

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 18

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. Medlemskap av samfundet erhålles genom av styrelsen förrättat inval.

Hemställan om att bli invald till medlem av samfundet ingives skriftligen till styrelsen med uppgifter om namn, titel, ålder och adress. Förslag om inval kan väckas inom styrelsen eller av samfundet redan tillhörig medlem, som till styrelsen ingiver skriftligt förslag, innefattande nämnda uppgifter jämte meddelande från förslagsställaren, att den föreslagne önskar mottaga inval i samfundet. Medlemskap kan tillika på något av här angivna sätt vinnas av institutioner eller föreningar även som av utländska medborgare.

Medlem, som önskar förvärva ständigt ledamotskap av samfundet, erlägger till detsamma 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.

Samfundets adress är: c/o Föreningen Sveriges Flotta, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm. Postgiro: 15 65 19.

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:—. Samfundets medlemmar kunna dessutom vid direkt rekvisition erhålla »Korvetten Carlskronas sista resa» av Otto Sylvan till ett nedsatt pris av kr. 6:—. Den av samfundet utgivna minnesskriften »Slaget vid Femern 1644^{13/10} 1944», utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning, kan rekquireras hos Göteborgs sjöfartsmuseums förlag.

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 18

Innehåll

<i>Helge Strömbäck</i> , Några minnen från 50 år i flottans tjänst	3
<i>Gunnar Alexandersson</i> , Chicago — världens största inlandshamn	17
<i>Georg Hafström</i> , Några problem kring regalskeppet Vasa	26
<i>Thomas Thomæus</i> (1752–1791), med efterskrift och kommentar av <i>Gösta Hahr</i> , Från Karlskrona till Svensksund 1790	43
<i>Gösta Hahr</i> , Engelsk fältskär i svensk tjänst 1790	51

Utg. med stöd av Sjöfartsmuseet i Göteborg

UPPSALA 1963

ALMQVIST & WIKSELLS BOKTRYCKERI AB

Några minnen från 50 år i flottans tjänst

Av viceamiral Helge Strömbäck †

Den 6 mars 1957 höll viceamiral Helge Strömbäck i Sjöhistoriska samfundet ett föredrag, betitlat »Spridda hågkomster från 50 år i flottans tjänst». Efter föredraget tillfrågades Strömbäck av samfundets ordförande om han ville trycka detsamma i Forum Navale. Strömbäck förklarade sig intresserad härför men ville göra en överarbetning av sitt manuskript. På ordförandens fråga om föredragshållaren därvid möjligen hade för avsikt att något utvidga den del, som berörde hans roll under striderna om försvarets utgestaltning från 30- till 50-talet, svarade han att dessa fejder ännu låg för nära i tiden för att behandlas mera i detalj och att han för sin del icke ville bidra till att bryta den »borgfred», som nu lägrat sig kring dessa stridsämnen, även om han från egen synpunkt kunde ha åtskilligt att andraga i dessa sammanhang.

Ett par år senare höll Strömbäck i föreningen Concordia i Örebro ett föredrag med en något annorlunda stiliserad rubrik: »Några minnen från 50 år i flottans tjänst». Ett manuskript med denna titel förelåg vid Strömbäcks bortgång (20 mars 1960) bland hans skriftliga kvarlåtenskap. Det har av sterbhuset skänkts till kommandör Henning Hammargren, en av amiralens närmaste medarbetare och hans personlige vän sedan många år. Kommendör Hammargren, med vilken Strömbäck några månader före sin bortgång diskuterat manuskriptet ifråga och som kände till Strömbäcks tanke att trycka det i Forum navale, har benäget ställt det till förfogande för denna publikation.

Såsom framgår redan av den ändrade rubriken har 1957 års föredrag i viss mån bearbetats före Strömbäcks framträdande i föreningen Concordia 1959. Åhörarna av föredraget i Sjöhistoriska samfundet torde dock vid läsningen av det nu tryckta manuskriptet finna att några större ändringar i sak icke blivit gjorda. Det vill dock synas som om några pittoreska detaljer i berättelsen om upplevelserna under första världskriget blivit uteslagna, t.ex. beträffande det tyska fartyget *Elwine Knöppel*. Måhända har föredragshållaren menat att denna episod ägde större intresse för hans auditorium vid Sjöhistoriska samfundets möte, där han ju kunde motse ett större inslag av representanter för marinen än vid Concordias möte 1959. Reservation måste dock göras för möjligheten att Strömbäck vid sistnämnda tillfälle oberoende av sitt manuskript fritt berättat om episoden i fråga. Denna händelse och en annan, av Strömbäck berörd tilldragelse av liknande slag behandlas i en redaktionell not på sid. 11.

Det måste emellertid framhållas att icke heller föredraget i Concordia kan sägas ha hållits på basis av ett definitivt utredigerat manuskript. Därpå tyder en del enstaka

ord och ellipser av »stolpkaraktär», dvs. annotationer till stöd för minnet. På redaktionens hemställan har kommandör Hammargren, med vilken Strömbäck som nämnts rådgjort om det föreliggande manuskriptet, verkställt en översyn av detsamma liksom han ävenledes granskat den avskrift som därefter gjorts av manuskriptet. I anslutning härtil har kommandör Hammargren önskat framhålla hur typiskt det är för den bortgångnes försynta väsen att han i sina minnesanteckningar avsiktligt i det närmaste helt förbigått alla de väsentligaste sammanhang, där han under för marinen sällsamt svåra förhållanden gjorde sina betydelsefullaste personliga insatser. För dessa insatser står vår flotta i en djup tacksamhetsskuld till Strömbäck, som i kraft av sina gärningar var en av dess stora ledargestalter under 1900-talet.

Redaktionen för Forum Navale vill slutligen till amiralinnan Melanie Strömbäck, som givit sitt tillstånd till publicerandet av föreliggande minnen, och till kommandör Hammargren framföra Sjöhistoriska samfundets varma tack för deras medverkan och tillmötesgående.

Allmän bakgrund

1800-talets långa fredsperiod blev sjömilitärt sett inte bara en förvittringsprocess, utan i vissa hänseenden en berättigad byggnadspaus. Europa var döds-trött efter Napoleonkrigen, den danska flottan var förstörd, tysk och rysk flotta fanns inte och de stora sjömakterna England och Holland lade upp sina gamla linjeskeppsflottor. På det materiella området blev den icke desto mindre även för marinen en revolutionerande utvecklingsperiod: övergången från segel till ånga, från trä till järn och från rundkolor i slätborrade lopp till granater i refflade kanonrör. Denna utveckling tog tid och födde strid, bittra strider utkämpades inte bara *mellan* försvarsgrenarna om centralförsvarsprincipen, utan även *inom* sjöförsvaret mellan den sjögående flottans män och skärgårdsflottans. Men på 1880-talet avblåstes striderna och togs steget ut till anskaffandet av en sjögående flotta. 1886 fick vi sålunda den första pansarbåten *Svea*, 1891–02 *Göta* och *Thule* av samma klass och sedan *Oden*, *Thor*, *Njord* och *Dristigheten*. På enskild motion i riksdagen 1899, färdigställdes vidare 1902–03 *Äran*, *Wasa* och *Tapperheten*, följda av *Manligheten* och *Oscar II* samt kryssaren *Fylgia*, sjösatta 1905. Sedan blev det stiltje i det marina fartygsbygget.

Kungl. Sjökrigsskolan (KSS)

Jag kom till den 6-åriga KSS år 1903. Kullarna av sjöofficerare hade dittills varit små (6–8 st. varje år) men inför de omfattande nybyggnaderna måste detta antal utökas. En första åtgärd var antagandet av extra-kadetter, som togs efter avlagd studentexamen åren 1902–04. En andra åtgärd var att



Viceamiral Helge Strömbäck vid sin avgång som chef för marinen 1953. (Foto Roland Jansson, Dagens Nyheter.)

öka den ordinarie antagningen till den 6-åriga skolan, fr. o. m. år 1902 upp till 25 à 30 elever.

Efter inträdesprov, som pågick 2 dagar i september 1903 och omfattade 9 ämnen, ställdes hela skaran sökande ynglingar upp och kungjordes inför dem, vilka som antagits och i vilken ordningsföljd. Jag var bland de lyckliga — helt överraskande för mig själv — och vi fick order att inställa oss den 1 oktober kl. 0730.

Undervisningen i skolan pågick 6 år — i land från början av oktober till slutet av april; på sjön från början av maj till mitten av september. Varje månad under skolan i land fick man se sina betyg och vid slutet av varje läsår i land fick man efter tentamen och examen sina betyg, vilka bestämde ordningsföljden i den därpå följande sjökursen. Sjökursens praktiska och teoretiska utbildning avslutades med examen ombord i september och de betyg man då fick lades till landklassens betyg och slutsumman bestämde ordningsföljden i nästa landklass. Ett farligt betyg i sjöklassen var »lämplighet för sjötjänst», som sattes av varje sjöofficer ombord — utan kunskapsprov — och blev det betyget underkännande 3 gånger under de 6 sjöklasserna eller blev det underkännande endast i 6:e sjöklassen, då fick man avgå, resp. bli officer i reserven.

De 6 åren i KSS var sålunda fyllda av en oavbruten tävlan och kamp, där avkoppling och vila var något sällsynt. Det ständiga uppträdandet i uniform — civil klädsel var förbjuden — med hälsningsplikt för all militär inom 30 m. avstånd gjorde att man oavsett ordningsstadgan höll sig inomhus även före kl. 2100, som för de lägre klasserna var föreskrivet. Skolans stora förtjänst var att fostran i yrket — sjömannens yrke — var grundlig, gedigen och effektiv. Man fick lära sig att passa på, att vara vaken och särskilt på segelfartygen att hålla i sig, även om den var i hårdaste laget för 14–15-åringar. Men nackdelar fanns givetvis, bl. a. svårigheterna för de pojkar som t. ex. på grund av olämplighetsförklaring i 6:e klassen utan mogenhetsexamen kastades ut i livet, och att gallringen i varje kurs var stor. Dessa och andra synpunkter gjorde, att den 6-åriga skolan började avvecklas med år 1909 och blev 3¹/₄-årig.

Den 6-åriga skolan var också ganska dyrbar: inackordering i familj i Stockholm, terminsavgifter, böcker, kläder och 50 kr. i landgångspengar — inte mer och inte mindre — varje sommarexpedition. Nu är allt gratis och dessutom ges lön — som sista sommaren går upp till 400 kr./månad — och vidare barnbidrag åt gifta! — Jag blev färdig år 1909 och officer vid nyss fyllda 20 år.



Helge Strömbäck som kadett nr 144 vid Kungl. Sjökrigsskolan 1903. (Foto ur Kungl. Sjökrigsskolan 1867–1942, red. G. Hafström.)

De första officersåren

Den första officerstiden i Karlskrona — dit varannan av oss skickades — med en månadslön av 165 kr. tillbringade jag mest på sjön utan bekymmer. Man skötte sin tjänst och sina nöjen, och jag visste föga om 1911 års försvarsberedningar och striderna om F- och D-båtar eller om försvarsfrågor i övrigt. Rundradio fanns ju inte och tidningar läste man förstrött. Sedan jag tillbringat vintern 1913–14 i Moskva — där jag våren 1914 på fullt allvar tillfrågades av min värd, en major, om Sverige tänkte anfälla Ryssland — kom jag hem igen i april 1914 och blev chef på torpedbåten nr 9. Hemma mötte jag en ny värld. Då hade Sven Hedins varningsord spritts, kungens borggårdstal hållits, F-båtsinsamling och regeringsskifte m.m. ägt rum. Pansarskeppet Sverige var lagt på stapel och snart beviljades medel till pansarskeppen Gustav V och Drottning Victoria.

Det första världskriget satte tillfälligt stopp för nedrustningssträvandena och gav oss den flotta, vars kärna vi skulle komma att lita till även under det andra världskriget — ett talande bevis på att flottkraft är konserverad kraft och att den kan överleva så radikala nedskärningar av ett lands försvarsmakt som vi fick vara med om åren 1925–36.

Det första världskriget

Med en god flotta mötte vi det första världskriget, då vi mobiliserade våra 12 pansarbåtar, kryssaren Fylgia, 8 st. 30-knopsjagare och ett 30-tal torpedbåtar. Våra gamla monitorer låg som flytande batterier i Stockholms skärgård för att skydda där utlagda mineringar. I Stockholms norra skärgård samlades de rustade fartygen, och dit förlades de nyrustade allteftersom de blev färdiga. Vi som seglat på våra 2 kl. torpedbåtar sedan våren 1914 var 8 ynglingar, en på varje torpedbåt med 3 underofficerare och 10 man, alla väl hoptrimmade, tränade i navigering under dager och mörker. Kanhända var vi övermodiga men säkra på oss själva och våra båtars duglighet. Amiral Wilhelm Dyrssen var en duglig chef för kustflottan (CKF). Vår största sorg var att vi hade så litet kolförråd på våra små båtar, bara 15 ton, och det räckte inte många dagar. Bestyckning: 2 st. torpeder och en liten 37 mm kanon, föga pålitlig — men under andra världskriget en god anti-tankkanon i Finland. När hösten och vintern kom, vatten och mjölk stod och frös, fukten rann utefter skotten, fotogenlampan inte brann i kajutan på grund av brist på syre, och allt var tillbommat för att få varmt, då skickades vi in till örlogsvarvet i Stockholm och fick både elektriskt ljus och övermått på värme installerade.

Sedan började årslånga rundsvep kring Sveriges kuster, där vi patrullerade, eskorterade, visiterade och körde bort tyska övervattensfartyg och ryska ubåtar från våra territorialvatten. När vi låg i hamn, var det i regel telefonpassning och en timmes gångberedskap. Det var på det hela taget en fri och för en ung yrkesman lycklig tid, dessa krigsår, under vilka man fick en ypperlig skolning i allt som tillhörde sjöofficerens praktiska yrke: fartygsmanöver, navigering under alla upptänkliga förhållanden: dager och mörker, snö och tjocka, sol och frid på havet. 15 februari–oktober 1915 låg flottiljen i Öresund, som inte är så lugnt vatten som man i allmänhet tror. Jag fick hårt väder över mig en gång vid Kullen. Vi fick stänga till alla luckor ombord, enär sjöarna gick gröna över den rullande lilla 9:an. En pojke, som arbetade framme på backen, vräktes överbord av en sjö men hade turen att,



2 kl. torpedbåten nr 9 vid Bergsunds mekaniska verkstad 1907.

då nästa sjö kastade sig över oss, få en wire om ena benet när han passerade aktra delen av fartyget, och så kunde han halas ombord igen.

Vi hade trevligt i hamnarna mellan Halmstad och Ystad ibland och blev väl omhändertagna av officerskamraterna där, särskilt i Ystad. Vi låg en gång två båtar i Hälsingborg, gick upp på en klubb som vi var bjudna till och spelade biljard. Jag hade tur i stötarna, när vi spelade lina och gjorde 80 i en stöt, men då brast kamratens nerver och han slet fram sin plånbok och kastade den på biljardbordet och gick sin väg. Jag bärgade plånboken, letade förgäves efter kamraten och gick sedan upp till Mollberg och väntade. Småningom kom han dit och frågade, om jag tagit vara på plånboken för — sa han — »jag hade hela fartygskassan i den!».

I oktober 1915 gav sig hela flottiljen i väg till Stockholms skärgård och Oxelösund, där vi eskorterade handelstrafiken utanför Landsort med växel-förläggning i Nynäshamn och Oxelösund. I november skildes jag från mina kära kamrater och skickades ner till Oskarshamn, där jag fick ligga 3 månader och vakta den internerade tyska kryssaren Albatross. Det var ett mycket enformigt och långt jobb, där jag mest satt på restaurant och vaktade den ende tyske officeren kväll efter kväll. Men även detta tog slut, och så blev

det på nytt patrullering, denna gång mellan Kalmar och Sölvesborg med förläggning i Karlskrona. I juni 1916 åkte vi norrut igen till Nynäshamn för eskort mellan Landsort och Ölands norra udde. I juli samma år bar det upp till Gävle för eskort mellan Örskär och Hudiksvall och en vecka senare till Härnösand för att eskortera malmtrafiken mellan Örnsköldsvik och Hudiksvall. Jag gick då in i 8:e torpedbåtsdivisionen (4 båtar) med kapten Lave Beck-Friis som divisionschef (DC) på tb. 8. Det blev den mest spännande och ansträngande tjänsten under kriget. I 3 dygn var 2 båtar ute. Den ena båten började eskorten i norr och tog ner 20–30 ångare från Örnsköldsvik, den andra båten tog från Hudiksvall upp de tomma ångarna till Örnsköldsvik. Av vikt var att vi höll fartygen tillsammans, ty blev någon efter, var ofta någon rysk ubåt framme och sköt torped eller kapade. När mörkret kom, ankrade man med hela konvojen — vanligen bara mellan kl. 1–3 fm., då man sov påklädd —, varför det i praktiken blev så att man hängde på bryggan — ensam officer som man var — dygnet runt för att aldrig missa den rätt vi hade att anfälla en ubåt, som siktades i konvojens närhet. Vi hade alltid en torped skjutklar i stävtuben och ammunition vid kanonerna.

Efter de tre dygnen till sjöss fick vi 2½ dygn i hamn för kolning och vila. Så gick sommaren sin gång och höststormarna kom. Då patrullerade vi Umeå–Sundsvall.

I slutet av oktober skickades vi ner till Furusund för patrull och eskort i Ålandshav. 2 båtar var alltid ute och 2 i Furusund. Där fanns bara köttfärs och havregryn att köpa. 9:ans kock — en stenhuggare från västkusten — serverade kokt gröt till frukost, stekt till lunch och hårda, ettriga köttbullar till middag. Jag tror att 8:an inte hade det bättre för vi konstaterade båda att vi var slöa på morgnarna och retliga, ja, sura på allt och alla. En dag fick jag ett konvolut från kommandoexpeditionen (KE). Det innehöll en skrivelse, 1 200 kr. och en kråsnål. Skrivelsen sa' att jag skulle få kråsnålen och besättningen skulle dela de 1 200 kr. Det var en gåva från ett tyskt försäkringsbolag som tack för bärgningen av *Elwine Knöppel*. En tid efteråt fick Beck-Friis ett telegram: En båt skulle omedelbart gå ut för att bärga besättningen från en vid Svenska stenarna minsprängd ångare. 9:an hade ju nyss fått en belöning, varför 8:an nu skulle sticka ut i novembermörkret. Efter en smart navigering i militärleder med bränningar som enda navigeringshjälp kom 8:an fram till Svenska stenarna och fann där 2 fullastade livbåtar. Beck-Friis tog upp hela besättningen, gav den all sin sprit, varma kläder fick de låna av besättningen, och så körde han in till Stockholm.

Han hörde aldrig av dem vidare och återfick besättningens kläder först på särskild begäran.¹

Veckan före jul 1916 skickades vi sydvart för att ligga i Karlskrona och eskortera sträckan mellan Bergkvara och Sölvesborg. På vägen anlöpte 9:an Oskarshamn för att kola. Då kom besättningens prispengar fram, när vi åter träffade på gamla Albatross. Julafton fick vi hårt väder över oss vid patrullering och hade besvär med att komma runt Utlängan — men det gick — och på kvällen kom vi in till Karlskrona, där jag firade jul tillsammans med min besättning.

I mitten av januari var min mage slut, och den översynsperiod vi då började använda jag att fara upp till Stockholm och söka läkare. Det var blödande tarmsår och jag lades in på Röda korset under 1 månad. Det var ett ärligt förtjänat magsår — 3 år så när som på 2 månader hade jag varit

¹ De båda här omtalade episoderna redovisas i en officiell publikation, betitlad »Redogörelse för Flottans verksamhet för neutralitetsvaktens upprätthållande samt sjöfartens och fiskets trygghet m.m. under världskriget 1914–1918, innefattande jämväl redogörelse för vissa åtgärder av Kustartilleriet och Lotsverket, utarbetad inom Kungl. Sjöförsvarsdepartementet» (Sthlm 1919). På titelbladets baksida lämnas följande upplysning: »Föreliggande redogörelse är utarbetad inom Kungl. Sjöförsvarsdepartementets kommandoexpedition av kaptenerna vid Kungl. Flottan E. Öberg och E. Biörklund under medverkan av sekreteraren i Kungl. Utrikesdepartementet Å. Hammarskjöld.»

På s. 88 i denna redogörelse läses bl. a. följande: »Den 2 september (1916) höll torpedbåten nr 9 genom bogsering tyska ångaren *Elwine Knöppel* fri från att driva på grund, sedan ångaren till följd av maskinhaveri blivit manöveroduglig.» Här omnämnes som synes icke att Strömbäck var befälhavare på tb nr 9. Kommendörkapten Allan Kull, som åhörde Strömbäcks föredrag inför Sjöhistoriska samfundet, har meddelat red. av Forum Navale att han vid hemkomsten från samfundets möte i sitt exemplar av den här återopade redogörelsen antecknat Strömbäcks meddelande att han var befälhavaren. Kull erinrar vidare om att Strömbäck och Beck-Friis enligt Strömbäcks skildring dragit lott om vilken av dem som skulle bispringa *Elwine Knöppel*.

Om Beck-Friis' insats berättar den citerade redogörelsen, s. 88: »Den 3 november (1916) i mörkningen bärgades vid Svenska stenarna i Stockholms skärgård av torpedbåten nr 8, chef kaptenen friherre Beck-Friis, 24 civila personer, en tysk officer och två underofficerare (prisbesättning) från den samma dag i Ålands hav minsprängda och förut av tysk undervattensbåt utanför Raumo uppbringade svenska ångaren *Runbild*, vilken var på väg till tysk hamn. De skeppsbrutna, som utgjorde besättningarna från *Runbild* och svenska ångaren *Franz*, vilken tidigare sänkts av en tysk undervattensbåt utanför Raumo, bespisades och bekläddes ombord på torpedbåten, som efter en tämligen vanskelig navigering i mörkret införde de räddade till Stockholm. Av de räddade besättningarna hade en man vid minsprängningen blivit svårt skadad och åtskilliga av de övriga hårt medtagna av köld och flera timmars rodd i tilltagande blåst. Prisbesättningen avlämnades å pansarbåten *Oscar II* och internerades tills vidare i land...»

ute på samma båt i ständig tjänst som nu avbröts. Detta var dock den lyckligaste och mest lärorika tid jag någonsin haft.

Efter 2 månader skickades jag ut igen, denna gång på 1 kl. torpedbåtar och fick börja om i Öresund — men jag släpper nu detta avsnitt av tillvaron för att ägna några ord åt nedrustningarna under 1920–1930-talen.

Nedrustningsepoken

Vi hade 1907 ställts inför ett stopp i örlogsfartygsbygget, och byggkurvan gick nedåt ända till dess det första världskriget stod för dörren, men tack vare den relativa kortvarigheten i stoppet mötte vi den krisen med en flotta, som ansågs väga tungt i det internationella sammanhanget. Huvudbestyckningen var då 21 cm pjäser. Tack vare pansarbåtsinsamlingen och uppgörelsen i försvarsfrågan aug.–sept. 1914 fick vi i gång bygget av de 3 Sverigeskeppen, vilka sjösattes 1915–18 med varterna bl. a. 4 st. 28 cm kanoner och 23 knops fart — en för sin tid lyckad fartygstyp, som var starkare än de snabbare och snabbare än de starkare. När dessa fartyg var färdiga, då hade den tid kommit, då känslorna för försvaret åter började att svalna. 1918/19 års försvarskommitté gick över i 1919 års försvarsrevision, som resulterade i 1924 års försvarsproposition och 1925 års avsevärda nedrustningar och stora personalindragningar. 1925 års ersättningsbyggnadskommitté med Per Albin Hansson som ordförande föreslog det fjärde Sverigeskeppet i princip men lät till en början flygplankryssaren Gotland utgöra det moderna inslaget i flottan jämte 2 jagare av ny typ. Per Albin Hansson framträdde här som räddaren av vår sjöförvarstanke och som en motvikt mot sitt partis allmänna nedrustningsivrare. Utredningarna fortsatte med 1929 års effektivitetsutredning, där general Jochum Åkerman var ordförande, vilken utredning, förutom Sverigeskeppen, även förordade kryssare i flottan. När den var färdig, började 1930 års stora parlamentariska försvarskommission sitt 5-åriga arbete, vilket skulle bygga vidare på de tidigare flottutredningarna.

Hur var nu läget för sjöförsvaret? 1925 års nedrustning ansågs ha drabbat armén och kustartilleriet hårdast. Regementsdöden, övergångsstaten och kategoriklyvningen kändes förvisso betydligt hårdare för de nämnda försvarsgrenarna än för flottan. »När krubban är tom, bitas hästarna», säger ett gammalt ordstäv, och det började där bitas ganska kraftigt. Flottan hade sina skepp och sänka eller sälja dem kunde man ju inte föreslå. Personalminskningarna vid flottan blev dock speciellt kännbara därför att vi hade relativt små kadrar och därför att det hos oss var personalen själv, som i

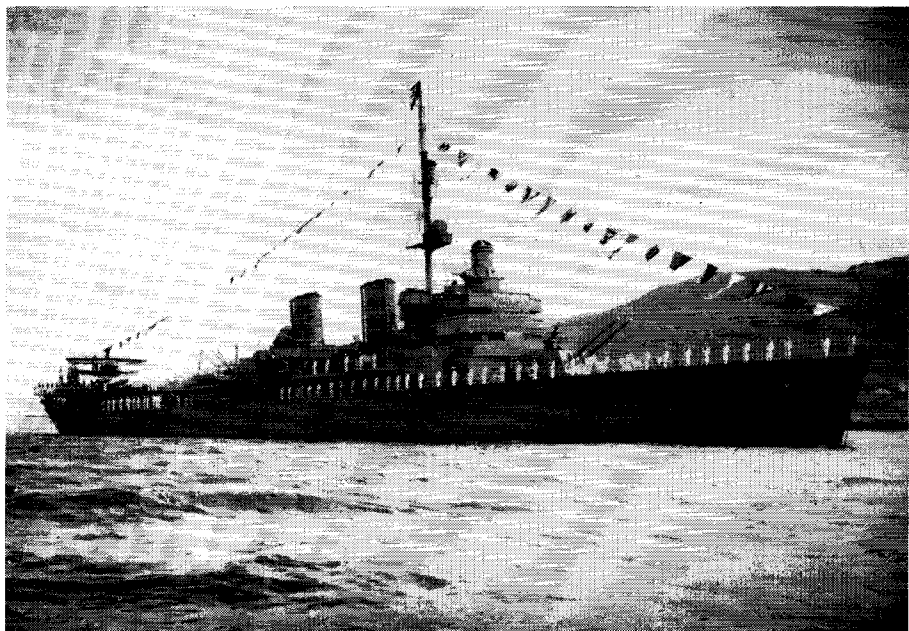
stort sett fick betala dem. När ett visst antal beställningar drogs in i staten, gick det helt enkelt till så att inga befordringar skedde när en regements-officer gick i pension eller avled — förrän det lägre antalet beställningar uppnåts! Detta gjorde, att det gick trögt med befordran av kaptener och löjtnanter också.

Armén ansåg i varje fall att den var hårdast åtgången, och att flottan blivit otillbörligt gynnad, och så var striden i gång om de sinande anslagen. Den principiellt fördelaktiga inställning till sjöförsvaret, som kommit till synes i flottplankommittén 1925 och i effektivitetsutredningen 1930, fick inte ligga till grund för försvarskommissionens arbete. Allt börjades om från början. Nya militära utredningar sattes i gång snart sagt i det oändliga, där armén, flyget och kustartilleriet trängde flottan som aldrig förr. Med stor skicklighet sköttes här spelet — inte bara det militära utan även det politiska — av Helge Jung, Axel Rappe, Carl A. Ehrensvärd, K. A. Bratt och Gustaf Sergel, och i många och långa utredningar slog flyget ut flottan och särskilt dess artillerifartyg.

Efter 5 år föreslog den politiska majoriteten i försvarskommissionen en totalbudget på 148 milj. kr., varav marinen skulle få omkring 39 milj. per år, varav i ersättningsbyggnad omkring 6 milj. I försvarsutskottet vid 1936 års riksdag hjälpte högerens representation flottan att få 700 000 kr. för anskaffning av minor och att lägga upp nybyggnadsanslaget så, att flottan under de 3 första åren skulle få 6,5 milj. och under de 3 nästa 5,5, vilket gjorde att flottan kunde börja bygga 2 jagare. Och sedan kom krigsåren, då flottan med sin starkt reducerade personal, knappt utmätt för att ta hand om ca 40 milj. per år, fick klara ut en ansvällning av anslagen till det 10-dubbla. Under tiden mobiliserade vi inom flottan så mycket vi kunde, dvs. satte personal på sjön, där Sverige-divisionen blev vår kraftkälla, kring vilken vi under kriget byggde upp 14 jagare, 19 motortorpedbåtar, 18 ubåtar, 36 minsvepare m. m. och påbörjade 2 nya kryssare — det är den kärna vi nu lever på. Statsrådet Sköld blev en bra och hänsynslös upprustare!

Andra världskriget

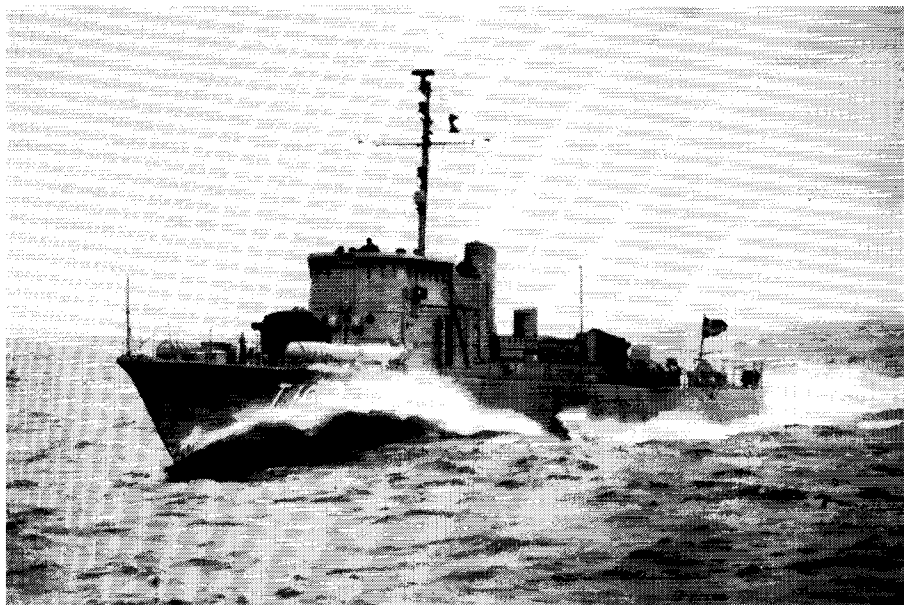
Våren 1939 blev jag — efter en långresa med kryssaren Gotland till Västindien och 2 års tjänstgöring som chef för marinoperationsavdelningen i försvarsstaben — flaggkapten på kustflottan med amiral Gösta Ehrensvärd som chef, och när kriget kom den 1 september, hade vi kustflottan snart mobiliserad och de nyrustade fartygen övade. Sedan började den trägna



Flygplanskryssaren Gotland 1938 — parad i utländsk hamn.

vakthållningen och de ständiga övningarna, vilka tack vare rikliga anslag kunde bedrivas 3 dygn i veckan fullt stridsmässigt vad beträffar farter och artilleriskjutningar under dager och mörker. När finsk-ryska kriget år 1941 bröt ut, minerades Ålandshav och andra vatten och eskorterades handelsfartygen mellan Kalmarsund och Landsort. Då den stränga vintern 1941/42 kom, fick pansarskepp sättas in för att hjälpa loss jagare och handelsfartyg till sjöss. Beredskapen växlade med skiftningarna i det yttre läget, och operationsorder skrevs ut för varje tänkbar operation under ett eventuellt krig antingen med Ryssland eller Tyskland. Orderna förvarades personligen av fartygscheferna.

Ett svårt problem var att hålla de omkring 5 500 man starka besättningarna nöjda och vid gott humör, när tiden gick och beredskapen krävde deras kvarhållande på Hårsfjärden. Vi ändrade om en byggnad på en av öarna till biograflokal för 200 man, vi byggde bastuanläggningar och en skidbacke. Örlogshemmet vid Vitså byggdes ut och 1941 på hösten fick vi den stora sporthallen vid Vitså färdig, där 1 000 man på en gång kunde



Provtur med motortorpedbåten T/01 utanför Vinga 1951.

sitta, där gymnastik, boxning, handboll, tennis m.m. kunde bedrivas och där särskilda landskapsrum med landsortstidningar stod till förfogande. Detta medverkade till att andan hos besättningarna alltid var den bästa.

I september 1940 flög jag med ett antal officerare till Berlin och fick göra en 10 dygns studieresa till Danzig–Hamburg–Wilhelmshafen–Köln–Paris–Berlin. Förflyttningarna skedde luftledes och per bil. En mycket intressant färd, under vilken bl. a. slagskeppet Bismarck — nyss färdigställt — besågs och beundrades.

Och så tillbaka ombord igen. — Olyckor drabbade också kustflottan under dessa år. Den 17 juli 1940 vid 2-tiden på natten just när vi satte igång kustflottan i en stridsövning med Gotlands trupper, fick vi en pannexplosion på flaggskeppet, som ryckte bort 8 man. Och en solig septembardag 1941 kom jagarolyckan på Hårsfjärden, som tog 33 man och 3 jagare från oss.

I marinledningen

Den 2 oktober 1941 fick jag till min ledsnad höra av chefen för marinen, amiral Fabian Tamm, att jag skulle avgå som flaggkapten och stå till för-

svarsministerns förfogande för att utreda flottans sammansättning. Den 16 oktober 1941 lämnade jag sjötjänsten och anmälde mig för statsrådet Sköld. Han ville ha en förutsättningslös utredning av kryssarna och de fartyg flottan behövde. Vintern 1941/42 utarbetade jag och motiverade en flottplan, enligt vilken kryssarna skulle bli kärna i operationsgrupper om 4 jagare + 6 motortorpedbåtar. Jag föreslog, att kustflottan skulle få 3 dylika operationsgrupper och sålunda bestå av 3 kryssare, 12 jagare och 18 motortorpedbåtar, förutom av 1 flottilj ubåtar och 1 flottilj minsvepare med de 3 Sverigeskeppen som stödstyrka. Med flygvapnets samförstånd och stöd föreslogs här till 1 marinflygeskader. Sköld gillade planen men ville inte föreslå riksdagen mer än 2 kryssare, och dem drev han också igenom under mycket starkt motstånd.

Därefter blev jag bofast i land. Jag blev chef för marinstaben (CMS) den 1 april 1942 och kastades in på helt nya frågor som t. ex. de norska handelsfartygens utbrytning från Göteborg natten 31 mars – 1 april s. å., då flera sänktes och endast Dicto och Lionel återvände till Göteborg. Frågan om tyska handelsfartygs passage inom svenskt territorialvatten löstes. En begäran från tyske marinattachén om att på svenskt territorialvatten flytta en division trupper österut var också uppe.

Jag fick se norra Sverige under en färd med storamiral Raeder, »Generaladmiral Norwegen» Boehm m. fl. från Storlien till Riksgränsen och tillbaks. När jag under återfärden fick enskilt företräde hos Raeder, förklarade han, att i oktober 1942 skulle kriget vara vunnit, om det gick som det skulle i Ryssland, *eljest förlorat*. Han fick rätt i det senare antagandet.

Ja, i marinstaben arbetade jag 3 år och omedelbart därefter blev jag den 1 april 1945 chef för marinen och fick följa upp nybyggnaderna enligt 1942 års flottplan, fick se kryssarna i funktion, begärde och fick medel till de stora jagarna och motortorpedbåtarna och fick 1952 års flottplan antagen.

1953 den 1 oktober, då jag varit 50 år i flottans tjänst, varav $8\frac{1}{2}$ som chef för marinen, avgick jag för att låta yngre krafter överta arbetet. Och därmed ändade en tid, fylld av fröjd och möda.

Chicago — världens största inlandshamn

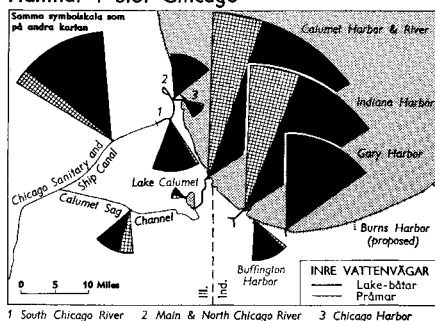
Av docent Gunnar Alexandersson

Chicago kan tacka sitt utomordentliga läge att det blivit Mellanvästerns ekonomiska huvudstad. Stadsområdet breder ut sig över den låga vattendelaren mellan Nordamerikas två dominerande inre vattenvägar, Stora sjöarna och Mississippi-systemet. Både väster och söder om Michigan-sjön når det nutida Chicagos förstäder långt in i Mississippis tillrinningsområde. Det var ganska enkelt att förbinda de båda vattenvägarna med en kanal (1848), som spelade en viktig roll i Chicagos tidiga historia. Smälänningarna Karl-Oskar och Kristina och tusentals andra immigranter på väg mot odlingsfronten i den dåtida Västern tog sig fram över denna smala kanal, som i våra ögon mest ter sig som ett dike av ungefär den samtida Göta kanals dimensioner.

Chicago leder sitt ursprung till Fort Dearborn, som anlades 1803 för att skydda passagen mellan de båda vattenvägarna. Övergången skedde mellan den obetydliga Chicago-floden, som rinner till Michigan-sjön och Des Plaines-floden, som via Illinois-floden rinner ut i Mississippi. Chicago har vuxit ut från detta kärnområde vid Chicago-floden, vilket nu är stadens skyskrapecity (*the Loop*). Under praktiskt taget hela 1800-talet var hamnen i Chicago liktydig med Chicago-floden och dess nordliga och sydliga gren. Trafiken ökade snabbt och nådde i slutet av 1880-talet upp mot tio miljoner ton. I och med att stålverk och annan tung industri på 1880-talet etablerades i Calumet-distriktet söder om dåvarande Chicago, försköts hamntrafikens tyngdpunkt dit och en allt mindre andel föll på *city*-hamnen.

Beläget där Stora sjöarna når djupast in i världens rikaste jordbruksområde, majsbältet, blev Chicago tidigt detta områdes handels- och transportcentrum. Regionens viktigaste långväga handelsutbyte var riktat mot de gamla bygderna på atlantkusten och mot Europa. Vattenvägen via Eriekanalen (färdig 1825) till New York erbjöd de lägsta frakterna för både gods och passagerare. Omkring 1850 började man bygga järnvägar från Chicago väster- och söderut för att vidga upplandet. Något senare byggdes järnvägar från atlantkusten

Hamnar i Stor-Chicago

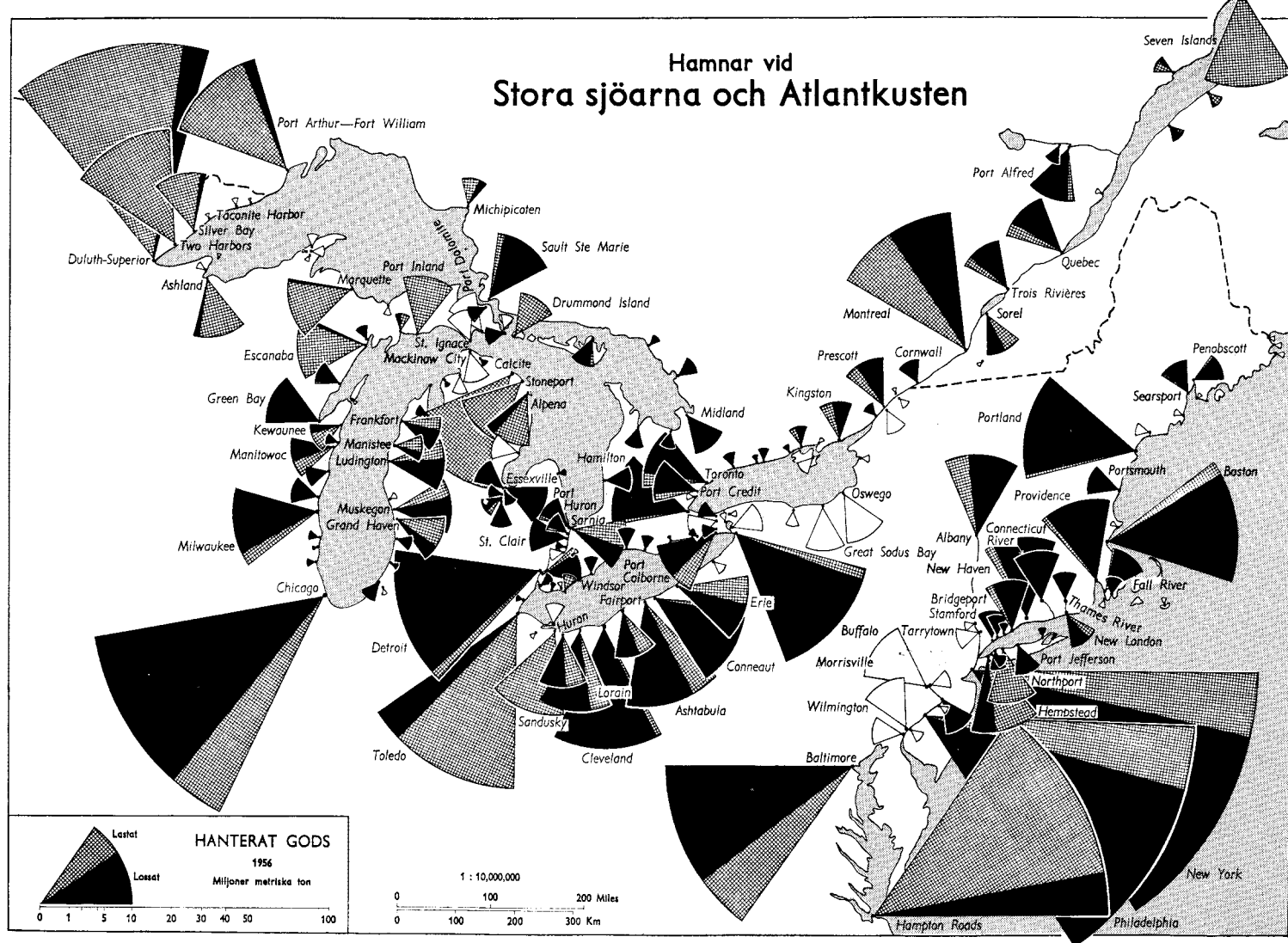


in till de två konkurrerande metropolerna i Mellanvästern, St. Louis och Chicago. Den förra staden kontrollerade den nord-sydliga flodtrafiken på Mississippi och stadens affärsmän var inkörda på flodtrafiktänkande och hade inte ögonen öppna för det nya trafikmedlet på samma sätt som konkurrenterna i Chicago, vilka lyckades dra till sig de flesta järnvägarna. Ännu viktigare var kanske en annan mekanism: Chicago hade en direkt vattenväg till New York, en väg som redan fraktade starkt växande kvantiteter massgods (främst vete). Järnvägar som ville vara med och konkurrera om denna trafik måste dels dras till Chicago, dels hålla så låga fraktsatser att de kunde attrahera gods. De båda terminalstäderna vid vattenvägen, Chicago och New York, drog därför större fördel av järnvägarna än konkurrentstäderna, som inte hade någon alternativ vattenväg att pressa järnvägsfrakterna. Chicago blev världens största järnvägsknut, slutpunkten för 27 järnvägar. Ingen järnväg går igenom Chicago; alla har sina slutpunkter där. Förenta staterna saknar alltså i egentlig mening transkontinentala järnvägar. Gods kan givetvis överföras från det ena järnvägssystemet till det andra i Chicago, låt vara med någon tidsförlust, men genomresande passagerare får åka buss eller taxi mellan stationerna.

De trafikströmmar, som etablerades i slutet av 1800-talet har inte väsentligt ändrats i och med landsvägarnas renässans och trafikflygets utveckling: New York–Chicago är det viktigaste stadsparet för det amerikanska inrikesflyget, som nu transporterar flera mellanstadspassagerare än tåg eller bussar; Chicago var den första storstaden i Mellanvästern som förbands med atlantkusten (New York) medelst tullväg (avgiftsbelagd, fyrfilig landsväg utan plankorsningar).

Chicago gick om St. Louis i folkmängd redan på 1870-talet och har sedan

Hamnar vid Stora sjöarna och Atlantkusten



fortsatt att dra ifrån. Det har länge varit Förenta staternas andra stad efter New York (14,3 milj. inv.) men i slutet av 1950-talet »hotades» Chicago av Los Angeles, världens snabbast växande storstad. Med förorter hade Chicago 1956 ca 6,1 miljoner invånare och Los Angeles 5,6 miljoner.

Trafiken i Chicagos hamn har i grova drag speglat stadens ekonomiska utveckling. I början var Chicago centrum i ett veteodlande område. När hårda vetesorter introducerades och veteodlingen flyttade västerut till torrare regioner (Dakota, Kansas, Oklahoma) låg andra hamnar bättre till (Duluth, golfhamnarna) och de kom att skeppa mera vete än Chicago, som dock behöll vetebörsen. När farmarna på den bördiga centrala slätten, vars transportleder konvergerade mot Chicago, gradvis gick över från vete till majs, som användes för att utfodra nötkreatur och svin, blev Chicago världens största slakteristad. Denna utveckling som börjat före och under inbördeskriget tog verklig fart på 1870-talet sedan frysvagnarna på järnvägarna möjliggjort transport över långa distanser av färskt kött. Innan frysvagnarna kom hade man packat det saltade köttet i tunnor, därav den amerikanska termen för slakteriindustri (*packing industry*).¹

Redan tidigt fick farmarna inom ett stort område sina redskap från Chicago. Bristen på arbetskraft var ofta kännbar i den ännu glesbefolkade Mellanvästern. Förutsättningarna för mekanisering av jordbruket var utomordentligt gynnsamma och farmarna hade ett levande intresse för maskiner, lösningen på deras mest akuta problem. Många maskiner uppfanns i Mellanvästern, andra förbättrades. Chicago och andra städer inom dess handelsområde i Illinois och Iowa blev centra för denna industri. Tillverkningen av jordbruksredskap och -maskiner, byggandet av hus på farmarna och i de snabbt växande städerna, möbleringen av de nya hemmen — allt detta krävde mycket virke. Barrskogarna vid Stora sjöarna var en god råvarubas, så länge de räckte. Sjöarna vimlade av trälastade skutor. Möbelindustrin var under några decennier i slutet av 1800-talet en av de ledande näringarna i Chicago. Den lockade bl. a. till sig många svenskar.

Med tiden användes mer och mer järn och stål i jordbruksmaskinerna; järnvägarna krävde mycket stål och det gick åt stål för allehanda byggnadsverksamhet. Chicago blev en viktig stålmarknad. Men staden hade också ett bra läge för en egen stålindustri. Visserligen fanns det inga råvaror lokalt (utom kalksten), men malm kunde tas billigt med båt från Övre

¹ Järnvägar, slakterier och gangsters — dessa ord har tack vare tidningar och läroböcker blivit Chicagos signatur utåt världen. Ingendera spelar dock idag någon ledande roll i stadens näringsliv.



Lossning av malm vid *Calumet River*.

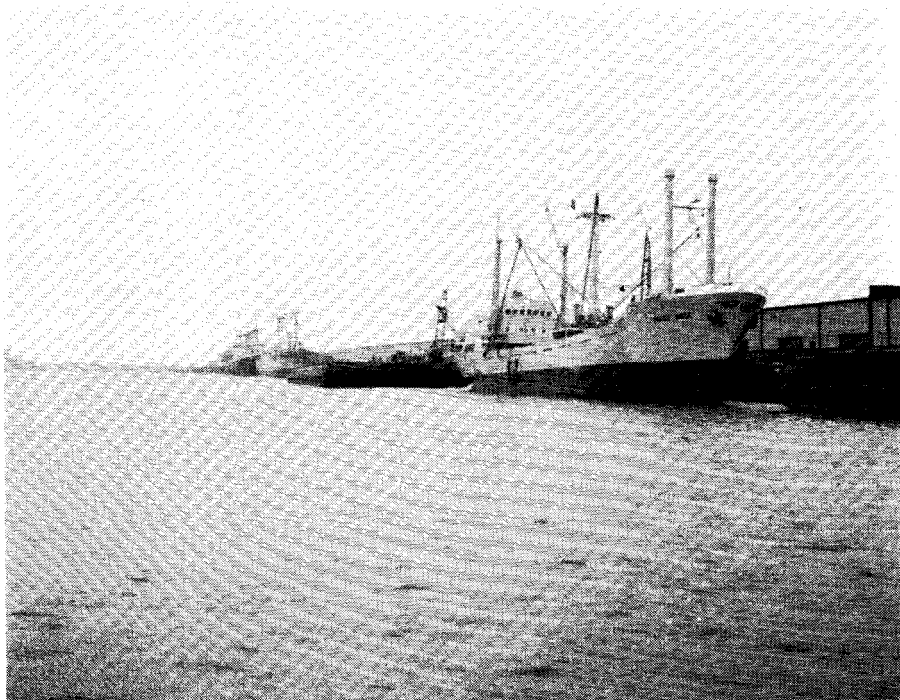
sjön och kokskol från Appalachiska fälten med tåg till Erie-sjön och därifrån med båt. (Senare har det blivit allt vanligare att ta kolet direkt med järnväg; Chicago har rentav blivit en utskeppningshamn för kol sedan början av 1940-talet.) Redan vid seklets början var Chicago ett viktigt stålcentrum, som dock överträffades av Pittsburgh. Stålintustrins marknadsorientering har blivit alltmera utpräglad; storkunderna köper ur hand i mun. Samtidigt har kolfältens attraktionskraft minskat; det går åt allt mindre koks per ton stål. Detta har verkat till fördel för Chicago, som för länge sedan gått om Pittsburgh och nu är världens ledande stålcentrum med en kapacitet (ca 25 milj. ton om året), som överträffar hela Ruhr-området och hela den brittiska stålintustrins. Det är inte bara tillverkningen av jordbruksmaskiner som utgör stålintustrins marknad i Chicago; en mångsidig och stor verkstads-



Två pråmar vid slutet av färden genom *Calumet Sag Channel*.

industri, både tung och lätt, har vuxit upp i detta utsökta läge med dess oöverträffade transportsystem strålande ut över den väldiga amerikanska marknaden.

Stålindustrin är den utan jämförelse viktigaste trafikgeneratoren i Chicagos hamn. Järnmalm svarar för omkring 25 miljoner ton av de drygt 60 miljoner ton som hanteras i hamnen under ett normalt år. Malmen lossas vid stålbolagens privata kajer i Calumet Harbor, längs Calumet River, i Indiana Harbor och i Gary. Den näst största vara som lossas i Chicago är kalksten från norra Michigan (8 milj. ton), huvudsakligen till stålindustrin, men stora kvantiteter också till cementfabrikerna. Buffington Harbor är en ren kalkstenshamn (cementfabrik). Den lokala kalkstensbrytningen är numera ganska blygsam och kan inte konkurrera med de väldiga kalkstensbrotten i norra Michigan från vilka stenen fraktas med självlossande båtar, dvs. båtar utrustade med en lång lyftkran som kan lyfta kalkstenen (eller kolet) långt in på land utan medverkan från kajen. Av det vattenvägen ankommande kolet (6–8 milj. ton) går endast en liten del till stålindustrin, som tar sitt kokskol



De nybyggda styckegodskajerna vid *Lake Calumet* avsedda för transoceanic gods.

med järnväg från West Virginia och Kentucky. Drygt hälften av kolet kommer med pråmar från fälten i centrala Illinois och lossas vid värmekraftverken längs kanalerna. Skeppningarna av kol från Chicago har under senare år varit lika stora som de mottagna kvantiteterna.

Andra viktiga produkter som hanteras i de olika hamnområdena i Chicago är: petroleumprodukter, huvudsakligen utförsel från raffinaderierna vid Indiana Harbor (råoljan kommer med rörledning); gips från Alabaster i norra Michigan (används inom byggnadsindustrin); sand och grus, som dels tas från botten av Michigan-sjön, dels kommer från Illinois-dalen; tidningspapper och annat papper från Canada till Chicagos stora grafiska industri (flera av de nationellt spridda veckotidningarna trycks här); samt spannmål och sojabönor, som skeppas i från år till år starkt varierande kvantiteter.

Med båtar över sjöarna kommer 40 miljoner ton och skeppas 10 miljoner; med pråmar på kanalerna kommer 10 miljoner och skeppas 2 miljoner ton.

Av de båda kanalerna blev *Chicago Sanitary and Ship Canal* färdig år

1900 och tjänade då som slaskledning. Staden Chicago tar sitt vatten ur Michigan-sjön och det ansågs lämpligt att skicka slasken en annan väg, ut i Mississippi-systemet. År 1933 började man använda denna kanal även för pråmfart; den ersatte den gamla kanalen, som varit i bruk 1848–1932, och som nu ligger som ett lummigt minne om en svunnen tid bredvid den nya kanalen; båda ligger intill Des Plaines-floden. För undvikande av missförstånd bör kanske nämnas att avfallsvattnet innan det släpps ut har renats »så att det skulle kunna användas som dricksvatten». Kanalen är kantad med industrier: värmekraftverk, oljeupplag, reningsverk (tillverkar konstgödsel), etc.

Calumet Sag Channel, som öppnades 1922, var också byggd för bortförande av avfallsvatten och är för smal för effektiv pråmfart. Den förbinder Mississippi-systemet med den viktigaste delen av Chicagos hamn, den stora industrihamnen längs Calumet-floden. Ett stort federalt utvidgningsarbete, som beräknas vara slutfört 1963, kommer att ta bort denna flaskhals, som hindrar Chicago att till fullo utnyttja sitt magnifika läge på vattendelaren mellan Nordamerikas två stora vattenvägar. När utvidgningen är klar kommer pråmsläpen (ett oegentligt ord i Amerika, där de hopbuntade pråmarna skjuts av bogserbåten) att kunna fortsätta in i hjärtat av Chicagos hamn utan att som nu brytas upp i Joliet, varifrån pråmarna förs fram till Chicago en och en eller två och två, vilket avsevärt höjer kostnaderna. Utmed Calumet Sag Channel finns stora potentiella industriområden.

Det viktigaste hamnområdet i Chicago är *Calumet Harbor and River*. Den ca 10 km långa floden är kantad med stålverk och andra tunga industrier samt spannmålssilos och kolutlastningsanordningar. Genom denna hårt trafikerade flod passerar de transoceana fartygen på väg till Chicagos ledande styckegodshamn, *Lake Calumet*, som under 50-talet byggdes ut till den största hamnen i sitt slag vid Stora sjöarna.

Den besvärliga tillfarten är märklig för en hamn av detta slag: våra dagars skeppare har höga kostnader att ta hänsyn till; de har alltid bråttom och skyr väntetider. När utbyggnaden diskuterades var också en annan lösning aktuell: en utläggning av styckegodshamnen genom utfyllnad i Michigan-sjön på gränsen mellan Illinois och Indiana. En sådan hamn skulle ha varit lätt tillgänglig från sjösidan (även om tillfarten från land vållat vissa problem). Projektet strandade på att det inte finns något mellanstatligt administrativt organ för hamnarna inom Chicago-agglomerationen (i likhet med *New York Port Authority*). Det finns över huvud taget inte någon regionplanmyndighet för Stor-Chicago, vilket i hög grad försvårar en rationell

planering av trafikleder o. dyl. för hela agglomerationen. Industrihamnarna Indiana Harbor, Buffington Harbor och Gary i Indiana har administrativt inget samröre med övriga hamnar i Chicago; ett sådant finns bara på stadsplanerarnas önskelista.

Trafiken i styckegodshamnen *Lake Calumet* var alldeles obetydlig (se skissen) före öppnandet av den fördjupade St. Lawrence-leden 1959. Vad betyder det för trafiken i Chicagos hamn att den nu är tillgänglig för största delen av världstonnaget? (Förut kunde endast båtar på 3 000 ton dödvikt passera slussarna i St. Lawrence-floden; hela handelsutbytet mellan Stora sjöarna och transatlantiska hamnar inskränkte sig till en halv miljon ton om året.) — Myndigheter och företag har ivrigt sökt svaret på den frågan under 1950-talet; gissningarna går starkt isär. Den som vill veta säkert får vänta och se ännu några år.

Här blott några synpunkter. — Chicago och New York, de gamla parhästarna i amerikanskt transportväsen, har nu kommit i tydlig konkurrensställning. New York kan inte väntas sitta med armarna i kors inför anloppet mot dess positioner som Förenta staternas och världens ledande hamn. I Elizabeth och Newark på Jersey-sidan bygger man ut stora styckegodshamnar efter den i Europa vanliga bassängprincipen; de får mycket goda anslutningar till järnvägs- och landsvägssystemen. New York satsar på snabbhet i godshanteringen; med tanke härpå och på hamnens oöverträffade turtäthet till de flesta destinationer, kan man kanske vänta att den skall hävda sig. — Å andra sidan är det sant som reklamen för hamnarna vid Stora sjöarna säger, att vissa av dem (t. ex. Toledo) har nästan lika kort väg till Europa som New York och att båtfrakten från Chicago till Europa kan bli lägre än enbart järnvägsfrakten Chicago–New York.¹ Man får dock inte glömma bort att malmbåtarna från Seven Islands (och andra malmskeppningshamnar för Labrador-malmen, som kommer i bruk efter hand) kommer att ta upp en stor del av St. Lawrence-ledens kapacitet. Linjefartygen från Europa får bida sin tur bland malmbåtar och andra massgodsfartyg vid de många slussarna. Redan första säsongen blev det väldiga väntetider. Det talades om en dubblerande kanal. Väntetiderna och isblockeringen under vintern är St. Lawrence-ledens Akilles-häl.

Redan under den nya St. Lawrence-ledens första säsong mångdubblades den transatlantiska trafiken på Chicago; från några hundra tusen ton till en miljon ton. Detta är dock en liten kvantitet i den totala godsomslutningen (drygt 60 miljoner ton) i Chicagos hamnar.

¹ Enligt beräkningar baserade på kostnaderna för stora transoceana fartyg.

Några problem kring regalskeppet *Wasa*

Av kommendörkapten Georg Hafström

Få om ens något enda känt skepp i världen har väl haft ett sådant egenartat öde som det kostbara svenska regalskeppet *Wasa* av år 1628: att någon timme efter det hon vid anträdandet av sin första resa hade kastat loss den sista förtöjningen från land och med endast några få segel satta, i vackert om också något byigt väder plötsligt kantra och gå till botten inom Stockholms hamnområde, dragande med sig i djupet kanske ett 50-tal personer — för att först i våra dagar genom en kombination av lyckliga omständigheter, skickliga och energiska mäns åtgärder samt tack vare generösa och förstående donatorers bidrag ha kunnat bringas upp till ytan från 30 meters djup! Och därtill befunnits, vad själva skrovet beträffar, i ett stort sett utomordentligt gott och välbevarat skick, trots — för att inte säga tack vare — över 330 års tillvaro på botten av Stockholms ström.

Det som förklarar, att *Wasa* visade sig vara så väl bibehållen var nämligen utan tvivel det lyckliga förhållandet, att hon legat sjunken i sörvatten eller i varje fall obetydligt bräckt vatten, där den förintande skeppsmasken inte trivs. Hade hon i stället råkat gå förlorad t. ex. på vår västkust eller i andra farvatten med salt vatten, hade det i våra dagar säkerligen inte funnits mycket mer kvar av det stolta regalskeppet än kanske kölpartiet, om detta råkat ligga omgivet av den konserverande blåleran.

En närmare presentation av detta vid det här laget vida beryktade skepp torde knappast vara av nöden, så mycket som blivit skrivet om henne i böcker, i tidskrifter och ej minst i dags- och veckopress, såväl svensk som utländsk, alltsedan vraket år 1956 upptäcktes av den marinarknologiska eldsjelen Anders Franzén och så mycket som sedan dess »pratats *Wasa*» både man och man emellan samt i föredrag med eller utan radions hjälp. Härtill kommer att tusentals människor har med egna ögon haft tillfälle att ta skeppet i betraktande från den dag det i april 1961 definitivt lyftes upp ovan Stock-

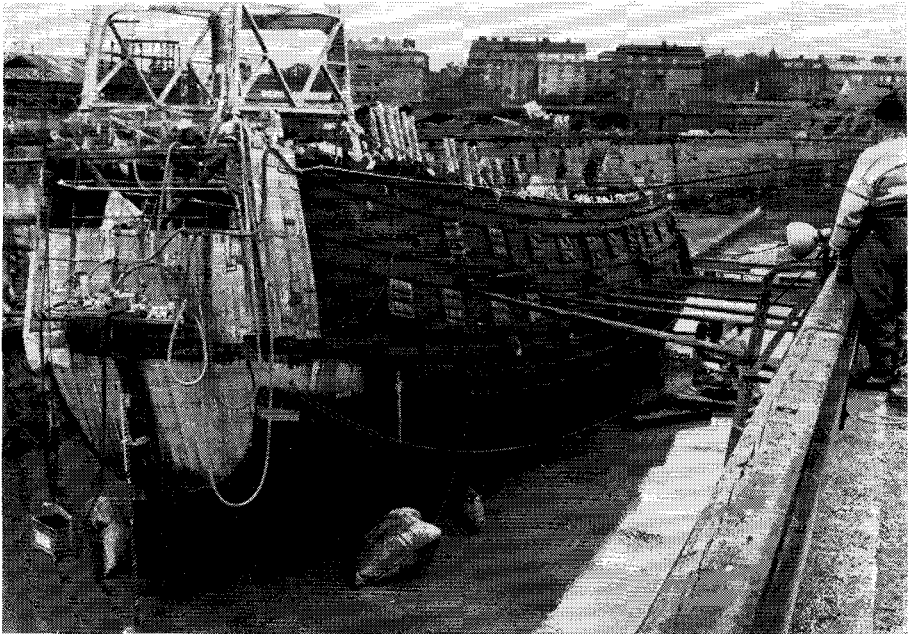


Några olika exempel från Statens sjöhistoriska museum på hur skeppsmaskar har borrarat sig in i vrakdelar från vid Sveriges västkust sjunkna träskepp. (Foto Hans Hammarskiöld.)

holms ströms yta, fördes in i den närbelägna stora Beckholmsdockan och snart därefter placerades och stöttades på en för ändamålet konstruerad höj- och sänkbar betongponton, som i förväg lagts på botten av dockans inre del.

Åtskilliga mindre tätningsarbeten återstod då ännu att göra, de av dykarna på sin tid anbringade luckorna över alla kanonportarna skulle avlägsnas, likaså andra plankklädsler, som varit nödvändiga under den tid den stora länspumpningen av skeppet ägde rum, allt medan de av Wasanämnden anställda arkeologerna grep sig an att tränga igenom och undersöka muddret och leran, som i riklig mängd befanns kvarliggande på de båda batteridäcken, på trossdäcket samt nere i hålskeppet.

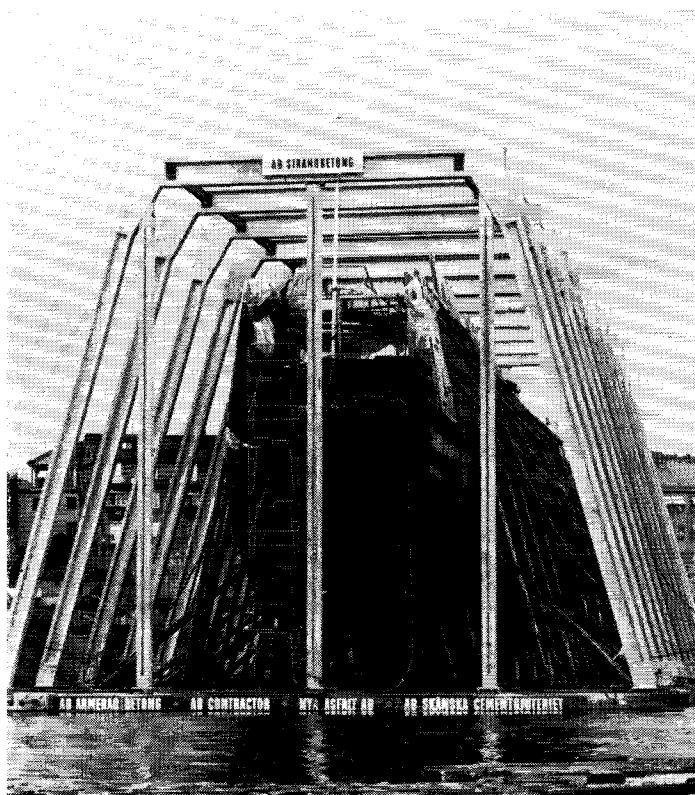
Redan medan *Wasa* låg i dockan och skeppet förflyttats så att det definitivt vilade med sin köl på pontonen, reste man kring detsamma 11 väldiga



Wasa i Gustaf V:s docka på Beckholmen — en imponerande bild av det gamla regalskeppet. De av dykarna anbringade luckorna för tätning av alla kanonportarna är här ännu inte avlägsnade. Kvar är även de stora plankklädslar akterut, som de måst sätta på för att täta det förstörda akterkastellet. Längst till höger på dockans botten syns raden av de kölblock, på vilka skeppet senare kom att vila. (Foto Svenska Dagbladet.)

på pontonen stående betongramar, som uppbär den »överbyggnad», som avses att under de närmaste 6 à 7 åren skydda *Wasa*, medan den omfattande konserveringen av själva skrovet äger rum. Under hela den tidsperioden är skeppet förlagt invid en särskild anläggning, som fått namnet Wasavarvet och är belägen vid Alkärrret eller den öppna plats, som ligger utanför Galärvarvets södra gränsmur och har Liljevalchs konsthall till gräns på motsatt sida.

I själva verket hade man tänkt sig, att den blivande utdockningen skulle kunna ske den 17 juni, som, hoppades man, borde bli en riktig klang- och jubeldag. I närvaro av svenska och eventuellt gästande utländska örlogsfartyg skulle *Wasa*, på angivet sätt stående väl uppstöttad på pontonen och fullt synlig i sin helhet, bogseras ett »ärevärv» på Strömmen, varvid färden skulle avslutas med förtöjning vid det nyss nämnda Wasavarvet. Emellertid visade det sig, att den uppgjorda tidtabellen för dessa planer inte ville hålla. *Wasa*



Wasa på sin ponton, som med lågt fribord synes flytande i den vattenfyllda dockan. De väldiga betongramarna är monterade och klara att mottaga det skyddande aluminiumhöljet. (Foto Svenska Dagbladet.)

blev alltså kvarliggande i dockan och den enda ceremonien, som kom till utförande den 17 juni var, att man på ett längst akterut upprest flaggspel (eller campanstaken, såsom dess motsvarighet på 1600-talet kallades) hissade en med så tidstrogna färger som möjligt tillverkad, stor och vacker örlogsflagga, vilken på Svenska Flaggans dag skänkts till *Wasa*. Först i slutet av juli var skeppet klart att lämna dockan, sedan arbetet med lossningen av den väldiga stenbarlasten samt undanskaffandet av kvarvarande lermassor fortskridit tillräckligt för att i behövlig mån lätta *Wasa*, så att skeppet med sin ponton skulle kunna passera docktröskeln. Som Wasavarvets färdigställande emellertid hade dragit ut på tiden, bogserades nu skepp och ponton

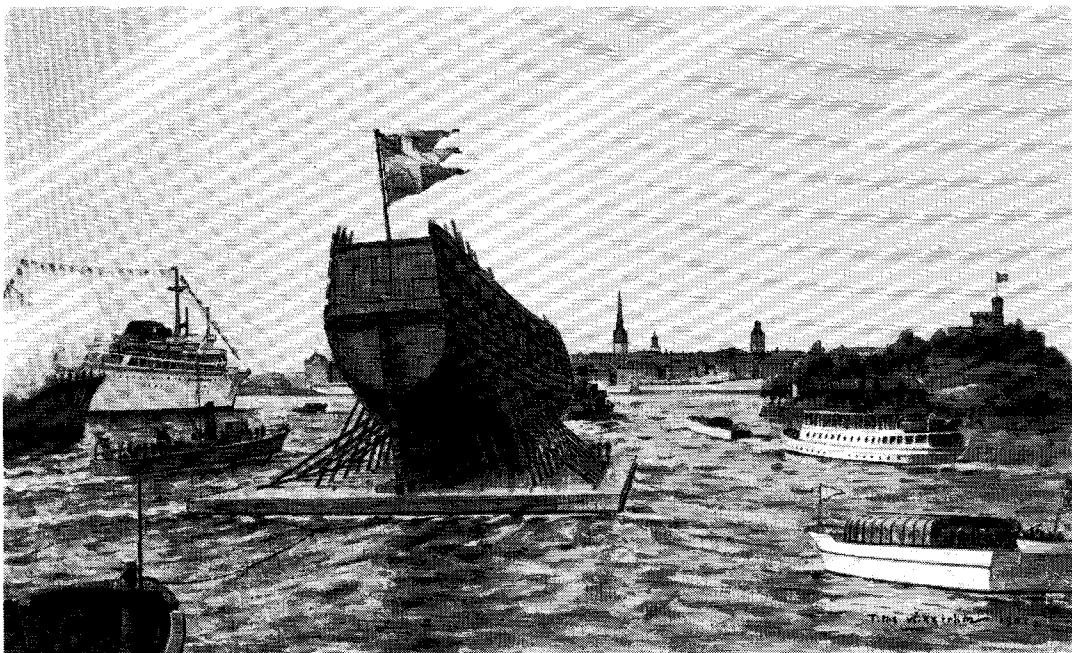
i stället runt Beckholmens västra udde och in i sundet på öns norra sida, där *Wasa* tills vidare blev förtöjd.

Även sedan dess har mängder av intresserade svenskar och turister från när och fjärran sökt sig till Beckholmen för att beskåda *Wasa* och lyssna till vad högtalarförkunnelsen (på varvets svenska och engelska) haft att berätta om detta unika gamla skepp, som inget annat land har att visa upp någon motsvarighet till. Besöksfrekvensen från den 21 april var den 15 oktober 1961 uppe i beloppet 679 654! Intresset har sålunda varit enormt. Gruppvisningar för skolklasser, föreningar och olika sammanslutningar har varit en vanlig företeelse. Som ett litet parentetiskt exempel på vilken attraktion *Wasa* faktiskt blivit, må kanske följande anföras. En semestrande 60-årig amerikansk läkare tog sin fru med sig och reste via Japan–Milano–Wien — och gjorde därifrån en från början planerad avstickare till Stockholm enkom för att få se *Wasa*! Därmed var resans mål nått, och den amerikanske doktorn kunde nöjd och belåten anträda hemfärden till USA.

Som ovan omtalades är det alltså planerat, att man under de närmaste åren framåt tar itu med det omfattande och säkerligen mycket svåra och ansvarsfyllda arbetet med konserveringen av själva skeppet, där det ligger i sin skyddande överbyggnad vid Wasavarvet. Här är ej platsen att närmare redogöra för gången av ifrågavarande arbeten men några få ord bör dock anföras dels om konserveringsförfarandet och dels om själva Wasavarvet.

I stort gäller det, att den primära, skyddande vattenbespolningen av *Wasa*, som ägt rum ända sedan de översta delarna av skrovet började visa sig vid lyftningen till ytan utanför Kastellholmen i april 1961, upphör, när den s. k. klimatiseringsanläggningen blir klar, vilken kommer att innebära en på artificiell väg åstadkommen fuktighet »inomhus» i överbyggnaden, till att börja med 95-procentig och under de 7 åren småningom minskande till intet. Överbyggnaden består av dubbla skikt tunn, korrugerad aluminiumplåt jämte mellanliggande fyllning av glasfiberull, allt avsett att isolera från solstrålning och den yttre luftens inverkan. Själva konserveringen av skrovet åstadkommes genom ett rötskyddsmedel, som ständigt via rörledningar både inom- och utombords besprutar skrovet och dess olika delar samtidigt som vissa dimensionsstabiliserande kemiska vätskor tillföres det gamla träverket.

Konserveringen av de under åren hittills tillvaratagna fynden, både träskulpturer och annat, bedrives i en på Beckholmen för ändamålet nyuppförd stor konserveringsverkstad, där föremålen nedlägges i ett stort antal kar med vatten, tillsatt med särskilda kemiska produkter. Genom att ett flertal



Så här festligt var det ursprungligen meningen att det skulle gått till den 17 juni 1961. På den ovan återgivna akvarellen av kapten Titus Wikström saknas de stora betongramarna.

skrymmande delar från fartyget såsom däcksplankor, kanonlavetter o. d. tillförts verkstaden för behandling, beräknas dess kapacitet bli ianspråktagen »till bristningsgränsen». Redan nu är en 20 à 30 tusen fynd registrerade. Det är därför möjligt att projekterade dykningar efter kring *Wasas* ursprungliga läge på botten syd om Beckholmen kvarliggande föremål (bland mycket annat även den stora espingen och en mindre skeppsbåt) tills vidare får stå an. Det sistnämnda förhållandet skulle dock innebära en stor olägenhet, enär de många delar av själva vraket, som kan förväntas bli bärgade på *Wasas* gamla plats, ju alla böra vara till hands och färdigkonserverade vid tidpunkten för deras blivande inmontering i skrovet. Eljest uppstår givetvis en högst oläglig fördröjning av skeppets rekonstruktion.

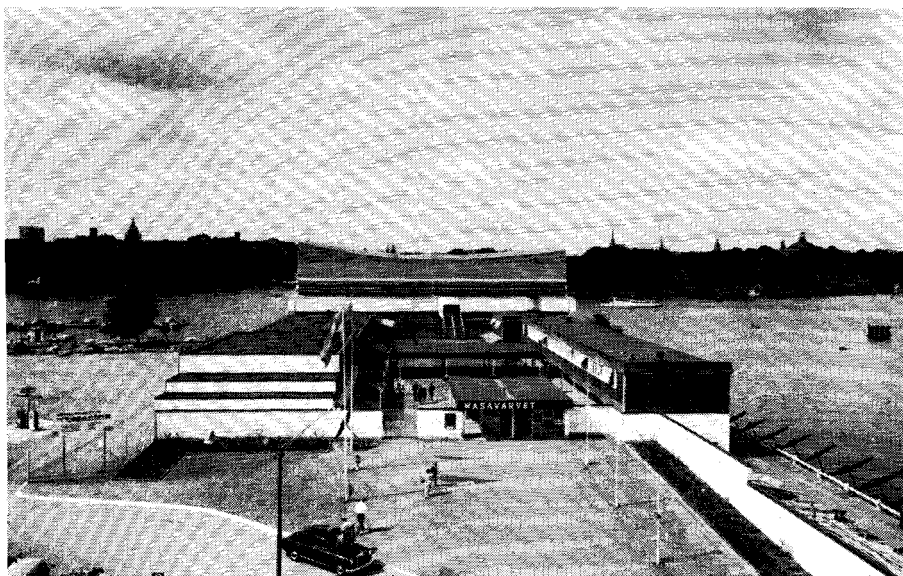
Wasavarvet, varav vi ser en bild här invid, består av två huvudbyggningar, utanför vilka *Wasa* på sin ponton ligger förtöjd längs farleden. Den högra (norra) längan inrymmer i övre våningen bl. a. administrationslokaler för Wasanämnden samt ritkontor och andra tjänsterum och i den undre

diverse verkstäder, såsom snickeri och smedja, pannrum m. m. Den vänstra (södra) hyser utställnings-, föreläsnings- och filmvisningslokaler samt, närmast sjön, en konditorirestaurang för allmänheten.

Tillträdet till *Wasa* sker via en å bilden synlig täckt landgång till ett likaledes täckt galleri, som går runt fartyget ungefär i höjd med dess gamla vattenlinje. Härifrån leder trappor vid gavlarna av överbyggnaden till ett övre galleri, varifrån man kan beskåda skeppet uppifrån och se de pågående arbetena i dess inre.

Man kan sedan ställa frågan: när skrovet och alla fynd väl är konserverade, vad skall bli nästa etapp? Sannolikt blir det så, att alla de fynd som utgjort delar av skeppet och vilkas ursprungliga placering kan anses vara säkert belagd, kommer åter att anbringas, där de en gång haft sin plats. Men någon sådan rekonstruktion av *Wasa*, där man med hjälp av ny materiel söker bygga upp absolut felande partier, lär icke vara avsedd. Än mindre torde finnas någon allvarlig tanke på att förse skeppet med tidsenlig rigg, såsom många kanske hoppats. Redan de orimliga kostnaderna härför blir säkerligen avskräckande nog — för att inte tala om, att det skulle draga med sig en onödigt dyrbar museibyggnad av sådana höjddimensioner, att huvudstaden därmed skulle bli begåvad med ännu ett anskrämligt höghus och detta i ett av sina mest känsliga områden av naturlig skönhet. Nej, den bästa lösningen av öskemålet att få skåda *Wasa* sådan hon såg ut någon gång på försommaren 1628, sedan löjtnant Peter Gierdsson hade tacklat skeppet färdigt, och med alla hennes segel satta, torde nog vara att överlåta åt den skickliga och kunniga personalen i Statens sjöhistoriska museums modellverkstad att bygga en modell i lämplig skala. Det bör kunna bli en praktpjäs, värdig att visa upp för kommande generationer.

Ett mycket intressant problem är den ända sedan de ingående förhören i augusti/september 1628 och allt fortfarande olösta frågan om vad som kunde vara den verkliga anledningen till olyckan. Av de gamla förhørsprotokollen framgår ju, att de flesta av såväl bisittarna som vittnena hyste den åsikten, att skeppet var rankt och att detta i sin tur måste ha berott bl. a. på i vissa avseenden felaktig konstruktion av skeppet, särskilt att det icke vore »rätt proportionerat». I den redogörelse för »Örlogsskeppet *Wasas* undergång 1628», som jag publicerade i K. Örlogsmannasällskapets organ *Tidskrift i Sjöväsendet* 1957, gjorde jag en del reflektioner i anknytning till att den stora undersökningskommissionen, som den 5 september 1628 höll det slutliga förhöret med överlevande personer i befäls och underbefäls ställ-



Wasavarvet vid Alkärret på Djurgården. (Foto Lennart Olsson).

ning ombord och med bl. a. befattningshavare, som haft med tillkomsten av *Wasa* att göra, ej kom till någon klart uttalad åsikt vare sig om anledningen till olyckan eller i ansvarighetsfrågan.

Med hänsyn till detta uttalade jag den förhoppningen, att — om en bärgning bleve framgångsrik — våra dagars sakkunskap skulle kunna åstadkomma fullständiga linjeritningar över *Wasa* ävensom skaffa sig en så korrekt bild som möjligt av den sannolika viktsfördelningen ombord vid olyckstillfället, med stöd varav fullständiga stabilitetsberäkningar borde kunna verkställas. Resultatet av sagda beräkningar skulle så ge de sakkunniga en grundval för bedömning, om *Wasa* bör anses ha varit felaktigt byggd eller ej.

Sedan *Wasa* blivit lyckligen bärgad och införd i Gustav V:s docka å Beckholmen, hemställde jag därför i maj 1961 till K. Marinförvaltningen såsom flottans främsta tekniska organ, att ämbetsverket ville ställa sakkunskap till förfogande för utförande av föreslagna stabilitetsberäkningar. KMF har välvilligt ställt sig i spetsen för de härmed förenade arbetena, varvid man bl. a. ämnar anlita så moderna hjälpmedel som matematikmaskiner, varigenom utsikt finnes att få fram fullständigare data än som eljest varit möjligt. I ledningen för lösandet av den intrikata frågan om orsaken till

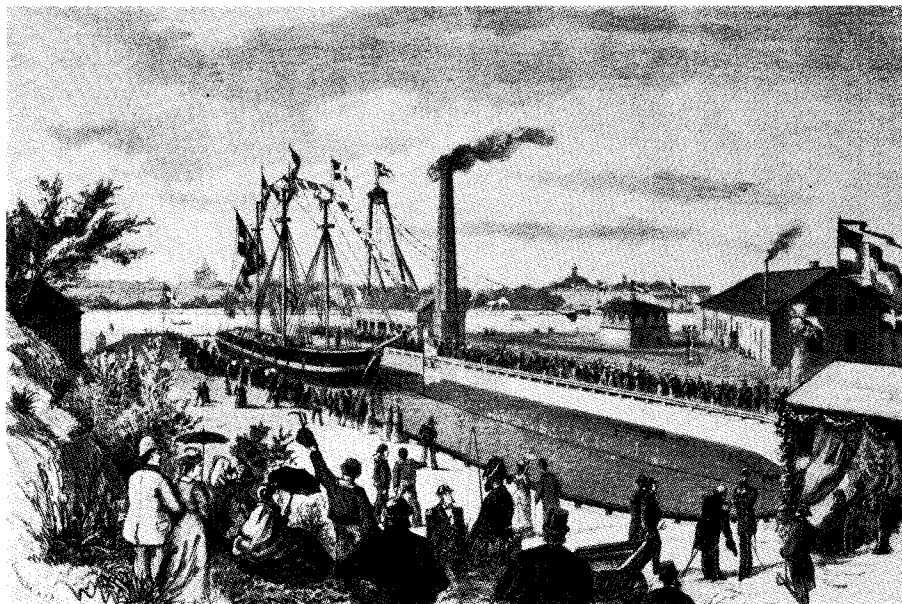
Wasas kantring, som ju väckt det största intresse ej blott inom vårt eget land utan väl så mycket internationellt, står marindirektören l gr. G. Schoerner. Att de, som anförtrotts uppdraget, har framför sig ett omfattande och tidsödande arbete, är uppenbart men samtidigt måste det vara fascinerande att försöka komma till klarhet i denna mer än 300-åriga gåta. Det torde lugnt kunna sägas, att man i de vidaste kretsar med spänning avvaktar de sakkunnigas utlåtande.

Kommer så det viktiga problemet om var *Wasa* skall få sin framtida och slutgiltiga tillvaro. I denna stund är det givetvis ingen, som kan ge besked i ett sådant ärende. Åtskilliga förslag har framkastats och de, som får att bestämma i saken, kommer förmodligen inte att ha något lätt arbete vid övervägandet av de ekonomiska, praktiska och estetiska synpunkter som måste inverka på lösningen av detta problem.

Den under åren 1957–58 arbetande s. k. Vasakommittén, som stod under ledning av kommandören Edw. Clason och hade till uppgift att utröna försättningsarna för ett bärgande av *Wasa*, avgav i februari 1958 en rapport över dittills verkställda arbeten vid vraket. Kommittén berörde därvid även vissa synpunkter rörande skeppets tänkta bevarande för framtiden, grundade på ett övervägande av flera alternativa lösningar av frågan. Man kom till den slutliga uppfattningen, att den lämpligaste platsen vore »Galärvarvsdockan, som i samband därmed bör överbyggas och förvandlas till museum». Det är ju uppenbart, att möjligheten att få disponera denna docka är beroende av tidpunkten, när färdigställandet av Stockholms örlogsvarvs nya anläggningar på Muskö fortskridit så långt, att marinen kan avstå från Galärvarvsdockan. En stor fördel är, att man med tillgodogörande av dockans eget djup kan planera en blivande museibyggnad betydligt lägre än som eljest skulle varit fallet.

Såsom här tidigare nämnts, så beräknas *Wasa* för konserveringen av skrovet m. m. bli bunden till det provisoriska varvet vid Alkärrret ungefär 7 år framöver. Vill det sig väl ur *Wasas* synpunkt, så kanske det inträffar, att örlogsvarvsförflyttningen då just är ett fullbordat faktum och att regalskeppet därmed också kan taga dockan i besittning.

Om det blir sagda docka som definitivt utses till ett kommande Wasamuseum, så kan man glädjas åt vissheten att skeppet för framtiden bevaras i en miljö, som sedan århundraden varit den svenska flottans — närmast tänker vi då på själva Galärvarvet, stammande från 1720-talet och med dess kyrkogård från 1742, vidare flottans s. k. båtsmanstomter från 1660-talet,



Invigningen av Galärvarvsdockan den 16 juni 1879 med korvetten *Lagerbielke* såsom det första indockade fartyget. Skall *Wasa* bli det sista? (Teckning av Robert Haglund för Ny Illustrerad Tidning.)

ett område som sträckte sig från Alkärret och söder ut, där Djurgårdsstaden sedermera rest sin bebyggelse, och till granne mitt över vattnet får *Wasa* örlogsvarvets och örlogsstationens centrum under dryga 300 år, den traditionsrika Skeppsholmen.

Att Wasamuseet kommer att utformas i en värdig och tilltalande stil, därför borgar det lyckliga förhållandet, att Svenska arkitekters riksförbund (SAR) utfäst sig att bland dess 1 250 medlemmar utlysa en allmän arkitekttävling — utan priser och utan prisdomararvoden! — för åstadkommandet av ett dylikt museum för det gamla regalskeppet, en ståtlig insats från denna stora yrkesgrupps sida med anledning av »en av de märkligaste kulturhistoriska tilldragelserna i vårt land».

Vi har nu skärskådat en del problem, som rör skeppet *Wasa* som sådant. Men det är inte bara de i sig själv döda ting, som skeppet och dess tillhörigheter av skilda slag utgör, som vi har att i detta sammanhang tänka på. Som av tidigare skildringar om *Wasas* undergång den 10 augusti 1628 har

kunnat utläsas, så omkom enligt samtida dokument ett antal av den ombordvarande bemanningen ävensom några hustrur och barn till manskapet, vilka anhöriga fått tillåtelse att medfölja ombord till dess Vaxholm skulle passeras. En samtida källa uppger antalet omkomna till »vid pass 30 personer», en annan säger »över ett halvt hundra personer». Dessa notiser förefaller vara de enda som finns i behåll. Från den mönstring över de räddade, som rådet 2 dagar efter olyckan i skrivelse till konungen omtalar såsom planerad men ännu ej medhunnin, har veterligen ingen rulla blivit bevarad. Osannolikt är ej, att en dylik rulla även kunde ha innehållit uppgifter om dem, som fått sätta livet till. I så fall skulle varjehanda berättelser från både äldre dagar och nutiden om att skeppet förgicks »med man och allt» utan vidare kunnat tillrättaläggas. Rör sig de skriftliga upplysningarna över antalet drunknade sålunda med osäkra fakta, så har vid våra dagars dykningar och även vid de arkeologiska undersökningarna inom skeppet likväl kunnat konstateras, att i varje fall 10 à 15 av de omkomna funnit sin död ombord i *Wasa*. (Någon exakt siffra kan f. n. (i april 1962) ej angivas. Den osteologiska bearbetningen beräknas ej bli klar förrän på sommaren 1963.) Det är en synnerligen tilltalande tanke, som ligger bakom planen på att lämningarna efter dessa omkomna skall finna en gemensam grav på flottans vackra kyrkogård på Galärvarvet.

Till slut något om forskningarna kring *Wasa*, dels en rekapitulation av vad som hittills förekommit på området och dels några ord om framtida forskningsuppgifter.

Wasa och hennes olycksöde förekommer visserligen omnämnda i litteraturen redan så tidigt som på 1640-talet, t. ex. hos Joh. Baazius, »*Inventarium ecclesiae Sveo-Gothorum*», Lib. VII cap. 17 pag. 788 (Lincopie 1642) men ytterst kortfattat och tyvärr med — såsom man numera kunnat konstatera — åtskilliga väsentliga felaktigheter.

I mitten på 1700-talet vidröres vårt ämne av C. N. Bechstadius i »*Then Adelige och Lärde Swenske Siö-man*» etc., s. 126 (Stockholm 1734) samt av J. G. Rüdling i »*Supplement til thet i Flor stående Stockholm*», s. 304 (Stockholm 1740), vilka båda med små variationer och med samma felaktigheter gladeligen använt sig av Baazius' redogörelse, dock utan hänvisning till källan.

Det är först på slutet av sistnämnda århundrade, som på arkivforskningar grundade arbeten utkom rörande vår flottas historia (fram till 1720), nämligen C. G. Tornquists »*Utkast till Swenska Flottans Sjö-tåg*» (Stockholm

1788), ett banbrytande pionjärarbete. *Wasas* korta jungfruresa behandlas (I s. 94) relativt korrekt men har å andra sidan i ett dylikt »Utkast» rimligtvis inte kunnat bli föremål för mera ingående källstudier.

Från 1800-talet är först att anteckna, att vår store skeppsbyggare F. H. af Chapman i sitt kända arbete »Försök till en Theoretisk afhandling att gifwa åt Linie-skepp Deras Rätta Storlek och Form» etc. (Carlskrona 1806) gör en undersökning på grundval av vad man då hade »af Historien bekant» rörande olyckan med 1628 års *Wasa*. Han utgår där (s. II f.) med stöd av Tornquist från att hennes bestyckning skulle ha utgjorts av ej mindre än »80 stycken halfva Cartauer eller 24:pundige Canoner» — — — »förmodligen på 3:ne Däck» och hävdar, att uppgiften om en dylik kraftig bestyckning »bör suponerar vara ett misstag af Historieskrifvaren». Chapman gör vissa beräkningar och jämförelser med något senare tiders stora svenska örlogsskepp och kommer till att *Wasa* med hänsyn till av honom förmodade relativt mindre dimensioner sannolikt »endast havit 24:pundige Canoner i dess undra Lag, och de 2:ne andra lagen af ett mindre pundigetal; men likafullt var Bestyckningen för svår mot Skeppets storlek». Det är ju beklagligt att Chapman ej hade säkrare fakta att gå efter vid sin diskussion av fallet *Wasa*. Eljest skulle han säkerligen ha kunnat prestera en på hans stora vetande och kunskaper grundad bedömning av kantringens orsaker. Den i sammanhanget grundläggande uppgiften »80 halfva Cartauer», som spökat i alla av de här ovan relaterade tryckta källor, där över huvud taget något nämnes om bestyckningen, kan man spåra tillbaka till riksrådet Abraham Brahe, som i sin efterlämnade dagbok har en kort notis för den 10 aug. 1628 rörande *Wasas* undergång. Denna för nedtecknarens del helt säkert på hörsägner vilande, våldsamt felaktiga uppgift (*Wasa* förde ju i verkligheten sammanlagt 64 kanoner, därav blott 48 var 24-pundiga och de övriga betydligt lättare pjäser), har sålunda ställt till mycket ohägn för dem som ägnat sig åt sjöhistorisk forskning på detta speciella område.

Under 1800-talet har vidare åtminstone tre författare ägnat 1628 års *Wasas* undergång sin uppmärksamhet. Av dessa följer kommandörkaptenen C. A. Gyllengranat i arbetet »Sveriges sjökrigs-historia i sammandrag» (Carlskrona 1840) helt sin föregångare Tornquist i spåren och har därutöver intet nytt i ärendet att bjuda. — Därefter är att nämna det av f. amiralitetskammarrådet P. O. Bäckström utgivna arbetet »Svenska Flottans Historia» (Stockholm 1884), vars författare dock blott med några få ord omnämner *Wasas* undergång. — Det tredje under 1800-talet tillkomna arbetet är »Svenska flottans historia, I, 1522–1634» (Stockholm 1890) med intendenten i flottan

Axel Zettersten som författare — ett på fleråriga arkivstudier grundat och i många avseenden alldeles förträffligt verk, särskilt vad gäller flottans inre förhållanden. Det har också med fullt fog betecknats såsom ett standardverk (Z. har även författat en del II, behandlande åren 1635–1680). Vad nu *Wasa* angår lämnar Zettersten (I s. 493) ett koncentrat av förloppet vid skeppets undergång, men beklagligtvis är de i fotnoterna angivna data om var och när hon byggdes samt om upptackling, bestyckning och bemanning totalt felaktiga, beroende på att han råkat förväxla 1628 års *Wasa* beträffande byggnadsort och -år med skeppet *Riksnickeln* och rörande övriga data med ett äldre skepp *Wasa*, som existerade åren 1599–1623.

Det är först på 1920-talet, som intresset väcktes för ett noggrannare studium av omständigheterna kring *Wasa*-katastrofen. Sommaren 1920 hade en fiskare förlorat sin dragg straxt invid Vikstens fyr nära farleden Landsort–Dalarö. En dykare som gick ned för att söka draggen kunde då konstatera, att den fastnat i delar av ett gammalt skeppsvrak och samtidigt hade han upptäckt att några bronskanoner låg på havsbotten därinvid. Inte mindre än 6 st. 12-pundiga pjäser bärgades, de flesta väl bevarade, några visande sig vara av svenskt, några av inskriptionerna att döma av polskt ursprung.

Den som grep sig an frågan att undersöka om urkunderna möjligen kunde ha något att berätta för att lösa gåtan om vilket skepp, som här gått förlorat, var professor Nils Ahnlund, eminent kännare just av Gustav Adolfs-tidens historia och därvid inte minst förfaren i vår flottas angelägenheter. Det dröjde inte länge förrän han i Svenska Dagbladet (20 juli 1920) kunde lägga fram bevis för att kanonerna i fråga tillhört det svenska örlogsskeppet *Riksnickeln*, som natten till den 6 september 1628 på hemväg från krigsskådeplatsen hade strandat »uti en stor storm» just vid Viksten. I samband härmed drar Ahnlund även fram den olycka, som en knapp månad tidigare träffat *Wasa*.

Därmed hade professor Ahnlund synbarligen »fått blodad tand», som man säger, och redan ett par månader senare (29 augusti 1920) offentliggjorde han i samma tidning en utförlig artikel under rubriken »Ett storhetstidsminne i Stockholms hamn. Örlogsman från 1628 på Strömmens botten». På grundval av mestadels otryckta källor ger författaren här en fyllig bild såväl av *Wasas* undergång som av åtskilliga av de försök, som under 1600-talet vidtogs både för att lyfta själva skeppet och att bärga hennes kanoner. Den nu korteligen refererade artikeln av professor Ahnlunds hand har utan tvekan varit en stödjande källa av utomordentlig nytta för dem, som senare på allvar velat forska vidare i handlingarna.

Något årtionde senare utkom det omfångsrika arbetet »Stockholms segel-sjöfart» (Stockholm 1932) med kaptenen Hjalmar Börjeson som författare. Han hade uppenbarligen under sina flitiga arkivforskningar påträffat förhørsprotokollet av den 5 sept. 1628 rörande *Wasas* undergång samt anfört (s. 433 f.) åtskilliga detaljer ur protokollet. Han anser för sin del att »maneret i skeppets byggnad» var den verkliga orsaken till kantringen.

I Marinstabens arbete »Sveriges sjökrig 1611–1632» (Bil. bd 1 till Generalstabsverket »Sveriges krig 1611–1632», Stockholm 1937) omnämnes endast (s. 184), att *Wasa* var avsedd att ingå i 1628 års beredskapseskader och konstateras, att skeppet under utsegling ur Stockholms hamn kantrade och sjönk den 10 augusti. När *Wasa* ej kom att delta i krigshändelserna, ingick ej några detaljforskningar om olyckans förlopp och orsaker i Sjöhistoriska avdelningens arbetsplan.

Under början av 1940-talet utkom i tre bastanta band det s. k. Allhemsverket om »Svenska flottans historia» med ett flertal personer såsom medarbetare. I dess band I, omfattande tiden 1521–1679 (Malmö 1942), behandlar nyssnämnde kapten Börjeson (s. 258 ff.) åter en gång förhørsprotokollets upplysningar om olyckan och utvecklar här grundligare sina synpunkter på dess orsaker. Han hävdar den uppfattningen, att medan tidigare under 1600-talet byggda svenska örlogsskepp haft en proportion mellan längd och bredd varierande mellan 2,46 : 1 à 3,7 : 1, så var samma proportion för *Wasa* 4 : 1, allt medan djupgåendet var så gott som enahanda för både de äldre skeppen och för *Wasa*. Hans slutsats härav är att »fartygen enligt den nya proportion kunde inte bli annat än ranka för att inte säga livsfarliga».

Det var först i och med Franzéns upptäckt 1956 av var *Wasa* låg någonstades på Strömmens botten, som de uteslutande på ett uppklarande av skeppets egen historia inriktade arkivforskningarna tog gestalt. Undertecknad mottog nämligen på hösten sagda år en anmodan från Kungl. Örlogsmannasällskapets organ Tidskrift i Sjöväsendet att med stöd av föreliggande arkivmaterial göra en utredning om skeppets tillkomst och vad i övrigt fanns att framlägga beträffande dess klargöring för den expedition, som slutade så tragiskt redan samma dag den börjat. Min redovisning härför publicerades, såsom tidigare omnämnts, i TiS i maj 1957 (s. 390–414) under rubriken »Örlogsskeppet *Wasas* undergång 1628».

Emellertid hade jag under forskningarna för sagda artikel kunnat konstatera, att det faktiskt fanns bevarat ett ganska rikhaltigt arkivmaterial rörande under tidernas lopp utförda bärgningsförsök vid vraket av *Wasa*, vilket borde erbjuda goda möjligheter till forskning om vad som hänt skeppet där det låg

på botten, alltsedan det förolyckades. Detta förhållande gjorde, att jag på våren 1957 fick i uppdrag av samma redaktion att göra en utredning även beträffande dessa frågor. Arkivmaterialet, som till stora delar var förborgat i flera års rättegångshandlingar, var onekligen rätt svårbemästrat och tidskrävande. Men på hösten 1958 var jag klar och artikeln, betitlad »Äldre tiders bärgningsarbeten vid vraket av skeppet *Wasas*» kunde publiceras i *TiS* i november 1958 (s. 774–851).

Slutligen må kanske nämnas, att vissa förut så gott som okända belägg på att belägenheten av *Wasas* vrak var nog så väl känd ännu under mitten av 1800-talet, kommit i dagen ävensom att en direkt ansökan att få bedriva dyknings- och bärgningsarbete vid vraket ingivits år 1844 till vederbörande myndighet av dåvarande löjtnanten vid flottans mekaniska kår A. L. Fahnehjelm — tyvärr utan att det visat sig möjligt att vinna klarhet huruvida denne vare sig fått det begärda tillståndet eller att han verkligen där utfört några bärgningsarbeten. Vad som kommit fram i samband med mina efterforskningar i ärendet hade jag tillfälle publicera i junihäftet av *TiS* 1961 under rubriken »A. L. Fahnehjelm och skeppet *Wasas*» (s. 451–481).

Efter denna tillbakablick inom vårt aktuella forskningsområde kan man ju ställa den frågan: finns det inte mätte än mer att få fram om *Wasas*? Jo, för visso. Många, många spörsmål är det, som ännu är ouppklarade och som, får man hoppas, det väl en gång skall bringas ljus över. Det är ett ur sjöhistorisk synpunkt vemodigt förhållande man emellertid i detta sammanhang knappast kan undgå att reflektera över. I och med segelfartygens försvinnande från haven har också antalet av de män, som kanske alltifrån ungdomen fått sin fostran ombord i dylika skepp helt naturligt minskats för varje år som gått.

Därmed har också den fond av personlig inlevelse och erfarenhet om tjänsten ombord i seglande fartyg, som är av så oskattbart värde när den sjöhistoriska forskningen gäller äldre tider, mer och mer ebbat ut. Den dagen kan inte vara avlägsen, när den siste segelsjömannen med håg, förståelse samt kunskaper för dylik forsknings utövande inte längre finns att tillgå.

Skulle man emellertid likväl söka framlägga några exempel på olösta frågor i fallet *Wasas*, så nog finns det som sagt sådana att tillgå. Här kommer dock givetvis inte att beröras det stora komplex av spörsmål, som direkt sammanhänger med skeppet själv, såsom skeppsbyggnadstekniska detaljer, hennes rigg, inredning och dylikt, utan blott sådana ämnen som man kan förvänta

— eller åtminstone hoppas — att framdeles finna bland hittills utforskade eller inte tillräckligt noggrant genomsökta handlingar i våra arkiv från tiden omkring *Wasa*.

Här följer alltså exempel på några sådana framtida forskningsuppgifter:
Dokument som bekräftar namngivningen och datum härför.

Dokument som bekräftar datum för kölsträckningen och för stapellöpningsningen.

Den besättningslista, som enligt konungens instruktion av den 28 april 1628 funnits uppgjord för *Wasa*.

Den vid mönstringen med de överlevande upprättade rullan.

De felande bladen av den bevarade avskriften av förhørsprotokollet den 5 sept. 1628. Helst naturligtvis det underskrivna originalet, som måste ha nedsänts till konungen.

Vilka voro i verkligheten de två främsta i förhørsprotokollets »Discurs» omtalade personerna, där kallade »Hughu» resp. »hans Stalbrodher»?

Arent de Groots räkenskaper, som togs i beslag i räkningekammaren på hösten 1628.

Verkliga tillkomståret för den i Amiralitetskollegii arkiv i Krigsarkivet liggande ritningen, som på baksidan är påtecknad »Instrumenter att Taga vp Skieppet Waasan medh Anno 1656».

Handlingar rörande den under något av åren 1680, 1681 eller 1682 verkställda leveransen av Treilebens »instrument och alla dykerikonsten tillhöriga appertinentier» från generalkrigskommissarie Hoffstedters sterbhus till Amiralitetet.

Utöver här nu behandlade problem kring *Wasa* synes det mig vara en akt av hänsyn för detta gamla skepp att framhålla det självklara däruti, att hon ograverat får behålla sitt namn stavat på det sätt som utan undantag brukades under hennes korta livstid i flottans tjänst, alltså med begynnelsebokstaven W. Det kan i sammanhanget vara av intresse att nämna, att ej mindre än 7 svenska örlogsfartyg, allt ifrån senare delen av 1500-talet och till början av 1900-talet, har burit detta namn, i samtliga fall stavat med W.

I det på hösten 1959 utgivna arbetet »En bok om skeppet *Wasa*» har jag (sid. 77 och 79) i ord resp. bild återgivit ett kungl. brev av den 28 maj 1653 rörande bärgningsprivilegier, där det uttryckligen talas om detta »Chronans skep *Wasa* benemd» i såväl svensk som latinsk text. Därmed är ju den officiella sidan av stavningsfrågan klarlagd.

Sedan några år tillbaka har emellertid en frenetisk agitation bedrivits i akt

och mening att förmå pressen och andra att med bortseende från den historiska verkligheten ge efter för nystavningssynpunkter och stava skeppets namn med V. Propagandan ifråga har tyvärr visat sig bära frukt på många håll. Den av K. M:t tillsatta Wasanämnden — som från hösten 1959 efter Marinförvaltningen fick övertaga dispositionsrätten över skeppet samt erhöi i uppdrag att handha ledningen av det fortsatta bärgningsarbetet och bestämma över skeppets rekonstruktion och vård och över huvud allt vad gäller den museala behandlingen — har givetvis inte kunnat undgå att observera de olägenheter, som den förekommande stavningen än med W och än med V innebär. Enligt vad jag erfarit föranledde sagda olägenheter, att den fulltaligt närvarande nämnden vid sitt sammanträde den 26 april 1960 fattade ett *enbälligt*, protokollfört beslut att även i fortsättningen stava skeppets namn med W.

Från kampanjen för V föreligger bl. a. ett inlägg från språkforskningshåll, vari dess författare — beklagligtvis stödjande sig på ovederhäftigt bevismaterial — uttalar, att »det icke kan hävdas, att *Wasa* är en mer korrekt eller mer tidstypisk stavning än *Vasa*» och att »båda formerna har använts på regalskeppets tid». I en artikel å GHT:s kultursida sistlidna sommar (11.8.61) tog jag upp hela detta stavningsproblem till skärskådande och hade därvid tillfälle att med stöd av ofrånkomliga fakta helt gendriva de nyss citerade påståendena, vilket föranledde sagde författare att i ett genmäle (30.8.61) »oförbehållsamt» ge mig rätt uti min ståndpunkt. Hans i det tidigare inlägget hävdade åsikt, att stavningsfrågan i n t e kan avgöras »genom historiska motiveringar» var även därmed vederlagd. Då härtill kommer, att själve initiativtagaren till övergång från W-stavning till V-stavning funnit gott att, med anledning av min artikel i GHT, skriftligen meddela sin uppfattning att jag i detta ärende »som vanligt hade rätt i sak», så borde ju V-propagandan upphöra av sig själv. Det vore inte för mycket begärt, att de många mottagarna av sagda vilseledande propaganda får ett öppet och ärligt besked om att återgå från det felaktiga V till det historiskt riktiga W.

(Copyright Georg Hafström)

Från Karlskrona till Svensksund 1790

Av Thomas Thomæus (1762–1791)

Med efterskrift och kommentar av överste Gösta Hahr

Arkivarien fil. lic. Bengt Löw påträffade 1961 i kommerskollegii arkiv i riksarkivet det här publicerade aktstycket, som bär påskrifterna »Resan från Carlskrona till Svensksund. Dediceras i Ödmiukhet till Madmoiselle Brite Marie Leufström» och (i första bladets övre vänstra hörn) »N. B. Skrifwen på Ryskt prisgods ifrån den 9:de juli 1790». Skrivpapperet, som alltså torde här-röra från något av de vid Svensksund kapade ryska fartygen, är enligt vad vattenstämpeln visar tillverkat i England. Nedteckningen synes ha gjorts ombord på briggen *Charlotte* av Karlskrona i närheten av Svensksund den 10 juli eller kort därefter. Vissa formuleringar tyder på att den åtminstone delvis grundar sig på anteckningar som gjorts dag för dag. Den ingår bland ett antal handlingar, som tillhört den 1791 avlidne kofferdiskepparen Thomas Thomæus och 1794 överlämnades till kommerskollegii advokatfiskal av svenske konsuln i Riga (se sid. 50). 1962 återfann arkivarien Löw (i serien Process-akter 1783–1802 i kommerskollegii arkiv) ytterligare en del av Thomæus papper, skeppsräkningar 1790–1791, vilka numera är sammanförda med de påträffade.

Som framgår av kommentarerna (sid. 49) synes *Charlotte* 1790 ha varit rekvirerad för flottan med uppdrag bl. a. att föra elva engelska fältskärer från Karlskrona till Svensksund och med Thomæus som tillfällig skeppare. Den mademoiselle Leufström, till vilken skildringen dedicerats, var »husmamsell» hos fröken Magdalena Sofia Coyet på Årups säteri i författarens hemtrakt Ivetofta, Kristianstads län, där hans syster Lisa (Elisabet) samtidigt var kammarjungfru.

Överste Gösta Hahr, som svarar för redigeringen och kommentarerna när Thomæus framställning här befordras till trycket, har moderniserat stavningen och satt till rubrikerna. I övrigt återges texten i dess ursprungliga skick.

I en särskild uppsats i detta häfte av Forum Navale belyser överste Hahr omständigheterna kring värvningen av de engelska fältskärer, vilka var Thomæus passagerare.

Red.

*

I Karlskrona

Alla omlöpningar på Karlskronas gator förr än den länge efterlängtade 2 juni kom, behöves ej här att nämnas, allenast en befallning från Hans Excellens Greve Wrangel,¹ vilken alltid honorerade mig med ett vänligt och nådigt Du, samt befallning från Hennes Nåd Grevinnan och Amiralinnan Modée,² vilken hade ett par fat porter att skicka till sin Herre, Herr Amiralen; var det väl möjligt jag skulle neka så Nådig befallning? I synnerhet för den som känner Karlskrona och de aimabla fröknarna...!³ Kommer dit på befallning, Grevinnan emottog mig med all möjlig nedstigning hennes rang och kön kunde tillåta, ber mig taga ett brev samt omtalte porterfat till sin man. Skulle jag vara oborstad nog att neka så söt och nådig mamma, ackompangerad av tre allra mest älskvärdaste bilder (Exceptioner tillåtes ..., när det kommer an på...) av dess kön tre fröknar Modée. — När Grevinnan gjort mig den nåden befalla och tala med mig, gick in på sitt rum (N. B. konferensen var i förstugan) och lämnade dessa älskvärda med Thomæus; besinna den som känner hans temperament, vad han tänkte. Considerera, kl. 8 om morgonen! 3 fröknar skönheter i sin dishabillé, vad skulle han väl göra? — Nästan bortglömt vem han talte med! Efter cirka 1/4 timmas pratande om indifferentia saker, hade han ej längre tid att vänta, men mente på det gamla viset (efter allt var familjärt) kyssa handen på det sköna föremålet av hans små ögon. Men Himmel! Bloden steg henne uti ansiktet, en söt rodnad övertäckte hennes liljevita kinder, men var nådig nog att ej säga ett ord, han skämdes för sin okunnighet eller glömska eller rörelse kanske; gjorde en djup bugning som nästan bröt ryggen av honom och gick ombord på sin *Charlotte* (N. B. *Charlotte* är namnet på hans fartyg).

Ombord

Karlskrona den 3 juni kom ombord: första ordet »You're welcome Sir, how do you do? What have you got for dinner to day?» (Betänk 11 engelska fältskärare) Mitt svar

¹ Amiralen och överkommendanten i Karlskrona greve Wrangel (1724–1799).

² *Amiralinnan Modée* (1739–1815) var född grevinna Sparre af Sövdeborg. Hon var sedan 1772 gift med *Carl Vilhelm Modée* (1735–1798), vilken på skeppet *Hedvig Elisabeth Charlotta* med stor heder deltog i slagen vid Hogland och Ölands södra udde och kort därpå befordrades till konteramiral. Han blev 1792 överståthållare i Stockholm och 1795 amiral och överkommendant i Karlskrona.

³ De tre fröknarna [Modée] voro: *Beata Charlotta* (1773–1841), *Hedvig Eleonora* (1774–1823), gift 1789 med sin kusin, majoren och kammarherren greve Gustaf Erik Ruuth, *Ebba Vilhelmina* (1775–1840), gift 1801 med generallöjtnanten och statsrådet greve A. O. Mörner af Morlanda.

Samtliga blevo »hoffruntimer» hos prinsessan Sofia Albertina, sedermera hos drottning Hedvig Elisabeth Charlotta, hos vilken systrarna voro statsfruar.



Hedvig Eleonora Modée (1774–1823, gift 1798 med greve Gustaf Erik Ruuth). Oljemålning av J. Fosslund (foto SPA).

var: »Nothing» — »Så får vi väl gå i land då att få mat, vi har intet att äta!» — »Åh, vi skall väl få något» — »Very well» — »Gå ner mina herrar!» — »Nej, vi vill gå i land, d--n you!» — »Ni skall inte, bit you» — »Menar Ni hålla oss i arrest B-r» — »Nej» — »Så sätt oss i land!» — »Nej, händer inte!»

Domen var fallen och så oryggelig som den som fällde honom är i sina beslut; våra engelsmänner måste bliva ombord men till vedergällning gick en skinka, 1 dussin porter i deras uthungrade magar samt mer ärter än femton gånger Årups (det söta

Årups) invånare skulle äta upp i 14 dagar, med addition av några örfilar vår lots fick av deras mordiska framfötter. De var ej beskedliga karlar, N. B. största delen; en av dem åtminstone tog lotsens parti. Kl. $1\frac{1}{2}$ 9 en boxningsmatch på vår lilla *Charlotte*, vid vilken händelse en av våra engelsmän fick sina ögon så svarta som den saften jag talar med. — Nog av den saken! Våra gossar begynte, efter ett rytande rop av en halvfull lots, skrika sin kära musik vid gångspelet, vi kom lyckligt till segels, passerade Karlskronas skansar och är nu till sjöss. — Middagen är förbi. »A party of whist, gentlemen?» Frågan besvarades genast av tre partners vilka sans façon satte sig att spela whist om 10 Rd. spelet. —

»Let's us have a bit of music!» — »With all my soul» säger little Ruske Krusky (en liten engelsk fältskär vid namn Kerr, som spelte excellent på violin, tvenne andra mästare på flöjttravär). En basfiol, 2 små fioler, 2 flöjttravärer, en lunta med noter, stor som kan imagineras, fördes in uti kajutan, en $1\frac{1}{2}$ timme stämdes, en halv d:o trättes om vad de skulle spela, förrän det blev resolverat spela hosföljande melodi, som gick liksom fransman säger om engelsmannen, att han sjunger mycket väl, men har för mycket av fallerall.⁴ — Klockan börjar äntligen lida åt 12 P. M. — »Supper?» »Å ja! Varför inte», svarar den halländske styrmannen, som var på *Charlotte* (N. B. Briggen!) — Kött, fläsk, ost, smör, vin, brännvin; »bröd får väl ej heller glömmas», ropar en med tillökning av »d-n you Swedish B-r» [beggars]. Bliven mätta! — Kort, fioler, flöjttravärer, allt åter i sin ordning. — Spelborden ur vägen, »we will have a dance» ropar en; »what sort of one, hornpipe or gig?» »A gig, blast you!» Bordet flyttas ur vägen. Tvenne upp att dansa! Spelas en engelsk gig. Slås vad emellan de andra spectateurerna, 20 Rd. emot å ömse sidor. När de hade dansat en timma drog de under dansen skjortorna av sig för att vara desto vigare, in summa de dansade $1\frac{3}{4}$ timma (och jag tror de dansat ännu) om ej den ene av vanmäktighet hade knuffat till den andra så att bägge gjorde »toss a dash»,⁵ den ene mot skarpa kanten av bordet, den andre ut genom kajutdörren mot trappan, och till all lycka de var fältskärare så de kunde läka sina sönderslagna ryggar. Sällskapet föröktes med en naken till, som skulle taga dens parti som knuffa den andra. Boxningsmatch igen, hela samhället i uppror, örfilar som hagel för $1\frac{1}{2}$ timme. — Sedan kl. 5 i säng för att kl. 11 stå upp att frukostera.

Klockan är nu 9 på följande morgonen, en vaknar av sorlet som styrman med pojken har för sig i skafferiet under det där tages ut ärtor för middagen, som lär idag komma att bli klockan 5 eftermiddagen. »My fleute», skriker han så att det lullar i hela vårt lilla rike. Styrman, mer än villig att lystra till så intagande command, ger honom sitt flöjttravär tillika med en hiskelig volym av noter, vilka han lägger på ... (här förstås han ligger på ryggen i en hängmatta 5 fot från golvet). Spelar en söt Moll Raw in the morning, med de utvaldaste drag, men en av våra svenska spikar, på vilka hans säng hängde, var ej nog stark att bära hans stora body and guts (I dare venture to say he had no soul, however no believing, I am sure). Artificiella musiken stannade, men ett most horrid roar kom efter, när som hans tunga carcass⁶ gjorde en förlig kullbyttering 5 fot, säger 5 fot.

⁴ Melodin har ej bevarats, däremot texten till flera engelska sjömansvisor.

⁵ »Överhaling.»

⁶ Här i betydelsen »skrov».

Emellertid medan alla dessa små omständigheter passerar, är vår lilla *Charlotte* så snäll på benen som lille R . . ., när Årups spannriddare kom efter mig med mina spännena, för att komma till de bedrövliga orter, var jag nu sitter och gör mina spränglärda anmärkningar. Angående mina engelsmänner behövs ej mera sägas, allt gick igår som idag, idag som igår, undantagandes några dagar från den 2 juni till den 6 juli echapperade⁷ boxningsmatcher, samt några små konster som ej är värt att nämna med mig, i Sveaborg, Lovisa samt äntligen i Svensksund den 5 juli, då de fick avsked från mig för sina konster.

Svensksund

Nu kommer jag till den bedrövtligt lyckliga dagen den 9 juli 1790.

Första signalen till denna märkvärdiga dagen var en båt på sidan om natten imellan $\frac{1}{2}$ 12, som gav order att hala *Charlotte* upp uti Kymene älv så långt som möjligt var, vilket verkställdes, samt ankrade $\frac{1}{4}$ bösskott från Hans Kongl. Maj^{ts} Slup; kl. 9 hördes tre förebådare av döden, som den dagen gjorde sin uppvaktning hos många såväl svenskar som ryssar, vilket besvarades med ett förfärligt dån (som kunde satt hela Willands härad⁸ i förskräckelse) av en av våra stora skepp vid Arméns flotta Hemmema, *Starkotter* benämnd; alarm slogs i vårt läger i ögonblicket, Dödar lagades i ordning från flera hundra ställen, med förskräckelse och längtan undrade jag i tysthet i *Charlottes* sköte, vad alla dessa preludier skulle betyda men behövde ej länge vara i ovisshet. Kl. $\frac{1}{2}$ 9 den 9 juli begyntes ett alarm, som jag tror skulle skakat Ivö klack i tusende bitar; första signalen av denna underliga boll-lek var en som kom till oss ($\frac{1}{2}$ timma efter begynnelsen). Frågade om vi var sjukskepp? »Nej, Gud ske lov», var vårt svar; en man var i båten, som hade mist bägge benen under knäna. Därefter kom flera priser, hela dagen, så vi hade full prospekt av sönderskjutna fartyg, bleserade och döda män, hiskeligt brakande av kanoner, bomber, fartyg som sprang i luften, etc. till kl. $\frac{1}{2}$ till 12 om natten, då det saktade litet till kl. 3 påföljande morgonen, då det gick på (igen) i sin fulla yra till kl. $\frac{1}{2}$ 9.⁹ Då var allt tyst undantagandes ett bedrövtligt melankoliskt skrikande av ryska fångar, bleserade d:o svenskar samt ett gruvligt dån av alla våra kanonslupars åror och ryska priser, vilka alla kröp i sina hål. 473 ryska officerare har jag låtit mig berätta är fångna;¹⁰ frågan blir huru många gemena i proportion? — Paus (räknas ut efter Regula de tri); När 473 är $\frac{1}{60}$, vad är summan av ryska fångar?

Tho⁸ Thomæus

⁷ Undsluppo.

⁸ Det härad i Kristianstads län, i vilket Årup och Ivö äro belägna.

⁹ Tydiligen felskrifning för 1/2 10.

¹⁰ Senare av Thomæus ändrat till »N. B. 210 officerare». De officiella siffrorna, sådana de angivas i en av Gustaf III egenhändigt undertecknad relation över slaget, sänd till svenske ministern i London von Nolcken den 20 juli, äro: Förlorade ryska fartyg 52, fångna officerare över 260, »gemene fångar överstiga 6 200». Thomæus proportion med endast en officer på sextio man är icke sakligt grundad. Antalet officerare var avsevärt högre.

Efterskrift

Den 12 juli rekvirerade Thomæus 24 lispund hö för 18 st. får, »som skall föras till Hans Kongl. Höghet Hertig Carl». Samtidigt med att fåren avlämnades mottog amiral Modée sannolikt också sin hustrus både brev och fat med porter.

I mitten av oktober var *Charlotte* i Kalmar och vid månadens slut åter i Karlskrona, där de hemvändande möttes av nöd och förbrända rester efter den så hårt den 17–18 juni eldhärjade staden. Thomæus var förberedd härpå genom ett brev från sin redare D'Ailly, daterat den 2 juli och adresserat till Sveaborg, varur följande må citeras:

Sedan eder avgång härifrån har här blivit en hel annan belägenhet; Karlskrona är sig numera alls intet lik, vilket man förmodel. innan dettas framkomst lärer veta, näml. det den är till $\frac{7}{8}$ delar uppbrunnen, som skedde kl. 4 eft^m d. 17^p^{to} medelst en häftig våldeld, som började i Översten Améens hus och spredde sig straxt därpå överallt samt äntel. slutades vid Pihlgards och Kroks packhus, dock sedan de voro förtärde. Ynkelig syn här. Gud hjälpe oss!

Kommentar

Thomas Thomæus föddes 1762 som äldste son till Per Thomæus, fil. magister, kollega i Karlskrona och slutligen kyrkoherde i Ivö, och hans hustru Catharina Magdalena Skoge. Släktens äldste kände stamfader lär ha varit en skotte av klanen Macdonalds av Islay och Kintyre, som efter ett skeppsbrott vid Torekov omkring år 1615 vid 14 års ålder räddades och upptogs av en Hans, murmästare i Hälsingborg. Skotten gifte sig med sin räddares dotter och kallade sig efter svärfadern Hansson. Hans manliga avkomma i fyra led blevo med enstaka undantag alla präster. Barnen till sonen Thomas, kyrkoherde i Osby, antogo efter fadern namnet Thomæus, vilket i författarens generation började att skrivas Thomée eller Thomé, under vilket namn släkten gjort sig väl känd och ännu fortlever. En medlem av släkten adlades 1773 och blev stamfader för släkten Adelsköld.

Vår Thomas Thomæus bröt mot släktens prästerliga traditioner och gick till sjöss. Hans efterlämnade papper giva vid handen, att han 1788–1791 varit skeppare på jakten *Henriette* av Karlskrona om 22 $\frac{1}{2}$ läster, tillhörig handelsmannen och redaren därstädes Johan Peter D'Ailly (1761–1803).

1788 går jakten till Marstrand och därifrån till Bordeaux och S:t Ybes. 1789 ligger den stilla i Marstrand, sedan avsedda frakter på Cork och Lybeck måst inställas. 1790 finna vi Thomæus som skeppare på briggen *Charlotte*.

Troligen är det den av flera briggar med detta namn, som 1789 befraktades av utredningskommissionen för resa Stockholm–Karlskrona och som torde vara identisk med den *Charlotte* om 45 $\frac{1}{7}$ läster, byggd av ek och furu i Karlskrona, vilken 1792 ägdes av änkefru Charlotte Pihlgaard.

Briggen var tydligen rekvirerad 1790 för att bl. a. föra de elva engelska fältskärerna till Finland och med Thomæus på grund av hans kunskaper i engelska som tillfällig skeppare. På nyåret 1791 är han nämligen återigen i Marstrand och skeppare på *Henriette*. I juli månad avseglar han därifrån för att via Arpö i Karlskrona skärgård gå till Riga, dit han anländer i slutet av månaden.

Där drabbades Thomæus ännu ej 30-årig av en dödlig sjukdom — troligen av tyfus, som vid denna tid så svårt hemsökte Östersjöns kuster. Dödsdagen är ej känd, men torde ha varit senast den 1 augusti. Svenske konsulns i Riga meddelande om dödsfallet till redaren D'Ailly avsändes nämligen enligt ett i kommerskollegii arkiv befintligt brev från samme konsul den 2 augusti. Örnbergs ättartal och Thoméeska släktböcker, den senaste tryckt 1953, sakna uppgift om dödsdag och dödsår. En uppgift i sistnämnda bok, att Thomæus skulle varit förare vid Sprengtportenska regementet, har vid genomgång av generalmönsterrullorna i krigsarkivet icke kunnat bestyrkas. Möjligen har en sammanblandning ägt rum med brodern Per, vilken vid denna tid var vice-korporal vid Storamiralens regemente.

Efter Thomæus död uppstod en tvist om begravningskostnaderna mellan konsul och skeppsredare. Den förre skriver i oktober 1793 till kommerskollegium och besvärar sig över redarens vrånghet och beskyllningar:

Det kan ej annat än på det högsta oroa mig att se min välmening och ömhet för den olycklige skepparen av herr D'Ailly bestridas och underkastas den vrångaste uttydning. Enär ingen människa ville se patienten till godo uti dess ömkansvärda belägenhet ansåg jag mig ej mindre av mennisko- än av ämbetsplikt därtill förbunden, och skepparens styrman godkände alla de mått och steg, som jag i sådant avseende vidtog.

Konsuln redogör därefter för bouppteckningen och meddelar att inventariet sänts till D'Ailly, varefter han fortsätter:

Herr D'Aillys anförande det han ej anmodat mig att bestyra om Thomæi begravning är ganska välgrundad, ty när skepparen avled och skulle begravas, var det för mig ävensom för herr Marteus¹¹ en verklig omöjlighet att uti detta ämne hava någon föreskrift ifrån herr D'Ailly. ... Högst osannfärdigt är däremot herr D'Aillys föregivande, det herr W. F. Marteus velat bestyra om Thomæi begravning. Tvärtom har

¹¹ Köpman i Riga, affärsvän till D'Ailly.

herr Marteus intygat och vidgått, ej allenast det han om hela förloppet icke förr ägt någon kunskap, än då han jämte några andra handlande anmodades att beledsaga den döde till dess vilorum, utan ock att anstalten vid begravningen vida skild ifrån överflöd, blott varit sådan, som den en ärlig och anständig skeppare ägnade och tillkom.

Konsuln föreslår slutligen, att Thomæus kvarlåtenskap försäljes på öppen auktion i Riga, men att hans räkningar och böcker — vilka till äventyrs bli av »mycken nödvändighet» vid en blivande uppgörelse mellan D'Ailly och arvingarna — översändas till Sverige.

Först den 29 april 1794, således nära tre år efter dödsfallet, översänder konsuln till kommerskollegium alla under hans vård varande avlidne skepparen Thomæus tillhöriga handlingar och begär vidare föreskrifter, hur med den övriga kvarlåtenskapen bör förhållas. Den kunde ej ligga längre utan att taga skada.

Kommerskollegium resolverade den 20 maj samma år, att kvarlåtenskapen skulle på föreslaget sätt försäljas samt att inkomsten därav främst skulle användas att täcka konsulns fordran på Thomæus. Uppstode något överskott, skulle det insändas till kollegiet för att genom dess försorg tillställas arvingarna.

Konsulns nyss anförda brev bär påskriften: »d. 4. juni lämnat till Adv. Fisc. att avhämta Thomæi papper». Man har alltså — i avvaktan på vidare meddelanden från konsuln angående utfallet av auktionen — tillfälligt överlämnat »papperen» i advokatfiskalens vård. Auktionen har tydligen icke givit något överskott, varför konsuln ansett sig sakna anledning att återkomma i ärendet.

G. Habr

Engelska fältskärer i svensk tjänst 1790

Av överste Gösta Hahr¹

Gustaf III tillsatte i maj 1788, dvs. omedelbart före utbrottet av kriget med Ryssland och i samband med mobiliseringen en särskild »utredningskommission», vilken fick i uppdrag att ombesörja de uppbådade truppernas utredning, proviantering och förseende med *alla* behov. En motsvarande mindre kommission hade redan i mars månad förordnats att i Karlskrona vidtaga liknande åtgärder i fråga om örlogsflottan. Den överfördes emellertid vid årsskiftet 1788–89 till den stora utredningskommissionen i Stockholm, vilken senares uppgift inför 1789 års kampanj utvidgades till att omfatta även örlogsflottan.

En förhärjande tyfusepidemi och en allmänt tillbakasatt omsorg om krigsförberedelserna inverkade emellertid högst menligt på resultatet av kommissionens verksamhet. Flottan kunde icke förrän i juli månad lämna Karlskrona.

För att undgå något liknande 1790 beslöt konungen i november 1789 att tillsätta en ny särskild kommission för örlogsflottan med säte i Karlskrona. Den utförde sitt värv med framgång, icke minst tack vare dess nitiske medlem generalintendenten vid flottan, generalmajoren C. O. Toll.

Det var denna kommission, vilken genom Toll antog Thomas Thomæus att i den dubbla egenskapen av skeppare och tolk på briggen *Charlotte* föra de elva engelska fältskärerna och förnödenheter till Finland.

Ett viktigt led i dessa kommissioners förberedelser för krigsåret 1790 var att råda bot på de tidigare så starkt framträdande bristerna i sjukvårdsväsendet. »Bristen på fältskärer är förskräckande» yttrades redan i en krigskonselj våren 1788. Det skulle emellertid dröja ända till senhösten 1789 innan några verk samma åtgärder i detta avseende vidtogos.

Den centrala utredningskommissionen i Stockholm biträdades i hithörande ärenden av överdirektören vid arméns medicinalverk Pehr (von) Afzelius. På

¹ Överste Hahr, som svarar för kommentarerna till skepparen Thomas Thomæus i detta häfte publicerade relation från sommaren 1790, utreder i denna uppsats bakgrunden till de engelska fältskärernas i relationen beskrivna resa från Karlskrona till Svensksund.



Sveriges minister i London friherre Gustaf Adam von Nolcken (1733–1813). Oljemålning av J. Downman 1780 (Brittiska ambassaden, Stockholm, foto SPA).

hans förslag inrättades vid denna tid en kirurgisk skola för utbildning till underfältskärer »av i vetenskap underbyggde ynglingar». Såsom lärare anställdes de skickliga kirurgerna professor Hagström(er) och överdirektören Theel. Efter en snabbkurs om 3–4 månader sändes ett 70-tal av deras elever till Finland.

För att erhålla en bättre skolad och mera erfaren kirurgisk personal måste man emellertid hänvända sig till utlandet och då främst till England och Tyskland. Sveriges minister i London alltsedan 1764 friherre G. A. von Nolcken, gift med en engelska och med de bästa engelska förbindelser, var rätte mannen att sköta denna angelägenhet. Han emottog i december 1789 befallning från Kungl. Maj:t, »som i nåder prövat nödigt att Dess armé och

flotta böra förses med ett tillräckligare antal fältskärer», att med all omsorg och skyndsamhet tillse, »huru berörda angelägna ändamål vinnas må». Samtidigt meddelades upplysningsvis, att i synnerhet skottar, som studerat kirurgi i Edinburgh, torde vara »hugade att antaga ett slikt engagement».

Edinburgh Medical School hade vid denna tid, tack vare skickliga läkare och svenska disciplar bl. a. Henrik Gahn, själv av skotsk härkomst, samt den Wahrendorffska husläkaren Gideon Herman de Rogier, vunnit stort anseende i Sverige. Den sistnämnde var under sin studietid 1777–1779 tillika mentor för kommerserådet Wahrendorffs två äldsta söner, Anders och Carl, vilka genom deras systers äktenskap 1783 blevo svågrar till Gustaf III:s kände statssekreterare friherre Erik Ruuth. Sannolikt är det på dennes inrådan, som Edinburgh rekommenderats till rekryteringsort. Gahn var vid denna tid på grund av sitt alltför livliga umgänge med ryske ministern Razumovski persona ingrata och kan lämnas ur räkningen.

Vidare föreskrevs, att antalet antagna fältskärer borde uppgå till 50 à 60. Deras avlöningsförmåner skulle i stort sett jämföras med de svenska fältskärernas, dock med någon förbättring i erforderliga fall. Till tids vinnande i händelse av ishinder eller brist å fartygslägenhet finge de antagna befordras »landvägen». Nolcken fick dessutom tillstånd att till kostnadernas bestridande draga växlar på statssekreteraren friherre Ruuth.

Slutligen framhölls som önskemål att få några fältskärer till Sverige, som kunde brygga »sprout beer», dvs. en brygd på unga tallskott, vilka »i Kapten Cooks resa omtalas, av engelsmännen med fördel nyttjas och vartill ingredienserna här i landet finnas till överflöd». Cook nedbringade som bekant med detta medel mot skörbjugg och andra kloka sanitära åtgärder antalet dödsfall från 30 på en besättning om 85 man under första resan till endast ett på 118 man under hans andra långa och svåra resa.

Redan i slutet av februari 1790 kunde Nolcken meddela, att han engagerat emellan 40 och 50 kirurger i London, men att hans försök i Edinburgh och Glasgow hade misslyckats. Därifrån hade han endast förnummit »inkast och överdrivna anspråk».

De svenska fältskärernas uppdelning på ett flertal olika tjänster och löneklasser hade icke kunnat följas, utan vid antagningen reducerats till endast två: överfältskärer och underfältskärer. Att transportera fältskärerna landvägen, dvs. över kontinenten, visade sig omöjligt. Det gav ingen säkerhet för att vederbörande, sedan han fått sina respensioner, infann sig i Stockholm. Kostnaderna skulle belöpa sig till inemot £3 000, en summa, som svårligen kunde på en gång anskaffas. Generalkonsul Grill hade i stället anmanats

foga anstalt till att fältskärerna »med alla nu till Göteborg och Sundet avgående skepp ofördröjligen härifrån avgå». Frakten per person utgjorde då endast 4–5 guineas och kunde av legationen förskottas. De avresande skulle slutligen förses med rekommendationsbrev såväl till landshövdingeämbetet i Göteborg som svenska konsuln i Helsingör.

Några veckor därefter bekräftar Nolcken, att han antagit det begärda antalet »Chirurgi», varav 30 redan avfärdats till Göteborg, medan de övriga ännu avbidade fartygslägenhet. Bland dessa 30 torde de 11 på *Charlotte* vara att söka. Hur dessa senare transporterats från Göteborg eller eventuellt Helsingör till Karlskrona har icke kunnat utrönas. Huvuddelen erhöll kronskjuts till Stockholm och for i april och maj därifrån till Finland.

Fortsättningen av brevet ger oss en värdefull upplysning om engelsmänens inställning till den åtagna tjänsten och må här citeras:

Flere av dem, som varit under siste Americanske kriget, yttrade mycken fruktan, att kunna röna samma medfart som de sett chirurgi vid tyske trupperne (från Hessen) undergå, vilka av officeraren skola hanteras föga bättre än gemene soldaten. De anhöllo det jag ville lämna dem någon skriftlig försäkran att bliva bemötte på lika sätt som uti engelska tjänsten näml. såsom *Gentlemen*. Jag svarade, att sådant förstod sig av sig själv utan att fordra något uttryckligt villkor, emedan våre egne chirurgi voro ansedde och bemötte såsom gentlemen, vilket de, på sätt som alle andre gentlemen endast genom nedrigt och otillbörligt uppförande kunde förverka, men att jag dock till deras fullkomlige befriedande skulle behörigen anmäla denne deras billiga begäran, ehuru den verkligen vore överflödig.

Så alldeles överflödig synes emellertid icke denna begäran hava varit, enligt vad som senare framkom. Fältskärernas »konster» mot Thomæus torde också kunna tillskrivas deras månhet om och känslighet för gentlemannaskapet.

Nolcken redogör vidare för de antagnas kirurgiska utrustning. Alla överfältskärer och en del av underfältskärerna voro utrustade med s. k. *Pocket instruments*. Ett tiotal medförde dessutom »complete garnityrer av amputations- etc. instrumenter i förmodan att de av Kronan dem avköpas». Nolcken hade själv sökt förmå dem till att inköpa dessa garnityrer, vars kostnad uppgick till och utöver £40. Han visste, vilken brist som rådde i Sverige, och bättre instrument än de engelska stode icke att erhålla.

Nolcken insände även sitt kontraktsformulär, enligt vilket vederbörande antogs av honom *personligen* till tjänst vid armén eller flottan. Varje överfältskär ägde att månadsvis uppbära £6 i lön och £2 1/2 i spisningspengar eller i svensk valuta (efter en kurs av 4 rdr 24 sk. per £) sammanlagt 38 rdr 12 sk. Underfältskären bekom resp. £4 och £1 10 sh. eller i svenskt mynt tillhopa

24 rdr 36 sk. Vilket allt skulle utbetalas fr. o. m. dagen före avresan från Gravesend. Resan från London till anvisad ort i Sverige betalades av Kronan. Återresan »sjöledes» till England ålåg det däremot var och en att betala själv, så framt han icke blivit »föravskedad». Kontraktstiden uttrycktes i följande vaga ordalag: »Innehavaren N. N. förbinder sig att ej lämna tjänsten så länge han behöves.» Det gällde alltså för en fältskär, som önskade få hemresan betald, att med alla medel söka bli föravskedad, även om han ännu behövdes!

Det skulle icke töva länge, innan klagomål avhördes. Statssekreterare Franc skriver redan i april till Nolcken och meddelar honom fältskärernas missnöje och dess orsaker. I sitt svarsbrev av den 19 april framhåller Nolcken att fältskärernas pretentioner om myntsorten (dvs. ej riksgälds- utan bankosedlar) äro ogrundade. Kontraktet innehöll ingenting därom. »Men däremot», fortsätter han, »äga de rättighet att bli employerade uti de stationer, som specificerats i deras engagement, emedan de ej på andra villkor kunde bli antagna. ... Som hospitalerna isynnerhet fordra skickliga chirurgi, så utvaldes de bästa därtill. Jag hoppas och ber, att utredningskommissionen vill uppfylla de dem utlovade villkor, ty annars förlora vi här all influence. Jag tror att desse så mycket mera böra uppmuntras, som vi verkligen hemma äro i brist av operatörer, varibland flere av de bästa härvarande blivit engagerade och försett sig med kostsamma instrumenter.»

En av de missnöjda, överfältskären Hollings, vände Sverige så gott som omedelbart ryggen och är redan i slutet av april åter i London. Han framlägger där inför Nolcken följande klagomål:

1. Dess destination var utmärkt till lasarets- och hospitalstjänsten, men kom till flottan.
2. Resekostnaden Göteborg–Stockholm icke gottgjord.
3. Terminen för åtnjutande av lön enl. kontraktet från dagen för hans embarkering, men i Sverige bestämdes den till dess han kommit till tjänstgöringsorten.
4. Betalningen i riksgäldssedlar i stället för i mynt eller bankosedlar.

Bemötandet hade dessutom varit så hårt, att han omöjligen kunnat våga blottställa sig till den medfart han i följe därav trodde böra förvänta, samt att dess inkvartering i Stockholm varit sådan, att den ej kunnat nyttjas.

Hollings missnöje föranledde Nolcken att redan den 30 april avsända ett nytt brev till Franc, i vilket han delvis bemötte klagomålen. Det som rörde bemötandet var honom »särskilt okärt». Alla som sänts »fruktade något sådant, och som jag bemötte med att de skulle behandlas som våre egne regementsfältskärer, vilka som hederligt folk och gentlemen voro ansedde». Skrivelsen avslutas med följande harmsna utlåtelse: »Jag behöver ej upprepa den

vidriga verkan detta medförer, och huru uträttandet av varje dylik kommission, som till Hans. Kongl. Maj:ts tjänst mig skulle anbefallas, dymedelst besväräs och mötes.»

Nu kommer Svensksund in i blickfältet. Nolckens skrivelse når i mitten av maj konung Gustaf därstädes och föredras inför honom den 21 i samma månad. Konungens reaktion framgår tydligt av vad han då *egenhändigt* nedskrev på skrivelsen i fråga:

Min vilja är, att statssekreteraren Franc begiver sig till utredningskommissionen och förståndigär den, att jag anser den ha missfirmat min höghet, då de ej uppfyllt vad min minister lovat, och de ha att ställa i ordning det onda de gjort genom Hollings gottgörande för allt vad honom var lovat och ett brev till honom där de berätta honom att det är på min befallning han gottgöres och att de fått orätt. Jag är för övrigt ganska chockerad över denna pressade och skall befälla Justitiekanslersämbetet att tilltala den ledamot som sådant proponerat, det är att häruti (söka) någon ny intrig att brojlara mig med England.

Svensksund den 21 maj 1790.

Gustaf

Verkställt d. 28^{de} maj

Aktstycket är en senare och mera sirlig version av den förste Gustafs: »Det rätten och packen eder efter.» Den konungsliga vreden är icke att misstaga sig på. Gustaf III var minst lika mån om sin ära och höghet som fältskärerna om deras »gentlemanship».

Men en nutida läsare kan också spåra konungens hårt pressade nerver inför det stundande nödtvungna avgörandet och ovissheten om de medel, som skulle kunna åstadkomma detsamma. England var — bortsett från det lamslagna Frankrike — och från Preussen, som med sina polska intressen var osäkert — den enda närliggande makt, som var honom vänligt sinnad. Oron, kanske icke minst hos föredraganden, statssekreteraren Ruuth, att det inträffade skulle kunna skada Sveriges högst angelägna goodwill på den engelska lånemarknaden, kan också ha påverkat konungen. Våra fältskärer, hur obetydliga de i vanliga fall kunnat förefalla, gåvos en roll i det politiska spelet, som det ömtåliga och spännande läget kom att överdriva och varom de goda gentlemännen voro lyckligt okunniga.

Konungens påskrift låter oss förmoda ett ingripande av justitiekanslern och rättslig påföljd. Så inträffade emellertid icke. Statssekreterare Franc hade, försiktigt nog, samtidigt med att Nolckens depesch avgick till konungen i Finland, överlämnat en kopia därav till utredningskommissionen. Om det vore görligt, skriver han, skulle Hollings klagomål vederläggas, »på det envoyén (Nolcken) måtte kunna betaga eller åtminstone minska den verkan desamma

i London gjort». Tanken på klagomålen verkan hos konungen är säkerligen i samma stund ej heller Franc främmande.

Han försummar dock ej att i detta sammanhang meddela kommissionen, att två engelska läkare anlant till Stockholm den 14 maj, varav den ene, John Jeffcott »av ypperlig skicklighet», medförde 36 buteljer »Essence av Sprout, varav 36 fat à 144 bout. fatet kunna tillverkas». Han hade även med sig »Jamespulwer», som var en »specifique» mot febrar.

Utredningskommissionen handlade det ömtåliga ärendet med beaktansvärd snabbhet. Redan den 20 maj, dvs. dagen innan det förelades konungen, var man färdig med det vidlyftiga protokollet, vartill infordrade yttranden bl. a. från polismästaren i Stockholm Liljensparre och professor Hagström utgjorde bilagor. Man beslöt enligt protokollet främst — till vederläggande av Hollings »emot sanning och verkliga förhållandet förebragta stridande berättelse» och »till den åtgärd som vederbör» — att statssekreterare Franc skulle underrättas. Genom att skyndsammast insända kommissionens med ledning av protokollet avgivna förklaring med dess tillrättläggande av fakta lyckades Franc också avlägsna det konungsliga hotet om justitiekanslerns ingripande.

Protokollet bemöter därefter punkt för punkt Hollings klagomål. Föregivandet att han blivit beordrad till tjänst på flottan var så mycket mer ogrundat som någon fråga aldrig därom uppstått. Den kontingent fältskärer Hollings tillhörde avgick efter några dagars uppehåll i Stockholm med adress till förste fältkirurgen doktor Nathorst för att användas vid arméns sjukhus. Upphållet hade Hollings använt till att genom bemedling av engelske ministern Liston utverka sig tillstånd att återvända till England.

Beträffande kostnaderna för färden Göteborg–Stockholm så hade fältskärerna fortskaffats medelst kronoskjuts, som lantränterierna gottgjorde, och sålunda icke åsamkats någon utgift. Lantränteriet i Göteborg hade förutom »passagerspenningar» m. m. under resan tillhandahållit Hollings 250 rdr sp., för vilka han ej lämnat annan redovisning än att de voro förbrukade under vägen. Hans förtäring i Stockholm hade betalats med 231 rdr 42 sk. 9 rst utan minsta avdrag på betingad lön. Klagomålen angående tiden för åtnjutande av lön och dess utbetalande i riksgäldssedlar avvisades kort och gott med att Hollings ej kunnat uppbära någon lön, »helst han någon tjänst ej velat sig åtaga».

Kommissionen hade »eftersom kontrakterna därutinnan voro tydliga» låtit redan i Stockholm utbetala två månaders lön och därmed såsom självklart underförstått, att den beräknats i enlighet med kontrakten fr. o. m. embarke-

ringen i Gravesend (jfr sid. 53 f.). Att $\frac{1}{3}$ härvid bestod av riksgäldssedlar, »ett i handel och vandel härstädes gångbart mynt», har ej heller »vållat någon villrådighet», dvs. stode ej i strid med kontrakten.

(Här kan inskjutas, att fältskärerna att döma av deras kortspel och vadslagning med höga insatser ombord på *Charlotte* synbarligen icke lidit av penningbrist under färden till resp. tjänstgöringsorter; se Thomæus relation.)

Vad slutligen »det hårda bemötandet» angick, så hänvisade man i protokollet till de från polismästare Liljensparre och professor Hagström inkomna yttrandena. Dessa äro för bedömandet av de engelska fältskärernas allmänna uppträdande så belysande att de må här citeras:

Liljensparre skriver sålunda:

För engelska fältskärsgesällerna förhyrdes av inkvarteringskommissionen 2^{ne} hela våningar uti kramhandlaren Jacob Birkmans hus i Stora kyrkobrinken och i de större rummen insattes 2^{ne} sängar, vardera för 2^{ne} personer med snygga lakan och täcken. Enär de om aftonen ankommo och blevo dit viste, behagade en del vara så högfärdiga, att de ej ville ligga ihopa med varandra, utan påstodo var sin säng, gående därpå sina färde, somliga gingo till [bryggaren] Wier, där de satte sig på stolar över natten, och andre begåvo sig ombord på ett fartyg. Morgonen därpå, då de yrkade kammare var för sig, på flera ställen inkvarterade, ehuru man haft full anledning att tillhålla dem att åtnöjas med det dem i förstone anviste kvarteret. Hava de klagat, så är det så mycket mera oförskämt, som de bott lika så väl som officerare, med åtnjutande av värme och upppassning.

Ur Hagströms yttrande må följande anföras:

Vad mitt bemötande så emot Hollings som alla övriga angår, har det varit mer hövligt än man annorstädes kunnat förvänta sig, då man med besvär och ofta obilliga pretentioner oroar den, som ej känner någon skyldighet att taga sig dem an. Jag har sett dem uti mitt hus och besökt flere av dem och som utlänningar och läkare visat dem all aktning.

Avslutningsvis anhåller Hagström »att Konungen, ministrar och de flere, som hitskickat läkare, måtte underrättas, att inga flere från utrikes orter behövas». Denna anhållan torde förklara orsaken, varför endast 30 av de 60 antagna engelska kirurgerna inställt sig till tjänstgöring. Protokollets slutkläm förråder utredningskommissionens upprädda stämning. Där säges sålunda, att »det ena med det andra sammanlagt nogsamt lärer ådagalägga det Hollings, av kitslighet för att därigenom ursäktat dess ostadighet, nyttjat en så nedrig utväg».

Franc avsände samma dag (28/5), som han expedierade utredningskommissionens förklaring till konungen, en kopia därav och ett brev till Nolcken. I detta framhåves än ytterligare det höga missnöjet och oron: »Kungl. Maj:t,

som icke förr än nu erhållit utredningskommissionens förutnämnda svar, och emellertid inhändigat Herr Barons brev, vilket genast efter dess ankomst in originali i underd. överskickades, har medelst *i går till mig ankomne ordres*, ålagt mig att emot utredningskommissionen förklara Dess stora misshag där-över, att Hollings fått skäl att resa missnöjd härifrån.»

Kungl. Maj:t hade vidare befallt att kommissionen skulle »på det Hollings måtte varda tillfredsställd och den elaka verkan av dess missnöje undanröjd» tillskriva honom ett ursäktsbrev med tilljudande av ersättning för hans fordringar och för resekostnaderna tillbaka till London. Vidare meddelar Franc, att han underrättat engelske ministern Liston om saken och att denne varit synnerligen nöjd att förnimma konungens välvilja för engelska nationen. »Men», tillade Franc, påtagligen som en avis au lecteur, »det han (Liston) ej trodde det Hollings med skäl hade något att fordra, och att denne fältskär endast par caprice hemrest».

Brevet fortsätter med en hemställan till Nolcken, »huruvida någon article i engelska papperen [pressen] tjänligen må införas, varigenom allmänheten kunde upplysas hur mån och angelägen K. M^t är, att de uti Dess tjänst varande eng. chirurgi icke måtte få skäl att klaga över det ringaste under den tid de här i landet vistas, utan fullt utbekomma vad dem blivit betingat».

Utredningskommissionen, som genom ett brev från Franc till dess medlem statssekreteraren von Carlsson redan den 27 maj på eftermiddagen var underkunnig om den kungliga onåden, författade i all hast det anbefallda ursäktsbrevet, som Franc erhöll i så god tid att det den 28 maj kunde åtfölja hans brev till Nolcken. Betecknande för situationen är emellertid, att kommissionen icke ens givit sig tid att låta översätta det till engelska.

I ödmjuka ordalag skriver kommissionen, att »som Konungen i Nåder funnit det över-chirurgen orätt skett, då han ej i utredningskommissionen undfått allt vad det med honom slutne kontrakt innehåller; så får kommissionen härmed på Konungens nådige befallning, över-chirurgen härmed underrätta, det Kongl. kommissionen i följe därav nu anmodar generalkonsuln Grill att med över-chirurgen genast likvidera om vad över-chirurgen i lön och resepenningar påstår likmätigt kontraktet och de upplysningar om likviden, som redan äro Konungens ministre plenipotentiaire Herr Baron von Nolcken meddelte».

De ursäktande ordalagen stå helt stick i stäv mot i protokoll och förklaring uttalad åsikt. Den kungliga onåden vilade tydligen tungt över kommissionen. Hinc illae lacrymae! Den höga nyss mottagna befallningen om ursäktsbrevets avfärdande nedtystade samvetet och gav icke rum för självhävdelse och

rättskänsla. Nolcken var emellertid mannen att bemästra läget. Han förteg helt enkelt utredningskommissionens devota ursäktsbrev och använde i stället dess bistra förklaring samt, i nödfall, ett kontant erbjudande som argument vid sitt sammanträffande med Hollings. Det lyckades också den erfarne diplomaten att nå en överenskommelse.

Den 2 juli kunde Nolcken meddela utredningskommissionen, vad som förevarit mellan honom och Hollings. Han hade föreställt honom »icke allenast det ofog han haft till de av honom tagne steg, utan ock det han genom ett sådant sitt förhållande grundat på en blott apprehension förverkat all rättighet att yrka ersättning eller uppfyllandet av något enda utav de uti det med honom Hollings upprättade kontrakt utsatte villkor, vilket allt han väl sökte, men med skäl ej kunde förneka».

Nolcken lät även Hollings förstå, att han »fått ordres» att utbetala, vad denne »med skäl trodde sig hava att fordra», men fick då till svar »det han alldeles icke hade något vidare att påstå» än 12 guineer för på återresan havda kostnader.

Jämte Hollings' originalkvitto på denna summa, i vilket han även förklarar sig »have no further demands upon the Government of Sweden and am perfectly satisfied», återsänder Nolcken jämväl utredningskommissionens ursäktande skrivelse såsom i hans tanke överflödigt, sedan Hollings »blivit förmodad till ett vidgående, som till alla delar ådagalägger det ringa fog han haft till de av honom i början anförde förmenter rättmätige klagomål». Den påtagliga förnöjelsen att kunna ge utredningskommissionen en bakläxa må icke förtänkas brevskrivaren!

Till Franc uttrycker sig Nolcken i ett brev några dagar efteråt helt kortfattat, att han »arrangerat allt med fältskären Hollings, som emottagit 12 guineer och givit ett fullt quittance för alla dess pretentioner», men tillägger dessutom: »För övrigt har allmänt blivit kungjort, att alla fältskärer utom denne är nöjd och han synes även ångra sitt hastiga beslut.» Detta väl tidigt gjorda uttalande skulle icke komma att jävas.

Konungens ära var alltså räddad för en summa av 12 guineas! Denna »fältskärs-berättelse», så dramatiskt stegrad vid Svensksund den 21 maj, nådde sitt något snöpliga slut kort innan segerdagen den 9 juli. Hördes ännu något missljud, förtonade det i segerjublet och våra engelska fältskärer försvinna därmed ur den diplomatiska brevväxlingen.

Namnförteckning

(Med * betecknade voro passagerare på briggen *Charlotte*; källornas skiftande stavning ger osäkerhet och reservation för felaktigheter.)

Med. doktorer

1. Audley, Rich.
2. Jeffcott, John
3. Haurwood (Harwood?), W^m

Överfältskärer

1. Aveut, N. B.
2. Bolton, John
3. *Griffith, John
4. Henry, Rob.
5. Herriott (Elliot?), Henry
6. *Heward (Howard?), George
7. (Hollings, G., återvänt)
8. Mathews, W^m
9. Nash (Nach?), Thomas
10. *Newbohl, Fr.
11. *O'Baldister, John
12. Rippen, W^m
13. Sears, G. M.
14. Taft, Edw.
15. *Tremain, John

Underfältskärer

1. *Briggs, John
2. *Caldwell, Thomas
3. Cashore, Jos.
4. Gowin (Godwin?), Fr.
5. *Graham, W^m
6. Holliday, John
7. Lysaght, Charles
8. Porvel (Powell), James
9. Saint John, James
10. *Stather, Ebr.
11. *Stoup, Rich.
12. Unigill, T. C.
13. Walsh, Thomas
14. Watson, Jos.
15. Kerr,? som är namngiven av Thomæus (se sid. 46), men saknas i andra källor.

Källor

Riksarkivet:

Diplomatica, Anglica, 1790.

Kabinetet för utr. brevväxling, koncept 1789.

Kommerskoll. arkiv: Th. Thomæus efterl. papper och fribrev 1787–1792.

Krigsarkivet:

Utredningskommissionen av den 23 maj 1788, protokoll och strödda handlingar 1790.

Litteratur

Key, A., Till kirurgiens historia i Sverige (Sthlm 1897).

Odelberg, W., Carl Olof Cronstedt (Helsingfors 1954).

Odbner, C. T., Sveriges politiska historia under konung Gustaf III (Sthlm 1896).

Rydberg, L., Svenska studieresor till England (Uppsala 1951).

Sacklén, J. F., Sveriges läkarehistoria (Nyköping 1822).

Unger, G., Ill. svensk sjökrigshistoria (Sthlm 1909).

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE.

Ledamöter av Samfun- dets råd	{	Fil. dr Arne Forssell, Stockholm, ordförande, Kommendör Daniel Landquist, Stockholm, vice ordförande, Fil. lic. Jan Magnus Fahlström, Stockholm, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie, Bankkamrer Fritz Englund, Stockholm, skattmästare, Professor Martin Olsson, Stockholm, Förste hovmarskalken Erik Wetter, Stockholm,
-------------------------------------	---	---

Professor Oscar Bjurling, Lund,
Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
Direktör Herman Hoogland, Stockholm,
Kanslirådet Åke Kromnów, Stockholm,
Direktör Erik Larsson, Hälsingborg,
Kommendörkapten Stig Notini, Göteborg,
Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm,
Kommendören, greve J. G. Oxenstierna, Stockholm,
Professor Börje Kullenberg, Göteborg,
Studierektor Per Sandberg, Stockholm,
Stadsarkivarien Nils Staf, Stockholm,
Rektor Åke Stille, Uppsala,
Kapten Sam Svensson, Stockholm,
Kommendör Hans C:son Uggla, Stockholm,
Arkivrådet Einar Wendt, Stockholm.

Innehåll

<i>Helge Strömbäck</i> , Några minnen från 50 år i flottans tjänst	3
<i>Gunnar Alexandersson</i> , Chicago — världens största inlandshamn	17
<i>Georg Hafström</i> , Några problem kring regalskeppet Vasa	26
<i>Thomas Thomæus</i> (1752-1791), med efterskrift och kommentar av <i>Gösta Hahr</i> , Från Karlskrona till Svensksund 1790	43
<i>Gösta Hahr</i> , Engelsk fältskär i svensk tjänst	51

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

Pris 10 Kronor