

Forum navale



*Skrífter utgíva av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 11

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. Samfundets adress är: c/o Föreningen Sveriges Flotta, Birgerjarlsgatan 18, Stockholm.

Samfundets medlemmar kunna hos Föreningen Sveriges Flottas expedition, 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 rekvireras hos Göteborgs sjöfartsmuseums förlag.

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 11

Innehåll.

	Sid.
Georg Hafström, Nicolaus Koellberg — en kaparkapten på Gustaf III:s tid.	3
Bengt Medin, Väddö havsfärja och de svensk-finska förbindelserna över Åland till omkring 1640	24

Utg. med stöd av Sjöfartsmuseet i Göteborg

UPPSALA 1952

ALMQVIST & WIKSELLS BOKTRYCKERI AB

527131

Nicolaus Koellberg — en kaparkapten på Gustaf III:s tid*

Av kommendörkapten Georg Hafström

Det var rent händelsevis, som jag för något år sedan under ett forskningsuppdrag rörande svenskar, som på holländsk sida deltagit i kriget mot England i början på 1780-talet, alltså i samband med det Nordamerikanska frihetskriget, kom att stöta på en man, Nicolaus Koellberg, vars livsöde redan med de relativt få data, jag då avvann källorna, föreföll att inte precis ha hört till de vanligaste — även kanske sett ur den tidens synvinkel.¹ När nu Samfundets ordförande föreslog mig att vid detta tillfälle hålla ett föredrag, tog jag upp tanken att lämna en skildring av Koellbergs öden och äventyr, och har därför under de senaste veckorna sökt gå litet mer på djupet i arkivens gömmor, med det resultat, som jag nu går att redovisa.

Nicolaus Koellberg föddes 1742 i Kristianstad², där fadern var hattmakare³. Från hans barndom är mig bara bekant, att han som 10-åring inskrevs i stadens skola och att han där genomgick ett par klasser.⁴ Vid 16 års ålder finner vi honom, för första gången i kronans tjänst, deltaga i Pommerska kriget, där han avancerade till underofficer vid Gröna jägar-kåren. Bl. a. var han då med om belägringen och intagandet av Anklam, när den preussiske generalen Manteuffel togs till fånga av svenskarna i januari 1760 och likaså i striden vid Prenzlau något senare.²

När detta krig var slut, gick han 1762 i engelsk örlogstjänst och kämpade därvid under ett år mot fransmännen. 1763 finner vi honom som styrman i holländska flottan, där han sedan tjänade i flera år, dels i Medelhavet, dels i Ostindien. Holländarna, som så många andra makter,

* Föredrag, hållet vid Sjöhistoriska samfundets årsmöte den 29 maj 1951. Notapparater har här tillfogats och finnes införd efter texten.

hade ju på den tiden mer än en gås oplockad med barbareskstaterna, och under dessa strider råkade han falla i fiendens händer och fick uthärda en säkerligen föga angenäm fångenskap i Alger under 10 månader åren 1768—69.²

Därnäst blev det den ryska flottans tur att draga nytta av den skånske sjömannens erfarenheter, och han måtte ha skött sig bra under sin tjänst på den ryska eskader, som under amiral Boretzovs befäl under de första åren på 1770-talet slogs mot turkarna i Medelhavet och Arkipelagen, ty Koellberg blev för sitt välförhållande hedrad med ett silverankare med gyllene krona att bäras i blått och vitt band. När han 1774 återkommit till Kronstadt, lämnade han emellertid den ryska tjänsten och begav sig över till Sverige.²

Där vann han först anställning som extrastyрман i vår egen örlogsflotta, och när han efter 1 år avancerade till medelstyrman, skedde det på grund av hans, som det står i rullan, »ådagalagda verkliga prov av kunskap, erfarenhet och behjärtat förhållande». Som så många andra av flottans befäls- och underbefälspersonal begärde och erhöll han emellertid permission för idkande av in- och utrikes sjöfart. Han hemkom på sommaren 1777 men erhöll redan på hösten samma år återigen 1 års utrikes permission.⁵ Härunder synes han tidvis ha ägnat sig åt örlogs- och tidvis åt kofferditjänst. Så var han med på expedition med ryska flottan i Svarta havet och förvärvade därunder åter ett hederstecken, denna gång guldmedalj. Och inom den civila sjöfarten både förde och ägde han fartyg. När permissionstiden utgick, begärde han prolongation, eller, om sådan inte kunde beviljas, att få avsked med erhållande av officers grad. Det blev avsked och ingenting annat, och permissionen var f. ö. när beslutet fattades 1779, redan överskriden. Besviken säger han härom själv, att »ingen officersbefordring kunde vinnas utan kontant arvode, oaktat jag genomgått min officersexamen samt lärt mig känna skeppsbyggeriet och artilleriet m. m. så ock något i fortifikationen, på det jag trott mig med tiden kunnat blivt en nyttig svensk officer». Han fortsatte på sin sjöfart men hade den olyckan att förlora 2 av sina fartyg, ett mindre, som strandade, och ett större, fregattskeppet *Sophia Albertina*, vilket på utresa till Spanien brann upp 1780 i norsk hamn.²

Men Koellberg var inte den, som tappade modet. Han tog åter tjänst till örlogs, nu i danska flottan, där han samma år gjorde en expedition som lotsstyrman ombord på fregatten *Christiansö*, som var ute på exercis med kadetter i Östersjön och därunder besökte ett flertal ryska hamnar, där

ju Koellberg borde ha känt sig ganska hemmastadd. — Under de närmare 20 år, som Koellberg sålunda gjort tjänst till sjöss, hade han »besökt alla 4 världens delar, t. o. m. Grönland», säger han i en meritlista.²

Genom att England vid jultiden 1780 förklarat Holland krig, blev republiken indragen i den pågående kraftmätningen mellan England å ena sidan och Frankrike-Spanien å den andra och därmed också i det Nordamerikanska frihetskriget. För Holland uppstod då nödvändigheten att med alla medel skaffa folk till sin flotta för den stundande sjökampanjen. Åtskilliga svenska sjöofficerare och underofficerare begärde och erhöll permission för att inträda i holländsk örlogstjänst, och den holländske ministern i Stockholm van Lynden var på våren 1781 ivrigt verksam för att värva sjöfolk av alla kategorier för samma ändamål. Bland de sålunda antagna var även Koellberg. Han ankom till Rotterdam i slutet av maj och förde då med sig 35 man underofficerare, matrosar och soldater, som han på vägen såväl i Sverige som i Danmark engagerat för amiralitetet i Rotterdam.⁶

Själv blev han placerad som förste löjtnant på 76-kanonskeppet *Prins Willem* under kapten van Bruyns befäl. Hans befattning var synbarligen närmast en sekonds, ty vid sin ombordkomst erhöll han order av fartygschefen att undersöka allting, att se till att ingenting fattades och att bringa i ordning, vad som krävdes.⁶

Koellberg hade ju många års sjötjänst bakom sig och kunde därför med så mycket större erfarenhet gå till verket. Han blev omedelbart på det klara med, att särskilt artilleriet befann sig i ett undermåligt tillstånd och inte som det borde vara på ett skepp, som redan i 1 år varit i tjänst. Bl. a. hade 12-pundskanonerna på däck lavetter, avsedda för 18- och 6-pundiga kanoner, och 24-pundskanonerna på batteriet hade alldeles för stora fänghål. När Koellberg påpekade dessa förhållanden för fartygschefen, svarade han blott: »Jag kan inget göra åt saken, när staten inte ger oss vad vi behöver.» Överhuvudtaget gav chefens oförstående inställning Koellberg det intrycket, att han själv såsom subalternofficer var en person, som inte begrep sig på sådana här saker.⁶

Då de sedan fick order att gå till segels, befallde chefen, att de 24-pundiga kanonerna skulle laddas med rundkulor och en stångkula. Koellberg påpekade då, att rundkulorna vägde 25 $\mathcal{W}$ och att varje stångkula merendels hade dubbel vikt och att det sålunda var omöjligt att få någon effekt med bara 8 $\mathcal{W}$ krutladdning. Han beordrades i alla fall att ladda med rundkulor eller »så som han fann det lämpligast». Det visade sig då, att

i ett flertal av kanonerna fastnade kulorna i loppet, medan det i de övriga gick skapligt att få in dem. I den vägen synes det hela ha varit.⁶

Men Koellbergs kritiska granskning av förhållandena ombord gällde också andra saker. Så anmärkte han på att de vid proviantutvägningen använda vikterna var för lätta och även rörande själva utspisningen hade han en del att anföra, likaså om besättningens permission och om vården av dess beklädnad, om hygienien överhuvudtaget och inte minst den enligt hans åsikt nonchalanta vården av de många sjuka.⁶

Om dessa sina iakttagelser skrev Koellberg ett brev till van Lynden (som under tiden avgått såsom holländsk minister i Stockholm). Vid sin antagning hade han nämligen av denne anmodats att meddela sina intryck om tjänsten i holländska flottan. Självt framhöll han i sitt brev, att han såsom utlänning iakttagit viss återhållsamhet vid formuleringen. Van Lynden, som fann anmärkningarna nog så grava, underställde dem amiralitetet i Rotterdam, med den påföljd att Koellberg, som i slutet av augusti själv insjuknade och måste lämna fartyget, ställdes till ansvar för sina anklagelser.⁶

Emellertid hade skeppet *Prins Willem* den 16 september, då Koellberg fortfarande låg på sjukhuset, gått till sjöss och vid utseglingen från Texel förolyckats på sandbanken vid Zuiderhaak. Den krigsrätt, som fick att döma i denna sak, fällde ett förkrossande utlåtande över Koellbergs förre fartygschef, kapten van Bruyn, för, som det hette, »den efterlåtenhet och den oförsiktighet i befäl», som denne gjort sig skyldig till vid katastrof-tillfället. Han dömdes från tjänsten, och den biträdande lotsen dömdes att 3 gånger springa rå, fick spö och även han miste sin tjänst.⁷

Men samma krigsrätt fick sedan också ta ställning till de klagomål, som Koellberg hade anfört mot kapten van Bruyn och förhållandena ombord i hans skepp. I slutet av januari 1782 var rätten klar härmed. Resultatet för Koellbergs del blev, att man visserligen fann hans anklagelser beträffande artilleriet, såsom att kulorna inte passade till sina kanoner m. m., befogade, men man ansåg att han i övriga punkter hade brustit i tillräckliga bevis samt bidragit att kasta skugga på republikens sjövapen. Det var säkerligen denna prestigesynpunkt, som föranledde, att man frantog Koellberg hans löjtnantsfullmakt, och även van Lynden fick sig en skrapa av amiralitetet för den publicitet han givit saken genom att vidarebefordra klagomålen.⁸

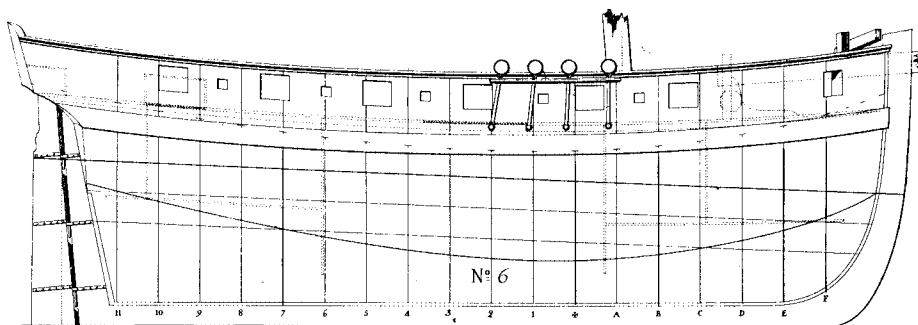
Koellberg lämnade nu alltså den holländska örlogstjänsten. Men man var tydligen alltjämt kort på kunnigt sjöfolk, och i mars s. å. vart han

åter antagen, nu vid amiralitetet i Zeeland, som kapten och chef på kaparkuttern *Veere-naer* om 22 kanoner.² Bestyckningen utgjordes av 1 6-pundig och 10 3-pundiga kanoner samt resten nickor. Besättningen uppgick till 57 man, inräknat 4 officerare. Koellberg hade som sekondkapten en fransman, Bertin, och även förste löjtnanten, Tanche, var fransman. Sekondlöjtnanten hette Lewander. Sannolikt var han svensk till börden. Bara skeppsskrivaren, Namink, var holländare. De båda franska officerarna hade fått sina befattningar ombord av kaparredarna utan Koellbergs vetskap. De kunde bara tala sitt eget språk, vilket Koellberg å andra sidan inte behärskade. Detta förhållande jämte fransmännens sjukliga temperament hade redan från resans början orsakat bristande sammanhållning bland besättningen och framkallade ständiga ledsamheter.⁹

Kaparkaptener plär ju inte alltid vara Guds bästa barn, och det skall nu visa sig, att den gode Nicolaus Koellberg på inget sätt utgjorde något undantag från den regeln.

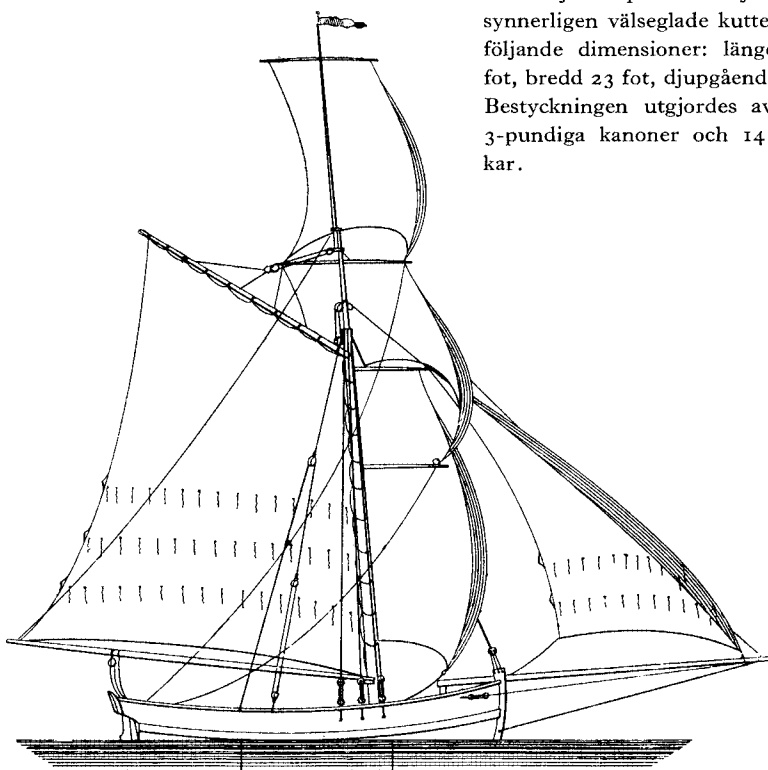
Hans jaktmarker tycks ha blivit Nordsjön, Skagerrak och Kattegatt. Här gick varken engelsmän eller neutrala säkra för kapning. En holländsk sjöstyrka om 1 skepp och 2 fregatter samt några smärre fartyg höll här till och lurpassade på sjöfarten från och till Östersjön, och engelska örlogsmän sökte å sin sida att medelst konvojering skydda samma trafik. Det blev alltså åtskilliga nappatag utanför våra kuster. Koellberg, som lämnade Holland den 18 juni, blev sålunda 3 gånger inringad av engelsmännen och jagades en gång i 2 dygn men lyckades klara sig.² Han inlöpte den 27 till Marstrand, officiellt på grund av en läcka⁹, men en mänskligt bidragande orsak till att han valde just denna utmärkta hamn, var säkerligen det förhållandet, att han hade hustru och barn bosatta där. Han var nämligen sedan några år gift med en Marstrandsflicka, Greta Brita Gråberg, dotter till stads- och fästningsbagaren och likvidationskommissarien Casper Gråberg därstädes.

För att återgå till *Veere-naer*, så var läckan reparerad den 10 juli, då kuttern åter stack till sjöss. Två dagar senare fick Koellberg ett byte i sikte, han trodde det var en engelsman, men i själva verket seglade fartyget under ostindisk flagg och kom från Skottland, så den släppte han igen. Däremot uppbringade han en dansk skuta *Unga Catharina*, vilken han förde in till Marstrand.¹⁰ Den 23 gick han till segels därifrån men måste redan påföljande dag söka sig in till Käsösund, jagad i hårt väder av en stor engelsk kutter. Fyra dagar senare, då han igen ville pröva lyckan, drevs han för andra gången in till Käsö av samma engelsman.



Vidstående båda illustrationer äro hämtade ur Chapmans bekanta arbete *Architectura Navalis Mercatoria* (Sthlm 1768) och avse här att ge en ungefärlig bild av hur Nicolaus Koellbergs kaparkutter *Veerenaer* kan ha sett ut. Enligt Chapman användes just denna sorts fartyg på sin tid i stor utsträckning som kapare men även både som smugglarfartyg

och vid jakten på lurendrejarna. Den synnerligen välseglade kuttern hade följande dimensioner: längd $55 \frac{1}{2}$ fot, bredd 23 fot, djupgående 11 fot. Bestyckningen utgjordes av 12 st. 3-pundiga kanoner och 14 nickhakar.





Engelsk örlogskutter under fulla segel (ur »The Book of Old Ships» av Henry B. Culver, London 1936). Man kan föreställa sig, att det var en motståndare av denna typ, som — såsom å sid. 7 relateras — jagade in Koellberg till Käsösund i juli 1782.

Dessa Koellbergs passager ut och in i den svenska skärgården uppmärksammades givetvis av de svenska myndigheterna. Vi hade denna sommar på västkusten en eskader, bestående av 62-kanonskeppet *Hedvig Elisabeth Charlotta* under den sedermera så frejdade överstelöjtnanten Otto Henrik Nordenskjöld, 36-kanonfregatten *Illerim*, major Erik Klint, och 26-kanonfregatten *Postiljon*, major Lars Wollin. De voro nu till sjöss, och *Postiljon* hade den 23 juli 3 mil norr om Skagen blivit detacherad just för att utanför södra Bohuskusten hindra kaperier. Wollin kom under regn, tjocka och hård NW kultje in till Marstrand den 31 juli. Här mottog han underättelser från landshövdingen i Göteborg, general Durietz, om Koellbergs visiter i skärgården och även om att denne skulle ha oroat fiskare och öbor i Käsötrakten. Kaparen beskylldes t. o. m. för att ha stulit nät från fiskare. Wollin sände nu omedelbart en av sina officerare, fänrik Stare, till Käsö för att inhämta närmare underrättelser om det passerade samt att upplysa kaparen om K. M:ts bestämmelser om territorialvattnets utsträckning. Koellberg befann sig vid tillfället inne i Göteborg, men av hans närmaste man fick Stare upplysning, att *Veereñaer* av hårt väder tvingats in till Käsö, att inga priser sedan dess tagits och att några stölder av fisknät bevisligen icke ägt rum, varjämte kapten Bertin lovade tillsäga Koellberg att ställa sig de svenska ordena om territorialvattnet till efterrättelse. Den holländska kaparkuttern lämnades således t. v. oantastad.¹¹

Så den 3 augusti kunde Koellberg tydligt känna sig säkrare för engelska örlogsmän, seglade ut igen och höll ned åt Kattegat. Dagen därpå vid 4-tiden på morgonen råkade några engelska handelsfartyg, som skingrats från en konvoj på väg nordvart från Sundet, att bli upptäckta på höjden av Nidingen och förföljda av 2 holländska fregatter. De sökte sig då in mot svenska kusten. Ett av dem, skeppet *Mary*, upphanns och kapades utanför Särö av fregatten *Pallas*, ett annat, skeppet *Nancy*, uppbringades av fregatten *Medemblik* 2 engelska mil från Vinga.¹² Ett tredje fartyg var briggen *Peggy*, hemma i Berwick i Skottland och lastad med järn och bräder. Hon hade tydligen legat längre nordvart än de andra, lyckades komma in närmare skärgården och ämnade söka hamn i Käsösund eller någon annan svensk ankarplats. Men vid 3-tiden på e. m. upptäcktes en holländsk kutter, som, kommande mellan Vinga och Käsösund, sökte genskjuta *Peggy*. Det var Koellberg med *Veereñaer*, som nu uppträdde på arenan. Då kapten Cannon, befälhavaren på engelsmannen, inte såg någon möjlighet att komma in till Käsö utan att bli tagen, styrde han in mot Vargö håla. *Veereñaer*, som härunder öppnat eld, kom allt närmare, ku-

lorna ven om öronen på *Peggys* besättning och man riskerade livet varje minut. En del av tacklingen träffades, och som man inte lyckats få någon lots, beslöt kapten Cannon, för att rädda skepp och last, att ankra. Det gjorde han också omkr. kl. 4 på 14 famnars vatten. Han befann sig då enligt egen journal vid pass 1 mil (alltså 4') från Vinga och omkr. $\frac{1}{4}$ mil från landet vid Vargö håla, sålunda odisputabelt på svenskt territorialvatten. Men som holländarna fortsatte att skjuta även sedan *Peggy* ankrat, blev engelsmännen, för att klara livhanken, tvungna att hals över huvud gå i slupen och ta sig i land. Här blev de så i ett 20-tal svenska lotsars och öbors närvaro vittne till hur *Veerenaer* kapade deras fartyg, där det låg till ankars och med en del av seglen ännu satta.¹³

Koellberg seglade morgonen därpå från Vargö håla, och medförande den engelska prisen kom han på f. m. den 5 till Marstrand. Där kallades han omedelbart ombord på *Postiljon* och togs i förhör av Wollin. Genom kommandanten i Marstrand, överste Müller, överbringades order från överkommendanten i Göteborg, general von Saltza, att Koellberg inte fick lämna hamnen förrän på vidare order.

Nordenskjöld, som nu med *Hedvig Elisabeth Charlotta* hade inkommit till Göteborg och underrättats om kapningen av *Peggy*, anhöll hos Saltza, att prisen måtte sekvesteras, vilket också anbefalldes. Han beslöt också att vid första goda vind gå till segels samt förmå de holländska örlogsmännen att avstå från fientligheter inom de svenska skären.¹⁴

Sedan Koellberg mottagit ordern om kvarstaden på *Peggy*, satte han 1 officer och 4 man av sin besättning såsom vakt där ombord. Själv gick han — utan att någon invändning gjordes från svensk sida — till sjöss den 12 augusti för att fullfölja sin kryssning. Salza gav med anledning härav order om att *Veerenaer* skulle kvarhållas, om den inkom till Marstrand igen. Och efter 2 veckors förlopp kom Koellberg mycket riktigt inseglande dit med en ny pris. Det var den kollastade briggen *George A. Betty*, kommande från Skottland och på väg till Östersjön. Den var bestyckad med 4 kanoner och hade 8 mans besättning.¹⁵

Ombord i *Veerenaer* hade under tiden den förändringen inträffat, att Koellberg, när han den 18 augusti befann sig i Helsingör, måste sätta i land sina båda franska officerare på grund av de besvärigheter, de vållade honom.⁹

Koellberg fick nu skriftlig order om kvarstaden på *Veerenaer*, och till yttermera visso borttog man för säkerhets skull rodret, så att Koellberg inte skulle smita iväg med sin kutter nattetid. Givetvis till Koellbergs

oförställda förargelse — ty han förlorade ju därigenom sina prispengar för både skepp och last — så beslöt K. M:t, att *Peggy* skulle frigges och återställas till kapten Cannon. Detta skedde den 1 september, och dagen därpå sattes 1 konstapel och 3 soldater från Karlstens fästning ombord på *Veerenaer*, även för att bevaka Koellberg, vilken fått order att inte lämna sitt fartyg. Koellberg protesterade givetvis häremot då han ju förde holländska statens flagga blåsande och var i dess tjänst, men härtill togs ingen notis från svensk sida. Först sedan holländska regeringen omsider lämnat försäkran, att undersökning skulle verkställas i ärendet och att Koellberg skulle bestraffas, som det hette, »på sätt som befinnes lämpligt», så återlämnades *Veerenaers* roder och Koellberg kunde den 5 november lämna Marstrand.¹⁶

Att Koellbergs tilltag med att kapa *Peggy* inom Sveriges territorialvatten ävensom de båda holländska fregatternas närgångna uppträdande skulle ge upphov till demarcher från svensk sida, var ju att vänta. Vårt sändebud i Haag, chargé d'affaires von Asp, hade ett styvt arbete med att framföra svenska regeringens kraftiga protester mot gränskränkningarna. Det invecklade och tungrodda holländska administrativa maskineriet underlättade på inget sätt hans ansträngningar att få Sveriges synpunkter beaktade och dess krav på behörig satisfaktion tillfredsställda. Holländarna å sin sida insisterade på, att Koellberg snarast skulle frigges.¹⁷

Först i april 1783 återkom emellertid *Veerenaer* till Holland och då vidtog också förhören med Koellberg och hans besättning. Själv sattes han under vakt på en fregatt, så länge rannsakingen pågick. Man granskade i detalj de olika klagopunkter, som från svensk sida hade framförts.⁹

Beträffande det viktigaste ärendet, gränskränkningen och därmed sammanhängande händelser, argumenterade holländarna friskt mot den svenska ståndpunkten beträffande territorialgränsens utsträckning till 4 sjömil, vilket var längre än vad alla andra makter hävdade. (Vi känner igen spörsmålet från de båda senaste världskrigen!) Man beklagade sig vidare över den »våldsamma procedur», som de svenska myndigheterna ansågs ha använt mot Koellberg och hans kaparfartyg. Även i holländsk press figurerade Koellberg och kontroversen med Sverige, det hela naturligtvis tillrättalagt till det egna landets favör. Överhuvudtaget tillbakavisade man de svenska synpunkterna i rättsfrågan och menade, att i varje fall vore den behandling, som Koellberg rönt, på intet sätt överensstämmande med den neutralitet, som Sverige under detta krig förklarat, och med den vänskap, som Sveriges konung i alla andra saker visat republiken Nederlän-

derna. Någon som helst bestraffning synes Koellberg sålunda inte ha fått, och när förhören var avslutade, försattes han på fri fot mot handslag och löfte på hedersord att vid första kallelse anmäla sig. Hela denna affär förefaller m. a. o. ha runnit ut i sanden.¹⁷

Koellberg blev efter krigets slut samma år kommenderad på ett amiralskepp, där högsta befälet fördes av amiral van Krijningen, men sjöstyrkan synes inte ha lämnat Scheldeströmmen. När denna expedition var till ända, reste han år 1784 genom Ungern och Preussen ävensom till Danmark, som han kallar det, »på speculation» och detta »i reseavsikter, som ej kan omnämnas» — sålunda uppenbarligen i spionageuppdrag, för vems räkning är inte klart, men han var alltjämt anställd som löjtnant i holländsk tjänst och fick som sådan i jan. 1785 K. M:ts lejd för att komma in i Sverige i samband med en mindre rättegångssak. Han syns dock snart därefter ha definitivt lämnat den holländska tjänsten och befann sig 1785 i mars på resa genom Sverige ända upp till Lappland.¹⁸

Ett år senare sökte han den lediga tullförvaltersysslan i Kungälv eller, alternativt, befattningen som tullkontrollör vid sjötullen i Göteborg, men fick ingendera. Däremot erhöll han 1786 ett förordnande som tullfiskal i Skåne, där han fick om hand att reda upp vissa lurendrejerimål. Emellertid reste han synbarligen åter utomlands och hade på sommaren 1788 ankommit från Holland till Köpenhamn, då den från vår sjökrigshistoria kända ryska eskadern under amiral van Dessen uppehöll sig där. Han var då i färd med att gå i rysk tjänst som kapten på van Dessens eskader, vilken var destinerad till Medelhavet för operationer mot turkarna.²

Men då Koellberg erfor, att krig utbrutit mellan Sverige och Ryssland, reste han i stället över till Sverige och anmälde sig till tjänstgöring. På rekommendation av överbefälhavaren för de svenska stridskrafter, som på västkusten sammandragits mot danskarna, generallöjtnanten greve Johan Sparre, som i Pommerska kriget varit Koellbergs regementschef, blev han av Gustaf III personligen antagen i december 1788 i Göteborg till löjtnant vid arméns flotta, dock t. v. utan lön. I fullmakten motiveras Koellbergs utnämning med »dess förvärvade erfarenhet uti sjöväsendet, därvid så inom som utom vårt rike gjorda tjänster samt ådagalagda välförhållande». Dessförinnan hade Koellberg, under de båda månader danskarna invaderade Bohuslän, av konungen nyttjats som spion såväl inom Sverige som i Norge. Härom säger Koellberg själv, att han »erhöll det höga förtroendet och blev uti flera hemliga ärenden brukad, som följa mig i graven, men som varit K. M:t och riket till nytta». Nu tycker man ju, att

han härför rimligtvis borde ha tillhandahållits lämpligt rörelsekapital, men i stället lånade Gustaf III av honom 100 dukater i guld vid ett sammanträffande i kanslirådet Alströmers hus i Göteborg. Att Koellberg aldrig fick igen denna summa, var blott i överensstämmelse med vad som hände så många andra medborgare, till vilka konungen kom i skuld.²

Efter dennes avresa till Stockholm och under 1789 års märkliga riksdag gjorde Koellberg flera resor in- och utrikes på samma höge herres uppdrag. För att klara finansieringen härav nödgades Koellberg avyttra såväl en lantegendom som en stadsfastighet, förluster som lika litet ersattes, som det nyssnämnda handlånet. I maj 1789 kommenderades han att göra tjänst på den under överstelöjtnant Törning ställda Bohuslänska skärgårdseskadern. Härunder tillhörde han först den del därav, som hade Strömstads försvar på sin lott, och under senare delen av året var han chef för de 4 kanonslupar, som var posterade vid Kåringön. Här låg han till medio av januari 1790. I mars blev han så sänd till Stralsund, där han under överstelöjtnanten Carl Olof Cronstedts ledning övervakade utrustningen av därvarande eskader av arméns flotta. Under överfärden till Finska viken hade Koellberg befälet över 2 kanonslupar, 14 kanonjollar och 1 kanonbarkass och lyckades trots mycket hårt väder föra sin styrka helbrädda i hamn, varpå den förenade sig med den övriga i Svensksunds farvatten förlagda skärgårdsflottan.²

Kom så det stora slaget den 9 juli. Genom att Cronstedt helt plötsligt natten förut förordnats såsom konungens flaggkapten, medförde detta vissa andra befälsombyten. Cronstedt, som enligt tidigare order skulle vara chef för den s. k. tyska eller 4:e brigaden, ersattes nu som sådan av chefen för 6:e divisionen major Malmborg, denne i sin tur av kapten de Pont, som var chef för 14:e divisionen, och till chef för denna utsågs Koellberg, tidigare placerad som fartygschef och plutonchef på kanonslupen 88.¹⁹ Han fick härigenom inte mindre än 16 fartyg under sitt befäl, och från ½ 9 på morgonen till 11 på kvällen gällde det livet. Av elden från Koellbergs styrka sänktes 1 galär, 1 skärbåt sköts redlös och 1 skärgårdsfregatt fick grundskott och gick till botten. Koellberg säger i sin meritförteckning, att »vi voro de första som hurrade för segern under brinnande fientlig låga».²

Under natten bärgade hans fartyg krigsfångar från den nyssnämnda sjunkna galären och landsatte dem i Kymmene. Två dagar efter slaget beordrades Koellberg övertaga befälet på turunma *Norden* och en vecka senare emottog han hemenma *Oden*, som han med 150 ryska fångar förde

till Sveaborg. Första dagarna i november kom Koellberg till Stockholm såsom chef på sjukgaleasen *Gustafva*.² När Nicolaus Koellberg nedhalade sitt befälstecken från dennas masttopp, hade han därmed slutat sin nära 30-åriga aktiva sjömansbana.

Nu mötte honom en strävsam tid. Hans gjorda tjänster inom och utom arméns flotta under kriget synas bokstavligen ha varit »lönlösa», ty någon befordran på stat eller annan belöning kom honom inte till del, fränsett den till samtliga i Svensksundslaget deltagande officerare sedermera förlänade medaljen. Då han — trots att han kämpat som divisionschef — inte ifrågakom till något slags befordran vid den stora högtidligheten den 22 juli i Svensksund, då så många av hans kamrater hugnades med olika nådevedermälen, överlämnade han två dagar senare ombord på *Amphion* i konungens egna händer ett underdånigt besvärsmemorial, varvid majestätet i Cronstedts närvaro gav Koellberg nådigt löfte om rättelse och gav samtidigt befallning om åtgärd. Men sannolikt kände sig Cronstedt, som gjort upp namnlistorna på belöningsförslagen, stött i kanten och resultatet skulle så småningom visa sig: Koellberg fick — efter konungens död, nota bene — veta av sin chef överste Lagerbielke, att han på Cronstedts order strukits ur rullorna! Det formella avskedet kom först i december 1792 och då på Koellbergs egen begäran, sedan han blivit underkunnig om det »snöpliga föravskedandet».²

Vid krigets slut saknade Koellberg praktiskt taget uppehålle för sig och sin i Marstrand boende familj. En framställning hos K. M:t om någon hjälp härutinnan resulterade i ett kungabrev 1791 i februari till tulldirektionen, vilken anbefalldes att vid första timande ledighet ge honom lämplig syssla mot vanligt traktamente eller arvode, så att han kunde ha sin »skäliga bärgning». Som följd härav fick Koellberg en befattning som bevakningsinspektör i sin hemort Marstrand, som han tillträdde en månad senare. Konungens synbara välvilja för mannen tog sig även uttryck i en försäkran, daterad Haga den 2 april 1791, vari sägs, att »då löjtnanten och bevakningsinspektören Koellberg uppfyller sina skyldigheter samt bevakar våra och rikets inkomster, skall han alltid vara i vår nådiga omsorg för dess bärgning».

Denna hans befattning vid tullen i Marstrand skulle emellertid komma att vålla honom mycket bekymmer. För att rätt sköta en syssla, som i sig själv innebär att söka spåra upp och beivra lurendrejeri och annat underslev — ett »näringsfång», som ju på den tiden florerade alldeles särskilt i och omkring portofranco-området Marstrand — fordrades, att man

måste vara vaken och uppmärksam, för att inte säga misstänksam, men risken var också, att man lätt ådrog sig sina medmänniskors hat och ovilja och förskaffade sig mången ovän.

Koellberg hade ju varit med om mycket i sitt liv och var synbarligen inte rädd om sitt eget skinn. Det skulle därför inte dröja länge, förrän han kom in till tullrätten i staden med anmälningar för smuggling och andra oegentligheter. Skutskeppare och handlande i staden, ja vissa av tullens egen personal gick inte fria för hans argusögon. Än var det silltran, brännvin, kläde, tobak eller kaffebönor det gällde, än var det missbruk av tullens sigill eller mindre tjänstefel. Men den gode Koellberg lät nog också sitt eget temperament löpa iväg mer än lovligt, ty man finner honom själv också en gång åtalad för att med hugg och slag ha trakterat en tullbetjänt. Det kostade honom 200 dalers böter plus 1 ½ Rdr för vart och ett av de 3 rapp han tilldelade mannen! Vid behandlingen i Marstrands tullrätt av detta mål var Koellberg oförsiktig nog att göra förgripliga och äreröriga utlåtelse mot rättens ledamöter och notarie, med den påföljd att han blev åtalad vid Göta hovrätt. Resultat: avbön och mera böter.²⁰

Efter dessa erfarenheter tyckte sig Koellberg synbarligen ha fått nog av detta getingbo och anhöll redan i oktober samma år hos kungl. tulldirektionen att bli skild från sin bevakningsinspektörssyssla och att få tillträda någon annan post. Vad svar han fick, vet jag inte, men han förblev i varje fall kvar i sin innehavande befattning, begärde ett par veckor senare löneökning samt 2 månaders permission.²¹ Denna synes han ha begagnat för att i huvudstaden uppvakta både K. M:t och andra myndigheter med suppliker om erhållande av fast anställning vid tullverket, något som han, trots mångahanda löften, dock aldrig uppnådde. Då han alltså inte lyckades här i landet skaffa sig en dräglig bärgning för sig och sin familj — han hade numera 3 oförsörjda barn — så begärde och fick han tillstånd att under 10 år vistas utrikes, där han trodde sig bättre kunna förtjäna sitt levebröd, varvid samtidigt medgavs, att hustrun skulle få i fortsättningen uppbära det arvode om 130 Rdr per år, som var hans reveny från tullverket.²²

Koellberg återvände hem till Marstrand 8 dagar före jul. Genom statssekreteraren Rosenblad hade han dessförinnan fått emottaga 200 Rdr av regenten hertig Carl, för vilket han avlade sin underdåniga tacksägelse. Beloppet kvitterades av Koellberg efter Rosenblads diktamen såsom »resenpenningar», vilket hos Koellberg framkallade den reflektionen, att »vad den högra handen gör, skall den vänstra intet veta».²²

Trots att han hade på känn, som han säger i en av sina inlagor till K. M:t, att han vid sin återkomst till Marstrand skulle riskera »deras försåter och löften att vid min ditkomst slå eller skjuta mig ihjäl för det jag upptäckt deras skälmstycken och varit för sträng i bevakningen mot detta elaka lurendrejeri», så reste han åstad i akt och mening att flytta sitt hushåll från den dyrort, som Marstrand då var, till Stockholm, där familjen under hans tillämnade utlandsvistelse kunde lättare dra sig fram.²²

Att han var tjänstefri, utgjorde tydligen för Koellberg inget hinder att, så länge han var kvar i Marstrand, befatta sig med bevakningsarbetet. Redan i februari 1793 insände han ett memorial till kgl. tulldirektionen om iakttagna opålitligheter vid bevakningen. Det rörde sig om anmärkningar mot tullkammaren för otillräckliga anstalter till lurendrejeriets förekommande. Den, som särskilt angreps, var sjötullkontrollören Arfvidsson, vilken — därom säger sig Koellberg ha av såväl överinspektoren i staden, Brock, som landtullinspektören Nordstedt fått klara och ovedersägliga bevis om — hade gjort sig skyldig till allehanda underslev, särskilt vis-à-vis stora partier salt, varigenom Arfvidsson och flera av stadens handlande gjorde sig till godo kronans rättmätiga inkomster.²³

Utom denna fråga seglade det också upp ett annat för Koellbergs vidkommande ytterligt betydelsefullt ärende. Någon gång i april hade han nämligen med biträde av en tullskrivare gjort ett beslag å Erholmen utanför Marstrandsön av ett parti om 20 tunnor kaffebönor, vilket av Koellberg anmälades till konfiskation. En av stadens mera kända handlande stod som ägare till kaffet.²⁴

Dessa båda åtgärder från Koellbergs sida kom en våldsam oro och ovilja åstad, särskilt naturligtvis hos de utpekade personerna. När han började märka, att Arfvidsson och konsorter tydligen mobiliserade vissa mäktiga beskyddare för att tysta ned saken och han kände på sig, att det var ringa utsikt att med framgång strida mot ett dylikt, övermäktigt tryck, beslöt han definitivt att sätta i verket sin och sin familjs avflyttning till Stockholm.

Den 22 maj voro de framme i huvudstaden.²⁵ Men vad hände då?

Redan samma dag, medan de höllo på att installera sig i den nya bostaden, där Koellberg hade hoppats att kunna reda en fridfull boning åt de sina, stod plötsligt framför dörren en gevaldiger och en polisuppsyningsman, vilka hade polismästarens order att genast lägga vantarna på Koellberg och föra honom till Stadshushäktet. Efter två dygn där avskickades

han under bevakning av en sergeant och en soldat ur Drottningens livregemente med kronoskjuts till Marstrand att, som det hette, »undergå rannsaking för därstädes begångna brott och olagligheter». Sedan Koellberg, som han själv säger, »förts som en konungens mördare eller landsförrädare under bevakning genom landet», var transporten på aftonen den 30 maj framme i Marstrand och Koellberg satt inom lås och bom på Karlstens fästning!²²

Hur var nu detta möjligt? Ja, det är så gott att först som sist konstatera, att här utfördes en gärning, som bra nära kan rubriceras som ett justitiemord. Men så levde man också på den Reuterholmska skräckregimens tid. Koellberg har i några senare inlagor till K. M:t, alltså sedan han efter 2 år och 2 månaders hårt fängelse äntligen släpptes, uttalat sina misstankar om hur det kunde gå därhän, att han, i medvetande att han inte begått något brott och utan dom och rannsakan, utan vidare kunde bli kastad i fängelse. Framför allt spørjer han, vilka krafter, som kan ha legat bakom hans arresterande. Av polisen och andra fick han det svaret, att det skett på regeringens befallning, men därtill ville han inte sätta någon tro, ty, säger han, »E. K. M:t eller H. K. H. hertigen kunde ju intet veta, det jag den 22 maj 1793 kom flyttandes till Stockholm, ej heller kunde giva befallning att låta mig arresteras, utan någon därom gjord underdånig anhållan med angivande för något brott». På ett annat ställe säger han: »Jag har den största anledning att tro, det Herr Översten Kommendanten och Riddaren Ruuthensparre [alltså kommendanten på Karlstens fästning] varit den, som genom vederbörande i Stockholm under flera föregivande osannfärdiga berättelser fått mig arresterad.»²² Att Koellberg här inte kom med några lömska insinuationer och obevisade anklagelser, såsom man vid genomläsandet av hans olika klagoskrifter närmast kanske vill karakterisera hans utgjutelser, har vid mina forskningar i frågan blivit klart nog.

Sjötullkontrollören Arfvidsson, som ju var den mest komprometterade av de av Koellberg anklagade, har visat sig vara känd som synnerligen god vän med titulus Ruuthensparre. Och denne i sin ordning var, från det Reuterholm efter konungens död kom till Sverige och blev landets verkliga regent, ledare för den Reuterholmska hemliga polisen till dess han 1793 tillträdde befattningen som kommendant på Karlsten och därmed blev högste övervakare av där inburade fångar. Det är sålunda uppenbart, hur denna kedja sluter sig:

När Reuterholm väl var underrättad om önskemålet från Marstrand gav

han justitiekanslern Lode, känd som en av Reuterholms handgångne män par préférence, order via överståthållaren, amiral Modée — en hederlig men på äldre dagar viljesvag man — till polismästaren (han hette Norlin), allt detta, märk väl, *muntligen*, att låta verkställa arresteringen. Polis-kammarens egna arkivalier råkar röja detta sammanhang.²⁵ Jag har också haft förmånen få ta del av några i privat ägo bevarade brev till Reuterholm från Ruuthensparre, vilka kasta ett bjärt ljus över dessa skumma förhållanden, men som säkerligen aldrig varit avsedda att komma till eftervärldens kännedom. Ruuthensparre skriver sålunda i november 1793 bl. a. denna självbelåtna fras: »De oblygt kringtungade må nu låta rykten kringspidas om Koellbergs fängslande bäst de gitta» och längre fram i samma brev: »det ankommer nu på Eders Excellences nådiga gottfinnande, huru med Koellberg vidare förhållas skall». Ruuthensparre föreslog, att denne antingen borde t. v. kvarsitta i sitt fängelse eller, tillägger han, »i annor fall kan han sändas till Köpenhamn att sällskapa med de där varande andra vänner. Jag tror aldrig han fullkomligen får sin syn åter» (Koellberg hade nämligen efter intagandet på Karlsten blivit i det närmaste blind) »och», säger Ruuthensparre till slut, »föga vedervågas, om han med en båt dit sändes och något ytterligare penningunderstöd honom lämnas».²⁶ Ja, det är i sanning häpnadsväckande, hur man kan behandla folk.

Att Koellbergs fängelsevistelse inte var någon sinekur, är allt för tydligt. Han betecknades som statsfånge, stod under noggrann bevakning och fick över huvud taget »utan särskilt nådigt tillstånd icke från Karlsten eller denna ö till något ställe sändas» enligt vad kommandanten under rättade den domstol, där konfiskationsmålet skulle handläggas.²⁷ Ej heller fick Koellberg kommunicera med sin hustru. De bevis, Koellberg hade medfört på sitt arrestrum mot kontrollör Arfvidsson fråntogs honom, och samma väg gick det f. ö. med de dokument, som av hans hustru förvarades i deras hem i Stockholm, och även ett förseglat kuvert, som Koellberg deponerat hos aktuarien i tulldirektionen, blev vederbörligen vittjat. Genom fängslandet förhindrades Koellberg också effektivt att föra sin talan och bevaka sina intressen i konfiskationsmålet, och detsamma gällde även hans prispennningar efter Svensksundsslaget.²²

»All den godhet, Herr Översten och Kommandanten Ruuthensparre bevist mig under min arrestetid, var det, att jag uti juni månad 1793 bekom av honom till skänks 2 buteljer vin samt sedermera i slutet av samma månad 1 butelj portugisvin», berättar Koellberg. Men därmed var

också välviljan slut från den mannens sida — om det nu var något annat än en gest för att beslöja Ruuthensparres delaktighet i arresteringen. En gång 1794 infann sig Ruuthensparre hos Koellberg i hans arrestrum. Härom skriver Koellberg: »Han tillfrågade mig under 4 ögon, om jag ville 1) lova att aldrig göra frågan om ersättning för mitt lidande, 2) att aldrig vilja inlåta mig i statssaker [något, som Koellberg veterligen inte gjort] samt 3) att aldrig vilja angiva de olagligheter, jag visste eller kunde få veta, så skulle han hjälpa mig från min arrestering samt få tillräckliga resepengar att resa utrikes att söka bot för mina ögon och min hälsa, av vilket klarligen kan finnas, det han var i fruktan för ersättningsfrågan, samt tillika, att jag skulle hålla annotation över de kruttransporter m. m. som under min arrestetid till stadens handlande och till skärgården avgått och försålt blivit.»²²

Behandlingen å fästningen karakteriseras även av, att Koellberg av det tillmätta fångtraktamentet inte ens fick ut hälften, av vedransonen drogs 6 famnar av och 2 th av ljusransonen fräntogs honom. Själv säger Koellberg härom i en inlaga till justitiekanslären i oktober 1795 med begäran om dennes ämbetsåtgärd i ärendet, att »jag där på stället ej vågade efterfråga min resterande rätt».²² Det gör då närmast ett beklämmande intryck att läsa följande rapport, som löjtnanten på Karlstens fästning Bäärnhelm avgav till sin chef den 1 augusti 1795, den dag Koellbergs fängelsetid var till ända. Dokumentet lyder: »Sedan Koellberg denna dag ställts på fri fot, har han av mig enligt order tillfrågats, om han under sin arresttid riktigt utfått sitt bestådda traktamente av 16 skilling om dagen, vartill han svarade: Ja, med anmodan, det ville jag hos Herr Översten och Kommendanten Ruuthensparre framföra dess vördnadsfulla tacksägelser för all honom visad godhet, samt att Herr Översten och Kommendanten ej hädanefter måtte bära något hat till honom för begångna fel, vilka han ångrar, varemot han alltid med välsignelser skulle visa sin erkänsla.» Detta opus, avfattat som om det vore Ruuthensparres egen hand, som fört pennan, finnes bevarat i fästningens arkiv.²⁸ Reflektionerna göra sig i sanning själva.

Koellberg blev sålunda äntligen löst från sitt fängelse. Det var närmast på en underdånig ansökan från hans hustru i april 1795, som man beslöt sig härför.²⁹ »Den 1 augusti», säger Koellberg, »leddes jag ut från fästningen till ett traktörshus i staden Marstrand i mitt blinda tillstånd, utan att kommendanten låtit göra minsta anstalt, huru jag skulle komma till min hustru och barn i Stockholm.» För att kunna ordna med hemfärden

måste han sälja sina små tillhörigheter, och med hjälp av en lejd människas vård och tillsyn kom han land- och sjövägen dit och fann de sina i största fattigdom. Även de hade under hans fängelsetid måst avyttra sina lösören för sin bärgning och tillstötande sjukdom.²²

Koellbergs återstående levnad blev en enda lång serie av sorg och bekymmer, allt för tragisk att här gå närmare in på. Jag skall blott i all korthet beröra ett par förhållanden. En sak, som han inför sin annalkande ålderdom hyste varma förhoppningar om, vars att hans son Johan Casper, som 1797 var 11 år gammal, skulle kunna bli antagen till kadett vid krigsakademien på Karlberg. De motigheter han rönt från guvernören, en överste N. A. Cronstedt, när han på våren sagda år hos K. M:t lagt in ansökan, att sonen skulle få bli antagen, grep honom särskilt hårt. Till slut, efter påstötning från K. M:t, vann han dock i september sitt mål, och han kände det som en särdeles ljusning i bekymren för pojken.²² Efter 4 års studier på Karlberg embarkerade denne på fregatten *Fröja* hösten 1801 för att under de närmaste 1 ½ åren tjänstgöra till sjöss, med överflyttning successivt till fregatterna *Thetis* och *Jarramas*, vilka fartyg beforo Medelhavet och Västindien.³⁰ När han våren 1803 kom åter till krigsakademien, vägrade Cronstedt att ta emot honom med det skälet, att han skulle ha glömt bort för mycket av det teoretiska.²² Och så hade Nicolaus Koellberg mist ännu en illusion.

Måttet var dock ännu inte rågat. Fattigdomens gastkramning blev till slut för svår, och i januari 1801 blev han och hans hustru intagna med s. k. fribröds kost på Danviken, för livstid — »den tillflyktsort jag till slut måst välja», utropar han.²² År 1809 gick hans maka ur tiden. De 3 äldsta barnen hade då redan lämnat Sverige och man visste överhuvudtaget inte, om de voro i livet, och det yngsta, en 19-årig dotter, var alltsedan barn domen sjuklig.³¹ Och den 29 december 1820 slutade han själv sin oroliga levnad i en ålder av 78 år.

Nicolaus Koellberg hörde inte till de uppsatta i samhället, han utförde inga hjältedater, som skänkt hans namn ryktbarhet och ära, men han var onekligen en välbefaren och duktig svensk sjöman, som slagits tappert för kung och fädernesland, och förvisso kämpade han även under främmande länders flaggor. Han var, med sina fel och förtjänster, ett barn av sin tid, och det har, inte minst därför, synts mig kunna vara av intresse att inför detta auditorium ge några glimtar ur hans liv.

Noter

¹ Beträffande namnformen Koellberg må här inskjutas, att det icke råder någon tvekan om att familjenamnet var K u l l b e r g. Så hette hans fader och så kallas han i regel av svenska myndigheter. Förnamnet är då gemenligen Nils eller Niklas. Troligen har han emellertid under mångårig utlandstjänst lagt sig till med stavningen Koellberg, ibland Koëllberg eller Köellberg, och använde också själv någon av dessa namnformer under sin återstående livstid. Man kan även träffa på dokument, där han kallas Kuhlberg, Koelberg etc.

² RA, Flottans meritförteckningar (Köellberg).

³ KA, Kristianstads läns mtl 1743 fol. 1482 v.

⁴ Kristianstads högre allm. läroverks elevmatrikel.

⁵ KrA, Flottans arkiv, specialavlöningsrullor 1775, 1776 och 1777.

⁶ RA, Hollandica, envoyén G. J. Ehrenswards depesch 1781 29/9, bil. Koellbergs brev till van Lynden 1781 24/8.

⁷ Ibid. E:s depescher 1781 2/10 och 20/11.

⁸ Ibid. E:s depesch 1782 29/1.

⁹ Ibid. envoyén Schultz von Ascheradens dep. till kanslipres. 1783 29/7.

¹⁰ Ibid. chargé d'affaires von Asps depesch 1782 7/9 samt bil. B till densammes depesch 1782 28/9.

¹¹ Försvarsstaben, Göteborgs eskader och örlogsstation 1523—1870 s. 234 f. (Stockholm 1949). Uppgiften där å s. 235, att *Veerenaer* skulle ha legat i Helsingör »i början av september», har visat sig felaktig. Den i Lillienanckars åberopade skrivelse till kollegiet av den 5/9 1782 (på vilken notisen stöder sig) omnämnda holländska kuttern måste nämligen vara en annan än *Veerenaer*, ty hon låg under kvarstad i Marstrands hamn från den 27 augusti till den 5 november 1782.

¹² RA, Hollandica, von Asps depesch 1782 26/10.

¹³ Ibid. samt densammes dep. 1782 5/10, bil. B. Jfr även not 9.

¹⁴ KrA, Amiralitetskollegii ank. br. 1782, vol. III nr 47, Nordenskjöld till am.koll. 1782 9/8.

¹⁵ KrA, Karlstens fästnings arkiv, koncept 1782 20/8 och 27/8.

¹⁶ Ibid. 1782 30/8, 1/9 och 3/9 samt not 9 ovan.

¹⁷ RA, Hollandica, von Asps depescher 1782 7/9, 10/9, 14/9 (jämte apostilla samma dag), 21/9, 24/9, 28/9, 5/10, 22/10, 26/10 samt 1783 29/3. Vidare Schultz von Ascheradens depescher 1783 26/7 och 29/7.

¹⁸ RA, Justitierevisionens registratur 1785 21/1 och utslagshandl. s. d.

¹⁹ KrA, Flottans arkiv, prisverket 1788—90 nr 2830.

²⁰ Tullverkets registratorskontors arkiv, advokatfiskalsexp. diarium, koncept o. registratur uti sjö- och landtullsärenden 1791 och 1792.

²¹ Ibid. Kungl. Tulldirektionens diar. 1791.

²² RA, Bibliographica (Köellberg).

²³ Tullverkets reg.kont. arkiv, adv.fisk.exp. diar. etc. 1793.

²⁴ Ibid. Kungl. Tulldir. diar. 1793.

²⁵ Stockholms stadsarkiv, överståthållareämbetet, poliskammarrens äldre diarium, 1793 s. 425.

²⁶ Kanslisekreterare N. Ädelgrens samlingar, bl. a brev från Ruuthensparre till Reuterholm 1793 22/11.

²⁷ KrA, Karlstens fästnings arkiv, ink.handl. 1793 (vol. 303), fångförteckning 5/8 samt koncept 1793, Ruuthensparre till häradshövdingen i Inlands härad Stiernecreutz 31/5.

²⁸ Ibid. ink.handl. 1795 (vol. 308) nr 52.

²⁹ RA, Högsta domstolens prot. 1795 17/7.

³⁰ KrA, Mönsterrullor för resp. fartyg.

³¹ Stockholms stadsarkiv, Bouppteckningar, 1809: III: 1151.

³² Danvikens hospitals arkiv, skriv. till Statskontoret 1821 14/9.

Väddö havsfärja och de svensk-finska förbindelserna över Åland till omkring 1640

Av fil. mag. Bengt Medin

Den gamla postvägen över Väddö och Ålands hav kan räkna sina anor tillbaka till det svenska postväsendets uppkomst under 1600-talets förra hälft. I ett troligen av Axel Oxenstierna själv utarbetat förslag till postordning från 1624 nämns som den femte och sista av de »almenne vägarne, som våre ordinari poster löpa skole» vägen »ifrån Stocholm åth Veddön, Castelholm, Töfsala, Åboo, Porkala udd ått Reffle».¹ Om postgången bestämmer förslaget, att posten till Reval skall tillryggalägga sträckan Stockholm—Väddö på tre dagar, Väddö—Åland—Töfsala (Tälvassalo)—Åbo på tre och Åbo—Porkala udd på fyra dagar. Besvärligheter vid de många färjställena har dock tagits med i beräkningen. Postbudet skall »haffua så, hvar gongh han kommer, beskedh medh sig, huru länge han vidh hvar feriestadh för oväder eller annan olägenheet skuldh ähr uppehollen».²

Detta förslag kom emellertid, vad Ålandsposten beträffar, inte att bli verklighet förrän generalriksschultzen Sten von Stenhusen sommaren 1638 anlade en postväg mellan Stockholm och Narva, således inte enligt den tidigare planen över Porkala till Reval. Vägens sträckning framgår i det närmaste exakt av den »postrulla», som samtidigt upprättades, och som har följande inledning: »A 1638 den 3. Junij ist erstmahlen die Post von

¹ Axel Oxenstiernas skrifter och brevexling I: 1 sid. 359 ff., stycket III. Förslaget dateras där till februari eller mars 1624 troligen därför att ett förslag till ordning för gästning och skjutsfärder från mars 1624 omtalar, att en postordning har utarbetats. Bergfalk Om Svenska postinrättningens uppkomst etc. i Vitterhets- Historie- och Antikvitetsakademiens handlingar 18 sid. 124. T. Holm Sveriges allmänna postväsen I sid. 82 f. Holm har inte uppmärksammat, att detta förslag till postordning verkligen efter allt att döma har existerat utan håller för möjligt, att det aldrig utarbetats.

² Axel Oxenstiernas skrifter och brevexling *ibid.* stycket VI.

Stockholm auff Aboo, von dannen weiters biss auf die Narve gelegt worden, und soll dieselbe Hernacher Zufuss alss, wie lautet, lauffen.»³ För att få en uppfattning om vägens sträckning, är det nödvändigt att återge rullans uppgifter om postpassen.

Stockholm—Ensta i Täby socken	1 ½ mil
Ensta—Säby i Össeby-Garn socken ⁴	2 »
Säby—Sätuna i Husby-Lyhundra socken	2 »
Sätuna—Svanberga i Estuna socken	2 »
Svanberga—Elmsta i Vaddö socken	2 ½ »
Elmsta—Ekerö på Åland	10 ½ »
Ekerö—Emkarby i Finströms socken	2 »
Emkarby—Finby i Sunds socken	2 »
Finby—Vargata på Vårdö	1 ½ »
Vargata—Kumlinge (byn på huvudön)	4 »
Kumlinge—Brändö	3 »
Brändö—Söderby på Iniö i Iniö socken	3 »
Söderby—Sannainen i Taivassalo socken	3 »
Sannainen—Vinkilä i Vehmaa socken	2 »
Vinkilä—Karsila i Mynämäki socken	3 »
Karsila—Åbo	3 »
Åbo—Rekottila i Paimio socken	3 ½ »
Rekottila—Häntelä i Halikko socken	2 »
Häntelä—Saura (?) i Periö socken	2 »
Saura—Kulla i Tenala socken	2 ½ »
Kulla—Sannäs i Karis socken	2 ½ »
Sannäs—Vikars (?) i Sjundeå socken	3 »
Vikars—Kvis i Kyrksläotts socken	2 ½ »
Kvis—Nyby i Esbo socken	2 »
Nyby—Helsingfors	3 »
Helsingfors—Sibbo	3 »
Sibbo—Borgå	4 »
Borgå—Särkilaks i Pernå socken	4 »

³ Holm a. a. sid. 123. Postrullan förvaras nu i RA, kanslikollegiets arkiv serie G, posthandlingar, fragment av arkiv m. m. I, posthandlingar 1620—1654.

⁴ Originalen har »Säby i Garn». Med Garn måste här förstås f. d. Garns socken, östra delen av nuvarande Össeby-Garn. Moderna kartor och postortsförteckningar upptar här inget Säby, men i Historiskt-Geografiskt och Statistiskt lexikon öfver Sverige 7: 2, artikeln Össeby-Garn omnämns ett hemman Säby i f. d. Garns socken. Vid återgivandet av postrullan har här alla svenska namn normaliserats efter svensk ortförteckning 1935, alla finska och de förekommande ryska efter det finska geografiska uppslagsverket Suomen Maa med undantag för de finska städerna, som återgetts med sina svenska namn. Dessa principer behålls även i den följande framställningen. Rullan har återgetts blott fram till Nyen, då sträckan Nyen—Narva är av mindre intresse för denna framställning.

Särkilaks—Tessjö i Pyttis sockens Nylandsdel	3	mil
Tessjö—Kuppis (Väster-K. eller Stor-K. i Pyttis sockens Viborgsdel)	3	»
Kuppis—Summa i Vehkalahti socken	3	»
Summa—Mäntlahti i Vehkalahti socken	3	»
Mäntlahti—Virojoki i Virolahti socken	5	»
Virojoki—Laihjärvi i Säkkijärvi socken	3	»
Laihjärvi—Vilajoki i Säkkijärvi socken	3	»
Vilajoki—Merijoki i Viborgs landsförsamling	5 1/2	»
Merijoki—Viborg	1 1/2	»
Viborg—Anhop (?) (Kuukaupi i Antrea socken?)	6	»
Anhop—Sairala i Kirvu socken	3	»
Sairala—Kexholm	6	»
Kexholm—Pyhäjärvi i Pyhäjärvi socken	4	»
Pyhäjärvi—Röykkylä i Sakkola socken	—	—
Röykkylä—Liippua i Rautu socken	3 1/2	»
Liippua—Lempolovo	3	»
Lempolovo—Agalatova	4	»
Agalatova—Pargolovo	4	»
Pargolovo—Nyen	3	»

Under sitt arbete tycks Stenhusen inte helt ha följt den instruktion förmyndarregeringen givit honom dagen före avfärden, den andra juni 1638. Där sägs nämligen, att han skall »lägga postväsendet här ifrån Stockholm till Vaddön, så åt Ekerön och sedan vidare genom Åland åt Töfsala, ifrån Töfsala på Åbo, från Åbo skall han lägga poster på tvenne vägar, en som går åt Raumo, Björneborg, Vasa, Uleå, den andra, som går på Tavastehus och så den övre vägen åt Viborg och därifrån vidare åt Kexholm och Narva. Och den tredje som går åt Helsingfors. Ut i Helsingfors skall han tvenne poster anrätta: en, som med båt går åt Reval, och den andra till lands på Borgå och Viborg.»⁵ Får man tro Stenhusens ovan nämnda postrulla, har han blott inrättat den tredje av de linjer, som anbefalldes från Åbo, och inte heller anlagt någon postförbindelse med Reval över Finska viken. Postförbindelsen Porkala—Reval nämns varken i regeringens instruktion eller i Stenhusens postrulla.⁶ Detta är egendomligt, då här fanns en gammal och beprövad överfart, som också avsågs att användas i Axel Oxenstiernas förslag från 1624. Postförbindelsen Reval—Porkala kom till stånd först 1644, då det danska kriget aktualiserade post-

⁵ RR 1638 2/6 fol. 553. Holm a. a. II sid. 43.

⁶ Holm har inte rätt, när han säger, a. a. II sid. 43, att förbindelsen Porkala—Reval omnämns såsom påtänkt i regeringens instruktion 1638 2/6. Där omtalas blott en båtförbindelse Helsingfors—Reval.

gången öster om Östersjön, sedan fiendens flotta gjort kommunikationerna med de tyska besittningarna osäkra.⁷

I sin instruktion för Stenhusen säger regeringen, att det finska postväsendet skulle inrättas »hålst för den orsak skull, att våre trogne undersåtere den meenige allmogen å landet som här till medh odrägeligh Gäst- och skutzning haffuer warit betungat må derigenom lijsadh bliwa». Den nya postvägen över Åland och längs Finska vikens kust följde en urgammal förbindelseled mellan det svenska väldets östra och västra landsdelar. Postens inrättande här betydde blott ett försök till statlig organisation och statligt övertagande av en av denna stora transportvägs många uppgifter, brevföringen. I det följande skall göras ett försök att teckna denna svensk-finska sjö- och landsvägsleds historia före den ordnade postgångens tid.

Till Vaddö förde redan under medeltiden åtminstone två betydande färdvägar. Från Stockholm gick en förbindelse över Danderyd—Vallentuna—Skedevärd—Norrtälje ut till kusten i Vaddö. En annan sträckte sig från Uppsalavägen vid Hammarby över Skånala—Lunda—Gottröra—Knutby—Edsbro—Edebo—Häverö—Fjäll—Gamla Grisslehamn. Vaddö kunde alltså från huvudstaden nås på en kust- och en inlandsväg.⁸ Att förbindelser redan mycket tidigt uppstod mellan rikets centrum och nordöstra Uppland är naturligtvis ingen tillfällighet. Från Vaddö är avståndet till Ålandsarkipelagens västligaste storö, Ekerö, blott omkring fyra mil, och Ålands ösystem bildar i sin tur en förträfflig brygga över till Finlands fastland och den centrala Åbobygden.

För transporter över Ålands hav till Ekerö anlätades de sjöfarande vaddöborna och deras båtar. Mycket tidigt uppstod på grund härav speciella privilegier för vaddöborna. Det äldsta kända är kung Kristoffers brev om frihet från skeppsskatten daterat Stockholm 1444 22/2. Här uppfattas redan transportväsendet över Ålands hav som en fast institution. Brevet talar om det omak, som allmogen i Vaddö har med färjorna.⁹

⁷ Förmyndarregeringen till Gustaf Oxenstierna 1644 29/3, till Anders Eriksson Hästehuvud 1644 30/3, till Jakob Klasson Uggla s. d. RR 1644: 1 fol. 356 v, 358, 359. Holm a. a. II sid. 42—46.

⁸ KrA, krigshistoriska avdelningens arbetsarkiv till Gustav Adolfsverket vol. 97: 2, överste A. Braunerhjelm »listverk över vägarna 1648 etc.».

⁹ UUB R 550, Jon Håkonssons Reses (Rhezeliuss') afriktningarr och afskrifter aff RuneStenar etc. fol. 59 v. Den där förekommande samlingen frihetsbrev för Vaddö har delvis noterats av Styffe i Skandinavien under unionstiden tredje uppl. sid. 383 not 3, dock utan fullständig källhänvisning. Att Styffe som källa verkligen haft UUB R 550 har visats av Ernst Nygren i hans uppsats Arkivinspektioner i Uppland enligt 1630 års

Genom århundraden kom sedan benämningar som »Väddö havsfärja» eller »färjan över Ålands hav» att bli bestående. De visar, att man klart uppfattade Väddöbornas insatser som en bestående transportinstitution.

Bönderna har emellertid ofta klagat över det besvär de fick utstå av de resande. 1457 1/9 bekräftar därför Kristian I deras frihet från skeppsskatt, och dagen därpå ger kungen förhållningsorder om den gästning, som fick förekomma. Med undantag för de kungliga buden, vilka här som annorstädes intog en särställning, fick de resande inte ligga på Väddö mer än över tre nätter. De österifrån kommande behövde inte vidarebefordras längre än till nästa socken.¹

Den största tungan låg nog knappast i själva sjöfärderna. Värre var besväret med de resandes förplägnad under uppehåll på grund av motvind, storm, is eller annat hinder. I ett kungligt brev 1470 25/3 sägs det, att uppehållen kunde sträcka sig över 14 dagar, tre veckor eller mer. För att minska Väddöbornas mödor bestämdes nu, att alla bönder i Singö, Björkö och Väddö »kyrkelag» gemensamt skulle sköta transporter.² Kristian I:s brev konfirmerades sedermera av kung Hans — 8/3, Sten Sture 1516 4/4 och Gustav Vasa 1527 26/4. Dessa brev sägs blott gälla Väddö; Singö och Björkö nämns inte och har väl inte heller varit delaktiga i färjeprivilegierna trots 1470 års bestämmelser.³

Vid mitten av Gustav Vasas regering börjar konkreta och belysande notiser om väddötrafiken flöda i kungens skrivelser. Ålandsvägen är inte längre blott en resanderoutt för kronans bud och ämbetsmän, den har blivit en viktig militär transportväg under Dackefejden och det svensk-ryska kriget 1555—1557. 1543 29/3 skriver kungen till Erik Fleming, att överförandet av det finska sjöfolket till Stockholm inte kan uppskjutas tills sjön blir ren, dvs. tills isen helt brutit upp. Folket skall i stället skyndsamt samlas på Åland för att föras över till Väddö. Brådskan be-

memorial för riksens antikvarier, tryckt i Arkivvetenskapliga studier utgivna av Sten RuneStenar etc. fol. 59 v. Den där förekommande samlingen frihetsbrev för Väddö har giam, Uppsala 1721. Efter denna undersöknings avslutande har jag gjorts uppmärksam på en uppsats om Havsfärjan Väddö—Åland av redaktör Edvin Gustafsson i Rospiggen 1949. Förf. har där byggt sin framställning på huvudsakligen i Väddö förvarat arkivmaterial, delvis troligen privilegiebrev i avskrift eller original, som jag tyvärr inte haft tillfälle att undersöka.

¹ UUB R 550 fol. 60, 60 v.

² Ibid. fol. 61.

³ Ibid. fol. 62. Dateringen är korrumpierad, ibid. fol. 62 v, ibid. fol. 63 tryckt i GVR 1527 sid. 151.

rodde på att flottan så fort som möjligt måste löpa ut för att undsätta Kalmar och om möjligt återta Öland. Ännu en månad senare upprepar kungen sin befallning.⁴ Ett år senare, 1544 16/4, ger han sitt bifall till att över Vaddö transportera 100—200 nyantagna knektar till Finland.⁵

Kanske som en följd av den ökade trafiken under de hektiska upprors-åren gavs 1545 6/7 kungligt privilegium på ett gästgiveri på Signhildsskär mellan Vaddö och Ekerö. Privilegiet tillkom på framställning av befallningsmannen på Åland Olof Trotteson.⁶

Långt större betydelse fick Ålandstrafiken naturligtvis under det ryska kriget 1555—1557. Från svensk sida fördes visserligen operationerna på intet sätt med någon större aktivitet, men betydande stridskrafter var dock under lång tid bundna kring Finska vikens bortre kustområden. För förbindelserna mellan krigsskådeplatsen och Sverige, framför allt huvudstaden, har Ålandsvägen haft stor betydelse.

1555 24/10 skriver utvald kung Erik till Lars Turesson (Tre Rosor) »att han bestyrer om the färrier och båther vid Vaddö, att tijt aff hans för-läning och Rodzlagen flere färrier och båther komme motte till att öffver-före folk och annet med, som till Finland nu skall sendes». Trafiken har alltså tillfälligt svällt så, att Vaddöbornas båtar inte räcker till.⁷ I december har tydligen transporter till Finland fortgått. 4/12 uppdras det åt ståthållaren på Stockholms slott Erik Håkansson att sända fetalier till det krigsfolk, som överförts till Åland från Vaddö. Två dagar senare begär kungen av Lars Turesson besked om färjorna vid Vaddö.⁸ Från åren 1556 och 1557 finns notiser om transporter av krigsfolk och för-nödenheter över Vaddö i Gustav Vasas brev 1556 3/1, 1/2, 27/5 samt 1557 4/2.⁹

Det är tydligt att Ålandsvägen har utnyttjats huvudsakligen under vintern och ismånaderna. Av 11 kungliga brev rörande transporter över Vaddö åren 1543—1544 och 1555—1557 har 10 skrivits 24/10—27/4. Tyngdpunkten ligger avgjort på senvintern i januari—mars. Mycket

⁴ GVR 1543 sid. 204 f. Samma dag avgår även brev till Thomas Jönsson m. fl. fogdar i Finland samt till befallningsmannen på Åland Olof Trotteson i detta ärende. GVR 1543 sid. 206 ff.

⁵ GVR 1544 sid. 226.

⁶ GVR 1545 sid. 431 f. Att privilegiet tillkommit på framställning av Olof Trotteson framgår av en skrivelse till denne samma dag. GVR 1545 sid. 429 f.

⁷ GVR 1555 sid. 584.

⁸ Ibid. sid. 600, 602.

⁹ GVR 1556 sid. 1 ff., 699, 757, GVR 1557 sid. 22.

hårda vintrar har väl färderna gått över isen åtminstone sträckan Ekerö—finska fastlandet. Gustav Vasa talar i ett brev från Åbo 1556 1/2 om att »vij icke förmode oss opå thenne tijdh kunne komme anthen medt skep eller eliest hädan och till Ålandh».¹ Men i allmänhet gick nog Ålandsroutten åtminstone sträckan Ekerö—Grisslehamn över öppet vatten. När de besvärliga isförhållandena i Finlands och Stockholms skärgårdar omöjliggjorde all sjöfart med större skepp, kunde Ålandstrafiken hållas i gång genom att isfärd och segling med de små bondebåtarna kombinerades. Från 1600-talets början finns några belägg för att Ålandsvägen huvudsakligen var avsedd för höst- och vintertrafik. Någon gång omkring år 1600 begär Vaddöborna i en besvärsskrivelse till kungl. maj:t frihet från knektutskrivningen »förty A. N. Herre och konung vi fattige män är icke uti lika villkor stadde med dem som på landsbygden boendes äre, eller andre, som bo utmed sjösidan så att när de draga deras båtar uppå landet om hösten så måste vi först våra utskjuta till kronans nödtröft gagn och goda, varigenom många fattige män igenom den farliga havsens lägenhet sig icke annat än ohälsa så länge de leva, eller ock själva livsens tillsättning måste förmoda».² En annan gång begär landshövdingen på Åland Stellan Mörner 1627 29/8 av kammaren att kyrkoherden i Hammarlands socken i likhet med andra präster på Åland skall få frihet från gärd och mantalspenningar till följd av den stora gästning han måste utstå, och som säges vara särskilt besvärlig höst och vår, »när isen pålägges och avgå skall i havet».³ Man bör dock inte föreställa sig, att islossningen eller isläggningen kring Åland i sig själv ökade trafiken där. Detta åstadkoms av det hindrande istäcket i de stora segellederna genom Stockholms och Sydfinlands skärgårdar. Men isläggning och isavgång utgjorde störande faktorer i den ordinärt ansvallda vintertrafiken över Åland med uppehåll och gästning som följdforeteelser.

Typisk för en Ålandsfärd i islossningens tecken torde Gustav Vasas återresa från Finland till Sverige senvintern 1556 vara. Oroad av ryssarnas framgångar och i uppbrottsstämning skriver kungen 28/1 från Åbo till utvald kung Erik, att han ämnar ställa sin resa till Sverige över Åland: »Såge vij förthenskuldh gerne, att tu ville förskiecke någre skep emot oss till för:ne Ålandh, hvar skäregården icke så tilfrusen ähr, att the kunne komme utöffver, och um inge skep ifrå Stockholm utlöpe kunne, att tu

¹ GVR 1556 sid. 84 f.

² RA, allmogens besvär, Uppland vol. 4, odat. skrivelse från omkring 1600.

³ KA, kammarens ank. handl. vol. 17, Åland.

dhå ville lathe bestelle någre skuter vedh Veddöen, som vij medt en hast kunne komme utöffver medt.»⁴ Från samma plats avgår 1/2 brev till Lars Olofsson Björnram att kungen denna årstid inte tror sig kunna ta vägen över Åland. Han ämnar därför försöka »komme till Sverige egenom Norrebrotnn».⁵ 16/2 är han emellertid kvar i Åbo tveksam om vilken väg han kan resa. Han är dock tydligen besluten att välja Ålandsvägen, om inte isen gör det omöjligt. Samma är förhållandet ännu 1/3.⁶ Kungens återresa drog alltså ut på tiden. Om lugnande rapporter inflöt från krigsskådeplatsen, eller annat kom emellan, är ovisst. 10/4 vistas han på Kastelholm på Åland och avbeställer då i brev till utvald kung Erik färjebåtarna från Vaddö. Han ämnar nu stanna på Åland tills Stockholms skärgård blir isfri och därefter bege sig till huvudstaden sjöledes.⁷

Emellertid har transporterna över Vaddö tydligen ägt rum också då skärgårdsvattnen var öppna. När så var fallet, fanns möjligheten att sjöledes nå Vaddöhamnarna från Stockholm. Troligen har den upprensning av sjöleden vid Vaddö, som anbefalldes i brev dels till Jakob Bagge dels till Vaddö m. fl. socknar 1553 24/5, något samband med havsfärjan.⁸ I ett kungligt brev 1556 29/5 omtalas, att knektar skall skickas till Vaddö.⁹ Ett skäl åtminstone för brevbud att ta omvägen över Vaddö, även när havet låg öppet, nämner Gustav Vasa i brev till hertig Johan 1556 12/9 »Och um man icke altijdh haffuer rådth till ath skicke budh för motvader skulldh genest ifrå Åbo och hijtt till Sverige, så kan man doch altijdh komme utöffuer ifrå Findlandh och till Ålandh och sedhen till Vedöön, när stille väder ähr, hvilken vägh the breffdragere och väll drage kunne, som någre hastige värff haffve medhfare, och synnerligen när motvader är etc.»¹ Stiltje eller motvind kunde alltså vara skäl att ta Vaddövägen. Tydligt kommer detta motiv fram i ett brev från Gustaf Fincke till ståthållaren på Stockholms slott 1565 6/8. Örlogsflottan ligger i Svenska skären och väntar på skeppsfolk från Finland, som är på väg, men hindras av envis motvind. Därför har Fincke låtit utvälja timmermän och andra,

⁴ GVR 1556 sid. 59.

⁵ Ibid. sid. 84 f.

⁶ Ibid. sid. 109, 138.

⁷ Ibid. sid. 232. Om samma sak till Per Brahe 1556 11/4, ibid. sid. 234.

⁸ GVR 1553 sid. 86 f.

⁹ GVR 1556 sid. 757.

¹ GVR 1566 sid. 526.

som är tjänliga till sjöss, och sänt dem över Åland till Vaddö, för att de skall komma fram så mycket fortare.² Men de vanligaste motiven var väl sparsamhet, när det gällde enstaka bud, och brist på sjögående fartyg, när det gällde större transporter.

Belysande för Ålandsrouttens betydelse som färdväg är några försök, som på 1500-talet gjordes för att få kontroll över resandeströmmen vid Vaddö. Först ett tidigt försök att helt spärra resandetrafiken. 1511 2/3 skriver Erik Turesson (Bjelke) till Svante Nilsson från Pyttis att han inte kan komma till riksrådsmötet i Stockholm, då han fått brevet därom alltför sent: »Tha kom the gode herrers scriffuile mich icke tiil hande förre (än) nw fastelagens lögerdagh, ty forbud sculle vara giort paa Veddön ther jngen offuerföre, hopen dis thet icke eder vilie eller befelningh är om förscriffne forbud, huilkit oc eij nyttigt är, togh eij för myn skyld, vthen för menige rigsins hinder, om Gud forbiude naged opa kome aff tesse omilde Rytzer, som daglige befryktendis är.»³ Citatet talar tydligt nog om hur viktig Ålandsvägen ansågs vara för förbindelserna mellan Sverige och Finland under senvintern. Mera detaljerat omtalas kontrollåtgärder vid Vaddö i en passus i Erik XIV:s förordning om rikets styrelse under hans deltagande i operationerna mot danskarna i Småland och Västergötland given i Halmstad 1563 1/11. Bland en rad säkerhetsbestämmelser påträffas även följande: »Wedh wäddön, Norre Tälle och andre orther, ther man öffuerdrager till och frånn Finland, schall Man Altijd haffue nogre wisse och förtrogne karler liggendes, the ther kunde haffue achtt och inseende till att rättferdige them alle, såsom högbe:te Kongl. M:tz Breff och Passbord ther af och ahn drage. Och schole när nogre komme, såsom icke hafue bescheed ifrå hög:te Kongl. M:tt strax granneligen ransache alle the Breff the hafwe medfahre och then till sig anamme, och schole the icke lathe sig benöije med the Bref såsom the wägfarende med godh willie eller elliest sielfue ifrån sig hafue och öfuerantwarde, vthenn och ransache i alle theres gömmor och kläder ther såsom man tencker Breff eller annedt förwaras kunne. Sedhen schole the förschicke samme wägfarende med nogre knechter eller andre ther till förordnedhe thenn genest wäg till Stockholm, och honom, heller om the flere ähre sampt alle the Breff the hafue medfare, Praesenthere Stadthollen, Castellano och Secretario huar thet warder försumat schole the som till sådant att achte äre förordnedhe hafue förwärket liffuet etc.»⁴ Bland

² Hausen Bidrag till Finlands historia IV sid. 300.

³ Finlands medeltidsurkunder VII sid. 121 f.

de »Suspechte och Misstenchte Personer», som man skulle akta sig för, nämns längre fram bl. a. polacker och hertig Johan. Hertigen själv satt, efter den öppna brytningen mellan honom och brodern tidigare på året, fången på Gripsholm. Det är emellertid som den viktigaste överfartsorten vill hans hertigdöme, Finland, Väddö har fått sin plats i förordningen. Över Finland, Estland och Livland kunde ju också eventuella förbindelser med polackerna upprätthållas. Johan själv har några år senare som kung planerat liknande kontrollförsök. 1569 25/1 ger han färjmännen i Väddö frihet från utskrivning. Orsaken är inte bara deras ansträngningar med färjan: »Sasom thee och hafue Uthlofwet, att ther någre vore som wille dragha öfwer hafwet och icke hafwe bewijs eller pattzbordh af oss wåre trogne män och Rådth eller Befallningzmän, att the äre stadde Uthi theres rette rese. The samme wele förbe:de Wäddö boer förhindre, och Våre Befallningzmän öfwer antwarde, på thet the efter tilbörlichkeit måge warda förhörde, och rättfärdige. Uthi lijke motto hafwe the Utlöfwet, att the skole hafwa flijtigt upsende på alle fremmande som komma öfwer Aländz (!) haf och till Wädön, så att the icke efter theres wilia skole draga annorstädes kring om Landet, Uthan genest till oss eller wåre befaldningzmän till Stocholm.» Resandekontrollen har här alltså överlämnats till färjmännen själva.⁵

Överföringen ålåg inte bara Väddö socken. 1565 15/4 skriver kung Erik till allmogen i Väddö, Häverö m. fl. orter vid sjösidan, att örlogsflottan ligger färdig i Stockholmskären för att nästa vecka gå mot fienden. Den behöver emellertid det utskrivna sjöfolket från Finland och Åland, som nu ligger på Åland. Man skall därför samla ihop alla båtar man kan, förse dem med roddarhjälp och genast bege sig till Åland för att föra folket till Väddö.⁶ Grannsocknarna fick alltså i besvärliga situationer hjälpa Väddöborna. Omkring 1579 ledde detta förhållande till att 23 bönder på 13 ½ hemman i Häverö socken lades till Väddö färja. Bönderna fördelade sig på följande byar: Ortala 4 på 4 hela hemman och 10 på 10 halva, Björnholma 5 på 5 halva, Sämmerby 2 på 2 halva och Björkekulla 2 på 2 halva.⁷ Av dessa byar har Björnholma inte kunnat identifieras.

⁴ HSH 27 sid. 53 f. Denna del av förordningen har uppmärksamrats av Carl M. Kjellberg i hans arbete Norrtälje stad 1622—1922 sid. 5.

⁵ UUB R 550 fol. 63 v.

⁶ RR 1565 fol. 105 v.

⁷ I kungligt brev 1584 28/2 (avskrift i KA, landskapshandlingar Uppland 1599: 28: 2) uppges att Häveröborna för fem år sedan lagts under färjan. Böndernas fördelning på

Björkkulla och Sämmerby är grannbyar i Häverö och Vaddö socknar strax intill Vaddövikén. Ortala med det välbekanta bruket ligger ungefär ½ mil söder därom också vid Vaddövikén. Antagligen några år senare lades också bönder från Vätö till färjan. Fr. o. m. 1594 upptas i jordeböcker och räkenskaper Vätöbönder på 16 ½ hemman under Vaddö färja.⁸ 1599 har namnen på de 17 bönderna antecknats i jordeboken:⁹

Erik Eriksson i Lingslätö	Olof i Salnö	Markus i Backa
Lasse Persson i Lingslätö	Anders Jonsson i Salnö	Kristoffer i Backa
Anders Tolck i Lingslätö	Olof Jonsson i Salnö	Staffan i Backa
Olof Persson i Lingslätö	Hans Eriksson i Salnö	
Kristoffer i Byle	Nils Larsson i Granö	Hans i Sankarby
Lasse i Byle	Nils Persson i Granö	Hans i Lervik

Dessa sju byar fyller helt den avsmalnande sydöstligaste fliken av nuvarande Vaddö socken.

De äldsta breven för Vaddö färja ger bönderna frihet från skeppsskatten. Andra friheter tycks inte ha kommit i fråga, men ersättning har säkerligen lämnats av de resande. Genom Johan III:s förordning om skjutsning och gästning 1569 22/2 förbjöds all fri skjutsning för andra än kungl. maj:ts och kronans passförsedda bud och förslor.¹ Kanske ligger denna förordning bakom en Vaddöbornas klagoskrift från omkring 1570. Bönderna besvärar sig över att de inte njuta sina gamla privilegier »förty alle de här över fare, herremän och deres tjänare så väl som eders Maj:ts egne tjänare, äre alle så förpassbordat, att de skole alle bliva förfordrat fritt och utan betalning».²

Så småningom tillkom emellertid speciella ersättningsformer. Genom kungligt brev 1575 20/9 befriades Vaddö socken för sitt besvär med färjan från kungsfördringen, sammanlagt 66 »kungshästar». Ett annat

olika byar framgår av jordeboken *ibid.* 1601: 10. Avvikande, säkerligen felaktiga, uppgifter ger en marginalanteckning i avkortningen *ibid.* 1599: 28: 2.

⁸ KA, landskapshandlingar Uppland 1594: 11.

⁹ *Ibid.* 1599: 28: 1. Det egendomliga är, att man, så gott det går att utläsa ur det bristfälliga materialet, kommer till den uppfattningen, att färjebönderna i Vätö redan i 1594 års jordebok (*ibid.* 1594: 11) upptas efter Vaddö, men att detta skett med de 23 bönderna i Häverö först år 1601 (*ibid.* 1601: 10). Redan i 1589 års avkortning för kostgården (*ibid.* 1589: 22) upptas emellertid de 13 ½ skattehemmanen i Häverö under Vaddö färja. Här saknas Vätö under Vaddö.

¹ Stiernmans författningssamling I sid. 204 ff.

² RA, allmogens besvär, Uppland vol. 4, odat. omkring 1570.

kungligt brev 1584 28/2 ger de 23 Häveröbönderna frihet från all viss ränta av samma skäl. 1586 11/10 ges bönderna i Ortala by frihet från den 1585 pålagda kvarnskatten. 1589 har kostgården avkortats för hela Väddö socken, 107 skattehemman och 1 kyrkohemman, samt för Häveröbönderna i färjlaget, 13 ½ hemman. 1599 16/12 fick hela Väddö färjlag genom kungligt brev frihet från en humlegård om 3 mark per hemman, som skulle utgöras år 1600.³ I ett kungligt brev 1600 22/7 fick allmogen i Väddö frihet från halva hjälpskatten, och slutligen utökades friheten genom ett brev 1602 5/8 att gälla alla gårdar i krigstid.⁴

Ersättningsförhållandena förändrades emellertid radikalt genom Norrköpings riksdags beslut 1604, då all fri skjutsning förbjöds även för kronans resande bud. För att dessa skulle kunna betala skjutsbönderna för deras tjänster pålades skjutsfärdspenningar om två mark av varje bonde.⁵ Sin speciella tillämpning för Väddötrafiken fick dessa bestämmelser i ett kungligt brev 1604 13/7.⁶ Om så mycket folk samtidigt skulle överföras från Väddö till Åland eller motsatt väg att färjorna måste användas, skulle taxan vara en mark per person. När det blott gällde en, två eller tre personer, som kunde sättas över med båt, var taxan 16 öre om sommaren och en daler höst och vinter. Sommartaxan är här någorlunda lämpad efter taxan för skjutsning med båt genom skärgårdarna i det allmänna reglementet av 1604 22/4. För en person stadgades där en avgift av tre öre per mil, vilket, om man beräknar avståndet Väddö—Ekerö till omkring 8 (gamla) mil, gör 24 öre på denna sträcka. För två eller flera personer var avgiften emellertid blott 1 ½ öre per mil, vilket för Väddö—Ekeröfarten skulle motsvara ungefär 12 öre. Den besvärligare vinterfarten ersattes dock för Väddö med det dubbla.

Bestämmelserna från 1604 har troligen, trots de kontrollåtgärder, som vidtogs, aldrig riktigt kunnat tillämpas i praktiken.⁷ 1609 25/7 begär Väddöborna frihet från krigsgården enligt sina gamla privilegier, och

³ KA, landskapshandlingar Uppland 1589: 22, 1599: 28: 2, 1600: 10. Breven i avskrift i 1599: 28: 2.

⁴ Ibid. 1600: 10, brevet har inte påträffats. Brevet 1602 5/8 finns i avskrift ibid. 1609: 5.

⁵ Kungligt brev 1604 22/4 tryckt hos Stiernman I sid. 478 ff.

⁶ Waaranen Samling af urkunder rörande Finlands historia 2 sid. 122 f. Brevet är även tryckt hos Stiernman I sid. 482, men här återges inte lydelsen i RR korrekt.

⁷ Om kontrollen av trafiken över Åland se kungliga brev 1604 15/7 (2 st.) och 1604 13/8, Waaranen 2 sid. 123, 125, 129.

1610 22/10 återinfördes den fulla friheten från gärder i krigstider.⁸ Genom kungliga brev 1612 16/5 och 1619 12/11 fastställdes den att gälla hälften av alla gärder, vilket sedermera konfirmerades av förmyndarregeringen 1638 3/4 och drottning Kristina 1648 22/6.⁹

Till färjelaget räknades hela Väddö socken om ursprungligen 107 skattehemman och 1 kyrkohemman. Tillsammans med delarna av Häverö och Vätö socknar utgjorde färjelaget år 1601 127 bönder på hela skattemantal, 20 på halva och 1 kyrkobonde. Antalet färjebönder höll sig tämligen konstant, men genom en ny skatteläggning av Väddö socken år 1605 minskades mantalet betydligt.¹

Till förmånerna för färjningen hörde också frihet från utskrivning. Sådan frihet erhöll Väddö av Johan III 1569 25/1, Karl IX 1607 20/4 och Gustav Adolf 1616 26/8. Enligt Karl IX:s brev gällde friheten det folk, »som nu är eller födas kunde på bemalte Väddö». Den bekräftades sedermera i mindre utsträckning av förmyndarregeringen 1633 10/4 och gällde då blott bonden själv och en dräng. Det ovannämnda kungliga brevet 1648 22/6 omlade denna frihet till en svag rotering om 16 mantal per båtsman.²

Man kan knappast få något egentligt begrepp om Väddötrafikens omfattning. Systemet med hemmansfriheter ger inte de upplysningar, som ett penningavlönningssystem, byggt på ersättning för de enskilda prestationerna, skulle ha gett. Därtill kommer, att man inte vet någonting om farkosternas storlek och lastkapacitet. Av Karl IX:s ovannämnda brev framgår, att färjningen uppehölls dels med böndernas mindre båtar, dels med större »färjor». En notis från omkring 1570 upplyser, att bönderna då mist en färjebåt, som de säger sig inte kunna köpa för 200 mark.³ För rörelsens betydande omfattning talar dock det faktum, att omkring 150 bönder ständigt var »lagda under färjan». I en besvärsskrivelse av 1614 2/1 klagar Väddöborna över att de föregående år fått göra mer än 12

⁸ RA, allmogens besvär, Uppland vol. 4. Brevet 1610 22/10 har inte påträffats, men finns antecknat i KA, Sandbergsska samlingen.

⁹ KA, Upplands kopiebook nr. 7 sid. 976, 990. RR 1638 3/4 fol. 329 v, 1648 22/6 fol. 1136.

¹ KA, landskapshandlingar, Uppland 1601:10. Skatteläggningen omnämns i Väddös besvär 1612 19/9, RA, allmogens besvär, Uppland vol. 4.

² UUB R 550 fol. 63 v, 64 v, RR 1616 26/8 fol. 380, 1633 10/4 fol. 513, 1648 22/6 fol. 1136. Dateringen av brevet 1607 20/4 är inte säker. RR har ett liknande brev 1607 8/4 fol. 67.

³ RA, allmogens besvär, Uppland vol. 4, odat. omkring 1570.

resor per hemman, medan Häveröborna inte gjort några.⁴ Räknar man, vilket väl är naturligast, med socknens samtliga 107 hela och halva hemman, skulle resorna uppgått till omkring 1300. Man bör dock behandla denna mycket höga siffra med en viss försiktighet dels därför att Vaddöborna talar i egen sak, dels därför att krigsåret 1613 mycket väl kan ha uppvisat exceptionellt stora transporter.

Vaddö var det västligaste landfästet vid färjleden över Åland. Omkring fem mil österut över Ålands hav ligger Ekerö. Till och från Ekerö förde bönderna i Vaddö färjebåtarna, men Ekeröborna skötte också en betydande färjning längs samma väg. Det äldsta kända privilegiet för Ekerö utfärdade Johan III som hertig av Finland någon gång före år 1563. Det gällde 60 bönder på 60 mantal, som fick frihet från länsmanspenningarna »för den stora och svåra gästning och havsförslor som de hava utöver Ålands hav och till Vaddö».⁵ Genom kungliga brev 1615 26/1 och 1617 19/12 fick färjebönderna på Ekerö frihet från matskott, näbbskattsmör, hästkorn och dagsverken av årliga räntan samt alla ovissa persedlar.⁶ Alla dessa friheter gällde från år 1627 till in på 1640-talet 63 hemman.⁷ Genom kungligt brev 1621 23/3 synes friheten ha begränsats till halva gården på behaglig tid. Samtidigt vägrades även frihet från utskrivning.⁸ Egendommeligt nog tycks emellertid inte detta brev ha efterlevts, då, som ovan nämnts, avkortning åren 1627—1640 skedde enligt brevet 1617 19/12, och detta konfirmerades 1646 30/10. Frihet från utskrivning medgavs i kungligt brev 1623 19/5.⁹

Ekerös friheter var de äldsta och mest omfattande på Åland. De blev också i viss mån normerande för de åländska skjutsningsprivilegierna. Så t. ex. för bönderna i Frebbenby i Hammarlands socken vid Marsundet. Här njöt bönder på fem hemman samma friheter som Ekeröbönderna

⁴ RA, allmogens besvär, Uppland vol. 4.

⁵ KA, finska cameralia vol. 6, fogderäkenskaper för Åland 1544—1565, räkenskaper för år 1563.

⁶ Av de båda breven har blott brevet 1615 26/1 påträffats i KA, finska cameralia vol. 8, fogderäkenskaper för Åland 1638. Avkortningar har emellertid gjorts enligt dem båda t. ex. 1627, 1635, 1636, 1638 och 1640.

⁷ KA, finska cameralia vol. 7, fogderäkenskaper för Åland 1627—1636 och vol. 8 dito 1638—1656.

⁸ RR 1621 26/3 fol. 140 v.

⁹ RR 1646 30/10 fol. 2009 v, 1623 19/5 fol. 159 v.

enligt kammarens brev 1613 23/10 för deras färjning över Marsundet.¹ Friheten preciserades 1642 14/5 till att gälla halva gården.² Genom ett kungligt brev redan 1589 18/1 fick kyrkoherden i Hammarlands socken fritt från kostgården »för den stora gästning han framför andra präster på Åland måste utstå av dem, som reser mellan Sverige och Finland över havet». Detta brev bekräftades 1617 25/10.³

Från Frebbenby i Hammarlands socken gick och går den åländska huvudvägen i väst—östlig riktning till Sunds socken, vars bönder hade färjningen till Kumlinge om hand. Härom antecknas i 1627 års räkenskaper för Åland: »Oppå höge Öffwerheetens Nådige Behagh hafwer Ståthållaren efterlåthet några Bönder i Sundtzskiären att wara frij för Salltpetterhiellpen Efter dhe boo uthij ehn stoor faarwäagh om Sommaren, dhe där mäst skole skiutza öfwer Deelen til Kumblinge Sochn och Finlandtz sijdan.»⁴ Friheten berörde detta år 22 hemman. 1634 15/8 klagar Sundsbönderna hos regeringen och begär samma friheter som Kumlinge, dvs. från ovissa persedlar och utskrivning. De har dagligen att skjutsa »de 6 store milen över havet och Delen till Kumlinge socken och sedan alle de som östanefter därifrån komma åter hit väster med hästar till halvannan mil». Besvären gav något resultat så tillvida som frihet verkligen beviljades från halva gården på två år. 1635 gällde denna frihet 37 mantal.⁵ Någon frihet från utskrivning tycks Sund däremot aldrig ha fått för sin färjning. Riksamiralen Karl Karlsson Gyllenhjelm har emellertid 1646 14/5 gett bönderna där rätt att vara åtta om en båtsman, vilket innebar en lindring av halva båtsmanshållet. Riksamiralens brev bekräftades av drottningen 1649 20/3, trots att hon, som det sedan visade sig, redan 1648 7/4 gett landshövdingen på Åland Knut Liljehök befallning att upphäva privilegiet.⁶

Kumlinge socken öster om Delen fick sina äldsta kända skjutsningsfriheter genom Gustav II Adolf i ett brev 1614 8/4. Friheten gällde halva

¹ Brevet har inte påträffats. Det har emellertid legat till grund för avkortningar för Frebbenby 1627, 1638 och 1640.

² RR 1642 14/5 fol. 566 v.

³ Breven i avskrift i KA, finska cameralia vol. 6, räkenskaper för Åland 1638.

⁴ KA, finska cameralia vol. 7, fogderäkenskaper för Åland 1627.

⁵ RA, allmogens besvär, Åland 1634 15/8, RR 1634 12/12 fol. 1289 v, KA, finska cameralia vol. 7, fogderäkenskaper för Åland 1635.

⁶ Brevet 1646 14/5 har inte påträffats. Det omnämns emellertid i brevet 1649 20/3 RR fol. 415 v. Skrivelsen till Knut Liljehök 1648 7/4 i RR fol. 577 v. Närmare detaljer om frihetens upphävande finns i RR 1653 14/2 punkt 9 fol. 239.

gården så länge kriget varade. 1622 18/10 fastställdes, att friheten skulle gälla alla ovissa persedlar. Det berörda hemmanstalet varierade något under olika år, men uppgick i allmänhet till 70—80. Friheten bekräftades 1640 18/6.⁷ Därtill fick Kumlinge genom kungligt brev 1637 5/12 nedläggning i sina dagsverkspenningar till två öre per dagsverke undantagandes grevedagsverken.⁸ Även utskrivning var socknen befriad från enligt kungligt brev 1621 2/6. Härifrån undantogs dock genom ett senare brev 1621 11/6 de tre bönderna på Koskenpää, de två på Baggeholma och de fyra på Lappo och Asterholma i nuvarande Brändö socken. Detta bekräftades av förmyndarregeringen 1634 28/7.⁹

Från Kumlinge skärgård gick färdvägen mot nordväst genom dåvarande Töfsala (Taivassalo) sockens skärgård, nu Iniö, Kustavi och Taivassalo socknar. 1625 2/4 medgav Gustaf II Adolf frihet från utskrivning åt alla i Taivassalo socken som låg vid leden och stråkvägen och hade stor skjutsning och gästning. Särskilt gällde detta »Junianby».¹ 1627 22/1 bekräftas friheten för Jakob Arvidsson i »Inebol» och Lasse Olofsson i »Norby Wargsle», sedan de mist sitt tidigare brev i sjön. 1648 7/4 meddelar drottning Kristina att friheten från utskrivning för »Iniö och Warsal bol i Töfsala socken» skall indras.² Det är intet tvivel om att här avses Iniö (Jumo) nu i socknen med samma namn och Pohjois-Vartsala i Kustavi socken.

Taivassalo var slutpunkten för skärgårdsförbindelsen Väddö—Ekerö—Frebbenby—Sund—Kumlinge. Spår har emellertid påträffats även efter en något sydligare transportväg. Samma dag som det ovannämnda brevet av 1607 8/4 ger frihet från utskrivning för Väddö utfärdas ett brev av »samma mening för menige Man på Noothöhn och Iärsön att ware frij för sådann uttscrifning, aldhenstund de hafue ringe folkhiälp och måste fhöre med deris fährior uttöfuer ådt Tiockan, och elliest när stor storm kommer måste de fhöre fyre store mil ehn (?) ådt Ekröen».³ Från Järsö och Nätö i Lemlands socken har en transportväg alltså gått till Tjockö

⁷ RR 1614 8/4, RR 1622 19/10 (i stället för 18/10 som det daterats i fogderäkenskaperna för Åland 1627 och 1639). Brevet 1640 18/6 har inte påträffats, men har noterats i KA, finska cameralia vol. 8, fogderäkenskaper för Åland 1642.

⁸ Brevet har inte påträffats. Det finns noterat i KA, finska cameralia vol. 8, fogderäkenskaper för Åland 1638.

⁹ RR 1621 2/6 fol. 253, 1621 11/6 fol. 262, 1634 28/7 fol. 489 v.

¹ RR 1625 2/4 fol. 151.

² RR 1627 22/1 fol. 16 v, 1648 7/4 fol. 577 v.

³ RR 1607 8/4 fol. 67.

i Rådmansö socken, dvs. ungefär parallellt med den stora svensk-finska skeppsleden. Vid stormväder har den tydligen fått anknytas till den nordligare färjvägen vid Ekerö. 1616 20/7 ger Gustav II Adolf Järsö och Nåtö samma friheter som Ekerö.⁴ Förebilden har väl varit brevet för Ekerö 1615 26/1. Friheten gavs för att »de med mycken gästning, skjutsning och överföring över Ålands hav framför andra våra undersåtar uti förbemälte Lemlands socken både sommar och vinter betungade bliva». Den bekräftades ifråga om »stora gården» 1640 10/6.⁵ Åren 1627—1642 berördes sex hemman på de båda öarna. Österut från Järsö och Nåtö kan trafiken ha gått över Jomala eller över Lumparland. Delvis har den säkerligen också gått genom Föglö skärgård. Här hade nämligen genom kungligt brev 1609 11/11 dagsverkspenningarna nedsatts till två öre per dagsverke för det besvär bönderna haft med krigsfolkets gästning och skjutsning.⁶ Genom kungligt brev 1622 2/6, konfirmerat 1640 18/11, kom därtill frihet från halva gården. Friheterna berörde cirka 120 hemman.⁷

Från Taivassalo hade färdevägen säkerligen ungefär samma sträckning som den senare postvägen genom Vehmaa och Mynämäki socknar ner till Åbo. Därifrån fortsatte man på den gamla strandvägen Åbo—Viborg.⁸ Denna väg, antagligen den äldsta i Finland, hade 1556 följande sträckning: Åbo—Koski i Piikiö—Paimio kyrkby—Majola i Halikko—Perniö kungsgård—Olsböle i Tenala—Gamla klockaregården i Pojo—»Skaffwesta forss»⁹—Ingå prästgård—Korkkala i Kyrkslätt—Kvarnby i Esbo—Helsingfors' kungsgård. Från Helsingfors gick vägen vidare över Borgå, Pernå och Pyttis till Viborg.¹ Postvägen 1638 hade som man ser exakt samma

⁴ RR 1616 20/7.

⁵ RR 1640 10/6 fol. 580.

⁶ RR 1609 11/11.

⁷ Brevet 1622 2/6 har inte påträffats. Det återopas emellertid vid avkortningarna i räakenskaperna 1627, 1635 och 1640. Brevet 1640 18/11 finns i RR 1640 fol. 1167. Här sägs dock att friheten från halva gården bygger på ett brev av Karl IX. Avkortningen upptar 56—60 hela hemman och de frihetsberättigade lägenheternas antal har alltså varit 112—120.

⁸ Om denna väg liksom det äldsta finska vägnätet överhuvud se V. Voionmaa Suomen maantiet ruotsin vallan aikana sid. 48 ff. Jag har haft tillgång till en översättning av detta arbete i KrA, generalstabens krigshistoriska avdelnings arbetsarkiv till Gustav Adolfs-verket U 137.

⁹ Enligt Voionmaa a. a. översättningen sid. 50 en mellan Karis och Pojo befintlig by och fors.

¹ Denna sträckning framgår av Jakob Teits register över gårdarna vid de allmänna vägarna i Finland. 1556, Voionmaa a. a. sid. 41 ff.

sträckning fränsett att den inte gick över Ingå utan mer in i landet över Sjundea.

När Estland lades under den svenska kronan, uppkom krav på bättre förbindelser direkt över Finska viken. De finska skärgårdsböndernas urgamla handelsförbindelser med de estniska städerna, främst Reval, legaliserades nu i form av en privilegierad färjeinstitution vid Porkala i Kyrksläotts socken. Här uppehölls trafik mellan Reval och strandvägen Åbo—Viborg.

1578 5/11 fick 30 bönder i Kantskogs och Bergströms bol i Kyrksläotts socken frihet från resterande utskylder för sitt besvär med överfarten till Reval. De bildade fem båtlag med sex bönder i varje.² 1582 3/7 erhöll färjkarlarna vid Porkala udd befrielse från resterande gärder och dagsverken »på någon tid» för att de »har nu under fejdetiden mera tunga än de andra i socknen både av krigsfolket, brevdragare och andra våra tjänare, som de alltid måste överskeppa till Reval».³ Av det knappa materialet är det svårt att utläsa, när färjmännen vid Porkala fick en bestående reglering av sina uppgifter och förmåner. 1613 11/8 ger Gustav II Adolf dem samma friheter, som de haft under Karl IX:s regering. Var i friheterna består sägs inte, men man vågar anta, att det gäller de i alla senare räkenskaper upptagna fullständiga befrielserna från alla vissa och ovissa persedlar.⁴ Några dagar tidigare, 1613 7/8 har kungen tagit dem i sitt förvar och förbjudit all fri gästning och fordenskap vid Porkala av andra än dem, som reste i kronans ärenden och var försedda med kungens, fältöverstens eller ståthållarens pass.⁵ 1614 1/8 bekräftas detta skydd i än kraftigare ordalag och säges särskilt gälla de livländare, som ständigt reste mellan Finland och Livland.⁶ Friheterna för Porkala omfattade 34 hemman.⁷

² J. E. Rosberg och Uno A. Fleege Kyrkslätt socken del 3, sid. 12.

³ RR 1582 3/7 fol. 55 v. Rosberg—Fleege *ibid.* daterar brevet 1582 4/7. Brevet medger inte, som där framhålles, någon generell och bestående frihet för färjningen.

⁴ RR 1613 11/8 fol. 258 v. 1617 års förläningsregister för Finland (KA, strödda räkenskaper och handlingar före 1630, Finland, förläningsregister 1615—1618 säger, att den fulla friheten för Porkalabönderna grundar sig på ett kungligt brev av 1614 utan att datum anges. 1637 års landsbok för Nylands län (KA, finska camera vol. 28) uppger åter att brevet är daterat 10 augusti utan angivande av år. Något dylikt brev av 1614 10/8 eller överhuvud taget från 1614 har inte påträffats. Då RR ofta daterar breven en dag efter originalen, är det mycket troligt, att ifrågavarande brevs rätta datum är 1613 10/8 och att de bestående friheterna för Porkala bygger på dess medgivanden.

⁵ RR 1613 7/8 fol. 258 v. Vaaranen del 4 sid. 174 ff.

⁶ RR 1614 1/8 fol. 17. Vaaranen del 4 sid. 176 not 19.

⁷ Så KA, rikshuvudboken 1625—1626 journal nr. 14 parti 10618, 1627 journal nr. 25

Färjlederna över Åland och Porkala har framför allt haft sin betydelse under Karl IX:s och Gustav II Adolfs ryska och livländska krig. Då, liksom tidigare under Gustav Vasas ryska krig på 1550-talet, sattes det svenska våldets kommunikationer österut på hårda prov. Av de kända frihetsbrev, som berör denna väg, har mer än 25 tillkommit under perioden 1600—1630. När förmyndarregeringen 1640 10/6 vägrar Ekeröbönderna frihet från vinterkörsel och salpetershjälp, framhåller den, att färjningen nu är mycket mindre än i gångna krigstider. I breven till allmogen i Föglö och Kökar 1640 18/11 och till Knut Liljehök 1648 7/4 sägs direkt, att friheterna för Föglö, Kumlinge, Taivassalo och Sund gavs till följd av gästningen och skjutsningen under det livländska kriget och blott avsågs att gälla då. I det sistnämnda brevet uppskattas skjutsningen 1648 inte till en fjärdedel av skjutsningen under kriget. Kronans villighet att ersätta bönderna för deras besvär synes också under 1640-talet trots eller kanske snarare till följd av postvägens inrättande ha minskat betydligt.

Friheterna har dock bestått oförändrade långt efter det livländska krigets slut. För tioårsperioden 1627—1637 finns det möjligheter att ur räkenskapsmaterialet göra en sammanställning av de summor avkortningarna uppgått till. Materialets ofullständighet gör dock, att luckor har uppstått för flera år. I följande tabell upptas färjefriheterna för Vaddö, den sammanlagda friheten för Åland och friheten för Porkala färjebönder. Bråkdelar av penningar har avkortats.

	Vaddö	Åland	Porkala	
1627	549: 22: 10	2748: 26: 10	532: 22: 3	daler sm.
1628	549: 22: 10	2751: 2: 12	532: 22: 3	
1629	572: 22: 10	2645: 7: 18	541: 6: 3	
1630		2641: 27: 1		
1631		2681: 19: 17	541: 6: 3	
1632	383: 2: 10	2688: 7: 11		
1633				
1634				
1635	380: 2: 10	2374: 12: 14	504: 6: 9	
1636		2077: 2: 14		
1637			526: 6: 21 ⁸	

parti 3618, 1629 journal nr. 32 parti 6442, 1635 journal nr. 48 parti 3821 Rikshuvudboken 1628 journal nr. 28 parti 7461 och 1631 journal nr. 38 parti 4415 uppger däremot 18 1/2 hemman.

⁸ Uppgifterna för Vaddö är hämtade ur rikshuvudboken 1627 journal nr. 24 parti 8683, 1628 journal nr. 28 parti 3438, 1629 journal nr. 31 parti 1544, 1632 journal nr. 40

Kronans utgifter för upprätthållandet av sjö- och landsfärdleden Vaddö—Porkala har alltså under 1620-talets sista år uppgått till närmare 4 000 daler per år. Därtill kom säkerligen även andra avkortningar av kronans intäkter på grund av gästning och skjutsning längs det stora trafikstråket genom Uppland och Sydfinlands kustbygder. Dessa ersättningsars omfattning kan man emellertid knappast bilda sig någon uppfattning om, då de aldrig tycks ha blivit fast bestående. Blott befolkningen vid de stora överfarterna tycks genom sin speciella kännedom om de svårframkomliga skärgårdslederna och sitt innehav av transportmedel ha besuttit sådana nyckelpositioner att de förmått tilltvinga sig en reglerad och bestående ersättning. Att kronan inte förrän 1638 gjorde en kraftansträngning att bringa denna trafikled under statlig kontroll och organisation betyder säker inte, att den ansågs vara av underordnad betydelse. Dess användning i krigstider talar sitt tydliga språk, och ersättningssummorna av upp mot 4 000 daler per år får anses för tiden mycket betydande. Därtill kom de omfattande friheterna för utskrivning, som berörde åtminstone 240 mantal, troligen långt flera. Med den vanliga utskrivningen av 10 procent betyder detta att 24 båtsmän ständigt befriades från krigstjänst.

parti 196, 1635 journal nr. 48 parti 470. Uppgifterna för Åland har hämtats ur fogderäkenskaperna för Åland 1627—1636, KA, finska cameralia vol. 7. Uppgifterna för Porkala ur rikshuvudboken 1627 journal nr. 25 parti 3618, 1628 journal nr. 28 parti 7461, 1629 journal nr. 32 parti 6442, 1631 journal nr. 38 parti 4415, 1635 journal nr 48 parti 3821 samt ur Nylands läns landsbok för år 1637 i finska cameralia vol. 28.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE.

Ledamöter av Samfun- dets råd	{	f. Stadsarkivarien, Fil. dr. Arne Forssell, Stockholm, ordförande, Kommendör Erik Öberg, Stockholm, vice ordförande, Studierektor Per Sandberg, Stockholm, sekreterare, redaktör för samfundets skriftserie, Kamrer Fritz Englund, Stockholm, skattmästare, f. Riksantikvarien, Professor Martin Olsson, Stockholm, Förste hovmarskalken, Konteramiral Erik Wetter, Stockholm,
-------------------------------------	---	--

Hamndirektör Stig Axelson, Göteborg,
 Preceptorn Oscar Bjurling, Lund,
 Förste aktuarien Helmer Eneborg, Lidingö,
 Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
 Direktör Herman Hoogland, Stockholm,
 Professor Torvald Höjer, Djursholm,
 Kanslirådet Åke Kromnow, Stockholm,
 Kommendör Daniel Landquist, Stockholm,
 Direktör Erik Larsson, Göteborg,
 Kommendören, greve J. G. Oxenstierna, Stockholm,
 Fil. dr. Åke Stille, Umeå,
 Landsarkivarien Robert Swedlund, Göteborg,
 Direktör Anders Söre, Stockholm,
 Museiintendenten, kapten Olof Traung, Göteborg,
 Förste arkivarien Einar Waern, Stockholm,
 Arkivrådet, Fil. dr. Einar Wendt, Stockholm.

Innehåll.

	Sid.
Georg Hafström, Nicolaus Koellberg — en kaparkapten på Gustaf III:s tid.	3
Bengt Medin, Vaddö havsfärja och de svensk-finska förbindelserna över Åland till omkring 1640	24

UPPSALA OCH STOCKHOLM
ALMQVIST & WIKSELLS BOKTR. AB
(I DISTRIBUTION)

Pris 10 Kronor