella områdena samt de framstående relationer han vetat att förskaffa sig därnere gjorde att uppmärksamheten fästes på honom från statsmakternas sida. Inom regeringskretsar hade man för studium upptagit den av kronprinsen omhuldade frågan om inledande av kommersiella förbindelser med de forna spanska kolonierna. Med Brasilien hade vi redan sedan en tid tillbaka handelsförbindelser igång och nu tänkte man utöka denna till nya marknader på den sydamerikanska kontinenten, börjandes med Columbia och La Plataländerna. För att upptaga kontakten med dessa senare beslöts att dit utsända en emissarie för att på ort och ställe göra närmare undersökningar i saken.

Graaner var därvidlag ganska självskriven för uppdraget, vilket även anförtröddes honom och i slutet av 1817 ger han sig iväg på sin andra sydamerikanska resa. Anländ till Buenos Aires, beslutar han sig för att i första hand studera förhållandena i Chile, varför han efter några veckors uppehåll i den argentinska huvudstaden tar vägen tvärs över Anderna. I Chile blev hans intresse så gott som helt och hållet fångat av landets bergshantering. Han besöker de olika gruvdistrikten och studerar ingående allt som sammanhänger med denna näring. Vidsynt och intelligent som han var, såg han mycket snart vissa möjligheter för företagssamhet från svensk sida inom detta område. Till regeringen gör han i sådant syfte en framställning, vilken upptogs med stor sympati och utmynnade i att Graaner beviljades koncession på gruvdriften i Chile under vissa i ett av regeringen utfärdat dekret fastställda villkor.

Denna förmån anser han vara av sådan vikt, att han i stället för att stanna ute den till tre år fastställda tiden, omedelbart tar återvägen till hemlandet. Denna lägger han över Stilla Havet och i mars 1819 går han i Valparaiso ombord på brittiska fartyget »Rebecca», destinerat till Calcutta och under befäl av kapten de Peyster.

Första anhaltshamn blev Marquesasöarna, varifrån seglatsen fortsattes västvärt. I maj samma år siktades en ögrupp, som icke fanns angiven på den tidens sjökort eller på annat sätt känd eller uppmärksammas.

Vi lämna nu beskrivningen av händelserna åt Graaner, såsom han relaterar dem i sin dagbok.

»Den 17:e maj kl. tre på morgonen, just efter sedan månen nyss uppstigit och lyste fram utur ett svart moln, hörde vi ropet: 'Babord om, Kapten. Land rätt förut!' Jag var i ögonblicket jämte kapten på däck och såg, som jag gissar, 200 famnar framför fartyget en vit låg sandstrand med höga kokosnötträn. Vi hade alla segel och bisegel till, gående omkring sex knop eller $1\frac{1}{2}$ tysk mil i timmen. I ett ögonblick var det välseglande fartyget brakt till vinden, men alla segel slogo back, innan vi hunno att brassa om och följaktligen sackade fartyget med frisk fart ända mot bränningarna på stranden, men började dock snart, emot vår förmodan att göra rask fart nästan under kronorna av kokospalmerna, ehuru en bränning rasade över fartyget. Lyckligtvis var det bråddjupt ända till stranden. Jag vill ej söka beskriva den känsla, som naturligtvis skulle väckas vid föreställningen av att mitt i Stilla Havet bli skeppsbrutna på en okänd, obebodd ö, där sannolikt ej fanns friskt vatten i anseende till dess utomordentliga låghet och varifrån vi ägde föga hopp att någonsin bli räddade.

Inom en fjärdedels timma blevo vi släpade längs stranden till en djupare bukt och räknade oss nu utur all fara, styrande ut från land till dager och därefter åter in, men vågade i anseende till de svåra bränningarna, undervattensgrund och de låga sandreven ej närmas landet varken med fartyget eller båt. Vi funno här sexton större eller mindre öar, alla tätt skogbevuxna och till större delen förenade med sandrevar. Något spår av invånare kunde vi ej upptäcka, men enligt den erfarenhet vi sedan inom samma dygn förvärvade, är det både troligt och sannolikt att de äro bebodda.

Måhända trånar här La Peyrouse² eller någon av dess följeslagare, gömd för världen och gäckad i hoppet på en efterlängtdad undsättning, ty troligen har aldrig förr människoöga före oss sett dessa öar från havet, undantagandes dem, som där vistas. Vi hade nu inom ett dygn upptäckt 28 eller 30 nya öländer, alla rikt beväxta med skog av många slag, förnämligast kokospalmer av förvånande höjd. Som denna lilla arkipelag ännu aldrig av någon seglande blivit angiven, nämnd eller sedd och icke

² Från Jean Francois de Galoup La Pérouse, den berömde franske upptäcktsresanden, förelägo de sista underrättelserna i ett brev från Botany bay i Nya Syd-Wales av den 7 febr. 1788 till den franske marinministern. Två franska vetenskapliga expeditioner (1791 och 1796) hade förgäves efterforskat hans och hans kamraters öde. Först 1826 fann en engelsk sjökapten spår av vraken efter de båda fartyg, som ingått i hans expedition, utanför ön Vanikoro, norr om Nya Hebriderna.

finnes i något av alla de nya och förträffliga kort och tabeller av longitud och latitud vi äga ombord över Söderhavet, så ha vi alla skäl att räkna oss för dess upptäckare och det med äventyr av vårt fartyg och våra liv, ty aldrig har jag varit närmare ett skeppsbrott. Sedan öarnas läge blivit genom ganska korrekta lunarobservationer samt middagshöjd bestämt, gav kaptenen åt den högst märkliga bland dem, vilken var något skild från de övriga och genom vars medelpunkt longitud och latitud beräknades, namnet av 'Oscars ö'.

Omedelbart efter upptäckten av ögruppen skriver Graaner till general Björnstjerna och meddelar händelsen med angivande av här ovan relaterade detaljer. Sitt brev slutar han med följande:³

»Herr Baron kan bäst döma, huruvida denna benämning må anses för en tillåten frihet eller tadelbar djärvhet och anhåller därför, att Högvälborne Herr Baron efter gottfinnande täcktes på Högvederbörlig Ort anmäla eller förtiga det, ty jag kan ej neka, att jag hade någon del i denna benämning, emedan kapten i anseende till några små tjänster, jag under den allmänna bestörtningen kunde göra, överlämnade till min disposition denna ös namn. Jag tog därefter en temligen noga teckning av öarnes läge genom pejling från olika stationer och får äran här innelyckt sända en kopia av den special, vilken är ämnad att avskickas till Engelska Amiralitetet och till Lloyds.»

Att vår resande generalstabsofficer var så hemma i nautik och andra med sjöfart sammanhängande förhållanden torde tarva sin förklaring. Graaner hade nämligen börjat sin militära karriär till sjöss. Vid sexton års ålder kom han i tjänst vid Arméns Flotta, där han tolv år senare uppnådde kaptensgraden. Efter 1808—9 års krig, varunder han bevistade olika sjöträffningar och dekorerades med Medaljen för Tapperhet till Sjöss, tog han transport till Upplands Regemente som kompanichef. Han medföljde sedermera detta på fälttåget i Tyskland och expeditionen till Norge varvid han erhöll riddartecknet av Svärdsorden..

Fjorton dagar efter det här omnämnda brevet skriver Graaner ånyo till general Björnstjerna. Denna gång från ön Bourou i holländska Indien, dit »Rebecca» anlände den 29 juni:

»Jag anhåller ödmjukligen att Herr Baron och Generaladjutanten täck-

³ Det framgår av Graaners brev hem, att han ännu då han anträdde återfärden icke fått någon underrättelse om, att Karl XIII avlidit i febr. 1818 och att Karl Johan bestigit tronen. Då han talar om kronprinsen, måste han därför avse den senare, icke sonen Oscar.

tes efter eget gottfinnande antingen överlämna eller supprimera inneslutna brev till H. K. H. Kronprinsen⁴ från upptäckare av *Oscars ö*.

Jag fruktar det ej är klätt i den dräkt, som vördnad för en Kunglig Person bjuder och som mig tycks något egenkärt och djärft. Dess författare är ju Nordamerikan, uppfostrad på Oceanen, ehuru ganska väl instruerad man, är föga bekant med Hovets formler och torde ha syndat därmed. I alla fall anhåller jag att få överlämna detta till Högvälborne Herr Barons avgörande och tecknar mig etc. etc.»

Vi fortsätta nu utdragen ur Graaners dagbok:

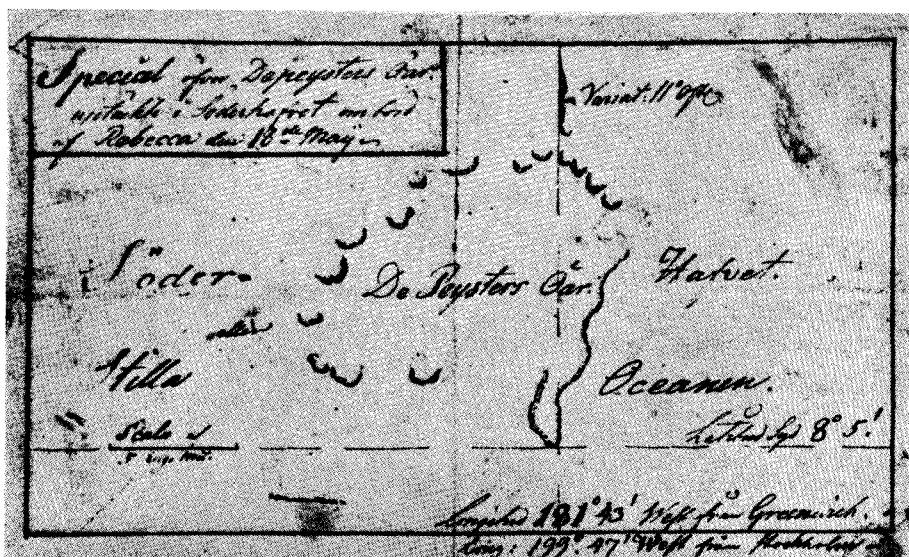
»*Den 16 maj* hade fyra observationer på solen och månen, vilka var och en, särskilt uträknade, gävo:

N:o 1.	179°	03'	N:o 3.	179°	15'
N:o 2.	179°	08'	N:o 4.	179°	08'
Medellongitud genom lunarobservation 179° 08' 30''					
Kronometer	N:o 507	179°	05'		
»	N:o 508	179°	12'		
Medellongitud genom kronometer 179° 08' 30''					

Den 17 maj var månen ej synlig, men vi hade god observation på solen. Då mitten av *Oscars ö* bar SO S 4 minuter på kompassen, var fartygets longitud 180° 56'. Differens i longitud 2 östlig, alltså *Oscars ö* longitud W från Greenwich 180° 54'. Skeppets latitud var 8° 21'. Differens i latitud N. 8' från *Oscars ö*, som således är belägen på latitud S 8° 29'.

Kapten de Peyster gav åt denna nyupptäckta skärgård namnet av *Ellice* Groupp efter ägaren till den dyrbara last, vilken på förunderligt sätt blivit frälst — jämte fartyget — Mr. Edward Ellice, Parlamentsledamot, och i anseende till någon liten tjänst jag varit i stånd att göra under den allmänna bestörtningen — varande den förste på däck vid rorsmannen rop — lämnade kapten mig frihet att giva namn åt den högsta och märckbaraste av dessa öar, från vilken ortens latitud och longitud bestämdes och jag tog mig friheten kalla den '*Oscars ö*'. Så snart alla observationer blivit med största ackuratess tagna och korrigerade, fortsattes kursen W 1/2 N till kl. halv nio på kvällen, då utkiken på märsrån utropade: 'En fyr rätt förut!' Vi sågo snart en stor eldslåga på vår styrbordsbog (natten var ganska mörk). Vi förmodade, att land var i nära grannskap och lade genast bi och höllo så hela natten på ömse bogar. Elden försvann en halvtimme därefter, vilket vanligen alltid händer med förebåda. Ehuru jag såväl på La Platafloden som på Andinska Bergen

⁴ Se not 3.



Sjökortsskiss av Graaner.

sett åskmoln av detta slag, vilka fenomen där äro ganska allmänna, kunde jag dock ej påminna mig att ha sett något så allvarsamt som detta.

Vid daggryningen den 18 maj sågo vi land från NW till NW W på kompassen, avstånd circa sex engelska mil och kl. sju på morgonen bar högsta och sydligaste udden rätt norr 6'. Middagen fartygets läge Lat. $8^{\circ} 4'$.

Kl. 9 f. m. observation på solen med kronometer samt observation på solen och månen, vilka gävo följande resultat:

Kronometer	507 kl. 9	$181^{\circ} 49'$	Lat. kl. 9	$8^{\circ} 9'S$.
»	508	$181^{\circ} 56'$	Distans från kl. 7	$2'S$.
Lunarobservation		182°	Lat. kl. 7	$8^{\circ} 11'$

Södra udden av de Peysters Ö avstånd kl. 7 6' rätt nordlig.

Latitud av sydkusten av de Peysters Ö $8^{\circ} 5' S$.

Latitud $8^{\circ} 4'$. Longitud $182^{\circ} 10'$.

R.L. $180^{\circ} 57'$.

Medellongitud $181^{\circ} 55'$.

Subtraktion — Segling

väst från kl. 7—9	12'
	$181^{\circ} 43'$

Dessa öar hava aldrig förut blivit sedda, åtminstone aldrig anmärkta eller angivna av någon seglare. De bestå av skogrikt, lågt land med stor mängd kokosträn och andra fruktträn. Äro ofelbart bebodda, emedan vi sågo eld uppgjord på stranden och då sjökortet betraktas, tyckas de liksom formera en länk i den kedja av ögrupper, vilka sträcka sig utan betydligare avbrott från Vänskapsöarnas skärgård upp till Kingsmillsgruppen och Ladronerna. Det är en påtaglig likformighet i alla dessa lägre ögrupperns läge och skepnad genom hela Stilla Oceanen. De tyckas vara formerade av korallklippor, uppväxta ur havet och ha nästan alla en insjö i mitten, omkring vilken smala, låga remsor av land kröka sig i en halvcirkel och äro ända till stranden betäckta med skog. De synas därför vara av långt mindre ålder än dessa höga, bergiga och raggiga öklimpar, som utgöra Sällskaps- Marquesas- och andra öar, vilka hava stor likhet med övre topparna av en sjunken kontinent. Den likhet i språk, hushållssysslor, manufakturer, kanotbyggnad, vapen och sedvanor, vilken råder bland dessa vitt skilda, nu aldrig med varandra kommunicerande invånare, ger mycken anledning till att fömoda de hava ett gemensamt ursprung och det är märkligt, att dessa låga öländer äro till störst delen obebodda, då däremot alla de högre ha invånare. De i dag upptäckta kallades efter kapten de Peyster med ett glas extra vin. Det beslöts att lägga bi över nätterna, till dess vi något hunnit ut ur trakten av dessa låga och farliga öländer. Plan och förtoning av dessa öar äro redan avsända till hydrografen Arrowsmith i London och till Lloyds.

Onsdagen den 19 maj lågo bi.»

Härefter gick seglatsen utan nämnvärda äventyr västvärt genom den polynesiska arkipelagen och i slutet av juni var man inne bland de holländska besittningarna. Efter en veckas uppehåll vid ön Bourou seglade man vidare och ut i Indiska Oceanen. Den 3 augusti ankrade äntligen »Rebecca» på redde i närheten av Calcutta efter fyra månaders resa. Över denna har Graaner skrivit en utförlig redogörelse, späckad med mycket intressanta iakttagelser inom de mest skilda områden.

I Calcutta studerar han de olika möjligheterna för fortsättandet av resan hem. Till en början hade han tänkt sig förlägga denna över land, via Persien och mindre Asien till Konstantinopel, men ohälsa tvingade honom att ändra planerna. Han beslutar sig för att taga sjövägen och i slutet av september går han ombord på ett brittiskt fartyg, destinerat till England.

Sorgligt nog lyckades han icke fullborda sin världsomsegling. Hans

hälsotillstånd förvärrades allt mer och mer — det var levern, som var anfäktad — och den 24 november 1819 avlider han ombord på höjden av Goda Hoppsudden.

General Björnstjerna, som med särskilt intresse följt Graaners expedition, befann sig vid den tiden i diplomatisk mission i London. Där emottog han det av Graaner under resan skrivna brevet med redogörelse för hans verksamhet i Chile och upplevelserna under seglatsen över Stilla Havet. Härom inberättar han till utrikesministern i Stockholm:

»Je viens de recevoir une lettre, datée des Isles des Molluques de ce pauvre Graaner, qui mourut peu après l'avoir écrite, à la hauteur du Cap de Bonne Espérance. Il me parle d'une dépêche qu'il m'avait adressée de Valparaiso, par laquelle il informe d'un traité qu'il avait conclu avec le Gouvernement du Chili et d'après lequel il serait accordé à la Suède:

— — —
1:o. Entrée libre et sans douane de toutes les productions de Son sol et de Son industrie.

2:o. Permission d'exploiter de l'or, de l'argent et de cuivre dans les mines du Chili et consentement d'exporter ses minéraux à raison d'une très petite rétribution.

Ce traité me paraît d'une grande importance. Graaner en était tellement convaincu que c'est uniquement par ce motif qu'il est parti pour la Suède prenant la route de la Mer Pacifique, alors son chemin le plus court vu la passade de l'Est. Il dit dans sa lettre des Molluques, qu'il serait prêt à se faire enfermer dans un cachot pour toute sa vie, si cela ne réussit pas. Quel dommage que ce jeune homme, doué de tant d'activité, d'intelligence et de zèle soit mort dans le moment où il pouvait rendre de grands services à la Patrie.

— — —
Le Capitaine Américain de Peyster sur le vaisseau duquel Graaner fit le voyage de Valparaiso à Calcutta, a découvert un groupe d'isles dans la Mer Pacifique, auquel il a donné le nom du *Prince Oscar*. Il m'a envoyé une lettre de dédicasse à Son Altesse Royale, que j'aurais l'honneur de Lui remettre à mon retour. Le Capitaine de Peyster, ayant observé exactement et posé les longitudes et latitudes de ces isles, notices qu'il m'a envoyé je les ai remises à Arrowsmith, qui s'occupe déjà à faire graver les isles et leur nom sur une nouvelle Carte de la Mer Pacifique, qu'il va publier et dont j'aurais l'honneur de remettre un exemplaire au Prince Royal.»

Huruvida Karl Johan emottagit de Peysters skrivelse eller Arrow-

smiths sjökort har icke kunnat spåras. Åtminstone tyckas de icke finnas i Bernadottearkivet.

Med skäl kan man instämma i Björnstjernas beklagande över Graaners för tidiga bortgång. Han ägde stora förutsättningar, att för den händelse ett längre liv hade blivit honom beskärt, kunna bliva till avsevärd nytta för sitt fädernesland. Hans opublicerade reseskildringar, vilka till största delen ännu äro i behåll äro av stort värde och ganska enastående i sitt slag. På dödsbädden nedskriver han följande tankvärda rader:

»Om någon gör sig besvär med att utur mina hundrafaldiga annotationer, journaler och oordentliga anteckningar söka att bringa tillbaka något helt, vilket väl är svårt, men med arbete och kännedom om Amerika ej alldeles omöjligt, kan han vara förvissad, att där ej träffa annat än korrekta uppgifter, ty häri har jag varit skäligen samvetsgrann. Inga uppsåtliga falska fakta finnas där.»

— — —

Vid studiet av olika geografiska arbeten, kartverk, uppslagsböcker, sjökort och andra liknande källor blir man ställd inför en fullkomlig konfusion med avseende på benämningen av de olika öarna. Denna varierar nämligen på ett högst märkligt sätt. I regel brukas infödingsnamn, vilka föröfrigt sällan stämma överens, men därtill äro oftast fogade ett eller flera personnamn eller andra beteckningar. Att personnamn kommit till så flitig användning har sin förklaring i att, när efter den första upptäckten denna arkipelag blev närmare känd och besökt av olika sjöfarande, dessa ofta gävo sitt namn åt den ö i atollgruppen, där de landstego. Så påträffar man t. ex. namnen: Hudson, Mitchell, Mattinson, Speiden, Tracy, Brown, Lynx, Egg etc. etc. Sophia, S:t Augustin och Escape äro andra benämningar i den otaliga raden.

För att i denna namnlabyrint orientera sig och identifiera den ö, som hedrats med att bli uppkallad efter en medlem av det svenska konungahuset har författaren genom vår marinattaché i London vänt sig till Brittiska Amiralitetet med begäran om upplysningar. Amiral Wyatt tog sig an saken med särskilt intresse och uppdrog åt en av sina medhjälpare, Commander Alun Jones att göra omsorgsfulla efterforskningar. Marinattachén skriver härom:

1. I en »Official Report on Central Polynesia» från år 1857 återfinnes, såsom av bifogat utdrag framgår, namnen Browne Island, Oscar's Island, Rebecca Island och Escape Island.

2. Att namnen icke kunnat återfinnas å sjökort, torde bero på att i allmänhet de av infödingarna använda geografiska namnen bibehållas.

3. Å ett sjökort över The Funafuti Atoll har Commander Jones med tillhjälp av den sjökortsskiss, där bäringar från skeppet till olika öar utlagts, antecknat vilka öar han anser motsvara de av Major Graaner och kapten de Peyster namngivna. Jag delar hans uppfattning därvidlag. Det är att märka att å den ursprungliga sjökortsskissen (Graaners) är »Nord» nedåt.

Härmed torde Svenska Konungahusets chimära »besittning» i Stilla Havet vara konstaterad och perfekt lokaliserad.

I Amiralitetet tycks man att döma av marinattachéns upplysning icke varit helt på det klara med identifieringen av de av kapten de Peyster och Graaner namngivna öarna i Ellicegruppen. Den senares skisser och nautiska observationer synas ha bidragit till skingrandet av denna ovisshet och att placera rätt namn på rätt plats.

Vid ett närmare betraktande av den här återgivna specialen, finner man att infödingsbenämningar uteslutande använts, detta för att undvika den redan påpekade babyloniska förbistringen med avseende på nomenklaturen.

I nedanstående utdrag ur »Official Report on Central Polynesia by Charles S:t Julian» konstateras klart och tydligt befintligheten av en ö med namnet »*Oscar's Island*», i och varmed denna fråga torde få anses som till fullo utredd:

»His Hawaiian Majestys Commissioner, and Political and Commercial Agent to the Independent States and Tribes of Polynesia; and Consul General for New South Wales and Tasmania,

with

A Gasette of Central Polynesia by Edward Reeve (late Chancellor of the Commission).

1857

Ellices I, or Islands, Vai: A general name for all the islets which form the *Funafute Cluster*, towards the SE, extremity of the Vaitupu Group. These islets individually appear on some maps as Brown's Island, Oscar's Island, Rebecca Island, and Escape Island.

Funafuti. Vai: (or *Ellice I*, and also written *Funafute*, etc.). An island 13 miles long and $7\frac{1}{2}$ miles wide, consisting of a serie of islets on a coral reef, with two openings on the W. side, surrounding a lagoon which affords a good anchorage. Inhabitants (in 1841 about 250). Lies 40

miles SE. of Nukufetau or de Peyster's Island, and in latitude 8.30.45 S., and longitude 179.13.30 E. The names of the four principal islets constituting what is called Funafuti, are Brown's I, Oscar's I, Rebecca's I and Escape I. See Vaitupu Group.

Oscar's I. Vai: One of the islets in the Ellices, or Funafuti Cluster, towards the SE. end of Vaitupu Group.

Funafute (or Ellice's Group), including Brown's I, Oscar's I, Rebecca's I and Escape I. SE. of Funafute —9. Mitchell's Island or Group; and last —10, at the S. end of a long narrow reef, Mattinson's Islet, which forms the southern extremity of the whole Vaitupu series.»

Svensk-colombianska förbindelser före skeppshandeln (1820—1825)

Av Fil. kand. Magnus Mörner

Förord

Då denna framställning av Sveriges första diplomatiska förbindelser med republiken Colombia (Gran Colombia) blott kommit att omfatta tiden före den s. k. skeppshandeln, har så skett ej endast med hänsyn till lämplig begränsning. Genom skeppshandeln fick den svenska politiken i den spansk-amerikanska frågan en väsentligen förändrad karaktär. Snart föll även Bolívars stolta skapelse samman, varmed förutsättningarna för svensk diplomati i norra Sydamerika blevo delvis andra.

Tyngdpunkten har lagts på tiden före 1824, då skeppshandeln visserligen skymtar men ännu saknar betydelse. Som slutgräns har emellertid tidpunkten för skeppshandelns uppdagande genom det spanska sändebudet Alvarados not ansetts lämpligare än exempelvis den tid, då det avgörande beslutet i största hemlighet fattades.

Den ömsesidighet i framställningen, som titelns formulering gör önskvärd har givetvis ej kunnat till fullo åstadkommas. I brist på publicerat material från colombiansk sida har blott lösa antaganden återstått om den colombianska ledningens motiv och syften. Den colombianska politiken har därför skjutits i skuggan på ett sätt, som den måhända ej förtjänar.

Att närmare ingå på de omfattande projekt beträffande Spansk-Amerika vilka redan tidigt uppgjorts inom den svenska statsledningen, har ej befunnits nödigt. Den ekonomiska bakgrunden till den svenska politiken har delvis varit svårgripbar. Om vår utrikeshandel under denna tid är det synnerligen vanskligt att få faktiska uppgifter.

För framställningen av de diplomatiska förhandlingarna bildar skriftväxlingen mellan den svenska regeringen och dess representanter i utlandet naturligen huvudmaterialet. Trots att denna korrespondens, särskilt vad

gäller de senares rapporter, i regel föreligger både i koncept och i original förefinnas enstaka luckor, vilka gjort rekonstruktioner nödvändiga.

Beträffande förhandlingarna i Bogotá våren 1823 torde en gång befintligt material nu saknas, nämligen några brev från generalkonsul Severin Lorich till 1:e kanslissekreteraren i finansdepartementet F. J. Lorich, avsända dels under den förres uppehåll i Bogotá, dels sensommaren 1823 bilagda rapporter till kommerssekollegium.

Om den svenska utrikesledningens behandling av de colombianska ärendena, innan de i utrikesministerns skrivelser relaterade besluten fattats, är det så gott som omöjligt att få någon säker kännedom. Statsrådsprotokollen innehålla nämligen inga som helst upplysningar härom; som bekant behandlades och avgjordes statsärenden under Karl XIV Johans regeringstid ej sällan vid privata överläggningar och uppgörelser. Konungens egen inställning till frågorna kan någon gång skönjas genom de anteckningar av hans hand, vilka förekomma i utrikesministerns koncept.

De engelska och nordamerikanska urkundspublikationerna över de diplomatiska förbindelserna med Latinamerika vid denna tid kunna ej sällan belysa respektive regerings och dess diplomaters synpunkter på de svensk-colombianska relationerna, om vilkas verkliga förlopp de emellertid självfallet äro mindre upplysande.

Förkortningar av namn i noterna.

- A = John Q. Adams, nordamerikansk utrikesminister.
- B = Benjamin Bloomfield, brittisk minister i Stockholm.
- C = George Canning, brittisk utrikesminister.
- E = Lars v. Engeström, svensk utrikesminister.
- G = Pedro Gual, colombiansk utrikesminister.
- H = Carl Ulrik v. Hauswolff.
- L = Severin Lorich, svensk generalkonsul i Philadelphia.
- Ls = Gustaf Daniel Lorichs, svensk chargé d'affaires i Madrid.
- Lö = Carl Axel Löwenhjelm, svensk minister i Paris.
- R = Åke Vilhelm Rålamb, svensk chargé d'affaires i London.
- Rev = Joseph Revenga, colombiansk agent i London.
- T = Charles S. Todd, nordamerikansk agent i Bogotá.
- Sch = Carl David v. Schultzenheim, svenskt riksråd, t. f. utrikesminister.
- St = Gustaf Algernon Stierneld, svensk minister i London.
- W = Martin v. Wahrendorff, svensk chargé d'affaires i London.
- Wet = Gustaf af Wetterstedt, svensk utrikesminister.

Sveriges första förbindelser med Colombia ha omnämnts av ett par äldre svenska författare. Av dem har M. J. Crusenstolpe, vars blotta namn ju dikterar den största försiktighet, för sin berättelse om C. U. v. Hauswolff i stor utsträckning begagnat svårkontrollerbara källor. Den framställning, som J. A. C. Hellstenius i elfte delen av B. v. Schinkels *Minnen* ger av skeppshandeln och dess förspel, är mycket bristfällig och delvis felaktig. Han är exempelvis okunnig om de anbud i denna fråga, vilka gjordes i London 1822 och 1823. Lorichs beskickning omnämnes men i alldeles oriktigt sammanhang. Sina brister till trots synes Hellstenius' skildring ha legat till grund för åtskilliga modernare kortare framställningar.

Inledning

Det både på sansad beräkning och fantastiska spekulationer grundade intresse, vilket från svenska politiker och storföretagare under sjuttonhundratalet ej sällan kommit det latinska Amerika till del, fick i början av det nittonde århundradet ytterligare näring.

Omvälningen i de spanska besittningarna öppnade med ens storartade perspektiv för en rationell, internationell exploatering av de oerhörda naturtillgångar, vilka under tre århundraden av spanskt handelsmonopol kommit att förbliva i stort sett outnyttjade. Samtidigt gav den de europeiska företagen all anledning att i de forna kolonierna se en lovande marknad för sina produkter.

Sveriges handelsbalans hade krigsårens onormalt stora import, särskilt av brittiska kolonialvaror, och svensk järnexports nu begynnande avsättningsvärigheter betänkligt rubbat. Karl XIV Johan, vilken alltid för ekonomiska frågor hyste ett synnerligen stort intresse, insåg redan tidigt de spansk-amerikanska frihetssträvandenas betydelse för svensk handel. Att de storpolitiska förhållandena emellertid dikterade största försiktighet vad gällde förbindelser med insurgenterna säger sig självt.

Knappt hade Chile med argentinsk hjälp lösgjort sig från det spanska våldet, förrän ett till detta land och Laplataländerna utsänt hemligt svenskt ombud, major J. A. Graaner, för chilenska regeringen framlade förslag, beträffande framtida handelsutbyte.¹

¹ Hellstenius' uppgifter delvis felaktiga. Graaner avled först på hemresan från Chile. Se även den i detta häfte ingående uppsatsen om Oscar's Island.

För Sveriges del blev emellertid utvecklingen i norra delen av kontinenten vida mer betydelsefull, då man för handeln på dessa länder ju i S:t Barthélemy ägde en förträfflig stödjepunkt. Då denna koloni, samtidigt med de första frihetsrörelserna i de närbelägna spanska besittningarna, erhöll ett visst uppsving, lades den av dåvarande kronprinsen 1812 under Kungl. Maj:ts omedelbara förvaltning. Av inkomsterna från ön bildades, sålunda undandragen ständernas kontroll, den s. k. Barthélemyfonden, vilket givetvis gav regenten orsak att vara särskilt angelägen om koloniens blomstring. För S:t Barthélemy voro särskilt 1814, då K. D. Skogman inspekterade ön, samt 1819 fördelaktiga år.

I Nya Granada (nuvarande republiken Colombia) och Venezuela hade under nära ett årtionde en växlingsrik kamp rasat. Först Bolívars, 7 augusti 1819 vunna seger vid Boyacá medförde inom kort Nya Granadas slutliga frigörelse. Det förenades med det ännu ej helt pacificerade Venezuela till republiken Colombia (Gran Colombia). Den vid själva årsskiftet 1820 utbrutna revolutionen i Cadiz i Spanien förorsakade en för den nya statsbildningen välkommen avmattning i moderlandets ansträngningar. Även de övriga reaktionära staternas iver dämpades något.

Vid en uppskattning av Gran Colombias naturtillgångar och ekonomiska dragningskraft bör man ej anakronistiskt underskatta dessa till exempelvis Laplatäländernas förmån.² Dess rikedom på mineral (koppar, salt, bly, järn³, guld och silver) och goda betingelser för plantager ådrog landet betydande uppmärksamhet från europeiska affärsmäns sida. På näringslivet i denna del av Sydamerika hade engelsmännen med sin omfattande smyghandel redan tidigt förskaffat sig ett väsentligt inflytande.

De första förhandlingarna i London

De första förhandlingarna mellan Sverige och Colombia kommo att föras i London, dit den provisoriska colombianska regeringen sänt befullmäktigade ombud att handhava de europeiska angelägenheterna, särskilt upptagande och reglerande av statslån.

Redan i oktober 1819 kunde Förenta Staternas sändebud i London,

² Se bl. a. dep. från sv. beskickningen i London 7/6 1822, apostill.

³ Dessa föga utnyttjade järnförekomster hindrade dock ej ett ganska betydande järnimportbehov.

Rush, för sin chef, utrikesministern John Q. Adams, omtala att »a Mr Vondam, now here from Sweden, and who alleges himself to be possessed of an informed authority for what he does», för de colombianska ombuden Penalver och Vergara erbjudit sig att fungera som mellanhand mellan dem och svenska regeringen »for entering into some comercial arrangements». Rush tillägger: »This information, while I do not confidently rely upon it, reaches me through a channel entitled to some respect.⁴» Någon som helst bekräftelse i svenska källor har ej stått att erhålla. Möjligen skulle en förväxling med exempelvis Nederländerna eller Danmark kunna föreligga.

När kontakt emellertid i september följande år kom till stånd, skedde detta genom en svensk privatmans förmedling. Denne, en viss J. W. Gerss⁵ hade av Colombias representant i London, Francisco Antonio Zea⁶ ombetts att arrangera ett sammanträffande med den svenske chargé d'affaires Martin v. Wahrendorff, vilken ej ansett sig kunna neka härtill. I Gerss' sällskap uppsökte Zea Wahrendorff och uttryckte inledningsvis sin nations erkänsla för det sätt, på vilket myndigheterna på S:t Barthélemy behandlat colombianska flyktingar under krigsåren. Han framhöll härfter, att man i Colombia, ej minst med hänsyn till behovet av svenskt järn, önskade direkta handelsförbindelser med Sverige, vars innehav av S:t Barthélemy för denna handel vore av stort gagn. Colombianaren sade sig hava fullmakt att sluta och ratificera handelsfördrag, varvid Colombia gärna gäve »par préférence à la Suède les privilèges qui, d'après les principes posés, seront accordés à l'Etat qui, le premier, entrera dans des rapports politiques avec la Republique». Zea erbjöd sig slutligen att framlägga förslag i frågan till den svenske utrikesministern.⁷

Ett så djärvt steg, som att först av de gamla staterna erkänna Colombias självständighet⁸, var från Sveriges sida naturligtvis otänkbart att

⁴ Manning, Diplomatic correspondence of the United States concerning the independence of the Latin-American nations, 1925. Vol. III, s. 1459.

⁵ ... »homme entreprenant, mais un peu aventurier» (Wahrendorff till statsrådet Schultzenheim 15/9 1820. Troligen identisk med den i Bodöaffären 1816 inblandade G. — Jfr även dep. från statsrådet Mörner till min. Löwenhjelm i Paris 10/7 1821, bilaga: »le Sieur Gerst, capitaine de la Soulette Americaine Monroe.»

⁶ Av president Bolivar 24/12 1819 utnämnd till »enviado extraordinario y ministro plenipotenciario cerca de las cortes de Europa».

⁷ W. till Sch. 15/9 1820. Chifferapostill.

⁸ USA erkände Colombia 18/6 1822. England 2/1 1825. (Portugal erk. Buenos Aires 16/4 1821, och Chile 11/8 s. å. men Colombia troligen först några år senare.)

taga.⁹ Detta förhindrade visserligen tills vidare, särskilt med hänsyn till Madridhovel¹, avslutandet av ett formligt fördrag², men man kunde ju öppna och underhålla handelsförbindelser. Svenska regeringen instruerade sitt ombud att i all tysthet upprätthålla kontakten med sydamerikanen för att inhämta närmare upplysningar om det främmande landets förhållanden. Han borde söka utröna, vad man där vore sinnad att bevilja Sverige »par préférence».

Dagen efter det att Wahrendorff erhållit dessa instruktioner ordnades genom Gerss ett nytt sammanträffande. Man kom överens om, att Zea i osignerade noter till den svenska beskickningen skulle fixera sina erbjudanden. Colombianaren förstod väl, att svenskarna tills vidare ville inskränka sig till rent kommersiella förbindelser, till vilkas arrangerande han lovade sin medverkan. Kort därpå sände han Wahrendorff, såsom överenskommet var, dels en »Notice sur la Republique de Colombia», dels »Propositions faites au Gouvernement Suedois de la part du Gouvernement de Colombia». De båda osignerade handlingarna underställdes av Wahrendorff den svenska regeringen.³ I den förra uppräknades bl. a. de produkter, givetvis främst råvaror, vilka Colombias jordbruk, boskapsskötsel och bergshantering hade att erbjuda Sverige: kakao, indigo, bomull, socker, kaffe, tobak, hudar, guld, smaragder och platina. Vad man i utbyte främst önskade var textilvaror, järn, glas, porslin, vapen och verktyg. I den senare handlingen uppmanade Zea den svenske konungen att söka medla i striden mellan Spanien och dess nu oåterkalleligen förlorade kolonier.⁴ Denna medling, på vars lyckliga resultat Zea ej sade sig tvivla, skulle förskaffa Sverige fem års monopol på införseln till Colombia av järn, »stål», kanoner, beck, tjära, åkerbruks- och gruvdriftsredskap, samt en nedsättning av lastpenningarna.

⁹ Utrikesmin. Engeström till W. 29/9 1820. Anteckn. av konungen: »Nous ne sommes pas dans une position de pouvoir prendre l'initiative...», ersätter E:s mera detaljerade och mindre kategoriska förklaring.

¹ 7/6 1820 fick sändebudet i Madrid, G. D. Lorichs, i uppdrag framföra det konungen »est bien éloigné de vouloir de la moindre manière protéger la cause des insurgés Américains».

² »Une reconnaissance formelle de l'indépendance d'un Etat nouvellement constitué doit naturellement précéder la conclusion de tout pacte formel, soit politique, soit commercial.»

³ W. till E. 27/10 1820.

⁴ »Il ne se agit que d'engager ses Alies à inviter l'Espagne à mettre un terme à cette guerre désastreuse...».

Konungen vägrade emellertid bestämt att för de sydamerikanska angelägenheterna nu riskera Sveriges goda anseende.⁵ Att »tacitement et sous main» ordna ett handelsutbyte vore emellertid för bägge parter förmånligt. Då situationen sedan tillät det, kunde man sluta ett handelsavtal. Vad Zeas monopolserbjudande angick skulle en sådan bestämmelse endera för »la partie qui se l'impose» skapa oerhörda svårigheter eller ock bliva fullständigt illusorisk. Bättre vore då, om tullfrihet medgäves för de nämnda varorna för en tidrymd av exempelvis tio år. Detta skulle giva Sverige all önskvärd avsättning och ej alls på samma sätt som ett monopol inverka menligt på republikens näringsliv. Då direkta handelsförbindelser Sverige-Colombia i början voro svåra att anordna, kunde colombianska handelsfartyg — kapare insläpptes ej⁶ — i Gustavia på S:t Barthélemy hämta de svenska varorna.

Då Wahrendorff en månad senare erhöll dessa instruktioner, ansåg han den förvirrade situationen i republiken göra ett uppehåll i förhandlingarna önskvärt.⁷ Det torde ha varit de i stilleståndet 26 november 1820 resulterande underhandlingarna mellan Bolívar och den spanske generalen Morillo, som gett anledning till dessa farhågor. Efter ett par veckors tid träffades man emellertid åter och Zea gav svensken lugnande upplysningar beträffande situationen i Colombia. Wahrendorff fann den sydamerikanske diplomaten »dans son ancien enthousiasme pour la Suede».⁸ Efter ett nytt uppehåll, orsakat av att Zea legat sjuk, träffades man åter i februari.⁹ Först nu delgav Wahrendorff colombianaren sin regerings syn på dennes propositioner. Konungens vägran att medla mottog Zea »avec chagrin quoiqu'il n'ait pu en être surpris». Han förklarade, att handelsförmånerna i så fall givetvis förföllo. Prutande med antalet år till fem sökte Wahrendorff få honom att giva vika. Zea omtalade då, att han stod i begrepp att begiva sig till Paris, där han skulle stanna i två månader. Nu hade han varken tid eller kroppskrafter att författa nya propositioner till den svenska regeringen. Däremot kunde svensken giva honom ett

⁵ E. till W. 28/11 1820.

⁶ Den svenske guvernören, Norderling, tillät insurgentkaparna blott i fall av sjönöd anlöpa öns hamnar, men dessa förde då neutral flagg och »kommo sedan till Barthélemy för att afyttra en hop varor samt blefvo då mottagna, emedan de satte lif i handel och rörelse. Norderling synes således sjelf hafva gett sig dispens från sin stränga grundsats.» (Högström, S. Barthelemy under svenskt välde, 1888.)

⁷ W. till E. 29/12 1820. Depeschen feldaterad 1821.

⁸ W. till E. 12/1 1821.

⁹ W. till E. 16/2, 22/2 1821.

förslag till dylika propositioner, vilket Zea eventuellt kunde acceptera. Detta gjorde Wahrendorff i största hast.

Enligt svenskens förslag borde Colombia under ett ej fixerat antal år »par un consentiment tacite» bevilja svenska och norska fartyg, vilka kommo från hemlandet eller S:t Barthélemy, tullfrihet såväl vid import till Colombia av det egna landets produkter som vid export av colombianska produkter. Lastpenningar skulle ej överskrida dem, som betalades av mest gynnad nation. För en framtida handelstraktat skulle Sverige likaledes förbehållas ställningen av »mest gynnad nation».¹

Före sin avresa till kontinenten uppsatte Zea på grundval av detta förslag en »Declaration».² I denna beviljade Colombia åt svenska och norska fartyg förande egna landets produkter eller importvaror från Indien och Kina ställningen av »mest gynnad nation». Som Wahrendorff föreslagit skulle denna ställning läggas till bas för en framtida överenskommelse. Åtminstone så länge kriget varade, skulle tullfrihet medgivas svensk-norska fartyg vid import av vapen och export av colombianska varor till motsvarande värde. Om Sverige förmådde Spanien till förlikning med republiken utlovades slutligen »les avantages les plus brillantes».

Möjligen var det detta senare vaga löfte, som förmådde svenskarna till en försiktig medlingstrevare i april 1821. Regeringen lät nämligen genom sitt sändebud i Madrid, Lorichs, underrätta den spanska om den colombianska begäran om svensk medling. Man förklarade, att, om Spanien gjorde en liknande hänvändelse, den svenske konungen skulle acceptera.³ Utrikesminister Bardaxi avvisade naturligtvis ett sådant erbjudande och framhöll, att colombianska ombud gjort många andra regeringar liknande hänvändelser. För övrigt väntades Zea själv inom kort anlända till Madrid.⁴

¹ Då mest-gynnad-nations-klausul under 1820-talet förekommer »kan man ej alltid utan vidare draga den slutsatsen, att den hade samma ovillkorliga betydelse som i senare tid». (Montgomery, Svensk traktatpolitik 1816—1914, 1921.) Ofta påverkades dess innebörd av gängse reciprocitetsprinciper.

² Medföljde W:s dep. 22/2 1821.

³ E. till Ls 27/4 1821. Spanske ministern i Sthlm Moreno, underrättades muntligen härom.

⁴ Ls till E. 28/5 1821.

Lorichs instruktion. Förhandlingarna i Paris

Under senare delen av året 1821 synes man ha låtit de svensk-colombianska projekten vila.

I februari 1822 beslöt den svenska regeringen att sända ett ombud till Colombia för vidare förhandlingar. Sändebudet i Paris, C. A. Löwenhjem, fick i uppdrag att underrätta Zea härom.⁵

Till agent utsågs generalkonsuln i Philadelphia, major Severin Lorich, vilken vid denna tid tillfälligtvis befann sig i Stockholm.⁶ Han hade tidigare tjänstgjort på S:t Barthélemy.

Lorich borde, efter att fullgjort vissa uppdrag i Förenta Staterna, så fort årstiden var lämplig, avresa till Colombia. Han beordrades att där samla alla för handelsförbindelser nödvändiga upplysningar, ej minst beträffande avsättningsmöjligheterna för svenska vapen. Lorich skulle söka förmå Colombias regering att åt Sverige bevilja »les privilèges dont jouissent les batimens indigènes⁷, si cela peut se faire, sans des Negotiations ouvertes, par la decision du Gouvernement ou du Congrès». Även andra länders varor borde av svenskarna få införas i Colombia på samma villkor, då ju republiken själv hade så få fartyg till övers för fjärrhandel. Han kunde även hänvisa till de fördelar colombianska handelsfartyg under kriget åtnjutit på S:t Barthélemy. För denna kolonis räkning borde han även söka förvärva vissa undantagsförmåner i händelse av colombianska handelsrestriktioner. Om Colombia önskade ett nederlag i Göteborg för sin export på Nordeuropa, vore detta ett tillfälle för republiken att avsända ett ombud till Sverige. I ett appendix till instruktionen förklarade utrikesminister Engeström, att, om en sådan agent komme till Sverige för att förhandla med regeringen, denne då kunde räkna på det bästa mottagande. Om Sveriges erkännande av republiken fördes på tal, vilket ämne Lorich dock borde undvika, och därvid sattes som villkor

⁵ Denna depesch av 29/2 1822 förkommen; Lö. till E. 21/4 1822: »J'ai commencé par lui (Zea) faire la communication, dont V. E. m'a chargé. Il y a parù sensible. C'est à St. Thomas, (dansk koloni ö. Porto Rico) m'a-t-il dit, que plus sûrement notre agent trouverait des occasions pour passer en Colombie.»

⁶ Instruction Secrète. Sthlm 7/5 1822.

⁷ »Indigènes» tillagt med blyerts i konceptet. Tidigare text: »des Nations les plus favorisées» överstruken. — I en odaterad skrivelse från L. till kanslistyrelsen s. å., vari han redogör för det sätt, på vilket han finner lämpligt utföra sitt uppdrag, heter det: »les bâtimens indigènes ou Anglais.»

för handelsförmåner skulle svensken förklara, att denna fråga lämpligare kunde behandlas med någon colombiansk agent i Europa. Konungen ämnade, så snart som någon annan sjömak i Europa gjort erkännandet följa exemplet.⁸ Det egentliga syftet med Lorichs resa skulle givetvis döljas för främmande länders ombud.

Redan i februari 1822 hade Löwenhjelm i Paris underrättat sin chef Engeström om, att Zea ämnade utsända en hänvändelse till de europeiska nationerna att erkänna republiken. Först 8 april kom dock detta cirkulär diplomatiska kårens i Paris medlemmar tillhanda. Där betonades med betydande självkänsla republikens starka ställning och stora möjligheter.⁹ Endast de, vilkas regeringar erkände Colombias självständighet, fingo tillträde till detta lands hamnar och territorium. För andra voro och förblevo de stängda. Sydamerikanaren förklarade även »qu'il sera établi des délais pour l'admission dans les Ports etc., proportionnés au retard qu'aura éprouvé la reconnaissance proposé». Varor från land, vilkas regeringar ej erkänt republiken eller dröjt att göra detta, skulle ej insläppas i Colombia.

Notens mottagande och vidarebefordrande gävo Löwenhjelm åtskilliga formella svårigheter att lösa, särskilt med hänsyn till kollegorna i Paris, vilka ställt sig avvisande. Till Engeström skrev han, karakteristiskt nog: »Cela est hors de doute. — Je ne dois, ce me semble, sacrifier les avantages possibles de mon pays à la morgue Diplomatique.¹»

Samma dag, 12 april, som Löwenhjelm delgav utrikesministern Zeas cirkulär, skrev även svenske ministern i London, G. A. Stierneld till Engeström med anledning av, att bud ankommit², det Förenta Staterna 8 mars beslutat erkänna de nya staternas självständighet³. De europeiska stater, som först vågade ta det avgörande steget, hade rätt att vänta stora fördelar. Sverige, vars regering både genom Graaner och Wahrendorff givit bevis på sin vänskapliga inställning gentemot de spansk-amerikanska republikerna »semble autant qu'aucune autre Puissance, avoir ce droit».

⁸ Överstruket i konceptet: »quand même les différens entre l'Espagne et la Columbia n'auraient pas cessé.»

⁹ 1/10 1821 hade den starka fästningen Cartagena kapitulerat för colombianska trupper. 6/10 s. å. hade republiken erhållit en konstitution.

¹ 12/4 1822.

² Till London, men som det synes, ej till Paris.

³ Syftar på pres. Monroes budskap 8/3, vari erk. rekommenderades. Colombia, som kom först i tur, erk. först 18/6 s. å.

I entusiastiska ordalag gav den svenske diplomaten uttryck för sin tro på de nya ländernas framtida betydelse.

Den svenska utrikesledningen erkände det berättigade i Stiernelds synpunkter.⁴ Regeringen hade även ofta mottagit framställningar i dessa ärenden från de svenska köpmännen. Stridens utgång var given och »l'independance *de fait* parait ainsi decidée et il ne s'agit plus que de celle *de droit*, et de la question de la reconnaissance politique qui s'y attache.⁵ L'époque parait donc venue si non de se prononcer ouvertement, — au moins de prendre une décision.» Detta visade ej minst Zeas, visserligen onödigt högdragna, cirkulär. Konungen var emellertid av gammalt van att ej skilja sin politik från den brittiska, varför Stierneld beordrades att av utrikesminister Castlereagh söka utröna den brittiska regeringens inställning. Vad ansåg man om, att politiskt erkännande ställts som oeftergivligt villkor för handelsförbindelser? Då händelserna med så förvånansvärd snabbhet följde varandra, borde Stierneld snarast möjligt söka få kännedom härom.

Först i april 1822 synes Löwenhjelm i Paris ha mottagit de instruktioner av 29 februari⁶, vilka följt hans första antaydan om Zeas cirkulär. Beordrad härtill mottog Löwenhjelm Zea och erkände därvid även mottagandet av noten.⁷ Svar på denna vore icke på länge att vänta. Zea framhöll liksom i sin skrivelse det politiska erkännandet som ett oeftergivligt villkor för handelsförbindelser. Svensken svarade, att man i Europa hade svårt att helt bortse från hävdvunna former. Ingen regering hade ju erkänt Förenta Staternas självständighet före moderlandet.⁸ Dock

⁴ E. till St. 9/5 1822.

⁵ Dåtidsens statsmän hade mycket olika uppfattning om »erkännandets» former och terminologi. — Amerikanaren Adams ansåg redan ett meddelande av exekvatur till den nya statens konsul innebära ett politiskt erkännande. Fransmannen Villèle, däremot, ansåg ej ens avslutandet av handelsöverenskommelser innebära ett sådant. Castlereagh och Canning skilde det kommersiella erkännandet från det politiska men ansågo dock ett handelsfördrag medföra ett politiskt erkännande. Dessa engelska statsmän sökte draga en gräns mellan erkännande *de facto* och *de jure*, vilket senare blott kunde uppnås genom moderlandets erkännande. (Ännu 1864 hade Spanien ej erkänt Peru!) — Enligt nutida principer torde blotta öppnandet av underhandligar med ifrågakvarade stat innebära »reconnaissance *de fait*», en öppen deklaration eller ett fördrag »reconnaissance *de droit*».

⁶ Nu förkomna.

⁷ Lö. till E. 17/4, 21/4 1822.

⁸ Ett oriktigt påstående. Frankrike 1778.

kunde Löwenhjelm i denna fråga ej på något sätt förutsäga konungens beslut. Zea lockade med de stora förmåner, som väntade initiativtagaren, och svensken fick veta, att Colombia hade behov av alla svenska exportvaror med undantag för koppar.⁹ Detta gav den svenske ministern ett välkommet tillfälle att påpeka, hur olämpligt det var att de kommersiella förbindelserna underordnades de nödvändigt trögare politiska. Zea lovade då att sända en förteckning på de varor, vilka i Colombia voro allra mest efterfrågade.

Några dagar senare återgäldade Löwenhjelm sydamerikanens visit.¹ Man talade mest i allmänna ordalag. Zea lät förstå, att man i Colombia fann de engelska vapnen väl dyra. Löwenhjelm, som beräknade, att man vid eventuell försäljning av S:t Barthélemy kunde i Colombia finna en villig köpare, betonade hur förmånligt ett nederlag på Antillerna vore för republikens handel.

Efter att ha erhållit Löwenhjelm's rapport om dennes första sammanträffande med Zea underrättade Engeström den svenske ministern om Lorichs förestående avresa. Agenten var befullmäktigad att »convenir d'un arrangement commercial dont la Ratification, si elle a lieu, impliquerait une reconnaissance politique».²

I Stockholm önskade man, som Engeström 9 maj antytt i en depesch till Stierneld, låta den svenska politiken i den spanskamerikanska frågan följa den brittiska. Stierneld underrättades i en depesch av 23 s. m. om, att formligt beslut härom fattats. Han erhöll order att, så snart Englands erkännade givits, meddela Löwenhjelm detta. Denne skulle då omedelbart för Zea tillkännagiva Sveriges beslut att erkänna Colombias självständighet under sken av att han direkt från regeringen, oberoende av den brittiska åtgärden, erhållit detta uppdrag.³ När Zea i juli åter befann sig i England, överdrogs givetvis hela uppdraget direkt åt Stierneld.⁴

⁹ Lö. till E.: »Je sus, que notre fer est en grande réputation là bas, mais que les Anglais l'estampillent de la marque Anglaise, et mettent la notre à leurs fers. Cette supercherie est fort en usage à la Trinité» (!). Jfr C. U. v. Hauswolffs förklaring (Cru sen stolpe, Portefeuille IV Hauswolffiana), »... engelsmännen öfversvämmade Södra Amerika med sitt jern, under namn af svenskt.»

¹ Lö. till E. 26/4 1822.

² E. till Lö. 10/5 1822.

³ E. till Lö. 28/5 1822.

⁴ Sch. till St. 12/7 1822.

Det kommersiella erkännandet. Stiernelds handhavande av de colombianska ärendena

Vad det kommersiella erkännandet beträffar synes emellertid den svenska regeringen ej ha handlat i direkt beroende av de engelska åtgärderna i juni 1822 i denna angelägenhet.⁵ Redan i maj torde konungen nämligen ha beslutat sig för ett sådant erkännande.⁶

Genom Kommersekollegium utfärdades 18 juni en kungörelse, varigenom sydamerikanska handelsfartyg fingo tillträde till svenska hamnar. Svenska undersåtar erhöilo full frihet till handel på Sydamerika och »den minskning i Tullafgifterne, som under namn af Westindisk lindring, hitills i vissa fall ägt rum, skall utsträckas till varor af Syd-Americanskt ursprung, införda i Sverige på Svenska Fartyg» från dessa länder.⁷

Ungefär samtidigt med Storbritannien och Sverige vidtogs även Frankrike och Nederländerna liknande åtgärder.⁸ Den colombianska regeringen hälsade detta närmande med tillfredsställelse. Man syntes, som den amerikanske agenten i Bogotá bittert konstaterade, »to attach as much consequence to that measure, as it does to our recognition of their political Independence».⁹

Som i det föregående omtalats hade Stierneld i London av sin regering genom en depesch av 9 maj 1822 beordrats att höra sig för hos Castlereagh om den brittiska inställningen till Spanskamerika. En månad senare fick Stierneld företräde hos den brittiske statsmannen och framförde utan omsvep sitt uppdrag. Castlereagh påpekade då, att han, vad gällde Colombia, blott avvaktade Zeas återkomst för att taga del av dennes förslag,

⁵ Engelske understatssekreteraren J. Planta till sändebudet i Förenta Staterna Stratford-Canning 11/5 1822: »... we shall insert a clause in one of our acts of Parliament, I believe the Navigation Act, to permit and protect this trade, and thus in fact to acknowledge the *de facto* existence of these States; but we shall make as little fuss about it as we can...» (Webster, Castlereagh.)

⁶ E. till Lö. 28/5 1822.

⁷ Se även Montgomery, Traktatpolitik, s. 5.

⁸ Utrikesminister Guals rapport till Colombias kongress 17/4 1823 (British and Foreign State Papers 1822—1823 och Lorchs dep. 17/7 1823, bilaga). Jfr dock Todds referat till Adams 8/5 1823 (Manning II, s. 1252) liksom Webster, Castlereagh, s. 431 och Temperley, Canning, s. 503. Möjligen har Molliens beskickning till Bogotá 1823 av Gual uppfattats som kommersiellt erkännande. — Nederländernas åtgärd vidtogs först hösten 1822. (Dep. från sv. beskickn. i Haag 3/8 1822.)

⁹ T. till A. 8/5 1823.

så att ordnade handelsförbindelser slutligen kunde komma till stånd. Vad det »formella» erkännandet beträffade var britten mer förbehållsam.¹

Vid ett sammanträffande en vecka senare² påpekade utrikesministern emellertid att ett sådant erkännande ej kunde komma ifråga förrän »après avoir eu à ce sujet avec le Cabinet de Madrid, des explications franches et satisfaisantes». Dock skulle man giva de nya republikerna »toutes les facilités possibles à leur commerce en admettant leur Pavillon —».

Vid Zeas återkomst till London i juli 1822 blev han föremål för stor uppmärksamhet. I Underhuset yrkade oppositionen på ett fullständigt erkännande. Stierneld uppmanades nu att återställa kontakten.³ Emellertid kommo de övergrepp, som av fartyg under colombiansk flagg, begingos i de västindiska farvattnen, att vid denna tid störa de europeiska staternas förhållande till republiken. Man enades i sin vilja att stäcka den hänsynslösa framfarten. Även Sverige var genom besittningen av S:t Barthélemy långt ifrån okänsligt på denna punkt. Intermezzon ägde rum. Svenska regeringen krävde nu, att man i Colombia skulle vidtaga stränga åtgärder mot detta missbruk av republikens flagga, innan det kunde bli tal om något politiskt erkännande.⁴

Emellertid ledde dels Castlereaghs öppna medgivande i underhuset, att förhandlingar fördes med Zea, dels ock Spaniens på sistone visade förhandlingsvilja till att en snar uppgörelse med Colombia framstod för den svenska regeringen som synnerligen önskvärd.⁵ Zea borde förmås att i en ny, för Stierneld särskilt avsedd not framställa sina synpunkter på det politiska erkännandet. Möjligen skulle detta kunna påskyndas.

Talande för Karl XIV Johans utrikespolitiska metoder är den i detta sammanhang framställda ordern till Stierneld: »Vous voudrez bien faire insérer dans quelque Journal de l'opposition mais de manière à ne pas vous compromettre, un article, parlant que le bruit courait que le Roi aurait déjà reconnu l'indépendance de la Republique de Colombie.⁶»

¹ St. till E. 7/6 1822, apostill.

² St. till E. 14/6 1822. St. handlade på eget initiativ. Detta sammanträffande beordrades först genom dep. av 12/6, sedan St:s dep. av 7/6 ankommit.

³ Sch. till St. 12/7 1822.

⁴ Sch. till St. 26/7 1822.

⁵ E. till St. 15/8 1822.

⁶ Jfr St. till Sch. 6/9 1822: »Le Morning Chronicle et autres Journaux le l'Opposition ont annoncé que le bruit courait à Hambourg au départ de la poste que le Gouvernement Suédois venait de reconnaître la République de Colombie.»

Stiernelld uppsökte Zea, vilken på allt sätt sökte tillmötesgå hans önskingar. Han försäkrade, att den colombianska regeringen bemödade sig om att stävja sjöroveriet och uppriktigt önskade Sveriges vänskap. Den sydamerikanske diplomaten var visserligen svårt sjuk men ansåg detta endast diktera än större snabbhet, när det gällde att träffa en överenskommelse. Han skulle sända Stiernelld en not att tillställa den svenska regeringen ad referendum. Vad läget i Colombia beträffade var han mycket förhoppningsfull. Efter sommarens stora framgångar i Ecuador återstod för spanjorerna i norra Sydamerika nu blott fästningen Puerto Cabello.⁷

Under det att Zeas hälsa allt mer försämrades, och hans redan utnämnde medhjälpare J. R. Revenga ännu ej ankommit till London, erhöll det svenska konsulatet en förfrågan i ett senare så betydelsefullt ärende.⁸ Genom en av Zeas tjänstemän önskade man få veta om den svenska regeringen hade några krigsfartyg med artilleripjäser och ammunition att sälja. Redan under Zeas sista tid i Paris hade projekt rörande svenska krigsmaterielleveranser till Colombia dryftats.⁹ Möjligen hade även i Paris förslag gjorts om skeppshandel. — På Stiernellds förfrågan ställde sig den svenska regeringen ingalunda avvisande. Ärendet hänsköts till statsrådet, amiral Cederström, för vidare behandling.¹

Förgäves väntade Stiernelld i London på den not, Zea lovat sända. Hade för underhandlingar med England ett avbrytande av alla negotiationer med andra makter ställts som villkor?² Det blev emellertid efterhand tydligt, att Zeas oskickliga handhavande av Colombias engelska statslån ådragit honom hans regerings ovilja, och att han ej längre kunde handla på sitt lands vägnar.³ Offer för det främmande klimatet avled Zea, redan innan Revenga hunnit fram till London för att där taga sig an det otacksamma värvet att bringa reda i Colombias engelska affärer.

I januari 1823 sammanträffade Stiernelld med Revenga, vilken tydligen av Zeas sekreterare underrättats om förhandlingarnas hitillsvarande förlopp. Den colombianske diplomaten bekräftade, att Zea, då hans re-

⁷ St. till Sch. 13/9 1822.

⁸ St. till Sch. 27/9 1822.

⁹ Lö. till E. 10/6 1822. Bankiren Benedichs, genom vars förmedling affärerna senare kommo att föras, nämnes redan nu.

¹ Sch. till St. 31/10 1822.

² St. till E. 25/10 1822.

³ St. till E. 29/11 1822.

gering var missnöjd med tonen i Pariscirkuläret, berövats sin fullmakt och därför ej kunnat sända den överenskomna noten. Revenga hoppades att, efter erhållna instruktioner, kunna uppfylla detta löfte. Trots att han ägde Bolívars vänskap, ansåg sydamerikanaren ej rådligt att handla utan order.⁴

En välformulerad, om också i mycket allmänna ordalag hållen not kom emellertid Stierneld tillhanda redan några dagar senare. I denna framhöll Revenga den colombianska regeringens önskan att komma till en handelsöverenskommelse, utan att det politiska erkännandet direkt förutsattes.⁵ För att demonstrera huru republiken vilade på rättens grundvalar översände han ett par dagar senare till Stierneld en kopia av dess grundlagar.⁶ Stierneld erkände med några artiga fraser mottagandet av Revengas not, som han lovade att underställa den svenska regeringen.⁷

De upprepade fängelsevistelser, som företrädarnas affärstransaktioner snart ådrogo den stackars Revenga, synas dock ha avbrutit förhandlingarna i London.⁸ Vid denna tid hade den svenska regeringens hemliga ombud, Lorch, ankommit till det avlägsna Bogotá, där förhandlingar nu i stället kommo till stånd direkt med den colombianska regeringen.

⁴ St. till E. 24/1 1823.

⁵ Rev. till St. 25/1 1823. Han påpekade »la proximidad de algunas colonias suecas, asi como las relaciones mercantiles que existiesen entre ellas y algunos de nuestros puertos». Bristen på bestämda regler och frånvaron av svenska konsuler i Colombia gjorde handelsförbindelserna både kostbara och vanskliga. Det var av nöden att »antes de mucho tiempo se concluyan tratados de amistad, comercio y navegacion... y se estipulen al mismo tiempo, y para evitar toda duda en lo futuro los goces y distinciones que hayan de concederse á los Consules ó agentes comerciales».

⁶ Rev. till St. 29/1 1823.

⁷ St. till Rev. 31/1 1823 (I »concepter till Engelska Myndigheter»!).

⁸ Om St:s egen syn på dessa förhandlingar vittnar brev från honom till hans vän, den bekante F. T. Adlercreutz (om A. se Parra-Perez, *La cartera del Coronel Conde de Adlercreutz*, 1928), vilken som frivillig kämpat i Bolívars armé sedan 1820. 15/4 1823: Revenga »en hygglig Man» — »helt olik sin företrädare den ledsamme astmathiske Zea, som jag fruktar begått många dårskaper i Europa, skadliga för hans lands intresse. Lånet ibland annat har gjordt och gör här mycken ond blod. Hans circulaire i Paris var också alltför ridicult.» Ingen önskade mer än St. att republiken »allmänt erkännes och enskilt af Oss». Hemma förstod man hans skäl härför »men politiska considerationer som jag ej väl begriper hindrar derifrån. Litet dåligt är det väl också av Er att ej kunna köra bort de få öfverblifvande Spaniorerna ifrån deras nu mera enda port.»

1/7 1823: »Wi små vänta på Englands exempel, men om det går som jag önskar och arbetar på, så blifva Vi de första i Europa som först öppet erkänna den nya staten.»

Lorichs beskickning till Bogotá

Närmare ett år efter det att den svenska regeringen utfärdat det i det föregående relaterade instruktionerna för generalkonsul Severin Lorich, anlände denne 22 februari 1823 till Colombias huvudstad, Santa Fé de Bogotá.⁹ Ett par dagar tidigare hade också en hemlig fransk agent, Mollien, anlänt till staden, där i Bolívars frånvaro general F. de P. Santander residerade som regeringschef.

Den nordamerikanske agenten i staden, Charles S. Todd, anade genast i vilket syfte svensken och fransmannen kommit. Det dröjde ej länge förrän colombianske utrikesministern Pedro Gual kunde giva Todd ännu noggrannare underrättelser: »Mr Lorich came with authority; had proposed a grant of some exclusive privileges — but it would be rejected — this Gouvernement was determined to grant none to any nation — the negociation was at present, in an incipient stage, but . . . he would confer fully with me on this subject.¹» Snart trodde sig amerikanaren kunna konstatera att Lorich utsänts med den brittiska regeringens goda minne »for the purpose of preparing the way for a system of priviledges in this country». Vad det politiska erkännandet beträffade kunde Nederländerna, Danmark, Sverige och Portugal betraktas »as mere pioneers for G Britain; who will sanction the measure or abandon them, according to the pulse of the Holy Alliance».² Åtminstone vad gäller Sverige har väl förhållandet snarare i någon mån varit det motsatta. Frukten för den brittiska handelsrivalen gjorde dock nordamerikanare lätt misstänksamma.

Den 17 april 1823 framlade utrikesminister Gual för Colombias kongress, såsom konstitutionen föreskrev, en redogörelse för det utrikespolitiska läget. Han omtalade, att Lorich ankommit för att sluta en provisorisk handelsöverenskommelse, som troligen åsyftade att förbereda en handels- och sjöfartstraktat.³

Den 28 april kunde den svenske agenten till Gual översända ett förslag

⁹ Vissa uppdrag i USA torde ha uppehållit L. längre än beräknat. Jfr odat. dep. 1822 o. dep. 17/7 1823 fr. L. till utr.-min. Vägen togs över Venezuela.

¹ T. till A. 6/3 1823. (Manning II, s. 1245.)

² T. till A. 29/3 1823. (Ibidem, s. 1246.)

³ L. till E. 17/7 1823, bilaga: »SM el Rey de Suecia y Noruega despues de hacer una declatoria igual (ang. handeln), ha enviado à esta Capital su Consul Jeneral en los Estados Unidos, con el fin de concluir un arreglo provisional de Comercio, con este pais. Las proposiciones que ha hecho en consecuencia el Caballero Lorich se someterán oportu-

till en komersiell överenskommelse. Svenska och norska fartyg skulle ha samma förmåner som colombianska vid införsel i republiken ej blott av svenska utan även andra länders produkter. I sin rapport till utrikesminister Engeström av 17 juli 1823 säger sig Lorich ha varit fullt medveten om, att »den reciprocité som . . . supponerades öfverskred product-placatets gränser, åtminstone till bokstafven». Han trodde dock med all rätt att colombiansk import till Sverige av andra länders varor knappast skulle kunna förekomma.

Även fartyg från S:t Barthélemy skulle åtnjuta de ovan nämnda förmånerna. Om värdet av de icke-svensk-norska varor dessa fartyg införde till Colombia överskrede en tredjedel av lastens totalvärde, skulle emellertid bestämmelserna för respektive utländska fartygs import gälla. Slutligen infogades en bestämmelse om förymda matrosers återlämnande, den s. k. extradationsrätten.

I den på Guals föreställningar omarbetade not, som Lorich 2 maj kunde framlägga, vågade denne, trots allt, ej hålla fast vid avsteget från produktplakatet. All import av icke-colombianska varor till Sverige på republikens fartyg borde underkastas de svenska förordningarna. För Colombias del fanns visserligen, enligt vad svensken trodde sig veta, intet hinder i gällande bestämmelser för motsvarande import på svenska fartyg. Lorich avstod dock nu från de sökta förmånerna beträffande svensk import till Colombia direkt från främmande länder.

I sitt svar av 6 maj lät Gual svensken veta att Kongressen ställt sig avvisande till de svenska önskemålen. Senaten hade funnit de föreslagna stipulationerna kollidera med Colombias handelsförbindelser med övriga nationer. Regeringen ansåg under sådana omständigheter inte nödvändigt att vidare behandla ärendet, särskilt då Sverige ej låtit politiskt erkännande föregå. Överhuvudtaget kunde fördelaktiga handelsförbindelser blott äga rum under gängse former.⁴

tunamente el conocimiento del Cuerpo Legislativo en la parte que se juzga necesaria su concurrencia y aprobacion. De cualesquiera naturaleza que ellas sean, creimos oportuno anticipar, que solamente se trata de hacer un ensayo de poco tiempo para acercar mas los intereses de ambas naciones, y conseguir por este medio los conocimientos que son necesarios para concluir un tratado definitivo de comercio y navegacion.»

⁴ G:s svar, liksom L:s propositioner, bifogat L:s dep. 17/7 1823. »... En tal modo ha parecido innecesario al Ejecutivo adelantar ese negocio y asi por que la Republica de Colombia no ha sido reconocida por SM el Rey de Suecia y Noruega, como por que para lucrar en cual quiera otra especie de negociacion favorable a los intereses de uno y otro pays, sería preciso traerla en la forma recibida.»

I samband med propositionernas avlämnande synes Lorch även ha gjort framställningar angående eventuella svenska konsulers och vice-konsulers rättigheter i Colombia. Ett dekret, utfärdat föregående år av general Morales, den spanske kommandanten i Puerto Cabello, som ställde repressalier i utsikt för handel med insurgenterna, gjorde nämligen svenska befullmäktigade i landet särskilt önskvärda. I denna fråga visade sig Gual förstående och tillmötesgående.

Ett par dagar efter det att han mottagit det colombianska svaret på propositionerna avreste Lorch från Bogotá till Philadelphia för att där i juli nedskriva sin berättelse till den svenska regeringen.⁵ I denna rapport var han angelägen att framhålla, att colombianerna ej funnit de svenska önskemålen obilliga, och att en för båda parter fördelaktig överenskomelse blott uppskjutits. Colombianska kongressledamöter hade försäkrat Lorch, »att det icke är af brist på god vilja, som de gjorde propositioner i Congressen för närvarande ej antagits. Colombias nog embarassate liquider, och behof af lån i England, dess mer eller mindre grundade förhoppningar om Englands mediation hos Spanien, om hvilka ämnen, kort före propositionernas betraktande i Congressen, bref ankommo, tycktes göra Stats Secreteraren för utrikes ärenden mera betänksam i frågan om främmande Länders Handelsrelationers bestämmande, då Colombias formliga erkännande ej föregått.»

Att den colombianska regeringen ingalunda önskat släppa kontakten syntes framgå av dess av Lorch till Engeström meddelade beslut, att över England till Sverige avsända en agent. Denne skulle, försedd med plenipotentiaires fullmakt, fortsätta förhandlingarna. Till denna post hade utsetts engelsmannen och colombianske generalen D'Evereux, organisatör av den s. k. »irländska legionen», med vilken F. T. Adlercreutz ankommit till Colombia några år tidigare.⁶

Den svenska regeringen såg sig vid denna underrättelse försatt i en obehaglig situation. En envoyé plenipotentiaire från en ej erkänd stat måste ju avvisas.⁷ Man satte den colombianska åtgärden i samband med notiser i republikens press, att Sverige avgett ett politiskt erkännande.

⁵ L. besökte på hemresan även Haiti i och för underhandlingar vilka ej torde ha varit helt resultatlösa. Svenskt konsulat därstädes beslöts 26/8 1825.

⁶ Cuervo-Marques (»Independencia de las colonias hispano-americanas. 1938.») framställer D. som en talangfull streber, gynnad av Bolívar, vilken »lenombró Ministro de Colombia en los Países Escandinavos...»

⁷ I ett appendix till L:s instr. hade en colombiansk agent förklarats välkommen.

Dessa uppgifter hade för övrigt även influerat i en adress till brittiska regeringen från köpmän i London. Hovkanslern G. af Wetterstedt, som i Engeströms ställe tillskrev Lorich med anledning av D'Evereux' utnämning, infordrade närmare förklaring »då uti NN:s Instruktioner ingen anledning finnes vara gifven, att Kl. Maj:t *nu* vore sinnad att med denna Regering öppna några Diplomatiske relationer». (!)⁸

Samtidigt med att Lorich sålunda ställdes till ansvar, uppdrogs åt tillförordnade beskickningschefen i London, Rålamb, att söka förmå D'Evereux, då denne anlände till England, att uppskjuta sin sverigeresa. Hänsyn till de övriga makterna dikterade nämligen all försiktighet. Även i denna skrivelse betonas dock det rent avvaktande i den svenska hållningen.⁹ Den brittiske ministern i Stockholm, Bloomfield, hade under rättats, och även Rålamb beordrades att delge den brittiska regeringen det inträffade. Detta gjorde denne direkt till utrikesminister Canning.¹

Lorich kunde emellertid avge en både vidlyftig och giltig förklaring.² Colombianska regeringen hade redan före Lorichs ankomst »nämnt General D'Evereux såsom Plenipotentiaire, ej blott till Sverige utan och på samma gång till Ryssland och Danmark.» Innan vederbörande stat erkänt Colombia, skulle engelsmannen blott anses som agent, för att så snart sådan deklaration avgivits utan tidsspillan kunna handla med officiell fullmakt. Vid sin ankomst hade Lorich vederlagt de rykten angående det svenska erkännandet, vilka florerade, både inför Santander och Gual, varför dessa knappast kunde vara ovetande om det verkliga förhållandet. Dessa rykten skulle enligt Lorich ha emanerat från Hamburg och föranletts såväl av nyhetsbehovet, förväxlingar av begreppen om handelsbeskydd, erkännande de facto och formligt erkännande som av »Stockspekulationer i England».³ Slutligen hade, vilket givetvis bragte hela saken ur världen, i augusti D'Evereux' fullmakter återkallats.

⁸ Wet. till L. 2/10 1823.

⁹ Wet. till R. 2/10 1823 »Cette méprise (att Sv. erk. Col.) on si l'on veut, cette anticipation un peu trop précipité sur les déterminations du Gmt Suédois...»

¹ R. till Wet. 28/11 1823.

² L. till Wet. 18/2 1824.

³ Jfr de citerade dep. E. till Stj 15/8 1822 o. St. till Sch. 6/9 1822.

C. U. v. Hauswolff och skeppshandelns förspel

Efter att ett halvår tidigare erhållit avsked från posten som guvernementssekreterare på S:t Barthélemy, avreste C. U. v. Hauswolff i juni 1820 från denna ö till Sydamerikas fastland, till Colombia. I den rekommendationsskrivelse, varmed guvernör Norderling försett honom, sades han blott önska »voir de ses propres yeux la beauté et les richesses naturelles d'un pays au voisinage duquel il a vécu plusieurs années...» I några politiska eller militära förhållanden skulle han absolut ej inblanda sig. Detta torde Hauswolff dock ej helt ha avstått ifrån. Måhända har hans ganska djärva expedition ej företagits den svenska regeringen helt ovetande.

Under ej sällan äventyrliga förhållanden lärde svensken känna landet, vars rika ekonomiska möjligheter han insåg — han kom senare att verka i bergsbruket därstädes — och knöt många förbindelser. Enligt vad som uppgivits skulle det ha varit Hauswolff, som givit den colombianska regeringen den första impulsen till skeppshandeln.⁴ Som i det föregående påpekats har dock denna redan i september 1822 eller möjligen ännu tidigare varit på tal. Frågan är om Hauswolff före denna tidpunkt verkligen haft tillfälle att förelägga de colombianska styresmännen någon sådan plan.⁵

Sommaren 1823 avreste den orolige, uppslagsrike mannen över Förenta Staterna till England, varvid han till London synes ha medfört Lorichs rapport av 17 juli. Här uppsökte han 19 september tillförordnade beskickningschefen Rålamb. Hauswolff meddelade denne att han av Revenga fått i uppdrag att göra en förfrågan om det vore möjligt att från Sverige inköpa två eller tre fregatter. Han hade redan talat med Stierneld i detta ämne.⁶

Snart hade Rålamb än mer uppseendeväckande nyheter om den äventyrlige svensken: »Je crois savoir que Mr Hauswolff est muni des autorisations du Gouvernement Colombien pour traiter en secret et à l'insû de Mr Revenga avec la Ministère Britannique.» Genom en viss Allens⁷ förmedling hade svensken fått företräde hos Canning och därvid lovat skrift-

⁴ Hellstenius, Crusenstolpe.

⁵ Crusenstolpe beskriver ganska utförligt hans verksamhet vid denna tid.

⁶ R. till E. 19/9 1823, apostill.

⁷ Möjligen skriftställaren J. Allen 1771—1843 men ovissst.

ligen sammanfatta sina synpunkter på frågan om det politiska erkännandet.⁸

Konungen och hans rådgivare blevo ej utan skäl synnerligen uppbragta över Hauswolffs handlingssätt. Rålamb beordrades samla allt tillgängligt bevismaterial. Samtidigt avvisades skeppshandelsprojektet utan längre kommentarer.⁹

De erfordrade bevisen för Hauswolffs politiska verksamhet lyckades Rålamb under ett samtal avlocka denne själv. Canning hade enligt Hauswolff med tillfredsställelse tagit del av memorialet, men ytterligare underhandlingar hade ej ägt rum. Äventyraren var nu fullt upptagen av sina ekonomiska projekt och stod i begrepp att avresa till Sverige.¹

Vid sin hemkomst förvärvade Hauswolff villiga främjare av sina olika planer i de unga bröderna Carl och Adolf Eugen v. Rosen², vilkas ekonomiska resurser och sociala anseende blevo en avgörande tillgång. Själv släppte Hauswolff snart ledningen för att med några andra nyförvärvade kompanjoner begiva sig till Colombia i avsikt att där driva gruvrörelse³. Emellertid hade bröderna Rosen inköpt ett fartyg, briggen Christoval Colón, i och för handel på Colombia. Som det ursprungligen planerats skulle man dit ha överfört Hauswolffs expedition. Briggen avgick från Sverige i januari 1825 och ankom i april till Colombia, där den äventyrlige gruvägaren då redan befann sig. Den framgång och utdelning man i båda fallen räknat med uteblev fullständigt.

Emellertid hade A. E. v. Rosen i juli 1824 för konungen personligen fört skeppshandeln på tal. Inom kort voro de ryktbara transaktionerna i full gång med det svenska handelshuset Michaelson & Benedichs som mellanhand. Ungefär ett år senare var affären ej längre en hemlighet, och skeppshandeln framstod med ens som en fråga av betydande såväl inrikes- som utrikespolitisk räckvidd.

⁸ R. till E. 3/10 1823, apostill.

⁹ Wet. till R. 23/10 1823.

¹ R. till E. 14/11 1823.

² A. E. v R. den senare så bekante järnvägsbyggaren.

³ Exp. beskriven av Nisser, (Guld och gröna skogar. 1939.) som saknar upplysn. av värde om H:s tidigare verksamhet. Exp:s avresa uppmärksammades i S:t Petersburg. Exp. fr. sv. besk. därstädes $\frac{22}{10}/3$ 1825.

Nya svenska riktlinjer i den spansk-amerikanska frågan

Våren 1823 hade franska trupper intervenerat i Spanien och med Cadiz' erövring i oktober samma år återställt den absolutistiska regimen i detta land. Det s. k. Polignacmemorandum delgavs redan denna höst diplomaterna i London. I mars 1824 kunde Stierneld till regeringen över-sända det nu publicerade aktstycket⁴, vilket för den spanskamerikanska frågan torde ha varit av större vikt än president Monroes berömda bud-skap 2 december 1823.

Det brittiska sändebudet i Stockholm, Bloomfield, lät våren 1824 svenska regeringen förstå, att man nu kommit in i ett avgörande skede. Detta var också Stiernelds mening. Denne begärde av regeringen få veta, om det svenska erkännandet fortfarande helt berodde på de brittiska åtgärderna, och i vilken form det skulle göras. Skulle erkännandet möj-ligen utsträckas även till andra spanskamerikanska republiker än Colom-bia? Stierneld omtalade, att underhandlingar fördes mellan Förenta Sta-terna och Storbritannien om samgående gentemot eventuella aktioner från de europeiska kontinentalmakternas sida.⁵

I det svar, som Stierneld från Engeström erhöll, anfördes den nyligen timade omvälvningen i Spanien med de följder denna kunde medföra som avgörande för Sveriges hållning. *Nu voro de absoluta monarkierna på allvar intresserade av en spansk seger.*⁶ Sverige, lika lierat med Ryssland som med Storbritannien, måste iakttaga strikt neutralitet. Man finge ej riskera ett ställningstagande i en konflikt, »dont l'objet, s'il n'est pas indifférent à son commerce ne l'en est pas moins complément aux intérêts plus immédiates de Sa politique européenne». Erkännandet ställdes alltså på framtiden. Stierneld skulle ej självmant delgiva den colombianske agen-ten⁷ den ändrade svenska inställningen. Om denne själv hörde sig för hos den svenske ministern, borde Stierneld, utan varje officiell karaktär, antyda de politiska skäl, som framtvingade ett uppskjutande av det for-mella erkännandet⁸. Något meningsutbyte i de tidigare dryftade merkan-

⁴ St. till E. 9/3 1824.

⁵ St. till E. 12/3 1824, apostill.

⁶ »... tous les Gouvernemens fondés sur le principe d'une Monarchie absolue semblent accompagner, si non de secours effectif, au moins de leurs vœux très prononcés, les pre-tensions due forme de cette Monarchie (Sp.) sur l'empire du Nouveau Monde.»

⁷ Rev. hade i nov. 1823 erhållit sin rapell. Efterträdaren Hurtado i mars 1824 an-länd till London.

⁸ E. till St. 1/4 1824. Se även dep. fr. E. till N. F. Palmstierna, sv. min. i S:t

tila och politiska frågorna mellan de svenska och colombianska regeringarnas representanter synes ej vidare ha förekommit. Däremot gävo skeppshandelns detaljer de svenska diplomaterna och den colombianske agenten ej sällan sysselsättning. Englands så länge väntade politiska erkännande av de nya staterna i januari 1825, som genom Bloomfield delgavs den svenska regeringen, föranledde ingen åtgärd.⁹ Dock beordrades Stierneld en tid senare att för Canning framhålla, att Sverige aldrig skulle sluta sig till Storbritanniens motståndare i den spanskamerikanska frågan.¹ Till Ryssland förband man sig i Sverige, efter vissa påtryckningar, att ej företaga sig något i erkännandefrågan utan föregående överenskommelse med tsarens regering.²

Den resignation, som följt de storslagna förhoppningarna om svensk exploatering av Colombias naturtillgångar, får ett karakteristiskt uttryck i en depesch från G. af Wetterstedt, sedan juni föregående år utrikes statsminister, till Stierneld i april 1825. Varför taga risker »lorsgue le commerce de la Suède avec les nouveaux Etats dont il s'agit, presque nul

Petersburg 23/3 1824: Omtalar att P. J. Suchtelen, ryske min. i Sthlm, framfört deklARATION i frågan. Ryssl. »ne pouvait nullement voir avec indifference, une reconnaissance pareille.» Härför hade man, enl. E., att böja sig, då Sv. »n'a ici d'autre intérêt à maintenir que celui de Son commerce...»

⁹ Wet. till St. 28/1 1825.

¹ Wet. till St. 25/2 1825.

² Wet. till Palmstierna 25/2 1825. Dep. avsedd för ryske utr.-min. Nesselrode såsom svar på muntl. föreställning av Suchtelen i anledn. av det britt. erk.: »...Le commerce avec les Colonies Espagnols dont il s'agit pouvant ainsi ne pas dépendre d'un engagement formel et diplomatique avec elles, qui impliquerait la reconnaissance de leur independance, le Roi a du en appeller, pour Sa determination sur cette partie de la question, à un examen réfléchi et des évènements et des intentions des autres Cours, Ses Amies et Ses Alliées. La disparité d'opinions qui existe à cet égard entre le cabinet de St. Pétersbourg et celui de la Grande Bretagne, forme un motif de plus à la marche mesurée du Roi. Mais dans la ferme conviction que la franchise et la bonne foi sont les élémens les plus solides de la politique d'un Gouvernement, S. M. n'hésite pas à ajouter: que si les relations commerciales de Ses sujets avec les nouveaux Etats de l'Amerique et la situation intérieure de ceuxci rendaient convenables et nécessaires d'établir avec eux des relations diplomatiques, cette démarche ne serait adoptée qu'après en avoir exposé les motifs à S. M. l'Empereur, et après s'en être préalablement concerté avec un Souverain, auquel le Roi est lie par tant de titres d'amitié, de souvenirs et de confiance.» — Dep. delgiven St. f. v. b. muntl. till Canning 25/2 s. å. — Jfr britt. min. i S:t Petersburg, Stratford Canning till C. ¹³/₂₅/3 1825 (Temperley: Canning). Relation av Wet:s här ovan cit. dep. Omtalar ryska påtryckn. på Nederländerna, samtidigt med dem på Sv., i erkännande frågan.

encore n'exigeait pas, comme en Angleterre, une garantie ostensible et immediate de fixité...».³ Dock synes man i den svenska ledningen ha hyst förhoppningar om att genom skeppsförsäljningen i Colombia kunna ernå vissa begränsade förmåner för svensk handel.⁴ Dessa förhoppningar torde redan genom det givna löftet till Ryssland i erkännandefrågan ha berövats sin grundval.⁵

Efter att två gånger ha gjort muntliga föreställningar i ärendet begärde den spanske minister i Stockholm, F. R. Alvarado, genom en not av 1 juli 1825 förklaring angående den försäljning av svenska örlogsfartyg, som kommit till hans kännedom. Vilka de rätta köparna voro visste nämligen ryktet att berätta. Skeppshandeln var med ett slag en för svensk utrikespolitik brännande fråga.

Slutord

Karl XIV Johan och hans rådgivare kommo att vid utförandet av sina spanskamerikanska planer i hög grad erfara de hinder för en fullt självständig svensk politik den då dominerande maktgrupperingens inställning innebar. Den svenska statsledningen har då utan tvivel insett den intressegemenskap, som därvid förenade Sverige med övriga andrarangsstater i stormaktsareopagens skugga.

Portugal hade redan 1821 erkänt Buenos Aires och Chile, vilket initiativ dock passerade jämförelsevis obemärkt. För Sverige blev helt natur-

³ Wet. till St. 21/4 1825.

⁴ Wet:s vän, statsrådet Wirsén till C. R. Nordenskjöld, chef på ett av de försälda örlogsfartygen, vid dennes avresa, i brev av 26/4 1825. N. får i uppdrag att höra sig för om möjligheterna för svensk handel i Colombia. »Några uteslutande handelsförmåner kunna vi naturligtvis icke begära; men att bliva flyttade på samma linie med de mäst gynnade.» Oron i Sydamerika och Sv:s läge »emellan tvenne colosser, som i detta ämne stå emot hvarandra i renverserad ordning» påkallade dock den allra största försiktighet. — Jfr även brev från Wet. till M. F. Björnstierna 6/9 1825, vari Wet. säger sig alltid i skeppshandeln ha sett »initiativet till ett större och vidsträcktare system i avseende på de sydamerikanska staterna».

⁵ Som rena hugskott måste betecknas av konungen för Bloomfield okt. 1825 framlagda planer att i erk. frågan ställa Ryssland för fait accompli. Det brittiska svaret blev emellertid synnerligen avkylande. — B. till C. 15/10 1825, C. till B. 27/10 1825, odt. not fr. B. till sv. reg. hos Schinkel. — Jfr även Bloomfields relation av samtal med konungen i sin Diary 27/3 1826.

ligt den nederländska politiken av vida större intressen än den så annorlunda betingade portugisiska.⁶ Nederländerna, för vars näringsliv handeln på de spansk-amerikanska republikerna erbjöd de största lockelser, följde länge ängsligt det brittiska föredömet.⁷ Englands erkännande syntes 1825 göra frågan för Nederländernas del särskilt aktuell och den svenske utrikesministern infordrade upplysningar härom.⁸ I en hösten samma år av Bloomfield till den svenska regeringen ingiven not tillrättades man att beträffande erkännandet rådgöra med Nederländerna, som i all tysthet stärkte sitt förbund med de nya staterna.⁹ En handelstraktat mellan Nederländerna och det då sönderfallande Gran Colombia kom också 1829 till stånd.

Att den svenska regeringen beträffande Colombia och de övriga spansk-amerikanska republikerna länge sökte handla på liknande sätt som och i visst samförstånd med den brittiska torde av det föregående ha framgått. Medvetandet om Sveriges utsatta läge och begränsade resurser kom dock i sinom tid såsom redan påvisats, att förhindra öppna åtgärder i stil med Englands. Den kris, som sedan den uppdagade skeppshandeln åstadkom, medförde endast en ny reträtt. Vid båda dessa tillfällen blev alltså den svenska fruktan för Ryssland i längden utslagsgivande.¹

Sverige torde aldrig givit det redan 1830 söndersprängda Gran Colom-

⁶ Jfr dock dep. fr. sv. beskickn. i Köpenhamn 15/8 1822: »Les Gazettes de Londres ayant annoncé que le Portugal avait reconnu la republique de Columbia, je demandai l'autre jour à Mr Nobre, Chargé d'affaires de Portugal ici, s'il avait des nouvelles de Sa Cour à ce sujet. Il m'assura que non; mais il me dit en même tems qu'une telle reconnaissance, à l'heure qu'il est, serait, sous le point de vue commercial d'un grand intérêt pour le Portugal...»

⁷ Jfr dep. fr. besk. i Haag 25/5 1822: »...il paraîtrait que la Cour des Pays-Bas ne veuille pas prendre une decision à cet égard (erk. av Colombia med anledn. av Zeas circulär) avant d'avoir été informée des intentions du Cabinet de Londres.» Se även desamma 23/4 1822 o. 27/7 1822.

⁸ Wet. till St. 12/2 1825.

⁹ Finnes hos Schinkel: Bilaga 9. — Se även J. Brown, USA:s minister i Paris, till A. 26/2 1825: »The King of Holland has already sent agents to some of the independent Governements, and it is believed here that the King of Sweden will adopt the same measure.» (Manning II, s. 1409.) Jfr även dep. fr. sv. beskickn. i S:t Petersburg $\frac{214}{218}$ 1825, apostill.

¹ Se not 2 sid 69. Wet. till Palmstierna 25/2 1825. Ryske utr.-ministern Nesselrode 1844 om K. XIV J. (cit. av Palmstierna: Sverige, Ryssland och England 1833—1855. 1932) att »fruktan för Rysslands makt har nästan alltid varit den ledande principen vid hans viktigaste beslut».

bia sitt formliga erkännande.² Med en av arvtagarna till denna statsbildning, Venezuela, fick Sverige emellertid genom sin generalkonsul, Bolívars forne anhängare Fredrik Tomas Adlercreutz 1840 en på reciprocitetsprinciper baserad handelstraktat till stånd.

² Trots uppgift om motsatsen i Cuervo-Marques II, s. 391.

Till belysning av holländarnas ekonomiska historiska insats

Några fakta och synpunkter av Fil. kand. Jan Magnus Fahlström

Den ännu vanliga uppfattningen om Nederländernas ekonomiska utveckling under Nya tidens första sekler torde i korthet vara följande: Fr. o. m. 1500-talet inträffade en snabb uppblomstring, som väsentligen var en följd av de stora geografiska upptäckterna och under det följande århundradet förde landet fram till en ställning som ekonomisk »världsmakt», för att använda ett från den politiska historien överfört begrepp. Kulmen nåddes ungefär vid tiden för westfaliska freden, varefter ställningarna endast med svårighet kunde hållas mot de påfrestningar som konkurrensen från England, de många krigen och andra länders protektionistiska åtgärder innebar. Framemot 1600-talets slut gjorde sig en tydlig tillbakagång gällande, och efter spanska tronföljdskriget var Nederländernas världshistoriska roll i stort sett slutspelad även på det ekonomiska området.¹

Mot denna uppfattning, som tydligen sammanhänger med den mycket vanliga tendensen att förutsätta ett parallellt förlopp på det politiska och det ekonomiska planet, riktade redan Otto Pringsheim flera väsentliga invändningar i sitt 1890 utgivna arbete »Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert».² Forskningar under de senaste decennierna, framför allt av J. G. van Dillen, T. P. van der Kooy och C. H. Wilson, bekräftar och bygger vidare på Pringsheims resultat, samtidigt som de ger en klarare inblick i orsakssammanhangen kring holländarnas enastående

¹ Jfr bl. a. Världshistoria utg. av S. Tunberg och S. E. Bring, del 8, Sthlm 1930, s. 51, del 9, Sthlm 1933, s. 558. J. R. Seeley, The Expansion of England, Leipzig 1884, ss. 97, 101 ff., 144.

² Ingår i Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, herausg. von Gustav Schmolle, 10, Leipzig 1890—1891.

insatser i den allmänna ekonomiska utvecklingen.³ Den följande framställningen tar i första hand fasta på de förändringar i den traditionella uppfattningen som dessa nyare forskningar, på några punkter kompletterade med sammanställningar ur öresundstullräkenskaperna, ger anledning till.

I.

Som holländarnas viktigaste »rikedomskälla» under den ifrågavarande perioden brukar anges förmedlingen av de transoceana ländernas produkter till Europa. Huruvida detta är riktigt må tills vidare lämnas därhän. I varje fall spelade holländarna en ledande roll vid den kommersiella expansionen över världshaven, och detta föranleder omedelbart frågan vad som gjorde just dem särskilt skickade att ombesörja utnyttjandet av de nya möjligheter till behovstäckning, som den vidgade världsbilden öppnade för de europeiska folken. Det ligger då nära till hands att framhålla Nederländernas fördelaktiga läge och befolkningens ekonomiska duglighet. Svaret torde i och för sig vara riktigt, men innebär knappast någon lösning av problemet, ty dels kan Nederländernas geografiska förutsättningar för transoceana förbindelser inte utan vidare sägas vara fördelaktigare än flera andra länders, dels måste man fråga sig, vad som gjorde just holländarna särskilt väl utrustade med den något svårdefinierbara egenskapen »ekonomisk duglighet». Innan detta problemkomplex tas upp till diskussion är det dock nödvändigt att erinra om vissa företeelser och utvecklingslinjer i områdets tidigare ekonomiska historia. Begreppet Nederländerna tas härvid till en början i vidaste bemärkelse, alltså omfattande nuvarande Nederländerna, Belgien och nordligaste Frankrike.

Frisernas handel och sjöfart med traditioner från forntiden hejdades av vikingatågen, men efter dessas slut eller övergång till fredligare färder blomstrade handeln i det nederländska området upp på nytt, till en början koncentrerad till Tiel vid Rhen, där engelska och tyska köpmän möttes, och till Utrecht, dit danskar och normmän sökte sig. När de germanska folkstammarna under 1100-talet trängde fram österut, gick emellertid

³ J. G. van Dillen, *Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung der Niederlande*, Amsterdam 1929, m. fl. här nedan citerade arbeten. T. P. van der Kooy, *Hollands Stapelmarkt en haar Verval*, Amsterdam 1931. C. H. Wilson, *The economic decline of the Netherlands (The Economic History Review IX)* 1939, *Anglo-dutch commerce and finance in the eighteenth century*, Cambridge 1941.

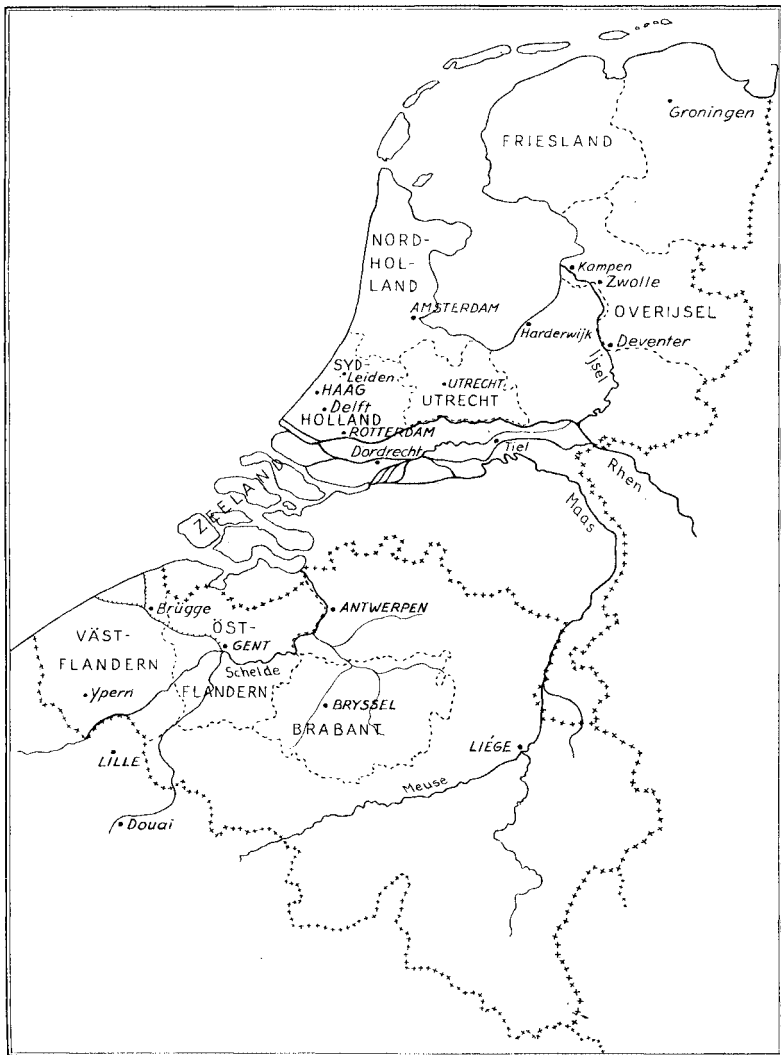
Tiel och Utrecht tillbaka för att som handelscentra till stor del ersättas av Köln och Lübeck.

Ungefär fr. o. m. 1200-talet, när skeppsbyggnadsteknikens utveckling började ge sjövägarna ökad betydelse även för långväga varutransporter, förbättrades Nederländernas läge ånyo. På grund av fartygens ökade storlek var det inte i första hand de gamla handelsstäderna, utan området kring Ijssels utlopp vid Zuiderzees östra strand som gynnades av de nya fördelaktiga konjunkturerna. Städerna Kampen, Deventer, Zwolle och Harderwijk blomstrade upp tack vare trafiken mellan Nordsjön och Östersjön förbi Skagen. Söderut knöt de förbindelser framför allt med Brügge, som under senare delen av 1200-talet utvecklades till Västeuropas främsta handelscentrum. Deras fartyg förde salt och vin därifrån till Skåne-marknaden, varifrån de hämtade sill, vax och andra produkter från Östersjöländerna, samt började i fraktfart trafikera sträckorna England—Skåne-marknaden och Skåne-marknaden—Ostpreussen.⁴

Den ekonomiska tyngdpunkten i Nederländerna var emellertid ännu förlagd längre söderut, till Flandern och Brabant. Kring Maas' och Scheldes nedre lopp, där handelsvägen till sjöss från Medelhavsområdet nådde Nordeuropa, växte en rad handelscentra upp: Brügge, Liége, Gent, Bryssel, Douai och Ypern. Hantverkarna i dessa städer tillgodosåg inte endast städernas eget konsumtionsbehov, utan arbetade inom vissa näringsgrenar, framför allt textil- och mässingproduktionen, för långt avlägsna marknader. Härvid utbildades ett slags förlagssystem, enligt vilket hantverkarna i vissa fall praktiskt taget blev löntagare åt de köpmän, som exporterade deras produkter. Detta innebär tydligen att kapital, som samlats genom handeln, investerades i industriell verksamhet, och att man i de nederländska städerna, liksom ännu något tidigare i de norditalienska, redan under medeltiden kan spåra ansatser till kapitalistisk produktion av en typ, som först långt senare skulle vinna spridning i det övriga Europa. Det bör dock framhållas, att denna medeltida förlagsindustri hade relativt blygsamma dimensioner.

Handeln medförde en ökning av penningmängden i Nederländerna, och därmed en höjning av prisnivån. Härigenom minskades de fasta arrendeavgifternas värde, vilket försämrade de stora jordägarnas situation samtidigt som arrendatorernas läge förbättrades. Detta föranledde gods-

⁴ van Dillen, a. a., s. 3 ff. Rudolf Häpke, Die Entstehung der holländischen Wirtschaft, Berlin 1928, s. 16.



Karta över nuvarande Nederländerna, Belgien och nordligaste Frankrike, med de i uppsatsen omnämnda städerna inlagda.

+++++ = nationsgräns - - - - = provinsgräns

ägarna att i stor utsträckning låta arrendatorerna friköpa sin jord, och resulterade sålunda i uppkomsten av en till relativt stor del självägende bondeklass. Det nederländska området fick alltså tidigt en särställning

även med hänsyn till lantbrukets förhållanden.⁵ Sammanfattningsvis kan sägas, att Nederländerna i ekonomiskt avseende utgjorde en enhet, inom vilken utvecklingen hos åtskilliga sidor av det ekonomiska livet vid 1300-talets början hade nått avsevärt längre än i det övriga Europa, möjligen med undantag av Norditalien.

Provinserna Holland och Zeeland, som senare skulle komma att gå i spetsen för Nederländernas ekonomiska utveckling, rycktes relativt sent med i uppsvinget, och hade under de hittills behandlade skedena sackat avsevärt efter jämfört med Flandern, Brabant, Utrecht och Overijssel, även om handel redan tidigt drevs med produkterna av deras huvudnäringar, lantbruk och kustfiske. Hollands och Zeelands egenskap av genomfartsområden för trafiken mellan Flandern och Östersjöländerna via Ijssel-Zuiderzee-städerna skapade emellertid förutsättningar för ekonomiskt uppsving, dels genom att medföra förbättrade avsättningsmöjligheter för den redan förefintliga produktionen, dels genom att ge impulser till aktivitet på andra områden av näringslivet. Under 1300-talet började fartyg även från Holland och Zeeland gå i trafik mellan Flandern och Östersjön. Samtidigt växte en holländsk bryggeri- och textilindustri fram, tydligen inspirerad från Hamburg och Flandern, och med Delft resp. Leiden som förnämsta centra.⁶

Fr. o. m. 1300-talets senare del upphörde sillen så småningom att gå till vid Skånekusten för att i stället samlas vid Doggers bank, och de preussiska städerna började ombesörja sina förbindelser med Flandern och Baie de Bourgneuf direkt med egna fartyg. Detta medförde, att Skåne-marknaden förlorade sin betydelse och i stor utsträckning drog Ijssel-Zuiderzee-städerna med sig i fallet, medan det nya sillfisket i Nordsjön framför allt togs om hand av holländarna, vilka som ovan antytts hade gammal erfarenhet på området.

Det nederländska jordbruket var väsentligen inriktat på produktion av animaliska födoämnen, och import av brödsäd förekom redan tidigt under missväxtperioder. Industrialiseringen medförde en för tiden betydande befolkningskoncentration och ökade därmed försörjningssvårigheterna. Behovet av spannmål måste i allt större utsträckning tillgodoses genom import från Östersjöområdet, och över huvud taget kom det internationella varuutbytet fr. o. m. 1400-talet alltmer att domineras av tungt

⁵ Henri Sée, *Les origines du capitalisme moderne*, Paris 1936, s. 15 ff.

⁶ Häpke, a. a., s. 20 ff.

och skrymmande gods. Detta gav sjövägarna ökad betydelse och förorsakade en kraftigt växande efterfrågan på transportmedel till sjöss, vilket försatte holländarna och zeeländarna i ett utomordentligt gynnsamt läge. Deras storsjöfiske gav dem en värdefull handelsvara, tillgång till fartyg, lämpade för godstransporter, samt en sjövana och en skeppsbyggnadsteknik, som gjorde dem överlägsna alla konkurrenter. Den industriella verksamheten gav en för sjöfartens expansion betydelsefull tillgång till rörligt kapital. Amsterdam blev redan under 1400-talet en viktig stapelplats för den baltiska spannmålen, varigenom grunden lades till den dominerande roll inom östersjöhandeln, som under de följande århundradena skulle utgöra en av de viktigaste hörnpelarna i Nederländernas kommersiella position. Söderut sökte sig de holländska fartygen in i Medelhavet samt till Madeira och Azorerna.

Den kommersiella expansionen över världshaven fr. o. m. förra delen av 1500-talet medförde en ny kraftig ökning av fartygsbehovet, och skapade därmed nya utvecklingsmöjligheter för de nordliga nederländska provinserna. Dessa behärskade snart även fraktfarten mellan Lissabon, den första stapelplatsen på de portugisiska kolonialvarornas väg till västerlandet, och Antwerpen, som under 1400-talet hade efterträtt Brügge som Västeuropas främsta handelsstad.⁷

Det bör understrykas, att holländarnas och zeeländarnas väsentliga ekonomiska insats ännu vid 1500-talets mitt gällde just fraktfarten, även om de vid sidan av denna drev handel med den egna industrins och fiskets produkter. Antwerpen, vars köpmän till stor del var av spansk eller portugisisk härkomst och i många fall snarast fungerade som agenter åt firmor i hemlandet, spelade fortfarande den utan jämförelse viktigaste rollen som kommersiellt och finansiellt centrum. Detta förhållande ändrades under århundradets senare del. Spanjorernas erövring av Antwerpen 1585 och holländarnas därpå följande spärrning av Scheldemynningen knäckte slutgiltigt stadens kommersiella position. Därmed hade den ekonomiska tyngdpunkten i Nederländerna på ett avgörande sätt förskjutits mot norr.⁸

Norra Nederländernas politiska frigörelse från Spanien utgjorde givetvis en mycket viktig förutsättning för deras senare ekonomiska »stormaktsställning». Dels möjliggjorde den det betydelsefulla förhållandet,

⁷ van Dillen, a. a., s. 7 f. A. M. Samuel, *The Herring*, London 1918, s. 100 et passim.

⁸ Häpke, a. a., s. 25, van Dillen, a. a., s. 9.

att den politiska makten i Nederländerna, till skillnad från vad som ofta var fallet i andra länder, väsentligen kom att ligga i händerna på personer med ekonomisk duglighet och insikt, dels tvingades holländarna, genom att de under frihetskriget utestängdes från de spanska och portugisiska hamnarna, att själva söka sig över till kolonialvarornas produktionsområden.⁹ Det gäller emellertid att inte överdriva den politiska frigörelsens betydelse för den utveckling det här är frågan om. Som ovan visats, uppkom Nederländernas ekonomiska försprång till stor del under en tid, då området stod under främmande överhöghet, och i själva verket synes under denna tid från nederländskt håll ha framställts krav på omsorger om näringslivet i en utsträckning, som på dåvarande organisatoriska stadium översteg statsmaktens förmåga. Antwerpens tillbakagång till förmån för städerna i provinsen Holland hade börjat redan innan norra och södra Nederländerna slagit in på politiskt skilda vägar, och torde väsentligen få förklaras genom utvecklingen på det sjöfartstekniska området. Rudolf Häpke gör i sin intressanta studie »Die Entstehung der holländischen Wirtschaft» t. o. m. gällande, att de norra provinsernas frigörelse såtillvida var av ur ekonomisk synpunkt negativ betydelse, som därigenom ett definitivt avbrott skedde i den utveckling av hela det nederländska området till en ekonomisk enhet, som de främmande härskarna medvetet sökte befrämja.¹

Kvar står givetvis att det Nederländerna, som under de följande århundradena skulle komma att spela en enastående betydelsefull roll inom världsekonomin, var de sju nordliga provinsernas statsförbund. Inom detta intog provinsen Holland en så dominerande ställning, att det torde vara berättigat att i det följande använda beteckningarna »Holland» och »Nederländerna» som uttryck för samma begrepp.²

*

Vid slutet av 1500-talet inleddes så den nederländska handelns och sjöfartens stora blomstringsperiod. Övervikten inom östersjöhandeln befestes och engelsmännen konkurrerades bort från Arkangelsk-routen. Den holländska handeln med medelhavsländerna spelade knappast en lika betydande roll, men kom att utgöra ett viktigt komplement till östersjöhandeln. Siden, bomull och andra varor som fördes i riktning från medel-

⁹ Sée, a. a., s. 61 f.

¹ Häpke, a. a., s. 29.

² Jfr van der Kooy, a. a., s. 10.

havsområdet till Nordeuropa, krävde mindre lastutrymme än spannmål och trä som fördes söderut från östersjöländerna. Det därigenom lediga utrymmet utnyttjades till fraktfart på mellanliggande områden. Förbindelserna mellan olika franska hamnar skedde till största delen på holländska fartyg, och detsamma gällde ännu på 1700-talet av $\frac{5}{6}$ av trafiken mellan Frankrike och östersjöområdet. Den engelska klädesexporten till kontinenten gick nästan uteslutande via Holland.³

Varuutbytet mellan Europa och Spaniens amerikanska kolonier var formellt förbehållet spanska medborgare och på den europeiska sidan koncentrerat till Cadiz. I realiteten låg det till en alldeles övervägande del i händerna på utlänningar, som dels smugglade varorna direkt från produktionsområdena, dels använde sig av spanska kommissionärer som bulvaner. Även härvid torde holländarna ha spelat huvudrollen. Tillförseln av silver från Spanskamerika och av guld från Guinea gav under 1600-talet Amsterdam en mycket betydelsefull ställning som världsmarknad för ädla metaller. Guld och silver var de praktiskt taget enda användbara bytesvarorna vid handeln med fjärran Östern, där holländarna hade övertagit portugisernas roll, och via Holland skedde den starkt ökade tillförsel till Europa av ädelmetall, som underlättade övergången till penninghushållning. De holländska betalningarna till utlandet skedde vanligen i mynt, präglade för export, s. k. »negotie-penningen», vilka hade mycket högt anseende som betalningsmedel såväl inom som mellan de övriga europeiska länderna. Penningen spelade alltså för holländarnas vidkommande en viktig roll inte endast som bytesmedel i vanlig mening, d. v. s. som »olja i bytesmaskineriet», utan även direkt som handelsvara. Det är härvid karakteristiskt, att de merkantilistiska idéerna hade mycket litet inflytande i Nederländerna. I motsats till vad som var fallet i andra stater förekom endast obetydliga restriktioner mot utförsel av såväl myntad som omyntad ädelmetall.⁴

Sammanfattningsvis kan sägas, att Nederländernas kommersiella förbindelser under 1600-talet utsträcktes till de avlägsnaste områden, och att dess städer, framför allt Amsterdam, utgjorde centrala stapelplatser för världshandelns produkter. Holländarna uppträdde vanligen först som transportörer, varefter handeln blomstrade i den rena fraktfartens spår.⁵ De

³ Se bl. a. van Dillen, a. a., s. 10 ff.

⁴ Sée, a. a., s. 53 ff. van Dillen, Amsterdam, marché mondial des métaux précieux (Revue Historique CLII), Paris 1926.

⁵ Wilson, Commerce and finance..., s. 10.

viktigaste grundvalarna för deras position utgjordes av varuutbytet mellan Nord- och Sydeuropa, mellan England och den europeiska kontinenten samt mellan Europa och de transoceana länderna. Det är svårt att få någon säker uppfattning om dessa olika handelsrouters relativa betydelse för Nederländernas ekonomiska ställning vid olika tidpunkter. Omdömet förvillas lätt av att de farofyllda expeditionerna över världshaven, med resultat i form av okända och fantasieggande varor, varit betydligt mer ägnade att tilldra sig såväl samtidens som eftervärldens uppmärksamhet än den mer vardagliga trafiken inom de europeiska farvattnen. Detta har för holländarnas vidkommande ofta lett till att man övervärderat omfattningen av den transoceana handeln i jämförelse med den europeiska. Otto Pringsheim anför emellertid följande siffror för den holländska utrikeshandeln vid 1700-talets slut.⁶ Han anser sig kunna konstatera, att den europeiska handelns övervikt var lika stor under 1600-talet, och denna uppfattning delas tydligen i stort sett av hans efterföljare.

Handel med	Millioner floriner
Nord- och östersjöområdet	55
England	42—44
Frankrike	36—38
Spanien	26—30
Portugal	16—18
Italien och medelhavsområdet	12—13
Levanten	5— 6
<i>Europeisk handel sammanlagt</i>	157
Ostindien	33,5—36
Västindien	25 —29
<i>Transocean handel sammanlagt</i>	65

*

Inledningsvis efterlystes orsakerna till att just holländarna kom att spela den ledande rollen när det gällde Europas försörjning med varor från transoceana länder. Av det ovanstående torde framgå, att frågeställningen lämpligen bör vidgas till att omfatta orsakerna till Nederländernas lysande ekonomiska utveckling över huvud. Frågan besvarades prelimi-

⁶ Pringsheim, a. a., s. 15.

6 — 47129 *Sjöhist. Samfundet*. VIII.

närt bl. a. med en hänvisning till holländarnas ekonomiska duglighet. Det kan vara lämpligt att här först ta upp denna sida av problemet, alltså teoretiskt uttryckt frågan om den mänskliga produktionsfaktorns kvalitet.⁷

Det måste anses mycket tvivelaktigt, om man över huvud taget kan tillmäta något folk eller någon ras speciella medfödda fallenheter. Följaktligen finns det knappast någon tillfredsställande grund för ett antagande, att holländarna till sin natur skulle vara särskilt »ekonomiskt begåvade». Däremot kan man naturligtvis tänka sig, att deras ekonomiska kvalitet höjts genom invandring av individer med speciell ekonomisk begåvning och erfarenhet, samt att vissa företeelser i det nederländska samhället gjort befolkningen särskilt mottaglig för idéströmningar, som i sin tur verkat befruktande på dess ekonomiska företagsamhet. Härvid är emellertid att märka, att huvudorsakerna till inflyttningarna måste ha varit, dels att landet redan visat sig erbjuda särskilt goda villkor för ekonomisk verksamhet, med andra ord just den utveckling, som det här gäller att finna orsakerna till, dels områdets gynnsamma politiska förhållanden, som till mycket stor del sammanhänge med dess ekonomiska särställning, varom mera i det följande. Werner Sombart betonar t. ex. den judiska invandringen fr. o. m. 1500-talets slut, och Max Weber påvisar sambandet mellan kalvinismen och kapitalismens framväxt. Dessa båda faktorerers betydelse för Nederländernas ekonomiska historia skall ingalunda förnekas, men de satte båda in först under 1500-talet, då det nederländska området redan kunde uppvisa ett påtagligt ekonomiskt försprång framför praktiskt taget hela det övriga Europa. Befolkningens ekonomiska kvalitet samt de politiska och kulturella förhållandena kan knappast godtagas som *primära* orsaker till Nederländernas säregna ekonomiska utveckling, vilket givetvis inte hindrar, att den ekonomiska erfarenhet och inte minst den sjövana och skeppsbyggnadsteknik, som holländarna så småningom tillägnade sig, blev av utomordentligt stor betydelse för deras konkurrenskraft.⁸

Det återstår att söka de primära orsakerna hos de geografiska förhållandena. Det har ovan konstaterats, att Nederländernas aktuella geografiska läge vid tiden för den kommersiella revolutionen visserligen var fördelaktigt, men knappast i avgjort högre grad än flera andra länders. Vad

⁷ Jfr Sée, a. a., ss. 35, 108 ff.

⁸ Jfr beträffande den här förda diskussionen E. F. Heckschers uppsats Om orsakerna till ekonomiska olikheter (i samlingen Ekonomi och historia), Sthlm 1922.

som dessutom *särskilt* gynnade Nederländerna synes mig vara, att dess läge varit ändamålsenligt även på flera tidigare ekonomiska utvecklingsstadier, vilket hade inverkat fördelaktigt på de övriga produktionsfaktorerna, arbetskraft och kapital. Områdets ekonomiska utveckling hade även mer indirekt gynnats av de geografiska förhållandena. De vallar och dräneringssystem, som fordrades för kuststräckornas skyddande från havet, krävde kapitalinsatser av en storlek, som inte kunde presteras under feodala förhållanden. Detta bidrog starkt till att feodalsystemet aldrig fick fast fot i Nederländerna, och därmed till att den politiska utvecklingen fick en säregen inriktning, som i sin tur verkade på det ekonomiska livets förutsättningar. Vidare kan landets sedermera ödesdigra fattigdom på naturtillgångar såtillvida sägas ha haft positiv betydelse, som den föranledde invånarna att söka vissa förnödenheter på längre håll, och därmed utgjorde ett incitament till kommersiell aktivitet. Därtill kom den tillfälligheten, att sillen började gå till vid bankarna i Nordsjön i lagom tid för att holländarnas fiske skulle hinna stimuleras, så att de i det avgörande ögonblicket innehade ett försprång i fråga om sjövana och skeppsbyggnadsteknik.

Slutsatsen av detta resonemang blir i korthet följande: När den ekonomiska utvecklingen i Europa nådde därhän, att internationellt utbyte av större kvantiteter varor började äga rum, men av kommunikationstekniska och organisatoriska skäl ännu måste ske via en central stapelplats, kom denna att förläggas till Nederländerna och snart till det egentliga Holland, därför att detta område dels hade ett fördelaktigt geografiskt läge i den aktuella situationen, dels var särskilt gynnad med hänsyn till befolkningens ekonomiska kvalitet och tillgången på kapital, varvid är att märka, att även de båda sistnämnda faktorerna väsentligen kan föras tillbaka på geografiska förhållanden.

II.

Såsom inledningsvis antydde möter man ofta uppfattningen, att Nederländernas ekonomiska ställning var avsevärt försvagad redan vid 1600-talets slut, till följd av andra staters protektionistiska politik, krigen och den engelska konkurrensen. Det kan vara lämpligt att här i korthet ta upp dessa faktorer till behandling var för sig.

Bland de protektionistiska åtgärderna brukar särskilt framhållas den engelska navigationsakten och de franska tulltarifferna från 1660-talet.

Att dessa bestämmelser tagna efter sin bokstav utgjorde ett allvarligt hot mot den holländska mellanhandeln och fraktfarten, är odiskutabelt. Den väsentliga frågan måste vara i vilken utsträckning de visade sig effektiva. Nyare forskningar ger vid handen, att navigationsakten i mycket stor utsträckning neutraliserades för holländarnas vidkommande genom licenser, genom rätten att vid export till England räkna varor från rhenländerna som egna produkter och genom att holländska firmor lät sina fartyg befraktas av engelska filialkontor. Fredsfördragen i Nijmegen, Rijswijk och Utrecht, liksom andra fransk-holländska traktater under samma tid, tyder på, att Colberts energiska försök att manövrera ut de holländska mellanhänderna från Frankrikes ekonomiska förbindelser med utlandet tills vidare hade ringa framgång.⁹ Här må erinras om den ovan citerade uppgiften, att ännu på 1700-talet $\frac{5}{6}$ av trafiken mellan Frankrike och Östersjöområdet skedde på holländska fartyg. I samma riktning pekar det förhållandet, att franska fartyg spelar en praktiskt taget betydelselös roll i öresundstullräkenskaperna åtminstone så långt dessa är publicerade, d. v. s. ännu vid början av 1780-talet.

Därmed är även ett svar antytt på frågan om betydelsen av de många krigen under 1600-talets senare del och 1700-talets början. Även om dessa givetvis medförde svåra påfrestningar på det holländska näringslivet (jfr tabellen på sid. 85), hade de tydligen ingen förödande inverkan på detta.

Den engelska konkurrensen och därmed frågan när engelsmännen kan sägas ha efterträtt holländarna som världens ekonomiskt ledande folk, är det mest svåröverskådliga problemet i detta sammanhang. Här skall endast pekas på ett förhållande som kan verka vilseledande, nämligen att England gick i spetsen för den industriella revolutionen och sedan spelade den utan jämförelse mest dominerande rollen i den allmänna ekonomiska utvecklingen åtminstone fram till det första världskriget. Det är ur den synpunkten naturligt, att i framställningar av den allmänna ekonomiska historien under århundradet närmast före den industriella revolutionen särskilt stort intresse ägnas åt den engelska utvecklingen. Häri ligger dock en viss risk för ett anakronistiskt betraktelsesätt. Det ligger nära till hands att övervärdera britternas insatser under den kommersiella revolutionen i jämförelse med holländarnas, därför att de förra skulle komma att gå

⁹ Wilson, *The economic decline...*, s. 111 f., *Commerce and finance...*, s. 6. J. B. Manger, *Recherches sur les relations économiques entre la France et la Hollande pendant la révolution française*, Paris 1923, s. 1 ff.

i spetsen för den följande utvecklingen, medan de senare står som de främsta representanterna för ett skede som led mot sitt slut. I sitt arbete om den engelska flottans trävaruförsörjning 1652—1862 synes t. ex. Robert G. Albion hålla för troligt, att engelsmännen dominerade östersjöhandeln under hela denna period.¹ Det är intressant att med denna uppfattning jämföra följande sammanställning ur öresundstullräkenskaperna:²

Antalet fartyg genom Öresund 1661—1783 efter fartygens nationaliteter.
(Tioårsmedeltal, i procent av totalantalet)

Period	Nederländerna	England och Skottland	Sverige
1661/70	51,8	6,4	13,4
1671/80	45,4	21,5	9,8
1681/90	47,4	14,7	11,7
1691/1700	31,5	9,2	18,5
1701/10	27,9	8,2	19,6
1711/20	50,2	25,9	0,2
1721/30	42,5	20,8	10,3
1731/40	42,3	19,8	12,8
1741/50	36,5	17,6	9,7
1751/60	34,9	19,0	11,7
1761/70	34,7	21,0	12,9
1771/80	27,6	26,3	13,7
1781/83	1,9	21,7	20,3

Det bör genast påpekas, att man måste gå försiktigt fram när det gäller att dra slutsatser ur öresundstullmaterialet.³ Dels belyser detta direkt endast transporterarna, inte de bakomliggande ekonomiska transaktionerna, dels kan uppgifternas tillförlitlighet variera på grund av förändringar i tullsatserna och skiftande metoder för kontrollen. Beträffande den allmänna tendens som det här är frågan om, torde dock den ovanstående tabellen ge ett ganska otvetydigt vittnesbörd. Det engelska procenttalet ligger från 1671/80 till 1741/50 nästan regelbundet c:a 20 % lägre än

¹ R. G. Albion, *Forests and sea power*, Cambridge (U.S.A.) 1926, ss. 143, 147 et pass.

² Tabellen hämtad från E. F. H e c k s c h e r, *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa* (Skrifter utgivna av Sjöhistoriska samfundet I), Uppsala 1940, s. 16.

³ För diskussionen om öresundstullräkenskapernas källvärde jfr bl. a. E. F. H e c k s c h e r, *Öresundstullräkenskaperna*, HT 1942, s. 170 ff.

det holländska, och närmar sig därefter först långsamt detta. Under perioden 1781/83 utgör de engelska fartygen för första gången en större genomsnittlig post än de holländska. Huruvida detta är signifikativt för den kommande utvecklingen kan ej konstateras i de publicerade öresundstullräkenskaperna. Dessas uppgifter är tydligen knappast förenliga med Albions uppfattning. Såsom framgår av tabellerna på sid. 89, gäller detta även om man tolkar Albions något oklara omdöme såsom endast gällande trävaruhandeln.

Problemet är naturligtvis inte löst enbart genom en hänvisning till styrkeförhållandena inom östersjöhandeln. Tendensen att antedatera engelsmännens »maktövertagande», för att använda en i detta sammanhang oegentlig term, torde dock gälla även beträffande andra områden av världshandeln. —

*

När förlorade i själva verket holländarna sin ledande ställning inom världsekonomin? Med hänsyn till mångsidigheten i deras insats är det knappast möjligt att ge något allmängiltigt svar på denna fråga. Det är nödvändigt att behandla några av näringslivets viktigaste sidor var för sig.

Industrin.

De holländska industriernas ställning var ömtålig ur flera synpunkter. Med undantag för vissa delar av textilindustrin måste de väsentligen arbeta med importerade råvaror, vilket visade sig ödesdigert när andra stater införde restriktioner mot råvaruutförsel för att skydda de egna industrierna. Tillgången till naturliga energikällor var knapp. De relativt höga levnadskostnaderna drev upp lönenivån. Till följd av dessa samverkande faktorer gjorde sig en viss industriell tillbakagång gällande i Nederländerna redan vid 1600-talets slut, och omkring 1730 hade stora delar av industrin råkat i förfall. Bl. a. textilindustrin försvann nästan fullständigt under 1700-talet.

I samband med den industriella tillbakagången ställdes de holländska myndigheterna inför svåra avgöranden. Å ena sidan framfördes krav på protektionistiska åtgärder för att skydda industrierna och skaffa medel åt staten, å andra sidan måste man beakta de faror, som dylika åtgärder medförde för landets kommersiella position. De mäktiga köpmannaintressena hemförde i stort sett segern, men resultatet blev i någon mån en kompromiss bestående i ett tullskyddssystem, som inte förmådde skydda indu-

strierna från den tilltagande utländska konkurrensen, men som bidrog till att fördyra mellanhandeln och därmed till att försvaga Nederländernas ställning som central stapelplats.⁴

Industrin spelade dock aldrig någon så betydelsefull roll i Nederländernas ekonomiska liv, att dess tillbakagång kan sägas ha varit liktydig med en allmän försvagning av detta. Över huvud taget måste det anses tvivelaktigt, om någon *allmän* absolut tillbakagång i betydelsen sänkning av realinkomsten per capita ägde rum i Holland under det här behandlade tidsavsnittet fram till 1700-talets slut. I det följande är det alltså väsentligen frågan om relativ tillbakagång i jämförelse med det övriga Europa. Detta utesluter givetvis inte förekomsten av absolut tillbakagång inom enskilda grenar av näringslivet och därmed sammanhängande strukturella försämringar av vissa medborgargrupperns ekonomiska standard.

Handeln och sjöfarten.

Holländarnas möjligheter att hålla och eventuellt utbygga sina kommersiella positioner var givetvis mycket olika beträffande olika router. Inom järnexporten från Stockholm och framför allt från Göteborg var de t. ex. utträngda av engelsmännen redan vid 1600-talets slut⁵, medan deras dominerande ställning när det gällde östersjöländernas förbindelser västerut enligt tabellen på sid. 85 gjorde sig gällande betydligt längre. Holländarnas betydelse för dessa sistnämnda förbindelser belyses ytterligare av följande sammanställningar ur öresundstullräkenskaperna:⁶

Utförseln västerut genom Öresund av vissa varuslag vart femte år 1710—1760, fördelad på fartygens hemorter, i procent av totalutförseln.

Råg.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	84,1	94,7	72,5	74,6	74,4	83,8	70,4	31,0	62,2	53,9	63,5
Norge	0,6	0,2	10,5	3,1	2,1	4,6	2,3	26,0	3,6	0,9	3,6
Ostfriesland och Bremen	—	0,4	6,5	6,6	2,4	3,3	6,0	28,6	9,2	20,6	9,2
Danzig och Königsberg	6,3	3,5	3,5	6,9	8,9	2,0	6,4	1,2	14,0	1,8	9,5

⁴ van der Kooy, a. a., ss. 8 ff., 42, 52 ff. Wilson, The economic decline . . ., s. 113. van Dillen, Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung . . ., s. 26 f.

⁵ Heckscher, Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia . . ., s. 15 ff.

⁶ Källa: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1720, 1721—

Vete.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	86,0	91,0	97,5	80,1	82,7	78,6	77,7	81,2	67,4	85,0	77,0
Danzig och Königsberg	7,0	7,7	1,4	13,1	13,0	4,7	9,6	—	15,9	3,2	9,1
England och Skottland	—	—	—	0,8	1,4	11,9	2,5	1,9	0,8	—	—

Annan spannmål.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	66,7	34,7	43,1	67,7	35,4	59,5	70,8	27,3	43,9	33,2	32,7
Sverige	—	—	2,6	4,2	13,4	14,4	1,4	5,0	0,5	22,2	12,2
Danmark, Norge och Slesvig-Holstein	21,0	50,6	42,5	11,1	19,7	18,0	8,1	51,3	12,6	37,9	42,3

Järn.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	51,9	39,8	23,7	1,9	1,0	2,2	2,3	3,0	1,6	2,9	3,5
Sverige-Finland	11,8	—	—	37,0	35,5	32,7	38,7	55,0	24,4	28,4	41,8
England och Skottland	29,3	50,7	72,0	57,1	55,1	53,8	55,6	31,8	63,3	61,1	48,5

Koppar.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	95,5	38,8	77,7	0,6	—	5,3	0,5	—	0,2	2,4	—
Sverige	0,4	—	—	92,7	85,8	55,2	95,3	83,0	92,6	76,2	92,8
Stralsund	—	—	—	0,9	6,0	6,7	2,8	12,8	6,8	0,3	—
Övriga Pommern	—	—	—	0,4	1,0	16,1	0,7	0,7	0,3	17,8	7,4
England och Skottland	4,1	2,3	18,6	4,8	7,2	5,1	1,1	0,1	0,1	—	—

1760, utg. av Nina Ellinger Bang och Knud Korst, Köpenhamn och Leipzig 1939, 1945, tab 3. Sammanställningarna har möjliggjorts genom värdefull medverkan av assistenten vid Ekonomisk-historiska institutet i Stockholm, fröken Karin Brunstedt. Av praktiska skäl har endast sådana hemorter medtagits, som vid någon av de undersökta tidpunkterna representerade minst 10 % av respektive varors totaltransporter.

Trä i stycken.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	54,9	25,8	57,2	58,2	62,7	63,9	62,2	71,1	59,4	35,8	55,8
England och Skottland	5,6	33,2	18,7	17,1	10,3	15,4	11,4	2,8	8,1	28,2	11,7
Lübeck	23,1	20,8	15,4	6,8	0,7	0,5	1,6	0,8	1,3	0,5	2,8
Sverige-Finland	4,4	—	—	17,2	19,3	17,0	20,6	18,1	21,6	22,4	24,0

Trä i skock.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	67,1	57,0	52,6	28,8	29,4	39,9	25,5	26,9	18,3	16,2	24,5
England och Skottland	1,0	10,5	4,2	16,8	15,6	14,7	20,0	5,2	8,7	11,3	9,7
Danzig	3,0	17,2	4,1	1,5	0,5	2,7	5,1	12,3	5,4	6,1	14,5
Stettin	19,9	—	6,1	1,2	1,7	9,8	15,6	15,5	19,3	23,1	0,5
Lübeck	4,9	12,5	21,0	33,6	26,9	16,5	12,9	11,0	19,3	12,1	16,8
Danmark	—	—	4,1	5,6	12,5	11,7	1,3	2,5	1,6	0,8	6,8

Tjära och beck.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	37,4	43,9	84,8	9,2	3,8	25,8	3,0	24,2	10,0	16,3	11,2
Sverige	18,4	—	0,7	54,3	41,7	47,8	59,7	37,0	48,0	35,3	51,4
England och Skottland	36,0	34,1	6,0	22,0	30,8	11,9	23,5	20,6	9,4	28,2	7,4

Hampa i läster.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	93,1	68,5	65,7	74,0	59,1	56,9	59,3	54,3	48,1	59,2	81,5
England och Skottland	5,9	23,3	13,7	9,3	22,5	24,0	20,8	33,6	33,9	27,5	4,4
Königsberg	1,1	2,8	—	6,0	6,8	9,0	17,0	2,8	1,9	3,0	9,7

Hampa i skeppund.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	64,0	22,8	60,5	45,5	33,6	37,7	31,4	25,7	24,0	19,7	29,4
England och Skottland	27,2	74,0	30,0	47,2	57,8	59,3	57,1	68,4	71,2	76,5	64,0

Hudar och skinn.

Hemort	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760
Nederländerna	97,2	82,3	65,5	46,7	18,2	23,7	53,0	49,5	43,7	16,9	67,7
Sverige	—	—	—	1,1	0,6	0,5	0,2	16,3	8,6	21,9	0,8
England och Skottland	2,2	15,3	31,4	32,2	60,1	52,2	36,8	0,0	44,6	48,6	2,1

Öresundstullmaterialet ger tydligen vid handen, att holländarnas iögonfallande överlägsenhet i fråga om transporter av den baltiska spannmålen kvarstod tämligen orubbad ännu 1760. Det samma gäller, fastän något mindre påfallande, grupperna »trä i stycken» och »hampa i läster». Inom transporter av koppar och järn samt i stor utsträckning »tjära och beck» överflyglades holländarna nästan helt av andra nationer; beträffande andra här medtagna varor fortsatte de att spela en av de ledande rollerna. I den mån transporter till en minskad del verkställdes av holländare, synes de väsentligen ha övertagit antingen av produktionsländernas eller av konsumtionsländernas fartyg. Så dominerades t. ex. koppartransporterna fr. o. m. 1720-talet nästan helt av svenska fartyg, och även beträffande en annan av Sveriges viktigaste exportvarugrupper, »tjära och beck», spelade de svenska fartygen den ojämförligt största rollen. Inom järntransporterna tog de ledningen tillsammans med de engelska. Detta hänger tydligen samman med den kommersiella teknikens utveckling, som underlättade direkta förbindelser mellan produktions- och konsumtionsland, och som främjades av olika sjöfartspolitiska åtgärder, t. ex. det svenska produktplakatet. Man skulle ha väntat sig, att den nederländska tillbakagången satte in först beträffande stapelmarknaden, och att de holländska fartygen därvid övergick till fraktfart direkt mellan andra länder. Stickprov bland öresundstullräkenskapernas uppgifter om å ena sidan de holländska fartygens andel i transporter västerut genom Öresund och å den andra de till Nederländerna destinerade varornas andel, ger emellertid i stället vid handen, att Nederländerna i allmänhet stod sig längre som stapelplats än som fraktfartsnation, så att tillförseln av varor från östersjöländerna till den holländska stapelmarknaden under 1700-talet alltmer kom att ombesörjas av icke nederländska fartyg. Detta förvånande faktum kan möjligen förklaras på följande sätt. Ett studium av utvecklingen beträffande de varor, i vilkas transporter de holländska fartygens andel undergick någon väsentlig minskning, ger det intrycket, att den nederländska stapelmarknaden hävdade sig tämligen väl i fråga om

varor, vilkas transport framför allt övertogs av *produktionsländernas* fartyg, men gick tillbaka jämsides med och ibland t. o. m. något längre än fraktfarten när det gäller varuslag, vilkas transport kom att domineras av fartyg från *konsumtionsländerna*. Det kan därför tänkas vara frågan om en utvecklingsfas, under vilken vissa av länderna kring Östersjön alltmer själva ombesörjde uttransporten genom Öresund av sina exportvaror, men ännu i stor utsträckning förde dem till den holländska stapelmarknaden, varifrån de vidarebefordrades av andra fartyg till konsumtionsländerna. I den mån konsumtionsländernas fartyg ombesörjde transportererna ända från produktionsländerna blev ju däremot stapelmarknaden helt överflödig.

Denna rekonstruktion av orsakssammanhanget är givetvis endast att betrakta som en obevisad hypotes. I varje fall ger emellertid öresundstullräkenskapernas uppgifter stöd åt uppfattningen, att Nederländernas ekonomiska tillbakagång kom åtskilligt senare och hade mindre omfattning än man länge föreställt sig. För att man på grundval av dessa uppgifter skulle kunna dra några vittgående säkra slutsatser om förändringarna i holländarnas kommersiella position, skulle dock erfordras närmare kännedom om en rad frågor, såsom växlingarna i östersjöländernas betydelse för det övriga Europas försörjning med de ovannämnda varorna, hur stor del av exporten från det baltiska området som vid olika tidpunkter verkligen tog vägen genom Öresund, omfattningen av den nedan relaterade övergången från kommersiell till finansiell verksamhet o. s. v. När det gäller att allmänt bedöma när och i vilken utsträckning holländarnas betydelse för det internationella varuutbytet minskades, måste man tyvärr nöja sig med betydligt vagare uppgifter. Engelsmannen C. H. Wilson, som nyligen på grundval av tidigare outnyttjat material givit ett intressant bidrag till belysningen av det ifrågavarande problemkomplexet, sammanfattar sin uppfattning ungefär på följande sätt:⁷ Fr. o. m. 1730-talet synes Nederländernas andel i världens handel och sjöfart ha uppvisat en påtaglig minskning. Vid århundradets mitt gick de tyska områdenas handelsförbindelser i mycket stor utsträckning över Hamburg, Bremen eller Altona. Varuutbytet mellan Nord- och Sydeuropa ombesörjdes alltmer av de berörda ländernas egna fartyg, och den engelska klädesexporten, som tidigare hade gått nästan uteslutande via Holland, följde väsentligen andra vägar. Beträffande förbindelserna med Ost-

⁷ Wilson, *The economic decline...*, s. 114 ff., *Commerce and finance...*, s. 16 ff.

indien tog engelsmännen ledningen vid början av 1760-talet. Den holländska handeln på Afrika och Amerika hade däremot avsevärd omfattning ännu omkring 1780, trots de motaktioner som betecknas av Methuen- och Asientotraktaterna från 1700-talets första decennier. Inom sillfisket kvarstod den holländska dominansen ännu vid 1800-talets början, trots livliga engelska försök att ta ledningen även på detta område.

Penning- och bankväsen.

Under den nederländska republikens första decennier framträdde en monetär oreda, som blev alltmer kännbar i samband med det snabba ekonomiska uppsvinget.⁸ Det var närmast som ett botemedel mot denna oreda som Amsterdams bank inrättades 1609. Banken fick snart efterföljare såväl i Middelburg och Delft som i Rotterdam, men kom under hela sin tillvaro, ända till 1820, att inta en central ställning inom hela Nederländernas ekonomiska liv. Dess historia är därigenom av speciellt intresse i detta sammanhang som en indikator på den ekonomiska utvecklingen i landet.

Amsterdams bank var närmast att betrakta som en kommunal institution. Den organiserades efter mönster av Venedigs bank som ett växel- och girokontor, vars kontoinnehavare förfogade över sina depositioner antingen genom uttagning av myntad eller omyntad ädelmetall eller genom överföring till annans konto. Som ett led i sin allmänna verksamhet tog den under 1600-talet även aktiv del i ädelmetallhandeln, i det att den levererade omyntad ädelmetall till myntverken och till köpmän, som behövde guld och silver för export. Banken var däremot i princip ingen kreditanstalt. Från denna princip gjordes emellertid undantag dels för Amsterdams stads skattkammare, dels för Ostindiska kompaniet, som regelbundet råkade i akut kapitalbrist vid utrustandet av sina transoceaniska flottor.⁹

⁸ Beträffande uppgifterna om Amsterdams bank se J. G. van Dillen, *De Amsterdamsche Wisselbank* (Economisch-historisch Jaarboek 11), Haag 1925, *Die Amsterdamer Wechselbank (1609—1820)*, Amsterdam 1929, *The bank of Amsterdam (Contributions to the history of banking I)*, Haag 1934.

⁹ Åtminstone under perioden 1614—1640 stod Amsterdams bank även i kreditförbindelser med den kommunala lånebanken. Dessa transaktioner, om vilka olika uppfattningar framkommit av E. F. Heckscher och J. G. van Dillen, synas i varje fall inte ha haft någon större betydelse på lång sikt. Jfr *Een nieuw licht op de Amsterdamsche Wisselbank?* (Tijdschrift voor Geschiedenis, Jaarg. 49.)

Banken hade otvivelaktigt på lång sikt stor betydelse som en stabiliserande faktor i det holländska näringslivet¹, även om den knappast fick den avsedda effekten för penningväsendets sanering. Statsmakterna lyckades dock under senare delen av 1600-talet genomföra en sådan sanering, och banken bidrog starkt till bevarandet av en av förutsättningarna för det nederländska penningväsendets stabilitet under det följande århundradet. Det var nämligen bl. a. tack vare det särskilt för ädelmetallhandeln mycket fördelaktiga förskotteringssystem, som banken tillämpade fr. o. m. senare delen av 1600-talet, som Amsterdam i stor utsträckning kunde bibehålla sin ställning som centrum för världshandeln med ädla metaller även sedan guld- och silverflottorna i växande omfattning börjat gå till England och Frankrike.

Man har tidigare ansett, att ställningen för Amsterdams bank under 1700-talet blev allt osäkrare till följd av de alltmer omfattande krediterna till Ostindiska kompaniet och det nämnda förskotteringssystemet. Den undersökning av bankens räkenskaper, som nyligen företagits av J. G. van Dillen, visar emellertid att denna uppfattning är felaktig beträffande större delen av århundradet. Den soliditet, som banken ådagalade genom att aldrig inställa sina utbetalningar ens under den våldsamma rusningen i samband med de franska arméernas framträngande mot Amsterdam 1672, behöll den tydligen med ytterst få undantag ända till 1780, och i själva verket inföll dess högsta blomstringsperiod just från 1720 och fram till 1780-talet.

För att tillfredsställande kunna förklara det sistnämnda förhållandet är det nödvändigt att beakta den gradvisa förskjutning av den ekonomiska verksamhetens inriktning, som ägde rum i Holland ungefär parallellt med stapelmarknadens tillbakagång. Under 1600-talet hade den holländska mellanhandeln schematiskt sett försiggått enligt något av följande typexempel: antingen köpte en holländsk köpman en vara utifrån och sålde den till en annan holländsk affärsman, som så småningom re-exporterade den, eller också importerades varan av en holländsk kommissionär från en utländsk producent eller leverantör, som förblev dess ägare till dess kommissionären sålt den, varefter producenten erhöll betalning av köparen och kommissionären fick provision. Det sistnämnda

¹ Dock torde väl djupast sett det ekonomiska livets stabilitet i högre grad ha utgjort en förutsättning för bankens soliditet än tvärtom, vilket senare Ernst Baasch synes vilja göra gällande (*Holländische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1927, s. 585). Jfr Z. W. Snelers recension av Baaschs arbete i *De Economist* 77, Haarlem 1928.

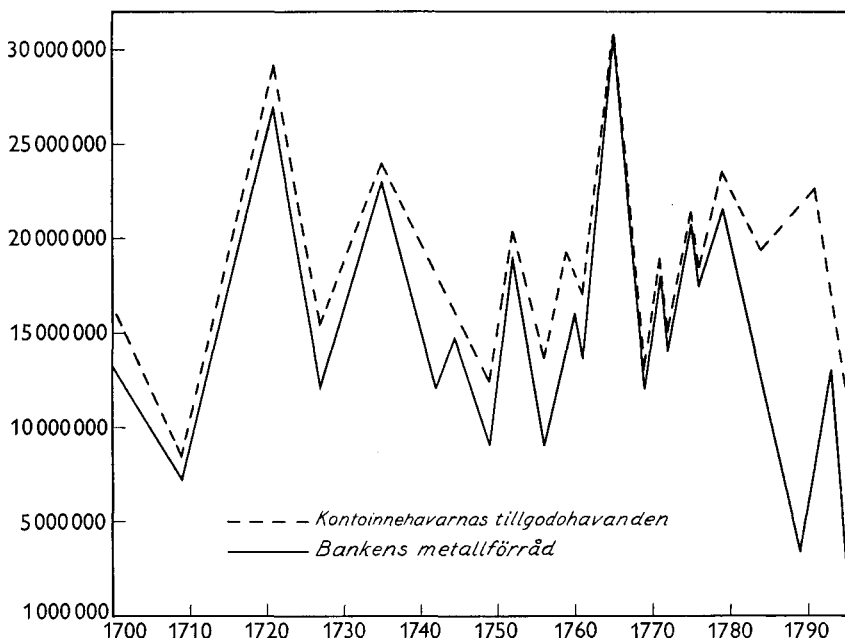


Diagram över Amsterdams banks ställning 1700—1790. Förenklad framställning efter J. G. van Dillen, *Die Amsterdamer Wechselbank*. Siffrorna vid ordinatan anger antalet floriner. Utvecklingen på 1780-talet förklaras av de händelser i samband med Nord-amerikanska frihetskriget, som relateras på sid. 96.

arrangemanget, som underlättades av en stabil växelmarknad, medförde tydligen avsevärda fördelar för kommissionären. Dennes vinst ökades nämligen ju bättre försäljningsvillkor han lyckades åstadkomma, medan förlusten vid en misslyckad affär framför allt drabbade hans uppdragsgivare. Under 1700-talet gick utvecklingen alltmer därhän, att kommissionären, redan innan han sålt en vara, till dess leverantör betalade förslagsvis $\frac{2}{3}$ av en beräknad försäljningssumma, varefter han sedan varan sålts erhöll såväl sin provision som ränta på det förskotterade beloppet, och därtill den eventuella skillnaden mellan den beräknade och den slutgiltiga försäljningssumman. Härvid tjänstgjorde tydligen kommissionären samtidigt som bankir och som köpman. Kommissionshandeln övergick på denna väg lätt till skepps- och växelmäkleri.² Karakteristisk för perioden är även den spekulativa terminshandeln på Amsterdams börs, en företeelse

² Wilson, *Commerce and finance...*, s. 11. Manger, a. a., s. 43 f.

som till sin struktur förelåg fullt utbildad redan omkring 1630, men som under 1700-talet fick en starkt ökad omfattning och betydelse.³

Den här skisserade utvecklingen innebär tydligen, att holländarna från att framför allt ha varit direkta förmedlare av det internationella varuutbytet, alltmer övergick dels till att endast finansiera detta, dels till att investera kapital i andra former av ekonomisk verksamhet, varvid kapitalet i mycket stor utsträckning kom att söka sig till utlandet. Det är ett känt faktum, att under senare delen av 1700-talet en avsevärd del av den engelska statsskulden var i holländska händer.

En utveckling av detta slag behöver givetvis i och för sig inte vara av negativ betydelse. Den engelska kapitalexporten under 1800-talet medförde som bekant en höjning av utlandets köpkraft och därmed förbättrade avsättningsmöjligheter för den engelska industrins produkter. När det gäller den holländska kapitalexporten under senare delen av 1700-talet torde emellertid förutsättningarna ha varit annorlunda. Det kommersiella utvecklingsskede, under vilket Nederländerna hade nått sin enastående ställning inom världsekonomin, led mot sitt slut. I den mån den allmänna ekonomiska och kommunikationstekniska utvecklingen fortskred därhän, att de övriga europeiska folken öppnade direkta handelsförbindelser med varandra, undanrycktes så småningom förutsättningarna för den holländska stapelmarknaden. I samband därmed måste det holländska kapitalet söka sig nya marknader. Det torde framför allt vara mot denna bakgrund man bör se övergången från kommersiell till finansiell verksamhet i Nederländerna. Den samtidiga utvecklingen i England, dit stora delar av det holländska kapitalet sökte sig, innebar, att den industriella verksamheten höll på att ersätta den kommersiella som den främsta kapitalbildande faktorn. Det är uppenbart, att Nederländerna saknade de naturgeografiska förutsättningarna för att i längden kunna behålla sin internationella ekonomiska ställning i industrialismens tidsålder, under vilken inhemska naturtillgångar utgör ett ofrånkomligt grundvillkor för en sådan ställning. — Ur de ovan anförda synpunkterna utgjorde tydligen den holländska kapitalexporten snarast en påskyndande faktor i en utveckling, i vilken den själv djupast sett hade sina rötter. Vad Henri Sée kallar den kommersiella kapitalismen höll på att finansiera det ekonomiska utvecklingsskede, som skulle bli dess efterföljare, nämligen den industriella kapitalismens.

³ E. F. Heckscher, *Merkantilismen* I, Sthlm 1931, s. 310 ff. van Dillen, *Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung...*, s. 26 f.

Ett av de första påtagliga tecknen på att grundvalarna för holländarnas ställning hade blivit osäkrare, var börs krisen i Amsterdam 1763 och dess följd. Härmed förhåller sig på följande sätt. Underhållet till de engelska trupperna på kontinenten och Englands subsidier till bundsförvanten Preussen under sjuårskriget betalades i mycket stor utsträckning i form av växlar, dragna på Amsterdam. De möjligheter, som detta medförde att utveckla den holländska kreditmarknaden, föranledde många affärsmän att acceptera växlar utan att fordra full täckning i varor, och i åtskilliga fall utan att hålla betryggande kontanta reserver i Amsterdams bank. När kriget tog slut 1763, och växlar i mängd presenterades för inlösning, inträffade en börs kris av dittills enastående mått, vilken komplicerades av det växelrytteri, som hade florerat under den föregående högkonjunkturen. Krisen uppkom av liknande orsaker ungefär samtidigt även i Hamburg, spred sig snart över kontinenten och märktes ända uppe i Stockholm. Den gjorde sig däremot i betydligt mindre grad gällande i Storbritannien, och engelsmännen var t. o. m. i stånd att bistå Amsterdam med medel för att häva krisen och därmed förhindra en även för England skadlig varaktig försvagning av den holländska kreditmarknaden.⁴ Som en omedelbar följd brukar bl. a. anföras att ryssarna, som tidigare endast noterat växelkurs på Amsterdam, införde dylik även på London och Hamburg, och krisen synes över huvud taget ha medfört en kännbar försvagning av Hollands anseende som finansiell maktfaktor, och därmed även ha försämrat dess kommersiella läge.⁵

En ny kris inträffade 1773, men det var fortfarande inte frågan om någon katastrofal ekonomisk tillbakagång för Holland, och sammanfattningsvis torde kunna sägas, att även om holländarna under tiden fram till 1780 så småningom förlorat sin dominerande ställning inom världens ekonomiska liv, hade de fortfarande större betydelse för detta än någon annan enskild nation.⁶ Ett verkligt allvarligt bakslag kom emellertid i och med att Nederländerna övergav sin neutralitet 1780 i samband med Nordamerikanska frihetskriget.⁷ De ödesdigra verkningar, som kriget mot England 1780—1783 fick för det holländska näringslivet, visas kanske bäst av att Amsterdams bank då för praktiskt taget första gången miste

⁴ Wilson, *Commerce and Finance...*, s. 187 ff.

⁵ *Ibid.*, ss. 65, 159. van Dillen, *Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung...*, s. 23.

⁶ Wilson, *The economic decline...*, s. 125 f.

⁷ Jfr diagrammet på s. 94, tabellen på s. 85.

sin soliditet. Banken beordrades av myndigheterna i Amsterdam att bistå Ostindiska kompaniet med en summa av 7,5 miljoner floriner samt att förse den 1773 inrättade kommunala lånekammaren med medel, och när sedan freden kom var såväl kompaniet och lånekammaren som stadens skattkammare insolventa.⁸ (Jfr diagrammet på s. 94.) Hollands ekonomiska liv hann aldrig repa sig från de påfrestningar, som kriget mot England medförde, förrän revolutions- och napoleonkrigen kom med nya ödeläggelser, och den återuppblomstring, som man hoppades på efter 1815, lät delvis vänta på sig ända till 1800-talets mitt.⁹

⁸ Wilson, Commerce and finance, s. 189, The economic decline, s. 126 f. van Dillen, The bank of Amsterdam, s. 113 ff.

⁹ van Dillen, Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung..., s. 29 ff.

Om segelsjöfarten i Bjäre härad

Av Grosshandlare E. Alfred Jansson

Till läsarens orientering behöver jag blott nämna, att de kända bad-
orterna Båstad och Torekov ligga i Bjäre härad, vilket utgöres av det
nordvästra hörnet av Skåne. Det bildar en halvö med Laholmsbukten på
norra sidan och Skälderviken på den södra. Häradets namn härledes från
fordanskans »Bærghoe» d. v. s. den bergiga ön (halvön), och i jäm-
förelse med det danska och skånska slättlandet kan Bjäre kallas bergigt.
Dess norra kust stiger betydligt högre än den södra och avslutas med de
vackra och säregna bergsformationerna »Hofs hallar».

Bjäre är en mycket gammal kulturbygd. De fasta fornlämningarna,
bestående av ättehögar, domarringar och bautastenar, äro imponerande
och de lösa synes vara så talrika, att man åtminstone för några årtionden
sedan här och var i gårdarna fick beskåda ganska betydliga samlingar av
flint- och stenredskap resp. vapen, som vederbörande funnit i sina åkrar.
Dessa fynd vittna om, att Bjäre redan under stenåldern hade en talrik
befolkning.

Av de klassiska författarnas berättelser om Skandinavien äro Tacitus
(omkr. 98 e. K.) och Jordanes (på 500-talet) uppgifter de märkligaste.
Tacitus säger bl. a. om svionernas folkområden, att de äro mäktiga icke
allenast genom manskap och vapen utan även genom flottor.¹ Jordanes
namnger flera av Skandinavians folkstammar, bland dem »Bergio». Vetens-
kapsmännen synes numera vara ganska eniga om, att härmed åsyftas
folket i Bjäre, bergsboarnes, härad uppe på och invid Hallands ås, varvid
de dock hålla den möjligheten öppen, att Bergio även bebott andra delar
av Skåne.²

Bjäreborna torde alltid ha varit hänvisade till havet för sitt uppehälle.
Jordmånen, särskilt på de högläntare delarna av halvön, är mager i jäm-
förelse med den skånska slättbygdens, varför jordbruket i gångna tider
ej var huvudnäringen. Sjöfart och fiske voro ända till slutet av 1800-

¹ B. N e r m a n, Det svenska rikets uppkomst, kap. 2.

² B. N e r m a n, a. a., kap. 4.

talet de viktigaste inkomstkällorna. Medan männen och de äldre sönerna voro till sjöss större delen av året, skötte hustrurna de små tegarna och kreaturen med hjälp av några tjänare.

Under den danska tiden var Köpenhamn den viktigaste avsättningsorten för Bjäre produkter, och dit seglade Bjäreborna med sina skutlaster, huvudsakligen ved från de ek- och bokskogar, som då ännu funnos i trakten. Sedan Skåne genom freden i Roskilde 1658 blivit en svensk besittning, påbjöd riksrådet Krister Bonde under sin inspektionsresa s. å. att veden skulle skeppas till svenska orter.³

Den svenska styrelsen hade många svårigheter för att »försvenska» den forna danska provinsen. Under de långvariga striderna blev Skåne så förött av krigsfolk och snapphanar, att näringarna gingo starkt tillbaka. Så var även fallet med sjöfarten i Bjäre härad. Av 24 farkoster, som 1658 hörde hemma i Båstad, återstodo 1670 blott 6.⁴ Trots detta förefaller det, som om Båstad även vid slutet av 1600-talet idkade seglation på utrikes ort, ty 1686 klagade Hälsingborgs borgare hos den svenska regeringen, att Båstad utskeppade beck och tjära och själv införskrev sina förnödenheter, vilket vållade stadens borgare men i deras stapelstadsrättigheter. De klagade även över, att landsköp förövädes i Torekov under sillfisket, då bönderna för öl och brännvin tillhandlade sig fisk, som utpräglades på landet.⁵

Ett led i försvenskningen av den erövrade provinsen var uttagningen av manskap till här och flotta. I en kungl. resolution av d. 19/12 1664 bestämdes att »en del socknar och byar nära sjökanten belägna, hvilkas inbyggare och åbor bättre till båtsmän än knektar voro tjenlige, lades under båtsmanshållet, nämligen Bjäre härad och Kullen, som icke redan voro tagne till ryttare och dragoner».⁶ Något båtsmanshåll blev emellertid ej indelat i Skåne. I stället enrullerades sjöfolk från nyssnämnda orter till besättning på örlogsflottan. Enrolleringen var börjad redan 1675, men fick sin egentliga stadga genom kungl. brevet d. 27/2 1704, vari förordnades att till sjötjänst på flottan skulle enrulleras »så många som dertill dugtige och sjöväne finnes; att hvar man skulle i fredlig tid åtnjuta 4 daler s. m. i wartgelder samt hafva tillstånd idka seglation, men i krigstid månadshyra efter sin duglighet».

³ Henning Hammarlund, Båstad och Bjärebygden, s. 50.

⁴ Ernst Thysell, Ett och annat om det gamla Båstad, s. 8.

⁵ Thysell, a. a., s. 9—10.

⁶ S. W. Gynther, Författningssamling för Kungl. Maj:ts flotta.

Enrolleringen var en mer eller mindre frivillig värvning på minst 6 år. I början av 1700-talet omfattade den c:a 3 000 man fördelade på 5 kompanier, varav ett i Skåne. Dess huvudort var Båstad, där befälhavaren, »commendeur capitaine» Berendt Hederstierna, var bosatt. Thysell berättar, att vid inskrivningsförrättningarna i Båstad och Torekov 1711 uppstod bråk, emedan manskapet ej erhållit förra årets sold. Vice guvernören Skytte sökte att bringa de tredskande till eftergivenhet och båtarna bevakades, så att ingen skulle kunna fly till Danmark.⁷

Mantalslängderna för Bjäre härad på 1740-talet visa att många sjömän från Båstads, Torekovs, Karups och Hovs socknar voro enrollerade vid flottan. 1742 års längd⁸ upptar 10 i Båstad, 35 i Torekov, 40 i Karup och 15 i Hov. Vid den tiden hade enrolleringsinrättningen redan gått mycket tillbaka — den räknade 1746 blott 724 man — varför man har skäl att antaga, att kontingenterna från dessa socknar ett par årtionden tidigare var mycket större. Båtsmanstjänsten på flottan var emellertid föga lockande, vilket ej var att undra på, så uselt som manskapet då hade det. Många sökte därför att hålla sig undan, varom anteckningar i mantalslängderna bära vittne. De föredrogo kofferditjänsten, även om behandlingen på handelsfartygen ej heller var den bästa. Av mantalslängden för Karup år 1760 kan man inhämta, att av 22 enrolleringskarlar blott 3 inställt sig till tjänst i Karlskrona. Om de övriga upplyses antingen att de voro »permitterade utrikes», »fara till coopvaerdie», varav ett par från Amsterdam, eller att de »undanhållit sig från tjenst, farit till siös».

Sjöfolket i Bjäre bestod dock ej bara av båtsmän och matrosar den tiden. Där funnos många skeppare och styrmän, som naturligen tilldraga sig vårt intresse i högre grad. Ehuru den äldsta, bevarade mantalslängden för Bjäre⁹ ej uppgiver, vilka åbor som förde fartyg, är det otvivelaktigt, att flera av dem voro skeppare, ty i längden för 1750 anges denna titel för några av dem. Det året funnos i Båstad 12 skeppare, av vilka 3 sägas vara borgare, en i Marstrand, en i Landskrona och en i Halmstad. I Torekov anges 2 vara skeppare och tillika borgare i Halmstad.

En besvärsakt från Ängelholms borgare till riksdagen av år 1738 bestyrker, att Bjäreborna då bedrevo en livlig sjöfart på både in- och utrikes orter. I denna skrivelse klagas över »att såväl Båstads invånare som de flesta strandsittarne i hela Bjäre härad och i Kullen, vilka allenast böra

⁷ a. a., s. 10.

⁸ Landsarkivet i Lund.

⁹ För år 1742 i L. A. L.

idka fiske, men några år bortåt skaffat sig jakter till ansenlig myckenhet, med vilka de, som ringa eller kanske ingen skatt till kronan erlægga, så väl på in- som utrikes orter hela året om gå på frakt och dels under titul av husbehov samt kanhända dels undan tullen inpraktiera åtskilliga köpmannavaror i mängd, med vilka deras hemmavarande idka en stilla samt försiktig, men dock ansenlig lanthandel, så att denna stadens handlare ej få sälja några varor till invånarne i Bjäre härad och Kullen». Avunden mot de företagsamma Bjäreskepparna lyser igenom och tar sig formen av fula insinuationer, vilka dock stå sig dåligt mot den kungl. resolution av d. 17/12 1734, som även åberopas i besvärskan och som medgav allmogen i Bjäre härad rätt att föra sin ved till vilka inrikes städer de helst vilja.¹

Innan vi söka att giva en bild av sjöfartens utveckling i Bjäre härad under senare hälften av 1700-talet, böra vi redogöra för ett par fartygspapper, utan vilka ingen dåtida skeppare fick föra fartyg på utländsk hamn. Sådana dokument innehades av många Bjäreskeppare, vilket visar ohållbarheten i ängelholmarnas beskyllningar av år 1738.

Det viktigaste dokumentet var sjöpasset, senare kallat fribrevet, som utfärdades av kommerskollegium. För att erhålla sådant skulle redaren på sin ed betyga, att såväl fartyg som last ägdes av svenska undersåtar. De äldre sjöpassen voro skrivna på latin, den tidens diplomatspråk, som möjligen kunde läsas av redaren men näppeligen av skepparen. Från åren 1666—1711 finnes en del sådana sjöpass förvarade.² Den tiden hade sjöfarten i Bjäre ej kommit i gång, men det kan vara av intresse att taga del av en Onsala-skeppares ansökan av d. 6 Martij anno 1673: »Undertecknad betygar att såsom iäg ett Pass af det Kongl. General Commerce Collegio underdånigst begärig ähr på min förande skuta Sante Johannes stor om 16 lester, med hwilken jag mig åt England achtar, om Gud will. Så hafwer hwarken i farkost eller der uthi laddade breder, som iag i Norige will för mine penningar köpa, någon fremmande dehl eller part. Uthan sådant tillhörer migh medh mine tree Skeppbröder Olof Månsson Koch i Hwarle och dess bror Hans Kochs barn samt Jens Andersson på Gerdet och mig Anders Persson ibidem egenhelig till. Det med mitt wanlige bomercke sampt Jens Anderssons egenhendige Underschriftt bekreftes.» Skepparens bomärke var ett upp och nedvänt ankare!

¹ Karl Enghoff, Ängelholm 1516—1916, s. 184.

² K. A. Fartygspass.

Från år 1758 finnas i kommerskollegii arkiv³ fullständiga diarier över utfärdade fribrev. Benämningen hade troligen samband med gällande tullförordning, som bl. a. stadgade att kravellbyggda fartyg (med bordläggningsgångarna kant vid kant) voro helfria och åtnjöto lindring i tull för sin last. Fribreven förnyades med ett eller två års mellanrum och upptogo utom fartygets namn, riggning, lästetal, byggplats och hemort även skepparens och redarens namn. Diarierna motsvara sålunda våra dagars skeppslistor. Såsom hemort betraktades den stad, vars magistrat på grundval av företedda bil- resp. mätbrev utfärdade certifikat för fartyget. Vad Bjärebygden beträffar, äro certifikaten vanligen lämnade av stadsförmannen i Båstad, som sedan 1664 var »stadsfläck», eller av magistraten i någon av de närliggande städerna Halmstad, Laholm och Ängelholm, vilket gör att den verkliga hemorten å Bjärehalvön blott kan utrönas med ledning av redarens hemvist.

Enligt då gällande sjölag fick ingen skeppare »föra fartyg till utrikes ort, utan han är edsvuren borgare uti sjö- och stapelstad». För att vinna sådant burskap skulle sökanden ej blott genom betyg styrka, att han »vid undergången examen befunnits innehafva kunskap i de delar och Wetten-skaper, som enligt Kongl. Maj:ts och Rikets Commerce Collegium är bestämd för 1:a Classens Skeppare eller dem som segla med Turkiska Pass», utan ock förete prästbevis att han ägde »god Christendoms kunskap och förer en hedrande vandel» samt styrka att han betalt »påbudne afgifter till Staden, Wadstena Krigsmanshus, Kyrkan, de fattiga och Skeppar-Societetens Cassa». Sedan magistraten övertygat sig om allt detta, fick sökanden avlägga »Tro-, Huldhets- och Borgare Ed». I förbigående kan nämnas att före 1841, då särskilda navigationsskolor inrättades i Stockholm, Göteborg, Gävle, Malmö och Kalmar, var det klenst beställt med sjökaptenernas teoretiska insikter i navigation, men vad som brast däri ersattes med ett fulländat sjömanskap, d. v. s. den praktiska insikten att manövrera ett segelfartyg.

Mantalslängderna för de fyra Bjäresocknarna Båstad, Torekov, Karup och Hov under senare hälften av 1700-talet upptaga en mängd sådana »Genant-borgare», de flesta med burskap i Halmstad men några i Hälsingborg, Landskrona, Malmö och Ystad, ja ända upp i Marstrand och Kongälv. För respektive städer voro avgifterna från dessa seglande borgare en ej obetydlig inkomst. Vi skola i det följande återkomma till några av dessa borgareskeppare i Bjäre.

³ Sjöpass expeditionens arkiv, avd. B.

För de svenska skeppare, som gjorde långresor till Medelhavet och över Atlanten tillkom ett annat mycket viktigt dokument, det s. k. turkiska passet, ej att förväxla med det tidigare omtalade gamla sjöpasset. Det turkiska passet avsåg att skydda svenska fartyg och deras besättningar mot de fruktade sjörövarna i de s. k. Barbareskstaterna: Marokko, Algeriet, Tunisien och Tripolis på Medelhavets sydkust. Eskil Olän har i sin bok »Sjöröfvarne på Medelhafvet» ingående skildrat, huru potentaterna i dessa små riken genom ett systematiskt ordnat sjöröveri under flera århundraden satte skräck hos de europeiska nationernas sjöfarande och förmodade deras regeringar att till piratfurstarna erlægga formlig skatt för att fria kofferdifartygens besättningar från slaveri och deras laster från beslag. Detta sjöröveri stävjades ej förrän fransmännen 1830 erövrade Algeriet, men ända till 1845 måste Sverige erlægga sin tribut till sultanen i Marokko. Det beräknas att dessa »presenter» till sjörövarna kostade Sverige under årens lopp sammanlagt över 37 mill. kronor.

Det turkiska passet fick under iakttagande av många formaliteter av vederbörande skeppare lösas hos kommerskollegium. Passet var strängt personligt, gällde blott för en resa och skulle återställas, sedan den fullbordats. Det var utskrivet på pergament och skuret i två delar medels ett vågformigt snitt tvärs igenom det svenska riksvapnet, som stod överst i blått tryck. Denna »passtopp» överlämnades genom svenske konsuln i Alger till befälhavaren på den »Algeriske Bombarderbåten» sedan den nedre delen av passet tillställts skepparen på det svenska fartyget. Blev han prejad och uppbringad av piratkaptenen, kunde han styrka sin nationalitet genom att de bägge delarna passade ihop! Texten, som tillförsäkrade den svenske skepparen sin regerings skydd, begrep piraten naturligtvis ej.

Det inträffade dock, att svenska fartyg kvarhöllos av sjörövarna. En sådan händelse berättas om en Båstadskapten Sven Wennerberg omkr. år 1800. Hans fartyg jämte flera andra blev uppbringat av piraterna och fört till Tripolis, där besättningen hölls fången i tre år. En son till kapten Wennerberg, Sven Edward, förde under fångenskapen en dagbok, som ännu i början av 1900-talet omtalades av gamla Båstadsbor. Tyvärr brann den upp vid den stora eldsvådan 1870.⁴

Vi återgå nu till fribrevsdiarierna i Kommerskollegii arkiv, av vilka det äldsta är för 1758. Däri påträffas åtminstone tre fartyg hemma-

⁴ V. Ljungfors, Om Bjäresläkten Wennerberg, i Pers. hist. tidskr. 1906.

hörande i Bjärebygden: 1) Snauskeppet »Christina» om 60 svåra läster, byggt i Båstad 1757 och fört av skeppare Sven Dreyerström, borgare i Ystad. Snauskeppet var ett briggtacklat fartyg, alltså med två master. Redare var utom skepparen en handelsman i Borås. 2) Jakten »Två systrar» om 12 läster likaledes byggt i Båstad. Skepparen Per Erlandsson därstädes var tillika redare. Han var borgare i Uddevalla. 3) Jakten »Margaretha» om 13 läster, byggt i Svenska Pommern men hemmahörande i Torekov, där redarna, skepparna Petter Olofsson och Ebbe Andersson-Juncker, voro boende.⁵

Jakterna voro den tidens vanligaste fraktfartyg och många sådana byggdes på Bjärekusten. De voro riggade med en hög mast och bogspröt samt förde storsegel med gaffel och bom, 2 à 3 försegel samt ett råsegel kallat bredflock för läsegling. De voro visserligen små men kraftigt byggda och lämpade sig väl för seglation på Östersjön. I rullorna på Göteborgs sjömanshus, där Bjäreskepparna vanligen mönstrade sina besättningar, påträffas dessa jakter ideligen. År 1767 överstiga de 20-talet med skeppare och besättning från Båstad, Torekov, Ramsjö och andra Bjäreorter. De seglade uteslutande på Östersjöhamnar såsom Stralsund, Danzig, Königsberg, Elbing, Libau och Narva. Utom skepparen utgjordes besättningen av styrman, en, undantagsvis två matrosar samt en skeppspojke. Hyran räknades vanligtvis per resa och rörde sig om 40 rdr. för skepparen, 30 för styrman, 24 för matros och 6 för skeppspojke. Mer än hälften av jakterna hörde hemma i Bjärebygden, några i Göteborg, men alla synes ha gått i fraktfart för Göteborgshandlarnas räkning.

Under samma år 1767 mönstrade blott tre fartyg, hemmahörande i Båstad och Torekov, på Stockholms sjömanshus. De voro på 17 till 21 läster, alltså något drygare än jakterna, samt riggade till galeaser med två master, av vilka förmasten var högst och kallades stormast. På denna fördes storsegel med gaffel och bom, 3 à 4 råsegel samt 3 försegel, på aktermasten gaffelsegel och topp. Fördelen med denna rigg var, att galeasen i hårt väder var fullt manöverduglig med blott storsegel och stagflock satta.

Fribrevsdiariet för 1760 upptar sex skeppare från Båstad och Torekov, bland dem Magnus och Berndt Schonberg, Jakob Wennerberg och Jöns Ohlman från den förstnämnda orten samt Ola Friedrichsen och Nils Pehrsson Bonde från den senare. Ohlman förde en brigantin »Sara Lovisa»

⁵ En svår läst motsvarade en lastdrygheit av 2 450 kg.

från Landskrona om 50 $\frac{1}{2}$ läster, alltså ett jämförelsevis stort fartyg, Magnus Schonberg en liten jakt »Lejonet», som han själv ägde, Friedrichsen jakten »Ingrid Catharina», för vilken han själv jämte Commissarie Wennerberg och skeppare Ebbe Juncker i Torekov var redare, Wennerberg jakten »Concordia» ägd av tre Båstadsbor, bland dem skeppare Berndt Schonberg. Denne åter var kapten på galeasen »Patentia» ägd av Schonbergska familjen i Båstad. Till sist galeasen »Elsa Maria» förd av Bonde, som jämte Ola och Friedrich Friedrichsen var redare.

Det förtjänar att nämnas, att dessa skeppare ingalunda utmärkte sig för råhet och dryckenskap, som man annars hör berättas som karaktistikon på dåtidens sjöfolk, utan tvärtom voro fromma män, starkt påverkade av den då i Bjärebygden utbredda herrnhutismen. Detta gällde i synnerhet de bägge bröderna Schonberg och Ola Friedrichsen. I ett brev till Herrnhut 1776 ges denna beskrivning av Båstad: »En liten stilla plats, som ligger vid havet, där Cattegat skjuter in, på vilket skeppen segla till Sundet. De flesta invånarna äro skeppare och fiskare, en mycket stilla och vänlig ort, varest bebyggarna leva i vänskap med varandra och för det mesta kalla varandra broder och syster. Hela Schonbergska familjen hålles högt i ära för sin fromhets och välgörenhets skull.⁶»

I 1760 års fribrevsdiarium nämndes som sagt endast sex Bjäreskeppare. Men mantalslängden för samma år upptar 18 skeppare i Torekov, 13 i Båstad och 2 i Karups socken, nästan alla borgare och alltså berättigade att föra fartyg på utrikes ort. Tio år senare har antalet stigit till 22 i Torekov, 13 i Båstad, 14 i Karup och 5 i Hov. Ökningen i de bägge sistnämnda socknarna är anmärkningsvärd, då de i jämförelse med Torekov och Båstad hade karaktären av landsbygd. Utvecklingen av sjöfartsnäringsen på dessa orter är påtaglig, ty fanns där 54 skeppare så var naturligtvis antalet styrmän och matrosar mycket större.

År 1795 räknar man i mantalslängden 65 skeppare, av vilka 27 i Torekov, 15 i Båstad, 14 i Karup och 9 i Hov. I Torekov och Båstad dominera släktnamnen Bergström, Bohlin, Bonde, Dreyerström, Engelow, Graff, Höök, Hård, Juncker, Kock, Kruse, Reuter, Romare, Wahrgren och Wennerberg. I sina hemorter äro dessa släkter nästan utdöda, men på andra orter fortleva några av dem, bl. a. i huvudstaden. I Karup och Hov bibehöllo däremot de flesta skeppare-borgare den urgamla seden att lägga »-son» till faderns förnamn.

⁶ Se vidare H. Pleijel, Herrnhutismen i Sydsverige, s. 123.

När man i fribrevsdiarierna från slutet av 1700-talet påträffar så jämförelsevis få skeppare från Bjärebygden och ännu färre där hemmahörande fartyg, frågar man sig ovillkorligen, var det stora överskottet enligt mantalslängderna tjänstgjorde? I 1798 års diarium påträffade förf. blott 17 Bjäreskeppare, men det är ju otänkbart att övriga c:a 50 sutto hemma på sina små jordlotter. Såsom förklaring kan man dels tänka sig, att ej alla fartyg årligen anmälde sig till fribrevsdiariet, dels att många skeppare togo hyra som underbefäl på de stora skepp som den tiden under Ostindiska kompaniets glansdagar seglade till fjärran länder. Befälhavarna på dessa ståtliga skepp stodo åtskilligt högre på den sociala rangskalan än Bjäreskepparna, ofta voro de officerare i Kongl. Maj:ts flotta, men under 1800-talet avancerade många kaptener från Bjärebygden till befälhavare på fullriggade kofferdister, som seglade på världshaven både i öster och väster. Härpå skola flera exempel givas i fortsättningen.

Av de 17 Bjäreskepparna i 1798 års diarium förde 13 fartyg, som voro hemmahörande där, och för 10 av dessa anges varv på Bjärekusten som byggnadsort: Båstad, Hovs strand och Skepparkroken. Fyra av fartygen voro jakter och sex galeaser med lästetal varierande mellan 7 och 30. Större fartyg tycktes man ej ännu ha kunnat bygga på dessa strandbäddar.

I allmänhet ägdes de i Bjäre hemmahörande fartygen av där boende skeppare, dock hörde det till undantagen, att skepparen var ensam redare för sin förande skuta. Fartygsdiarierna upplysa om, att två upp till fem skeppare voro redare för samma fartyg, stundom i kompaniskap med någon handelsman eller åbo. Ändamålet var väl att dela upp både risk och förtjänst. Skepparna funno det nog med sin fördel förenligt att på så sätt placera sina inseglade sparslantar. Troligen voro »parterna» ofta under 1/5 del, fastän diariet ej upplyser därom. Ett typiskt exempel skall lämnas. Skepparen och borgaren i Halmstad Jöns Johansson⁷ ägde enligt bouppteckningen 1785 efter hans hustru »1/4 del i Klinkerjagten 'Hoppet' (värde 100 rdr.) och 1/6 del i Crawellen 'Wandringsman' (värde 100 rdr.)». Han förde dock ej någon av dessa utan var under ett par årtionden skeppare på en av handelsman Niklas Biörnberg i Göteborg ägd jakt »Fredrica», med vilken han seglade mellan Göteborg och Östersjöhamnar.

De stora napoleonska krigen i 1800-talets början lämnade ej sjöfarten

⁷ Förf:s farfars far.

i Bjäre oberörd. Kontinentalsystemets proklamerande 1806, den engelska flottans bombardemang av Köpenhamn och beslag på den danska flottan i sept. 1807 samt kort därefter Rysslands och Danmarks fientligheter mot Sverige hade till följd, att de svenska kofferdisterna ej vågade sig till sjöss. Flera av dem som dristade sig därtill blevo uppbringade av engelsmän eller fransmän och deras tilltvingade allierade. Man finner spår av dessa oroliga tider även i Bjärebygdens handlingar.

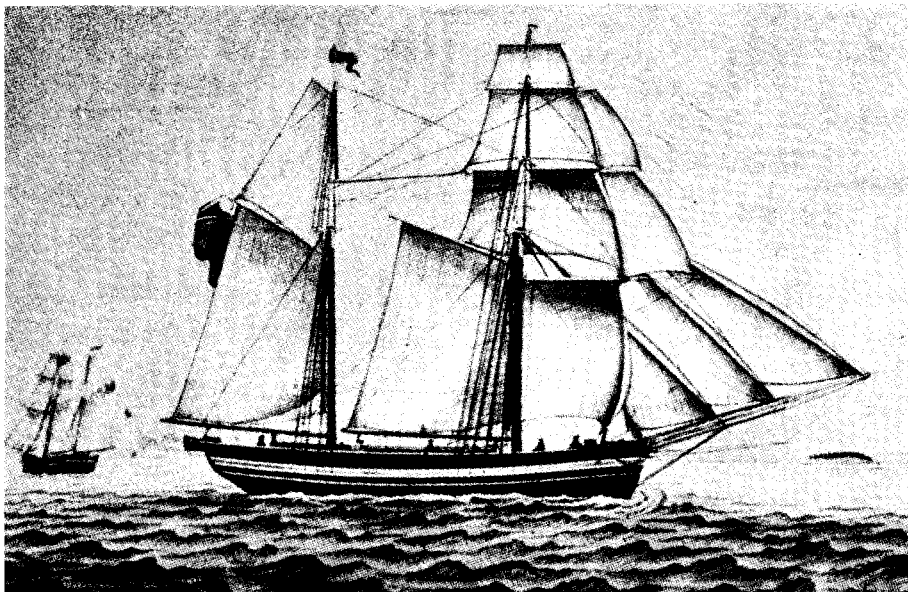
Hösten 1803 var en brigg »Gubben Franklin» förd av en Halmstadsborgare H. Lindberg försvunnen i flera månader, emedan hon på grund av blockaden av Hamburg, dit hon troligen var destinerad, nödgades söka nödhamn i Tönning på Slesvigs västkust. Där blev hon liggande flera månader, tills hon i januari kunde taga sig upp till Marstrands skärgård.⁸

I 1810 års mantalsuppgifter klaga flera Bjärebor över att de gått miste om sina inkomster, emedan de måst lägga upp sina fartyg på grund av kriget. Tre skeppare i Hovs socken skriva att de »wäl hafwa några fartygsdelar, men legat stilla i flera år och således deraf ingen inkomst». Hustrun till skepparen Ola Högman i Karup skriver, att hennes käre man är frånvarande, enär hans farkost legat under embargo sedan kriget blev förklarad med Danmark, men har hon nu fått brev, att han är kommen till Carlshamn. En skeppare Petter Esbjörnsson i Torekov klagar att han »förlidet år 1809 af Fienden 2:ne gånger blifwit tagen och från mig tagit det lilla jag på min ålderdom skulle suttenera».

I Ramsjö hade man hos en sjökaptensfamilj Söderman en dagbok, som en av förfäderna skrivit då han satt fången i Frankrike, sedan hans fartyg blivit uppbringat. Tyvärr är boken numera försvunnen. Franska kapare opererade t. o. m. i Östersjön och togo många priser. År 1811 uppbringades sålunda galeasen »Jöran Magnus», förd av Båstadsskepparen J. P. Engellou, av en fransk kapare utanför Rostock och ett annat Bjärefartyg, jakten »Två bröder», togs av en fransk kapare, då hon var på väg till Danzig, men skeppare och folk hemsändes. Å andra sidan synes svenska kapare — eller möjligen engelska? — ha tagit många priser, i synnerhet danska. I fribrevsdiariet år 1809 finner man nämligen för en mängd mindre fartyg, mest galeaser, i stället för byggningsplats noterat »dansk pris».

De onda tiderna hade emellertid ett slut. Sjöfolkets antal hade ej minskats i Bjäre, snarare ökats. I 1814 års mantalslängd räknar man 33

⁸ R. A., Ank. skrivelser från Magistrater: Halmstad.



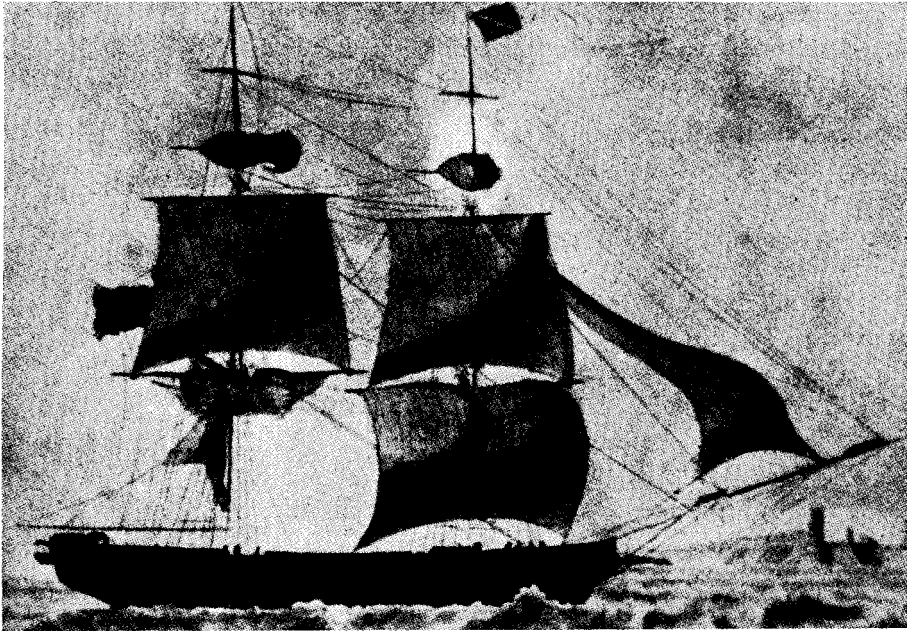
Galeasen »Fortuna» från Hov (1837), befälhavare Kapten Nils Jönsson i Haga, Hov.

skeppare i Torekov, 19 i Båstad, 22 i Karup och 21 i Hov. Skillnaden mellan de bägge samhällena och landsbygden, vad där bosatta sjökaptenen beträffar, hade alltså utjämnats.

Fribrevsdiariet för 1818 upptar 16 fartyg från Bjärebygden och alla så när som på ett voro byggda där. Bland dessa förekomma mest galeaser på 30 à 50 läster, men även två briggar, »Aurora» på 62 och »S:t Barthélemy» på 76 läster, samt en skonert »Terra nova» på 80 läster.⁹ Diariets uppgifter om fartygens redare visa, att dessa ej längre voro att söka endast bland skeppare och handlande, utan att ståndspersoner i orten hade »parter» i där hemmahörande fartyg. Som exempel må anföras häradsprosten Wennerberg i Förslöv, prosten Nibelius i Karup, med. professorerna Wieslander och Westberg, major Gram m. fl.

Skeppsbyggeriet var ett viktigt komplement till den under 1800-talet florerande sjöfartsnäringsen i Bjäre härad. Många fartyg byggdes och löpte av stapeln vid Hovs strand, Ramsjö strand, Magnarp, Skepparkrogen och andra platser längs kusten. Varv efter nutida begrepp funnos ej på

⁹ Både brigg och skonert voro tvåmastade fartyg, men briggen hade råsegel på bägge masterna, skonerten endast på den främre.



Briggen »Christina», befälhavare Kapten Per Larsson från Hov.

dess stränder, utan man nöjde sig med en stapelbädd, på vilken kölen sträcktes och skrovet byggdes under bar himmel. Sjöbodarna gävo tak över huvudet för arbetarna under måltidsrasterna. Arbetarna utgjordes till stor del av byborna under ledning av en skeppsbyggmästare. Skeppsbygget var nämligen ofta en Kooperation för ett byalag eller fiskläge, vid vilket många bidrogo efter förmåga: Hemmansägare körde fram virke och annan materiel, de slöjdkunniga sågade och bilade, smidde, nitade och spikade, tills skrovet stod färdigt att sjösättas, varefter hemmavarande sjöfolk riggade och tacklade fartyget. Under byggnadstiden försågo byns kvinnor de arbetande med mat. Kontanter var det ej så gott om, varför många arbetare läto en del av sin lön innestå som part i fartyget. Partrederier med många intressenter voro av denna anledning ej ovanliga i Bjäre. Ett par exempel skola här lämnas.

Våren 1826 sjösattets vid Skepparkroken — ej långt från nuv. Skäldervikens järnvägsstation — skonertbriggen »Hertigen af Skåne» om 71,25 svåra läster. Bilbrevet är daterat Båstad d. 1 juli och intygar, att fartyget är byggt av ek på kravell av skeppsbyggmästare Per Olsson. Inför stads-

förmannen och de äldste i Båstad intygade fartygets ägare d. 8 aug. att de voro svenska undersåtar och att ingen främmande hade del däri, samt att parterna fördelade sig sålunda:

Capten H. Willborg, Landskrona	1/2
Handlanden C. d'Aubigné	3/16
Major C. Claesson	1/32
Coopvaerdie Skeppare Ebbe Jansson, Ramsjö	1/16
Controlleur C. Barfoth	1/16
Öfverfärtläkare M. Wieslander	1/32
Skeppare N. Liberg	1/32
d:o L. Erlandsson	1/32
d:o P. Ebbesson	1/32
Enkan Thora Svensdotter	1/32 tills. 32/32 delar.

Man lägger märke till, vilka olika samhällsskikt delägarna tillhörde. Fastän kapten Willborg ägde halva fartyget, skulle han ej bli befälhavare, utan därtill utsågs Ebbe Jansson.¹ Om hans sjömansbana skall senare något berättas.

Ett andra exempel på partrederi är skonerten »Enigheten», som också fick Ebbe Jansson till kapten. Skonerten byggdes på hans egen hemstrand, Ramsjö fiskläge vid Skälderviken, år 1829 av skeppsbyggmästare Strömberg och Jansson deltog själv i arbetet. Bilbrevet är daterat Båstad d. 7 okt. Skonerten, som var byggd på kravell av ek och furu, ägdes av en mängd Bjärebor, vars lotter anges i 80-delar. Den största parten, 6/80-delar, hade en skepparänka, därefter kom major Silfverskiöld med 5 och kontrollör Barfoth med 4. Prof. Wieslander, som var delägare i en massa Bjärefartyg, hade endast 1/80 del i »Enigheten». Av de övriga 19 delägarna voro 7 skeppare, 2 styrmän, 1 smed, 6 åbor, 2 änkor och 1 husar. Av dessa hade ingen mer än 4 lotter och många hade personligen deltagit i skeppsbygget. Att så var fallet med åbon Nilsson hörde förf. vid ett besök i Ramsjö 1925 av hans mer än nittioåriga dotter, som mindes att hennes far var med Ebbe Jansson och byggde fartyg på Ramsjö strand. Troligen hade fler av de många delägarna än dessa två varit med och timrat, drevat och tacklat »Enigheten», vars namn ju gav ett uttryck för detta samarbete. Smeden, som hette Brask, hade förmodligen smitt allt behöfligt järn i en smedja, som förr stod på Ramsjö strand.

¹ Förf:s farfar, f. 1788, omkom i Ålands hav 1849.

Man hör ännu berättas om, vilken samhörighet rådde mellan delägarna i dessa partrederier. När skepparen kommit hem på vinterkanten, sedan han lagt upp fartyget, samlades delägarna i hans gård till »räknegille» för att fördela »inseglingen». Kapten lade fram sina räkenskaper till granskning och sedan de befunnits stämma, fördelade han vinsten efter var och ens part. Den allmänna tillfredsställelsen stadfästes medels skålar vid det efterföljande kalaset.

Det inträffade emellertid ofta, att fartyget ej kom hem på flera år, emedan det var på långresa till transoceana länder. Detta kan ge anledning att berätta något om Ebbe Janssons sjömansliv, ty såsom hans gestaltade sig många Bjärekapteners leverne.

År 1803, vid 15 års ålder, är han inskriven på Stockholms sjömanshus som kock på jakten »Johanna Maria» om 19 läster, ägd och förd av hans morbror. Hon gick med last från Stockholm till Lübeck. I okt. 1808 mönstrar han som jungman på en Stockholmsgaleas »Callmar» också förd av en Bjärekapten. 1810 har han avancerat till styrman på en annan Stockholmsgaleas »Bröderne» med en Ramsjöbo Söderman till kapten. Samma år hade han gift sig och var hemmansägare i Ramsjö by. Sjömanspraktik fattades honom ej, men hur och var han inhämtade de nödvändiga teoretiska insikterna i navigation är ej bekant. Troligen läste han ombord och avlade skepparexamen inför vederbörande myndighet 1812, ty enligt 1813 års mantalslängd för Karups socken är han skeppare och borgare i Halmstad. Samma år för han egen skuta, galeasen »Der Anfang», på vilken han d. 25 juni i Göteborg inmönstrar 7 mans besättning för resa till Rostock. Redare var handlanden Unerus i Landskrona, för vars räkning han de följande åren för briggen »Hoppet» och skonerten »Speculation», den senare från maj 1817, då hon avgick från Stockholm till S:t Petersburg. I aug. är hon tillbaka i Stockholm och Jansson påmönstrar då ny besättning och anhåller hos kommerskollegium om turkiskt pass. Troligen var den lilla skonerten destinerad till Medelhavet och behövde därför svenska regeringens skydd mot korsarerna i Barbareskstaterna. Jansson återkom emellertid utan missöde och återställde passet genom svenske konsuln i Hamburg i jan. 1818.

I okt. 1819 blev Jansson befälhavare på briggen »Endrågten» om c:a 100 läster och 10 mans besättning. Huvudredare var grosshandlare Norrbins i Stockholm, men Jansson ägde 1/8 del i fartyget. Med denna brigg gjorde han flera resor till Medelhavet, bl. a. till Cette och Marseille, som på den tiden voro viktiga avsättningsorter för svenska produkter och tillika

exporthamnar för de kolonialvaror, som de svenska fartygen togo i returlast.

Från Marseille befraktades briggen vintern 1821 till Cuba, dit hon anlände följande vår. Denna ö, Västindiens pärla, var både fruktad och älskad av den tidens sjöfarande. Där grasserade den särskilt för européer dödsbringande gula febern, men där växte också många för den europeiska marknaden värdefulla produkter såsom socker, kaffe, tobak, kryddor m. m. Där kunde skepparen göra goda affärer, om hans begåvning låg åt det hållet. Hyran var liten men han hade rättighet att på egen risk inlasta mindre varuposter, som han sedan sålde med god förtjänst. Ett mindre fartyg som »Endräkten» hade ingen superkargör, varför skepparen själv mången gång måste både försälja och inköpa även fartygets övriga last, ty postförbindelserna voro långsamma och telegrafering på långa avstånd ännu ej uppfunnen.

Men en Vestindiaresa hade också sina vidrigheter, vilket Jansson fick erfara. Av den besättning som påmönstrades i Stockholm hösten 1819 fanns ingen kvar, då briggen efter något mer än 5 års bortovaro åter kastade ankar på Stockholms ström. Timmermannen och de fyra matroserna, samtliga Bjärebor, hade i april 1822 fallit offer för gula febern i Havanna, konstapeln och kocken hade rymt där, och styrman hade tagit emot eget fartyg i Marseille. Att den hoprafsade besättning, som tagits ombord i Havanna i de avlidnas och de rymdas ställe, ej varit så lätt för »gubben» att handskas med, förstår man av konsulns rapport, att tvenne matrosar slagits i järn på grund av elakt uppförande ombord.

Trots allt hade resan varit lönande för såväl redare som kapten. Jansson var en efter tidens begrepp välbärgad man, som byggde sig en vacker gård i Ramsjö och satte in pengar i fartygsbyggen. Med den förut omtalade vid Skepparkroken år 1826 byggda skonertbriggen »Hertigen af Skåne» avseglade han i sept. s. å. till Cette och återkom till Stettin i juni följande år. Sedan var han, såsom också omtalats, med och byggde skonerten »Enigheten» på Ramsjö strand. Sedan hon var segelklar, påmönstrade han besättning i Stockholm i maj 1830 och avseglade återigen till Cette och troligen ännu längre, ty resan varade i över två år.

Janssons vidare öden falla utanför ramen av denna lilla historik, men så mycket kan sägas, att hans senare liv mera kännetecknades av »contraira» vindar än läseglädje. Att han fann sin grav i havet var blott en naturlig avslutning på en livsseglat, som var äventyrligare men också mera tju-sande än de flestas.

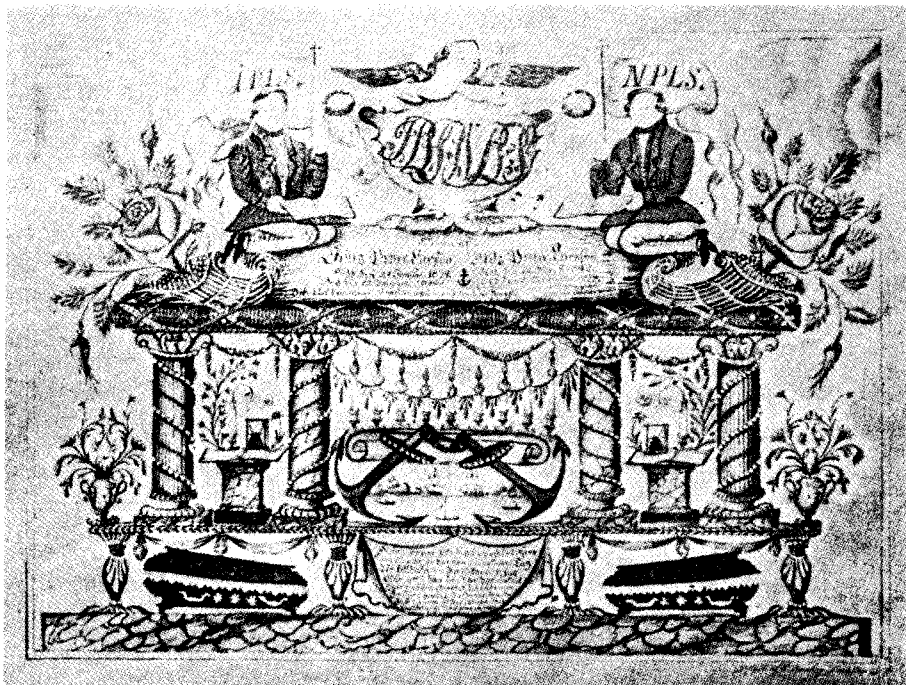
I medio av 1800-talet förändrade segelsjöfarten i Bjäre härad i viss mån karaktär. Man kan i 1840 års fribrevsdiarium blott leta fram 11 slupar och skonerter, som hörde hemma och i de flesta fall voro byggda i Bjäre. Man finner också tvenne briggar, som visserligen voro byggda där, men hörde hemma i Göteborg. De stora grosshandelsfirmorna i Stockholm och Göteborg voro numera intresserade av större fartyg, som de föredroges låta bygga på varven i övre Norrland. Därför förvånar det ej, att man i diariet stöter på flera Bjäreskeppare som kaptener på dessa stora kofferdister. Sålunda är kapten P. Romare från Torekov kapten på skeppet »Johanna» om 175 läster, hans granne S. F. Wulff på briggen »Johan», E. M. Juncker på skeppet »Nordpolen» om 170 läster, Båstadskepparen Andreas Johansson på briggen »Palemon» och August Kruse på briggen »Nordpolen».

Dessa »djupvattenskeppare» från Bjäre fingo många efterföljare under senare hälften av 1800-talet eller så länge som segelfartygen dominerade på världshaven. De stora redarna i Stockholm och Göteborg sökte befälhavare till sina fartyg från de trakter, där segelsjöfarten hade gammal hävd, väl vetande att där fostrades duktiga sjökaptener med generationers sjömansblod i ådrorna och där det var en naturlig sak att pojkar valde fädernas yrke.

Emil J. Söderman har ägnat Bjärekaptenerna ett äreminne i sitt verk »Bjäresjömän förtälja om sina världsomfattande sjöresor från segelsjöfartens dagar», i sammandrag återgivet i hans bok »Bjärehalvön i forna tider». Han dröjer i synnerhet vid den sista generationen Ramsjöskeppares levnadslöpp, från skansen till hyttan, i storm och stiltje, från Nordatlanten till Kap, från Newyork till Rangoon, alla hårdiga män som älskade att trampa ett slingrande skeppsdäck och höllo vinet i tackel och tåg för den finaste musik!

En egenhet synes dessa sista Bjäreskeppare haft gemensam: de tyckte ej om ångbåtar. De hängde ohjälpligt fast vid den urgamla uppfattningen, att ett fartyg skall drivas fram av vädrets makter. När detta till trots ångfartygen trängde ut segelskutorna, föredrogo de gamla skepparna att stanna i land och deras söner med dem. Hade de övervunnit sin motvilja för ångan, hade Bjärehalvön säkerligen fortsatt att vara en sjöfartsbygd i lika hög grad som Kullabygden ännu är det.

En reminiscens, måhända den sista av segelsjöfarten i Bjäre finner man i »Sveriges skeppslista för 1899—1900». Under »öfriga orter in Kristian-



Tavla över tvenne sjömän från Hov, som omkommo till sjöss. Målningen utförd av den sydhalländske målaren Romberg. Originallet i Hovs ryggåstuga.

stads län» står ett enda fartyg hemmahörande i Ramsjö, men det skäms ej för sig, ty det är ett skepp på 459 tons vid namn »Roma» och fört av kapten H. Holmström. Båstad har en enda liten skonare på 35 tons ägd och förd av kapten Nilsson.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE.

Ledamöter av Samfun- dets råd	{	Stadsarkivarien, Fil. dr. Arne Forssell, Stockholm, ordförande,
		Kommendör Erik Öberg, Stockholm, vice ordförande,
		Fil. mag. Per Sandberg, Stockholm, sekreterare,
		redaktör för samfundets skriftserie,
		Fil. lic. Åke Kromnow, Stockholm, skattmästare,
		Major Herbert Jacobsson, Göteborg,
		Professor Martin Olsson, Stockholm,

Landsarkivarie Gustaf Clemensson, Göteborg,
 Kommendör Carl Ekman, Stockholm,
 Förste aktuarien Helmer Eneborg, Lidingö,
 Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
 Marindirektör Gustaf Halldin, Stockholm,
 Kommendörkapten Henning Hammargren, Stockholm,
 Museiintendenten, Fil. dr. Philibert Humbla, Gefle,
 Direktör Nils E. Kihlbom, Malmö,
 Docenten, lektor Salomon Kraft, Stockholm,
 Docent Sven Ulric Palme, Upsala,
 Kommendören, greve Edv. Spens, Stockholm,
 Fil. lic. Åke Stille, Stockholm.
 Direktör Anders Söre, Stockholm,
 Civilingenjör Rolf Sörman, Hovås,
 Museiintendenten, kapten Olof Traung, Göteborg,
 Förste arkivarien Einar Waern, Stockholm,
 Arkivrådet, Fil. dr. Einar Wendt, Stockholm,
 Konteramiral Erik Wetter, Stockholm.

INNEHÅLL

	Sid.
Torsten Petersson, Vårt lots- och fyrväsen	3
Axel Paulin, »Oscar's Island»	32
Magnus Mörner, Svensk-colombianska förbindelser före skeppshandeln (1820—1825)	46
Jan Magnus Fahlström, Till belysning av holländarnas ekonomisk-histo- risk insats. Några fakta och synpunkter	73
E. Alfred Jansson, Om segelsjöfarten i Bjäre härad	98