

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet
Nr 26*

Sjöhistoriska Samfundet

- . . . har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former*
- . . . utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter*
- . . . anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är: Fack 24, 104 50 Stockholm 80. Postgiro: 156519—1. (Årsavg. f. n. kr. 20:—.)

Samfundets medlemmar kunna under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, rekvirera följande skrifter: »Forum navale» nr 1 t.o.m. 17 (3:— per st.), 18 och dubbelnr 19—20 (6:— per st.), »Svensksund 1790—1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning» (4:—), »Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet» av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:—) samt »Svensk sjöhistorisk litteratur 1800—1943» av Uno Willers (10:—).

Manuskript till Forum navale sändas under adress: arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Fack 24, 104 50 Stockholm 80.

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 26

*Utg. med stöd av Delegationen för militärhistorisk forskning, Carl-Bertel Nathhorsts
Vetenskapliga och Allmännyttiga Stiftelser, Statens humanistiska forskningsråd,
Statens råd för samhällsforskning, Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse*



ÖSTERVÅLA 1971
TOFTERS TRYCKERI AB

INNEHÅLL

<i>Henning Hammargren</i> , Amiral Otto Lybeck — ett hundraårsminne . . .	4
<i>Carl Hamnström</i> , En norrländsk hälsokur i slutet av 1600-talet	22
<i>Christoffer H. Ericsson</i> , Porkala udde och Barösund år 1789	25
<i>Lars O. Berg</i> , Hovjaktvarvets farkoster 1800 — 1851. En tabellarisk framställning	54
<i>Bert Knafve</i> , Segelsjöfarten i Kullabygden 1850 — 1900	58
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet den 1 nov. 1971 . . .	116

Amiral Otto Lybeck — ett hundraårsminne

Av Kommendör Henning Hammargren

FÖRORD

Den 19/2 1971 skulle amiral Otto Lybeck fyllt 100 år. I anledning härav har jag anmodats skriva en minnesteckning, avsedd att inflyta i Forum Navale, organ för det av Lybeck år 1938 stiftade Sjöhistoriska Samfundet.

För ändamålet har familjen godhetsfullt ställt amiralens efterlämnade papper till mitt förfogande och gett mig ett rikhaltigt underlag i form av data m. m. Om något utdrag ur generalrullan är emellertid här ej fråga — det framgår ju av uppslagsböcker — utan fastmer att söka belysa Lybecksepoken i perspektiv och ge personliga hågkomster av en av flottans förgrundsfigurer i senare tid.

I olika sammanhang hade jag förmånen tjänstgöra under Lybeck alltifrån det jag som nybliven fänrik 1921 embarkerade å psk Sverige — F-båten, till vars främsta tillskyndare Lybeck hörde — och fram till hans avgång som chef för marinstaben 1936, d v s hela min subalterntid. Vi unga hade en klockarkärlek till Otto Lybeck, som storligen imponerade på oss genom sin pondus, andliga räckvidd och generösa natur.

Utöver egna intryck stöder jag mig främst på utsagor i tal och skrift av Lybecks kurskamrater Erik Hägg och Gunnar Unger. Tillsammans bildade de ett sällan skådat marinkulturellt triumvirat, närmast ett fostbrödrslag — »med vännen Otto innehavande förstfödsrätten» enligt Unger.

Av utomordentligt värde har även varit att Sveriges förste överbefälhavare generalen Herr O. Thörnell haft vänligheten hylla sin gamle vän genom att bidra med personliga minnen.

Författaren står även i tacksamhetsskuld till riksmarskalken amiral Stig H:son-Ericson, professor Gunnar Hägg, kommendör Jarl Bring, H.M. Konungens Handskreterare Carl-Fredrik Palmstierna, 1:e arkivarie Nils F. Holm, redaktör Gunnar Unger, författare Curt Munthe, kommendör Gustaf Tham, kommendörkaptenerna O. Lundblad och A. Kull m. fl. som på olika sätt berikat arbetet.



DE AKTIVA YRKESÅREN

Hösten 1885 inträdde Otto Lybeck i den förberedande sjökrigsskolan och antogs 1/10 1886 till kadett efter att under sommaren ha gjort en Medelhavsresa med fregatten Vanadis. Från denna seglats finns en dagbok bevarad liksom några minnesblad från korvetten Balders expeditioner 1894—95 och 1900—01. Dagboken röjer en för en 15-åring anmärkningsvärd mognad.

Erik Häggs bok »Örlogsliv», Stockholm 1943, bygger bl a på en samling brev från författaren, Otto Lybeck och Gunnar Unger till föräldrahemmen under sjöexpeditioner 1885—1896.

År 1927 började Erik Hägg föra en ganska utförlig dagbok, inkluderande en återblick över sin tidigare levnad. Härur har sonen, professor Gunnar Hägg, vänligen tillställt mig följande utdrag i vad rör Lybeck:

»Otto Lybeck och jag klarade av våra tentamina i officersexamen hösten 1892 tämligen snabbt. Emellertid inträffade för oss en liten malör, som är väl värd att bevara från glömska. Vi hade sparat sjökrigshistoria och sjökrigskonst till sist, och den dag, vi tillsammans skulle gå upp i tentamen däri för kapten W. Dyrssen, kom jag upp till Otto för att hämta honom strax efter kl. 6 em. I glädjen över att vi nu voro invid slutet av ett sexårigt arbete vid skrivbordet togo vi oss ett glas punsch (när jag skriver »ett glas» utesluter detta ej att det var »två»), varefter vi tågade i väg till W. Dyrssen.

Hur det nu var, så trasslade Otto in sig i Tordenskjolds krigiska bedrifter på rikets västkust och lät honom intaga Älvsborgs fästning. Jag å min sida kom med några överraskande uppgifter om drabbningarna vid Sandö ström och Grönvikssund i Åbo skärgård 1808. Dyrssen, som helt säkert känt något av punschlukten och som ju alltid hade sinnet på vid gavel för ett skämt, sade när vi slutat: »Ja, jag kan ju förstå, att ni vill ha 10 båda, men då får ni allt komma igen en gång till, annars blir det bara 9.»

Vi gingo hem ganska slokörade, stormläste i tre dagar och anmälde oss för ny tentamen. När vi väl kommo upp till Dyrssen frågade han: »Nå, Lybeck, tog Tordenskjold Älvsborg?» »Nej Kapten!» blev naturligtvis svaret.

»Nå, kan Hägg säga mig om slaget vid Grönvikssund ägde rum före eller efter slaget vid Sandöström?» »Efter Sandöström, Kapten.» »Ja, det var riktigt, Ni får edra tior» — och sedan i dörren till salen — »Hör nu Lizinka, låt taga in lite punsch!» Punschen kom in, Dyrssen klingade med oss och sade: »Njuten i rätta ögonblick och med måtta, är punsch en god och välgörande dryck.» Vi drucko ur våra glas med förlägenhetens rodnad på kinderna.

Nu hör ju till saken, att Dyrssen väl kände våra — jag vågar påstå — grundliga kunskaper i ämnet, i annat fall hade nog högsta betyget ej varit så lätt erövrat. Mellan Lybeck och mig skilde endast några betyg i en mycket hög betygsomma.

Det första officersåret i Karlskrona hyrde Otto och jag en dublett i gårds-
huset två trappor upp Ronnebygatan 25, av outgrundlig anledning benämnt »Skomakarhotellet». Hyra 25 kr per månad + 10 kr i städhjälp.

Under vår första vinter i Karlskrona hade Otto Lybeck, Gunnar Unger, de Champs och jag gemensamt matbord på mässen.

1901 hade Lybeck och jag utarbetat en till Örlogsmannasällskapet ställd längre tävlingsskrift med rubriken 'Strategi och fartygsbyggnad'. Den blev tillerkänd silvermedalj, men enär vi var två författare ansågs belöningen av formella skäl ej kunna utdelas. Vi tyckte båda att man gärna kunde givit oss var sin medalj, men när så vårt inlägg år 1903 infördes i sällskapets tidsskrift och vi blevo invalda som ledamöter, var detta belöning nog.»

Så långt Häggs dagbok.

1898—1900 genomgick Lybeck krigshögskolan. Här lades en fast grund för den ingående kännedom om försvarets olika grenar som sedermera skulle bli honom till ovärderlig nytta.

Från och med nu blev stabstjänsten hans egentliga arbetsfält, först i flottans stab 1900—1904 och därefter 1904—1909 som flaggadjutant, bl a under amiral Wilhelm Dyrssen ombord å pansarbåten Åran på västkusten under unionskrisen 1905.

Genom hela sin läggning lämpade sig Lybeck ypperligt för *lärarekallet*, för vilket han flitigt togs i anspråk. 1902—14 undervisade han sålunda i 4 ämnen vid 4 olika högskolor och staber.

Han var även en mycket uppskattad föredragshållare om vårt sjöförsvär i civila kretsar.

Allmänna Valmansförbundets kandidatlista till 1914 års andra riksdag upptog bl a Lybecks namn.

1909—1918 tjänstgjorde Lybeck i marinstaben, huvudsakligen alternerande mellan kommunikations- och operationsavdelningarna.

1912 deltog kapten Lybeck i arméns och flottans gemensamma krigsövning som närmare framgår av general Thörnells minnesord, (se sid 00—00).

1917 kallades den skicklige och språkkunnige kommendörkaptenen först till Haag som medlem av en internationell kommission och senare samma år till Berlin, som överskiljedomare samt 1918 till Köpenhamn som sakkun-

nig vid skiljedom rörande vissa folkrättsmål mellan Tyskland och Danmark. 1922 deltog kommendör Lybeck som Sveriges representant i San Sebastian vid »400-årsjubileet av 1. jordomseglingen.»

Från den 1/5 1918 tillträdde nyckelposten som chef för sjöförsvarets kommandoexpedition kallades Lybeck den 6 juni 1921 att som försvarsminister inträda i den Sydowska expeditionsministären. Redan den 13 följande oktober förestod emellertid regeringsskifte. Lybeck återgick då till sin tjänst i flottan såsom divisionschef för 4. pansarskeppsdivisionen.

1924 var Lybeck kårchef i Karlskrona, 1925 chef för Vintereskadern och inspektör för ubåtsvapnet och 1926 högste befälhavare för kustflottan. Hans första ankomst till flaggskeppet skedde per sjöflygplan, en för tiden absolut nyhet. Under Lybecks befäl gjorde Kustflottan ett uppmärksammat besök i Danmark sommaren 1926.

Lybecks sammanlagda sjötid uppgår till 11 år, 7 månader och 12 dagar, fördelad på 34 kalenderår. Detta tyder på förhållandevis korta sjökommanderingar men jämnt utspridda över karriären.

Under ett halvt sekel var Lybeck aktiv inom flottan, de sista nio åren som chef för marinstaben (1927—1936).

1945 gick Lybeck ur reserven. Han dog 21/4 1947 i en ålder av 76 år. Vid begravningen närvaro nästan samtliga av då levande 18 svenska amiraler.

Lybeck fick vara med om det moderna sjöförsvarets nydaning men också om dess förfall. Lybeck anlätades i praktiskt taget alla viktigare utredningar alltifrån 1910. Icke minst betydelsefull var hans insats då det gällde att dämpa de marina skadeverkningarna av 1925 års nedrustning, och under 1930-talets försvarsgrensstrider vägde Lybecks ord tungt. Bland hans sista ämbetsåtgärder var remissyttrandet över 1930 års försvarskommissions betänkande — marinstabschefens sjömilitära testament.

Intet århundrade torde såsom det, varunder Lybeck verkade, fått bevittna så stora och i snabb följd skedda omvälvningar, i vad avser det militära såväl politiskt som tekniskt och organisatoriskt.

En bild härav tecknade Lybeck som styresman i Krigsvetenskapsakademien i ett uppmärksammat anförande vid ämbetets nedläggande den 12 november 1941:

»Det nya flygvapnet har blivit en enande länk inom försvarssystemet. De tidigare motsättningarna mellan försvarsgrenarna har kunnat försvinna — de äro borta med vinden.»

MARINLITTERATURFÖRENINGEN

Under kronprins Oscars ledning samlades i december 1870 ett femtiotal officerare för att diskutera bildandet av en »litterär förening». Resultatet blev tillkomsten av Militärlitteraturföreningen den 19 januari 1871.

De första aderton skrifterna var av landkrigskaraktär, men nr. 19, som utkom 1873 hade marin anknytning: »Hvad Vigt och Betydelse har Sjövapnet för vårt lands försvar?» (pris 40 öre). Författare var kommandörkapten Carl Gunnar Lindmark, morfars far till stabsredaktör Christer Hammarberg, som närmare behandlat skriften i Marinnytt nr 2/67.

Fram till sekelskiftet hade 82 arbeten utgivits av militärlitteraturföreningen.

Att med utnyttjande av dess erfarenheter bilda en motsvarande marinlitteraturförening aktualiserades alltmer och i december 1899 uppdrog Sjöofficerssällskapet i Stockholm åt en nämnd på 4 personer, bland dem Otto Lybeck, att taga saken om hand. I avvaktan på sjöofficerskårens utökning och upprättandet av kustartilleriet och dess införlivande med sjöförsvaret fick frågan vila till i maj 1902, då inbjudan till bildande av en marinlitteraturförening utfärdades, undertecknad av kommandörkapten H Wrangel och kaptenerna O Lybeck och Ch de Champs.

Inbjudan hade hörsammats av 35 intressenter, som vid sammanträde den 19 november 1902 bildade föreningen, vars ändamål enligt § 1 i stadgarna är att genom utgivande av skrifter i till sjökrigsväsendet och kustförsvärendet hörande ämnen bidra till en god sjömilitär litteraturs uppkomst och spridning.

Alla protokoll 1902—03 äro undertecknade av Otto Lybeck — mannen framför andra bakom verket. Vid nominering av den första styrelsen erhöll han också högsta röstetal.

Som styrelscordförande skrev Lybeck 1921 det enda bevarade brevet från honom till Arnold Munthe angående utgivandet av andra delen av dennes klassiska arbete Sjömaktens inflytande på Sveriges historia (Munthesläktföreningen, Riksarkivet).

Detta brev är belysande för föreningens aktualiteter efter 20 år.

★ ★ ★

År 1902 gifte sig Lybeck med Ingeborg Boström, dotter till d. v. statsministern Erik Gustaf Boström (2:a perioden 5/7 1902—13/4 1905). Den sistnämnde dog 21/2 1907. Alla Lybecks brev till sin hustru äro tyvärr brända. Av Erik Gustaf Boströms brev förvaras på riksarkivet blott de som ha

politiskt intresse (Boströmiana). Mycket tyder emellertid på att den myndige Östanåherren, en varm försvarsvän, uppskattade sin måg. När denne 1902 startade Marinlitteraturföreningen värvade han sin svärfar som förste medlem och det är väl mer än ett antagande att statsministern stödde mågens utsändande till Fjärran Östern under rysk-japanska kriget.

TJÄNSTGÖRING I RYSSLAND

Lybeck hade en utpräglad språkbegåvning och var den förste svenska sjöofficer som skaffade sig gedigna kunskaper i ryska språket. Redan under de inledande åren i Karlskrona inhämtade han de första grunderna av en rysktalande skeppsgosse som lärare. Under mitten av 90-talet vistades Lybeck i Moskva för språkstudier under sammanlagt ett år och tjänstgjorde under rysk-japanska kriget vid de ryska stridskrafterna i Ostasien samt verkade 1906—11 som marinattaché i Petersburg med behållande av viss tjänstgöring i Sverige.

»Mina starkaste minnen och intryck av Ryssland, säger Lybeck i ett föredrag i november 1936, alltså efter pensionering, ligger till tiden mellan de två krig, vilka på sätt och vis blevo avgörande för Rysslands gång från tsarismens dubbelörn till bolsjevismens röda fana med hammaren och skärnan, å ena sidan det för ryssarna på motgångar så fyllda kriget i Ostasien 1904—05, å andra sidan det för det gamla ryska riket ruinerande och ödeläggande år 1914 utbrutna världskriget.»

Uppenbarligen trivdes Lybeck bra i det dåvarande Ryssland och en mera kompetent iakttagare kunde vi näppeligen haft på andra sidan Östersjön vid tidpunkten ifråga. Av särskilt intresse är analysen av rysk sjömakts utveckling 1906—1912, bevarad i Lybecks litterära kvarlåtenskap.

I Sveriges Flottas Årsbok 1909 återfinnes även en artikel av Lybeck om »Ryssland och dess flotta efter senaste kriget».

PENSIONÄRSÅREN

Även efter avskedstagandet fortsatte Lybeck sin rastlösa verksamhet. Han hade många strängar till sin båge, arbetet var för honom ett nöje. Möjligen kunde han ibland på kvällarna koppla av vid pianot. »*Tanken* sökte vila hos *Tonerna*.»

Lybeck var föreningen 1871 års mäns ordförande 1934—46 och höll 1934—45 varje år tal vid Neptuniordens högtidsdagar.

Han var medlem av Sveaorden.

1938 utfärdade han ett upprop till anskaffande på frivillighetens väg av ett inspektions- och chefsfartyg som ersättning för utrangerade Drott.

1935 stödde han tanken att »konservera korvetten Norrköping och förlägga henne till Göteborg, som onekligen är samlingspunkten för sjömannaintresset i vårt land».

1938 skrev han katalog till en utställning under prins Carls beskydd i Liljevalchs konsthall för att belysa marinens nydaning under de senast förflutna 80 åren.

1944 höll Lybeck tal på Svenska Flaggans dag.

Om vad Lybeck verkat för segelsporten omvittnas i annat sammanhang.

1937—46 var Lybeck ordförande i Turitz' styrelse, som beundrade det intresse Lybeck visade uppgiften.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS BILDANDE

På Lybecks förslag hade 1931 i marinstaben inrättats *dels* en befattning som ledare av sjöhistoriska forskningsarbeten, *dels* en befattning som marinarkivarie tillika tjänstgörande i riksarkivet.

Tanken på att bilda en ideell sammanslutning för sjöhistorisk forskning uppstod i samband med att marinstabens sjökrigshistoriska avdelning upplöstes och inlemmades i försvarstabens för försvaret gemensamma krigshistoriska avdelning.¹ Initiativtagarna önskade jämväl få till stånd ett forum där på bred bas tankar och rön kunde utbytas, med det brittiska »Society of Naval Research» som förebild.

Med amiral Lybeck som inbjudare samlades 21 intressenter den 30 november 1938 i Sjöhistoriska Museet för frågans dryftande och beslöts Sjöhistoriska Samfundets bildande; det uppdrogs åt en kommitté att närmare utreda formerna för verksamheten.

Den 3 maj 1939 hölls under ordförandeskap av amiral Lybeck ett konstituerande sammanträde i närvaro av ett 50-tal personer, varvid de ännu gällande stadgarna godkändes.

Äran av Sjöhistoriska Samfundets tillblivelse är väsentligen Otto Lybecks, en fadder vars klokhets och auktoritet övervann de födslovåndor skötebarnet framkallade på sina håll.

Det är därför naturligt att just i Forum Navale samfundet hyllar 100-årsminnet av sin frejdade tillskyndare, tillika en av den sjöhistoriska forskningens svenska förgrundsgestalter.

LYBECK OCH SEGELSPORTEN KSSS

Efter avgången ur aktiv tjänst var Lybeck under 10 år ordförande i KSSS.

Under rubriken »Strongt och trevligt folk i täten» skrev Socialdemokraten 1/8 1943: »Sandhamn under en regattavecka har många intressanta profiler. Främst, mest känd och populär är eskaderchefen. Amiral Otto Lybeck, Sveriges första försvarsminister² och en av Sveriges få »riktiga» amiraler är ingen dekorationsfigur inom Kungliga Svenska Segelsällskapet. Han har ett levande intresse för segling, ett intresse som han uttrycker mer i handling än i ord även om han är en vältalare av Guds nåde med en stämma som bara den får åhörarna att lyssna andäktigt . . .» (När Lybeck den 4 augusti 1944 enhälligt valdes till sällskapets hedersledamot bragte Evert Taube honom en versificerad hyllning.)

Vid övertagande av ordförandeklubban yttrade efterträdaren Jacob Wallenberg bl a följande: »Vår tacksamhet är djupt rotad för den insats Du gjort och för den ära och glans Du spritt över vårt kära sällskap. . . . De viktigaste uppgifterna ha ej alltid varit de mest tidsödande, och då medlemmar, var och en besjälad av önskan att gagna sällskapet, ej halat i takt har Du fått låta Din skepparpipa ljuda.»

Lybeck var även ordförande i Svenska Seglarförbundet, varigenom samarbetet de olika segelsällskapen emellan befrämjades.

Lybecks intresse för Svenska seglarskolan har bl a omvittnats av generalkonsul Henry Wallenberg. Även åt sjöscouterna ägnade han sin tid.

LYBECK OCH FINLAND

Den 4 februari 1939 höll Lybeck högtidstalet vid Svenska Gillets 50-årsdag i Helsingfors Societetshus, enligt Huvudstadsbladet det glansfullaste avsnittet. »Representativ och vederhäftig med något på samma gång ljust nordiskt och karaktärsfullt manligt i sin typ uppsteg amiral Lybeck i talarstolen och började sitt anförande: »om Sverige nu och under de senast gångna femtio åren.»

Under besöket präglade Lybeck devisen: »Sedan Finland blev fritt har Skandinavien blivit Norden.»

I en enkät 10 mars 1940 frågade tidskriften »På Vakt» en del kända personer »Vilket slag ville ni varit med om? Lybecks svar: »I slaget vid Svendsund den 9 juli 1790 då Finland räddades, visserligen inte längre tid än till 1809, men som dock på sitt sätt medverkade att binda den finska riksenheten

samman inom sig själv och som gav Finlands folk enande minnen av bragder, besjunga i sånger som ännu idag ljuda bland Finlands hjältemodiga folk.»

19/12 1939 öppnade Lybeck som styresman i Krigsvetenskapsakademien sammanträdet med ett anförande om hjälp till Finland, sedermera infört i Stockholmstidningen 31/12 1939 under rubriken »Medan ännu är tid».

Vid Hangösoiréen i Stockholms konserthus den 8 maj 1941, höll amiral Lybeck hälsningsanförandet i egenskap av ordförande i KSSS, soiréens beskyddare.

FÖRFATTARSKAP

Amiral Lybeck ägde en säkert och snabbt glidande penna. Han hade en ovanlig förmåga att i förnämlig form ge uttryck för sina tankar såväl i tal som i skrift. Litterärt intresserad utövade han trots sin stora arbetsbörda ett omfattande författarskap.

På uppdrag av Sjöhistoriska Samfundet utgav riksbibliotekarien Uno Willems år 1956 en bibliografi över Svensk Sjöhistorisk litteratur 1800—1943, vari 12 arbeten av Lybeck förtecknats.

I Krigsarkivet förvaras ett av Lybeck 1936—42 utarbetat manuskript till Sjöförsvarsfrågans utveckling i Sverige (1815—1940) i anslutning till en samling broschyrer, skänkta till marinstaben.

Bland de sistnämnda kunna nämnas försvarsskrifter från Allmänna Valmansförbundet 1912, Vårdkasen och Kvinnoförbundet för Sveriges Sjöförsvar 1914, samt diverse strökrifter 1907—1911.

Vidare »Särskilt yttrande över försvarsrevisionens betänkande 1923», ett nummer av Bidevind 1925, samt ett särtryck av en av Sjöfartsmuseet i Göteborg utgiven jubileumsskrift: Hugo Hammar 1864—1939, avseende Lybecks bidrag: »Några ord om försvarspolitik och krigsfartygsbyggande under senaste 75 år.»

I »Sverige i våra dagar» del I, Stockholm 1927, skrev Lybeck kapitlet om Sjöförsvaret, senare översatt i »Sweden of To-Day, Stockholm 1930, och i »Sveriges Försvar» del IV, 1939, inledningskapitlet om »Sverige och havet».

Lybeck medarbetade flitigt i tidskriften Vår Flotta, där bl a hans »glosor» ofta återgivits. Föreningens generalsekreterare, kommendörkapten O Lundblad, har den 17 april 1971 på begäran av författaren utarbetat en fullständig förteckning över vad Lybeck gett tidskriften och densamma skrivit om Lybeck — alltifrån juni 1905 till maj 1947. Sammanlagt rör det sig om 37 bi-

drag eller omnämmanden. Till gagn för framtida forskning har den värdefulla förteckningen tillställts Sjöhistoriska Samfundet i anslutning till denna minnesteckning.

★ ★ ★

1923—25 var jag »skuggredaktör» för skeppsgossetidningen *Bidevind*. Min företrädare hade lyckats i strävan att till något helgnummer förvärva en vitter medarbetare, i detta fall Ellen Key med bidrag om »Fordom tids ridderlighet», signerat Strand, Vättern 11/12 1922.

Däremot misslyckades jag att till julnumret 1924 värva en annan Vätternbo, nämligen Verner von Heidenstam, som i brev från franska revieran dekreterade: Tyvärr omöjligt!

Om jag minns rätt fick Lybeck som då var kårchef i Karlskrona höra talas om händelsen och erbjöd sig omedelbart som »stand in» till påsknumret den 11/4 1925 med en ledare just betitlad »Bidevind», tillämpad på seglatsen genom livet och i strålande klartext anpassad efter den ungdomliga läsekretsen.

»Vi yngre sjöentusiaster», säger marinskriftställaren Carl-Erik Claesson, »betraktade amiralen som sjötankens nestor. Han kunde tala och skriva så att ungdomen förstod honom och kunde entusiasmeras av honom.»

★ ★ ★

Dagspressen vände sig gärna till Lybeck för att höra hans mening i aktuella frågor. Genom åren har Lybeck följdenligt medverkat i de flesta mera betydande organ landet runt. Efter hand kom nationen att med all rätt betrakta Lybeck som »flottans grand old man», vilken visste vad han talade om.

Förutom broschyrer och uppsatser för tidskrifter m m kan Lybecks väsentliga produktion sägas omfatta:

- 1904 Översikt av marinorganisationerna inom de europeiska och förnämsta utomeuropeiska staterna. (Marinlitteraturföreningen nr 3)
- 1908 Tre sjöslag under rysk-japanska kriget (tillsammans med d.v. kommendörkapten H Lindberg—Marinlitteraturföreningen nr 8)
- 1909 Karta över svenska sjöslag (nytryck 1913)
- 1912 Försvaret, flottan och F-typen
- 1913 Balkankriget 1912—13 ur sjömilitär synpunkt (Marinlitteraturföreningen nr 14)
- 1919—32 Allmän Sjökrigshistoria från tiden för ångans allmänna införande å krigsfartyg (1853—1930)

- 1934 Marinstaben 50 år
- 1943 Öresund i Nordens historia, en marinpolitisk studie.
- 1942—45 medarbetade Lybeck i Allhems monumentala verk, Svenska Flottans Historia, för vilket han därjämte var huvudredaktör. Som sådan tog han även del i utgivandet av »Sveriges rederier» och »Nordens båtar».
- 1946 påbörjade Lybeck en komplettering av sin allmänna sjökrigshistoria med en tredje del berörande senaste världskrig, men denna hans sista i och för sig gigantiska arbetsuppgift orkade han knappast mer än disponera och planlägga i utkast, innan pennan bokstavligen föll ur hans hand. Andra fingo taga vid och ha fört fram Lybecks arbete från 1930 till 1945. Första delen av denna fortsättning, omfattande perioden 1930—41 föreligger nu på bokhandelsdisken samtidigt med utgivandet av detta häfte av Forum navale — en extra hyllning till sekeljubilaren.

PERSONLIGA HÅGKOMSTER

Otto Lybeck hade en märklig förmåga att sätta sin prägel på omgivningen. I varje sällskap vann han de närvarandes uppmärksamhet, intresse och sympati. Hans glada sinne och hans ljusa litet högljudda röst verkade upplivande. Han var villig att lyssna och att giva råd. Han var ej en stridens man men stod ordentligt fast vid vad han ansåg vara det rätta.

Lybeck var en elegant debattör och i besittning av en välgörande humor. Ofta fann han det förlösande ordet i diskussionen. Om så erforderligt kunde han emellertid sätta vederbörande på plats.

★ ★ ★

Det var stimulerande och lärorikt att tjänstgöra under Otto Lybeck. Hans formuleringsförmåga var fantastisk. En gång satte han i händerna på mig en utredning om 93 sidor och bad mig söka komprimera den utan att innerhållet förlorade i sak. Efter någon tid förebragte jag mitt försök, nu omfattande 45 sidor. Alltid en början sade amiralen, som sedan själv lyckades ytterligare begränsa omfånget till 17 sidor.

Genom sina mångsidiga intressen kom Lybeck i beröring med olika människor från de mest skilda håll i samhället.

I de vidaste kretsar uppskattades den vänlige, charmfulle, rättrådige gentlemanen, en positiv och livfull människa. Få torde som han ha lyckats skapa good will för flottan och försvaret inom nationen.

Att han levde som han lärde framgår kanske bäst av det välkomsttal han

höll till oss nyutnämnda fänrikar den 19/11 1921 vid den traditionella mot-tagningsmiddagen i Karlskrona. Talet avslutades med följande ord, direkt tillämpliga på sagesmannen:

»Det är ej lätt att vara sjöofficer i dessa dagar. Först och främst gäller det att förskaffa sig ypperliga kunskaper och färdigheter i sitt eget yrke, men detta är ej nog, ty människan får ej bliva ensidig och det går så lätt att från utomstående betraktas som tillhörande en avskild kast om man ej söker följa med i det *allmänna* vetande som numera fordras överallt. Det är till fördel ju mera sjöofficerare sprida sig bland andra yrkesmän för att hos dem ingiva aktning för sjöofficerskåren och förståelse för dess strävanden. Och under allt detta studerande och iakttagande på sig själv får ej sjöofficern bliva någon magister eller pedant. Över honom måste alltid finnas ett drag av hurtighet och sjömanskap, en liten lätt fläkt av fatalism eller boheme, vad man vill kalla det som gör sjömannen så tilldragande för andra människor. Han skall hava ett vaket öga för allt som har fägring, jag undantager icke den kvinnliga, och han skall hava ett känsligt öra för allt som är välljudande. Så tro vi en sjöofficer bör vara och så hoppas vi få se Er.»

★ ★ ★

Minnesord av general Thörnell

»Min närmare bekantskap med Otto Lybeck daterar sig från 1912. Jag var då kapten vid Generalstaben. Detta år planerades en större landstigningsövning, gemensam för armén och flottan på Vikbolandet i Östergötland. Initiativet togs förmodligen av dåvarande generalstabschefen, den fram-synte generalen K. G. Bildt. Övningen ägde rum 19—24 augusti 1912 och förbereddes noga. Redan 1911 fick jag av generalstabschefen uppdraget att utarbeta en studie över landartilleriets verkan mot fartygsmål. För detta ändamål behövde jag samarbeta med sjöofficerare och kom i kontakt med bl. a. Lybeck. Min studie föredrogs i generalstaben och infördes senare i »Meddelanden från Generalstaben».

Under övningen voro Lybeck och jag placerade hos chefen för den sjöstyrka som understödde landstigningen — kommendör Ekström — och vi utarbetade den tekniska planen för landsättningen av armétrupperna. Detta samarbete gick friktionsfritt och bra och vi blevo goda vänner. Nästa gång jag fick närmare samarbete med Lybeck var i 1918 års militära avlöningskommitté, som vi tillhörde 1920—1921. Vi framförde där reservationsvis en löneplan, som för personalen var bättre än majoritetens, men utan större framgång.

Lybeck blev statsråd och chef för försvarsdepartementet och insatte mig i försvarets lönenämnd, som jag tillhörde 1921—1924. Otto Lybeck och jag resonerade ofta under allt detta samarbete, även om de allmänna militära frågorna. Jag fick därunder mycket större förståelse för flottan och dess betydelse, än jag som arméofficer tidigare haft. Jag blev så att säga »seeminded» och detta tackar jag, åtminstone till avsevärd del, Otto Lybeck för. Den uppskattnings av flottans betydelse, som jag fick under vårt samarbete, blev mig till nytta då jag senare anförtröddes befattningarna som försvarstabschef och ÖB. Jag kunde då kanske mera förtroendefullt och friktionsfritt samarbeta med de marina myndigheterna och mina egna direkt underställda marinofficerare, icke minst under krigsåren, och möttes även av deras förtroende.

Jag beundrade Otto Lybeck för hans klara intelligens och vidsynthet, fri från ensidigt försvarsgrentänkande, och saklighet. Som arbetskamrat och vän hyllar jag nu minnet av honom. Om hans sjömilitära kapacitet vittnar hans bana bättre än vad jag skulle kunna göra.

Uppsala 20/11 1970

O. G. Thörnell»

I »Knopar på logglinan», Stockholm 1966, betecknar *amiral* Stig H:son-Ericson Lybeck som »en av de intelligentaste officerarna i sin generation (arméns inräknade), humanist mer än krigare, välvillig i överkant, fri från intresse för detaljer.

Amiral Otto Lybeck lärde mig att varje dag ägna minst en halvtimme att läsa något helt vid sidan av tjänsten, något humanistiskt, 'gärna koranen', sade han.

Lybeck var även god vän med riksmarskalkens fader, amiral Hans Ericson. Till dennes 75-årsdag utgavs en jubileumsskrift, vari Lybeck bidragit med »Flaggdjutanstiden 1904—07».

Lybeck har berikat familjen Ericsons arkiv med flera brev.

★ ★ ★

Om Otto Lybecks humanistiska inriktning vittnar också hans råd till Gunnar Unger Junior att välja den akademiska banan. Det finaste du kan pryda Ditt huvud med är en doktorshatt, sade amiralen.

★ ★ ★

Bland av Lybeck samlade allmänfilosofiska maximer, av honom benämnda »Glosor», må följande återges:

Gammalindisk lära: »Den är ej rikast som äger mest utan den som givit bort mest.»

Goethe: »Ju större kunskap, dess mera tvivel.»

»Dumheten är en Guds gåva, men den får icke missbrukas!»

Makaroff: »Blott den som ingenting gör, gör aldrig misstag.»

Thorild: »Små mäniskor se fläckar i solen, men aldrig solen.»

Richelieu: »I saknad av havet kan man varken draga fördel av freden eller underhålla kriget.»

Waldeck-Rousseau: »Europa tycker icke om förändringar men finner sig i dem.»

★ ★ ★

Baron Erik Kule Palmstierna, sjöofficer 1897 och sjöminister 19/10 1917—10/3 1920, då han blev utrikesminister och sedermera envoyé i London, fick följande tackbrev från Otto Lybeck i anledning av lyckönskan till konteramiralsutnämningen den 4/12 1925.

H. M. Sverige 22. dec. 1925

Broder Envoyé och gode vän,

Med verklig tacksamhet har jag mottagit Ditt lyckönskande brev, som så hjärtligt och uppriktigt genomdades av vänskap. Jag glömmar aldrig de år jag fick sitta som kommandochef i Ditt departement och den förståelse och förtroende som Du då visade. Om min post var vanskelig, så var det säkert i mindre grad än min dåvarande chefs, men allt löpte fram till gott slut. Jag kände stor saknad, då Du övergick till utrikesministerposten och än mer, då Du helt lämnade Arvfurstens palats.

Sedan dess har Du fullgjort Ditt svåra värv i London, som jag vet till stor båtad för vårt land och dess anseende. Jag har hållit mig inom flottans mera begränsade ram, men känner mig givetvis mycket tillfredsställd med att nu hava nått flaggmansgraden. Vem vet om så skett, därest Du ej på sin tid plockade fram mig till kom.Exp.

Jag ber om min vörndnad till Friherrinnan och tackar för hennes lyckönsningar samt förblir

Din tillgivne vän

Otto Lybeck.

Med överlämnande av detta brev skriver sonen, fil. dr. C.F Palmstierna —f. ö. marinarkivarie 1934—37—»att det kan ha funnits flera brev, goda vänner som de båda var från ungdomen. I min fars hos mig förvarade arkiv finns några uppsatser som kan ha skrivits under inverkan av Lybeck . . .»

Måhända bör framhållas att Lybeck tillträdde posten som kommando-
chef 1/5 1918, d. v. s. ungefär ett halvår efter sjöministerns tillträde och satt
kvar hela hans tid ut. Sannolikt valde Palmstierna själv sin kommandochef,
vari Lybeck i sin modesti vill söka den yttersta anledningen till sin vidare
karriär. Lybecks ord om att denna begränsats till flottan äro såtillvida intres-
santa som det vid hans avgång som försvarsminister ryktades om ianspråk-
tagande av hans eminanta skicklighet inom bl. a. diplomatin.

Brevet har medtagits in extenso som bevis på den stilens elegans Lybeck
utvecklade till mästenskap i sin korrespondens.

★ ★ ★

Kommendör Jarl Bring, som tjänstgjort som intendent vid marinstaben
under åren 1922—1934, hade fr o m den 1/4 1927 amiral Lybeck som
chef, varom han berättar följande:

»Jag minns honom med tillgivenhet som en effektiv och ämabel person-
lighet. Hans läggning var annorlunda än företrädarens i ämbetet, Henning
von Krusenstierna. Denne var mer kärv och spartansk, Lybeck däremot liv-
lig och impulsiv. Hans nitälskan i fråga om marinens intressen och framtid
sinade aldrig och han vinnlade sig mycket om att befrämja sitt vapens PR.

När jag vid hans tjänstetillträde visade honom runt i stabens lokaler fann
han dem en smula torftiga ur utrustningssynpunkt och konstaterade bl a att
endast några av förutvarande stabschefer hade sina porträtt hängande i pleni-
salen. Detta föranledde Lybeck att vidtala porträttmålaren Bror Kronstrand
att komplettera samlingen, varvid denne ställdes inför uppgiften att med
ledning av framskaffade fotografier porträttera framlidna tidigare chefer.
Kronstrand löste emellertid uppgiften och då målningarna levererats arran-
gerade Lybeck ett slags vernissage i staben, där porträtten först besågs av
kronprinsen, vår nuvarande kung, och sedan av några högre chefer inom
statsförvaltningen och kvarlevande nära anhöriga till avbildade men bort-
gångna stabschefer samt av marinstabens personal.

Lybeck bevakade som sagt noga marinens intressen. När chefen för gene-
ralstaben på sin tid utan förvarning framlade ett förslag rörande omorganisa-
tion av arméns högsta ledning föranstaltade Lybeck omedelbart om utar-
tande av ett motsvarande förslag till omorganisation jämväl av marinens
ledning samt inrättande av en chef för marinen.

När marinens högsta stabsorgan år 1934 kunde räkna en 50-årig tillvaro
fattade Lybeck pennan och skrev egenhändigt en minnesskrift, som —komp-
letterad med biografiska uppgifter — utgavs i tryck sagda år 1934.

Jag upplevde Lybeck som en målmedveten och initiativrik chef som utövade sitt ämbete med fast hand samtidigt som han var konciliant och välvillig gentemot sina underlydande. Jag hörde aldrig ett hårt ord från honom. Jag minns ett tillfälle då jag önskat det. Lybeck hade bett mig hjälpa honom med att uträtta en privat sak som han var förhindrad att själv åtgärda på grund av bortvaro från staden. Jag åtog mig det mer än gärna men glömde sedan tyvärr bort det. När detta konstaterades var jag förtjänt av en reprimand men den uteblev.

Lybeck upprätthöll även utom tjänsten kontakten med sin personal och många invitationer till hans gästfria hem bevaras i tacksamt minne.

En hågkomst som präglades av festivitas: Vid riksdagens högtidliga öppnande i januari varje år var marinstabschefen och ett antal officerare från staben inbjudna att närvara. Givetvis var klädseln stor parad. Lybeck införde den seden att han med åtföljande officerare efter bevisandet av ceremonierna i fråga intog lunch i operakällaren, alltjämt i gala.»

★ ★ ★

Det kan tilläggas att Lybeck även införde seden med »stabssamkväm», merendels middag eller supé på sjöofficersmässen i all enkelhet. Tillställningarna dominerades av amiralens esprit. Han hade ju en enastående förmåga att sprida trivsel omkring sig, som trängde igenom hela församlingen, de yngsta ej att förglömma, som gärna hugnades med något aktuellt bon mot.

När Lybeck den 31/3 1936 lämnade chefsskapet över marinstaben samlade han personalen för att bringa den ett hjärtligt tack och farväl. »Allra först vill jag använda detta tillfälle till att yttra några ord om staben och verksamhet. Liksom varje institution av detta slag kan marinstaben ingalunda få inskränka sig till att besvara remisser eller verkställa utredningar på uppdrag. Viktigast är att den framkommer med initiativ i en ständigt pågående utveckling. Härför kräves en *organisation* som befrämjar arbetet och en *personal* som förmår utföra detta . . .»

Vid den avskedsmiddag som genom stabens försorg ordnades för amiralen slutade hans tack efter en värtalig betraktelse över ett halvt sekel i flottan med följande ord, som må bilda slutvinjetten för denna levnadsteckning.

»Jag minns så väl när vi nyantagna kadetter en vårmorgon kommo ned till Karlskrona och för första gången gingo ombord på gamla Saga, som låg där till ankars på kronoredden och så började vår långa tjänst i flottan.

Och om jag åter och med all den erfarenhet jag nu har av flottan och livet skulle stå på Sagas nedre fallrepsplan, så skulle jag inte tveka ett ögonblick att äntra uppför fallrepstrappan och börja min bana på nytt i flottan.»

NOTER

¹ 30/9 1936 avgick amiral Unger som ledare för den sjöhistoriska forskningen. Vid tillfället överlämnade Otto Lybeck till honom exemplar nr 1 av Bibliographica Ungeriana med bl a följande ord:

Inom flottan står intet namn högre än Ditt i historiskt arbete, om ock Munthe i vissa avsnitt står vid Din sida . . . vad Du sagt är auktoritativt . . . man förmärker ej blott forskaren utan därtill den borne skriftställaren med en sällsynt glans över språket, vari ej sällan inflätas en välfunnen spets, satir eller vad Du vill kalla det, som röjer tänkaren, den där seringen ovanifrån.

² efter generalmajor C.G.V. Hammarskjöld (förf. anm.)

En norrländsk hälsokur i slutet av 1600-talet

Av Överste Carl Hamnström

Sommaren 1696 tjänstgjorde de norrländska båtsmännen vid flottans nya huvudstation i Karlskrona. De hade i juni marscherat ned till Stockholm för att därifrån sjövägen transporteras till destinationsorten. Först i oktober nästkommande år fingo de återvända till hembygden.

Landshövdingen i Västernorrlands län, som omfattade landskapen Gästrikland, Hälsingland, Medelpad, Ångermanland, Jämtland och Härjedalen, hade Gävle som sin residensort. Båtsmän uppsattes i de nämnda landskapen med undantag av de två sistnämnda och voro roterade inom kustsocknarna i Gästrikland och Hälsingland men i Ångermanland och Medelpad inom samtliga socknar.

Under denna tid ingick i landshövdingens skyldigheter att tillse att det överenskomna antalet båtsmän stod till förfogande och att de erhöll den lön och andra förmåner, som allmogen var ålagd att lämna dem.

Under föregående inkallelser, den senaste för fyra år sedan, hade sjukligheten bland sjöfolket i Karlskrona varit betydande och många hade avlidit.

Landshövdingen — vid denna tid Karl Gustaf Frölich — kände ansvar för båtsmännens hälsa och sökte utvägar att minska de sjukdomsrisker som kunde uppstå under tjänstgöringstiden. Han ingav därför i början av 1697 en skrivelse till Konungen, där han påpekade att efter inkallelsen hade antalet norrländska båtsmän avsevärt reducerats. Han misstänkte, att man i Karlskrona saknade kännedom om den behandling som vid sjukdom brukades i båtsmännens hemtrakter. Han rekommenderade en hälsokur, som för dessa båtsmän skulle vara den mest passande. Den innebar följande. De sjuka fick under ett dygn ingenting förtära. Sedan skulle de var morgon intaga ett

halvt skedblad god svensk terpentin, som väl genomarbetades med strösocker, till dess den blev torr, varefter den skars i tärningar och rundgjordes. Båtsmännen borde vidare dagligen erhålla 4 daler silvermynt, så att de kunde köpa vad de helst ville ha och som de av erfarenhet visste, att de mådde väl av. Terpentinen åstadkom laxering för de norrländska magarna, vilket var så mycket mera tjänligt som i den bark de blandade i sitt bröd, sådan terpentin ingick.

Konungen sände landshövding Frölichs förslag till amiralitetskollegium i Karlskrona och föreskrev, att hälsokuren skulle prövas.

Men amiralitetsdoktorn, vilken anmodats att praktisera kuren, reste kraftiga invändningar. I en skrivelse från amiralitetskollegium till Konungen lämnas en redogörelse för doktors åsikt om Frölichs försök att öva inflytande på de vedertagna medicinska behandlingsmetoderna.

Läkaren påpekade, att dessa båtsmän vid denna tid vistades i ett annat klimat än de var vana vid och intog annan mat än barkbröd. De fick därför en annan konstitution och erhöll sådana smittosamma sjukdomar, som var vanliga i Karlskrona. Dessa hade de i hembygden icke känt till. Sjukdomarna drabbade först och främst dem som varit sjökommenderade och hemkommit sjuka och främst rörde det sig om sådana som icke varit försedda med torra kläder. Sedan insjuknade den ene efter den andre i de vanliga sjukdomarna, såsom elakartade febrar, fläckfebrar och starka skjörbjuggsfebrar. Doktorn hade, då sådana sjukdomar uppträtt, noga undersökt de sjukas konstitution, så att han kunnat utröna vilka giftdrivande medikamenter, som borde användas. Han hade funnit, att om de sjuka icke omedelbart fått tjänlig medicin, hade de andra dagen blivit våldsamma och icke kunnat intaga läkemedlet. Därför hade de flesta avlidit och detta gällde såväl dem som ådragit sig sådana sjukdomar under resor som dem vilka några dagar legat i sitt kvarter, innan doktorn underrättats.

Febrarna kommo med sådan häftighet, att de sjuka varken kunde röra hand eller fot. Skulle man då tillämpa Frölichs hälsokur och låta dem ligga 24 timmar utan medikamenter, blevo de så försvagade, att de redan på tredje dagen började yra. De kunde då varken taga någon medicin eller, då de kommit från sitt förstånd, begära någon mat för de 4 daler silvermynt, som landshövdingens mening var att de själva skulle köpa. De måste i stället hjälpas med lämpliga medikamenter, så att febern kunde övervinnas.

Doktorn kommer sedan in på det föreslagna läkemedlet, svensk terpentin. Detta var en slags harts av grankåda, som den begränsade tillgången aldrig tillät att använda invärtes. Den togs i anspråk som plåster och salvor samt

för att framställa oljor. Doktorn hade talat med de norrländska båtsmännen och samtliga hade berättat, att kokad grankåda i deras hemtrakter endast använts utvärtes t. ex. för sår och i stället för plåster. Invärtes sjukdomar kurerade de med björngalla, bävergalla eller vitlök.

Det slutomdöme, som doktorn fällde, om den norrländska hälsokuren blev följande. Om man vid dessa giftiga febrar skulle låta patienten fasta de första 24 timmarna, bleve han så försvagad och utmattad, att det var för sent att därefter ge någon medicin. Grankådan föranledde, att febern blev hetsigare och starkare, varför man icke kunde dämpa den med andra medikamenter. Terpentinen åstadkom laxering. Febern medförde vätskeförlust och stark diarré. Det var mer av nöden att stoppa denna än använda medel, som åstadkom laxering. Det var nämligen väl känt, att de som måste stilla hungern med barkbröd fick kraftig diarré och blodsot, så att de därigenom ibland avled.

Slutligen begärde doktorn, att hälsokuren underkastades collegii medici närmare granskning och prövning.

Då doktorn ansåg, att den föreslagna hälsokuren för båtsmännen var högst skadlig, anmälde amiralitetskollegium detta till Konungen den 15 februari 1697 och medelade, att kollegiet icke vågade ytterligare befalla doktorn proba Frölichs föreslagna hälsokur.

Redan 14 dagar därefter utfärdades ett Kungl. brev till amiralitetskollegium i frågan. Däri säges, att den föreslagna medicinska processen icke allenast var onyttig utan fastmera åstadkom skadlig verkan. Alltså var det säkrast att lämna till doktors prövning att kurerå båtsmännen, som han bäst kunde finna.

Och därmed var den något egendomliga hälsokurens saga all.

KÄLLOR

Amiralitetskollegiet, Kbr 3/2 och 1/3 1697 samt amiralitetskollegii skrivelse 15/2 1697, Krigsarkivet.

Porkala udde och Barösund år 1789

Av fil. mag. Christoffer H. Ericsson

Den ryska eskadern vid Porkala under sommaren 1789, och inbrytningen i Barösund i september samma höst, omnämnes kortfattat av de svenska författare vilka sysslat med sjökriget 1788—90, utan att episoden tillmätts större betydelse. Händelserna i öster på den delade krigsteatern, och främst den för svenskarna olyckliga men hedersamma inträffningen vid Svenskund dominerar; det västliga operationsfältet uppfattas såsom sekundärt, trots allvarsamma svårigheter med fältarméns och sjövapnets försörjning, och trots konungens bönfällande brev till brodern/storamiralen att med rangskepp till varje pris förjaga den ryska eskadern från Porkala-positionen.

En studie av händelserna, av den ryska aktiviteten och respektive svenska motaktioner, kan därför lämna en förändrad bild av den verkliga situationen, som bl. a. låter det ryska sjövapnet framstå i bättre dager. Främst ger den djärva och väl genomförda inbrytningen mot Barösunds östra inlopp associationer till brittiska amfibiska operationer under de nordamerikanska koloniernas frihetskamp. Man anar mera vittsyftande operationsmål än att avbryta de redan starkt begränsade sjötransporterna från Stockholm till Sveaborg. De extraordinära åtgärder, vilka krävdes för att tvinga överste Fusts s. k. »lätta eskader» från det av farsoten förklarade Karlskrona mot Porkala, får även relief.

De »två uddarnas strategi», gällande Hangö och Porkala, har betonats av såväl Mankell, Bäckström som Unger. Hangös betydelse hade handgripligt demonstrerats av det katastrofala förloppet 1714, vilket upprepades under Lilla Ofreden, trots Jean von Utfalls offensiva anda. Märkligt nog lyckades ryssarna en tredje gång besätta den betydelsefulla redan innanför Russarö, under den första krigssommaren 1788. Ställningen, som hölls med några linjeskepp och fregatter under James Trevenens befäl, uppgavs den 24 Okto-

ber frivilligt,¹ då höstvädret blev alltför oroande. Denna händelse framtvang beslutet att befästa den viktiga redde. Utförandet gick långsamt, men hindrade likväl ryssarna att våren 1789 sätta sig fast vid landets »strategiska hörn». Som alternativ var Porkala gångbart, och med obetydliga styrkor försäkrade sig ryssarna om den djupa, för nästan alla vindar skyddade ankarplatsen vid Stora Träskö. Beslutet hade troligen utgått från kejsarinnan.

Positionen kunde tryggas med batterier i land, och avstängde effektivt skärgårdsleden från Hangö och Barösund mot Sveaborg. Den 26 maj avdelades 1 linjeskepp och några småfartyg från Tjitjagovs flotta för att operera mot Porkala. Enheterna återgick till Reval, men blev på nytt synliga den 10 juni. Fyra dagar senare ankrade 2 linjeskepp, 1 shebeck och 3 briggar i lä om St. Träskö, med olyckliga konsekvenser för svenskarna. Den 23 Oktober uppgav ryssarna operationerna i Barösund, och lämnade samtidigt sin stödjepunkt vid St. Träskö. Under dryga fyra månader tvang närvaron av ryska enheter den svenska ledningen att förlänga sina etapplinjer över land, att binda svaga landstridskrafter på Porkala udde, men främst att splittra den för fältarmén livsviktiga skärgårdsflottan på tre fronter: vid Kymmene, österom Porkala udde samt i Barösund. Efter det olyckliga förloppet vid Svensksund kunde ryssarna frigöra lätta enheter för Porkala. Inbrytningen i Barösund utfördes med kraft och förmåga, och syftade sannolikt till en landstigning vid Ingå. G. M. Armfelts beslutsamma insats mot den ryska fältbefästningen på Elgsjö-Skatan understryker allvaret i de svenska motåtgärderna. Skribenten har med denna resumé avsett att linjera upp händelserna, och understryka omfattningen av de ryska operationerna på en krigsteater, vilken uppfattats såsom sekundär. Även Munthe visar föga intresse för episoderna, och refererar förloppet i korta drag. De svenska insatserna har i detalj varit föga kända för de tidigare nämnda författarna,² och har synbarligen inte ansetts speciellt hedrande för de svenska vapnen. I ett relativt nyutkommet arbete kring befästningsarbetena vid Hangö mellan 1790 och 1808, av den finske kustartilleriofficeren Reino Aaltonen, behandlas den västliga skärgårdsfronten år 1789 endast med stöd av svenska källor. Arbetet är finskspråkigt.³

Bakgrunden till skribentens intresse för Porkala och Barösund år 1789 utgöres primärt av god lokalkännedom förvärvad i unga år, samt av namntraditionen. Nytt ljus över händelserna kastades av bataljonspredikantens vid Kgl. Galärflottan Anders Vinbergs Dag-Bok,⁴ utgiven av Bo Lagercrantz och Hans Eklund 1967. Vinbergs förmåga att återge situationer i topografiskt sammanhang gjorde det möjligt att på sjökortet grovt rekonstruera en-

skilda fartygs rörelser, och att förstå de taktiska besluten. Sedan skribenten gjorts uppmärksam på ett antal opublicerade teckningar av den intressanta och produktive J. T. Schoultz i Kgl. Krigsarkivet, och kopior erhållits, har dessa sepiateckningar analyserats och med gott resultat avstämts mot naturen. Av viss betydelse blev de handritade kartor av Jonas Hahn, som vid Stafsunds-auktionen förvärvades för Finlands Nationalmuseum.⁵ Bland dessa befann sig en karta över det aktuella operationsområdet (bild 1), daterad »Juni och Juli månader 1751,» vilken gav impulsen till jämförande studier av senare material, främst av herrarna (af) Klints hand. Sonen Gustafs remarkabla karriär som förbindelseofficer, lots och sjömätare,⁶ är f. ö. ett kraftigt incitament till denna studie. En ytterligare påstöt kom då det vid Elgsjö grundstötta totalförlista linjeskeppet SEVERNAJA OREL (NORDISKA ÖRN) lokaliserades av finska sportdykare, auktoriserade av den antikvariska myndighet skribenten företräder.

MÅLSÄTTNING

Det är skribentens avsikt att relatera betydelsefulla detaljer kring operationerna och att anföra de källor som visat sig lämna resultat: främst Vinbergs dagbok, skisser och kartskeer i Kgl. Krigsarkivet, samt ett fåtal rapporter.

Av stort intresse är James Trevenens memoarer, utgivna av Christopher Lloyd och R. C. Anderson i The Navy Records Society,⁷ denna fackmässigt klara redogörelse ger motståndarens syn på operationsområdet, och en objektiv bild av stridsmoral och nautiskt kunnande inom Katarina II:s marin. Kvarlevorna, vraket av det ryska 66-kanoners linjeskeppet, har t. v. inte tillfört diskussionen något nytt. Jag har f. ö. försökt sammanställa fakta, vilka tidigare inte tillmätts intresse, samt speciellt beakta de navigatoriska svårigheterna i de grunduppfylla vattnen kring St. Träskö och i inloppet till Barösund från Porkala fjärden. Svårigheterna att åtkomma ryskt material, utöver den äldre tillgängliga litteraturen, gör tyvärr denna studie ensidig. De f. n. memoarerna är därför av speciellt värde.

OPERATIONSFÄLTET.

Det är av största betydelse att känna det militära operationsfältet, d. v. s. att veta vilka upplysningar dels den svenska, dels den ryska ledningen ägde om Porkala fjärd och udde, och om lederna till den viktiga landtungan

ankarplats och inomskärsleder. Jonas Hahns opublicerade kartskitser och sammanställningar från åren 1750—51⁸ är utomordentliga arbeten, och tillförlitliga då det gäller angöring från havet. Utöver den f. n. skissen i Finlands Nationalmuseum fäster man sig vid en tvådelad karta i Kgl. Krigsarkivet, där den högra halvan avbildar förträngningen Porkala—Nargö. Hos Nordenankar, i hans i koppar stuckna stora generalsjökarta, saknar man Hahns skärpa i detaljerna, men de infällda specialerna är goda; utmärkta är förtoningarna, bland vilka kusten Barösund—Porkala är representerat. Nordenankars sjökort, som omedelbart torde ha utdelats till flottorna, är likväl inte tillräckligt detaljerat för att möjliggöra säker angöring för djupgående artillerifartyg. Gustaf (af) Klints lodningskartor⁹ från Nylands kust tillkom långt efter krigsåren, kring år 1800, men resultaten av hans recognosceringar och lodningar 1788—90, delvis i samarbete med fadern, har sannolikt satts till paper i någon form. Det förefaller troligt att svenskarna manövrerat enligt tillförlitliga kort och upplysningar över egna vatten, men trots detta främst förlitat sig på lotsar. Vilka upplysningar har då ryssarna suttit inne med?

Det är att minnas att det ryska professionella intresset för Finlands sydkust alltsedan Peter den Store varit stort, och att vissa farliga grund i öppna sjön, formellt svenska, sedan tidigt 1700-tal (?) utmärktes med flaggprickar på rysk försorg. På C. F. Geetes handritade karta av år 1756¹⁰ upptas 6 sådana flaggprickar, av vilka minst 2 torde vara ryska. Nagajevs verksamhet som sjömätare och kartograf under Lilla Ofredens ockupation avsatte många tillförlitliga kartor. Det är sannolikt att Porkala varit av lika stort intresse som inloppet till Helsingfors, vilket uppmäts med omsorg.¹¹ Kartor eller sjökort av senare datum existerade, vilka bör ha varit tillgängliga för ryssarna. Nordenankars sjökarta av 1789 måste tämligen snabbt ha hamnat i ryska händer, men kan knappast ha inneburit större nyheter för flottans ledning. Den försiktighet den ryska eskadern visade, vid ingående till St. Träskö, påvisar att man åtminstone i detta skede saknade pålitliga specialer. Vinberg omnämner att en rysk karta över Porkala föll i svenska händer, då en rysk barkass den 25 Augusti togs vid Porkala. Den aktivitet den ryska eskadern, fr. o. m. 23 Augusti under James Trevenens befäl, utvecklade har med stor sannolikhet burit frukt i lodningsskitser och större handritade kort över Porkala fjärd. Enligt Vinbergs anteckning om att ryssarna, då eskadern drogs bort, också borttog sina prickar på Porkala-fjärden, har Trevenen markerat farligheterna såväl vid ingående från öppna sjön, liksom längs leden från St. Träskö till Barösunds inlopp från öster.

Hahns tidigare nämnda karta av år 1751 avbildar operationsfältet och gör reda för de navigatoriska förhållandena med en beskrivning »Direction att inlöpa till Barefjärden¹² eller Porkala inom Porkalafjärden från sjön kommande,» som är värd att citeras:

»Sedan man fått richtig Landkienning af Porkala och Barösunds-Skiären, isynnerhet Sadeln och Hästen, af Barösunds Skiär och Sommaröar å Porkalasilan, med de Zyd derifrån utskiutande öfverwatnis-grunden Makiloto Kallbåden kallade, lemnas två delar watn åt Hästen och en del åt Sommaren seglandes Nord an. På Porsö, som af den höga klubben är känbar, till dess Sommarön är passerad och Barösund visar sig öppet, då man derpå anseglar allena achtandes den yttre prickken om bagbord, då man witzt får Lots ut, men å andra sidan, så snart Sommarön är passerad, styres på Stora Träskön an, då även väl därimot, Lotsen är i farwatnet tillmötes.»

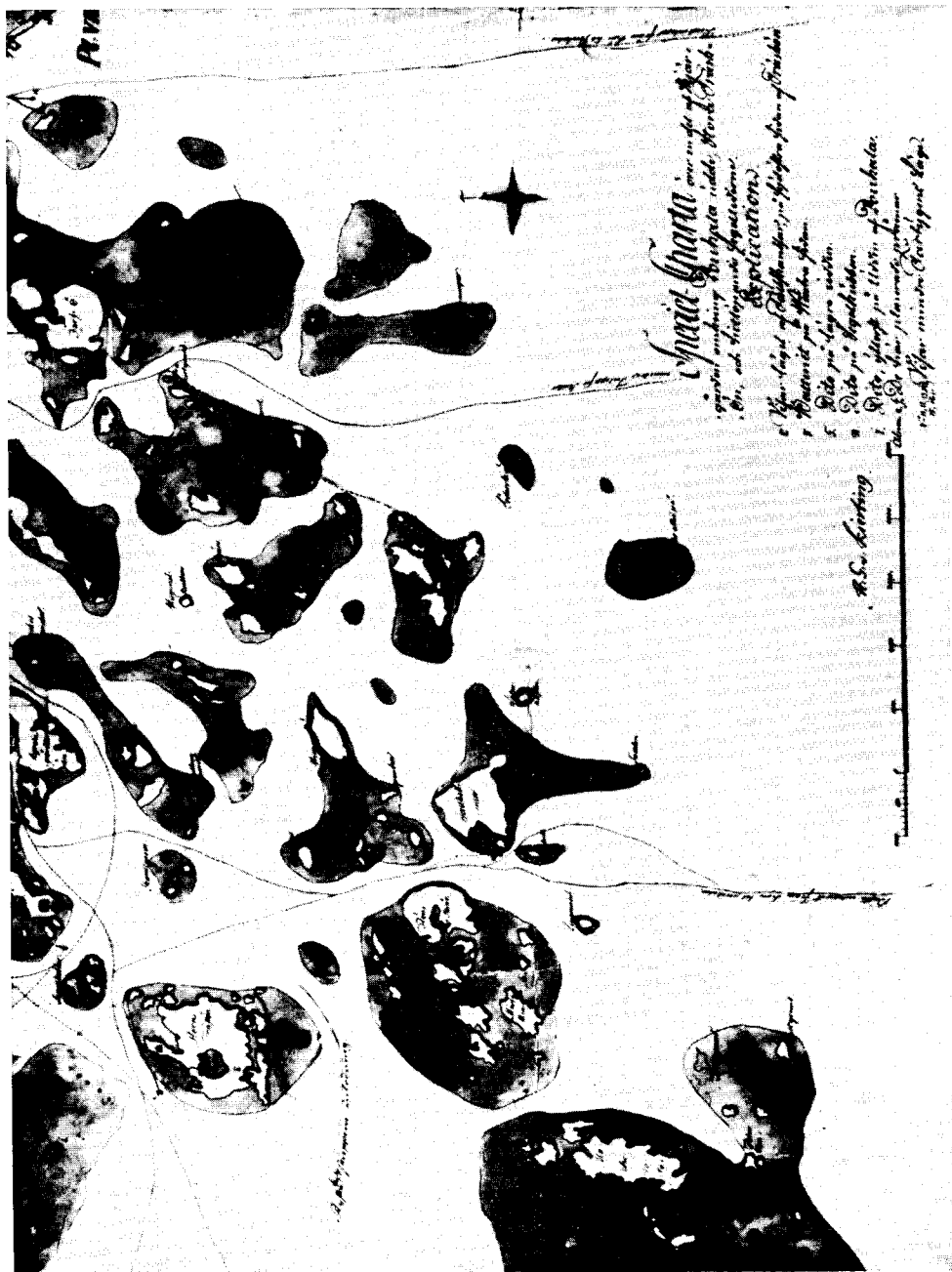
Denna relation är lika giltig idag som då den skrevs, och har f. ö. ord för ord kopierats av Gustaf af Klint,¹³ som likväl gör en kommentar till lotsarnas svårigheter att i roddbåt möta i öppna sjön utanför St. Träskö.

Hahn anger en angöringsled från sjön till Porkala Fjärd, samt tre leder till Porkala Udde och skärgården kring denna: mot Porkala Rönnskär (nuvarande belyst led), väster om Järvö »för skutor», samt väster om Mickelskären »reent inlopp». Skärgårdslederna från St. Träskö till Sveaborg, respektive Obbnäs (Åbnäset) och Pikkala (Pihkala)-viken överensstämmer exakt med nuets remmade och belysta leder. De ännu för allmogen viktiga »dragen» vid Porkala, Kanskog och Obbnäs är markerade och namngivna. Egenomligt nog skulle dessa näs få betydelse under operationerna 1789.

En odaterad kartsnitt »Special Charta över Träsköredd med närliggande öar»¹⁴ av H. G. v. Kierting,¹⁵ vilken troligen hänför sig till tidpunkten för operationerna, återger Hahns tre mindre inseglingsleder. Vi får orsak att återkomma till denna viktiga skiss (bild 2). St. Träskö redd var omsorgsfullt upplodad av Hahn: djupen i dag variera mellan 18 och 26 meter. Enligt muntliga uppgifter nyttjades platsen under 1900-talets början med förkärlek av den kejserliga ryska flottan, närmast av torpedfartyg.

DE RYSKA OPERATIONERNA INLEDES: JUNI 1789.

En grundförutsättning för den ryska aktiviteten 1789 på kusten var att den svenska örlogsflottan av våra epidemier bands vid Karlskrona. Även ett svagare uppträdande av tunga artillerifartyg hade tvingat Tjitjagov till försiktighet, och försvårat underhåll och en fortsatt koncentration av fartyg.



Den resultatlösa bataljen vid Öland tömde de sista krafterna ur det svenska sjövapnet; på den finländska krigsteatern opererade på svensk sida splittrade fördelningar av skärgårdsfartyg.

Den 16 juni observerades 2 fregatter på Porkala-fjärden, den 16—17 utgjordes styrkan av 2 linjeskepp, 3 fregatter och 1 brigg. Den 26—30 juni hade de två fregatterna försvunnit, och briggen utbytts mot 2 kuttrar. Vinberg nämner icke uttryckligt St. Träskön under juni och juli månader, men att ryssarna valt denna position framgår dels av v. Kiertings nämnda kartskiss, som visar »ryska skieppens inlodning» söder om St. Träskö och Muntergrundens, dels av en teckning av Schoulz, gällande »den 30 juli kl. 4 eftermiddagen.» Teckningar av senare datum visar St. Träskö redd från inre (östra) sidan, med ankrade ryska örlogsfartyg. Ställningen säkrades med landbatterier på St. Träskö och omgivande skär. v. Kierting placerar ryska fältskansar på tre punkter på St. Träskö, på Segelkubbar och sydligast på Porkala udde, kallad Papskatan (nutida namnskick Pampskatan).

En kartskiss över Porkala udde, ritad av en arméofficer,¹⁶ placerar ytterligare ett batteri på St. Träsköns nordöstra udde, bestyrkande skärgårdsleden mellan denna udde och Papskatan. Detta gatt försvarades av batteriet på den höga Segelkubben. Schoulz här reproducerade teckningar bekräftar batteriet på denna kubbes något lägre sydligare udde; batteriet på Papskatan förekommer på två teckningar, observerat ur olika vinklar. Antalet pjäser nämnes icke; Vinberg talar om långa metall- (brons) slangor.

De ryska linjeskeppen EVROPA och IANNUARII (64 kanoner) har dessutom säkrats av lättare enheter såsom shebecker, briggar och kuttrar, i framskjutna positioner. Den ryska ställningen kan betecknas såsom trygg såväl i nautiskt som i artilleristiskt hänseende. Etapplinjen till basen Reval var kort. Den ryska eskadern spärrade effektivt inomskärsleden till Sveaborg och innebar ett konstant landstigningshot på Kyrkslätt-kusten. Äldste officeren, kaptenen av I. rangen Glyebov, inskränkte sig till att hålla positionen.

Bild 2. H.G.v. Kiertings detaljerade "Speciel-charta över en del av skärgården omkring Porkala udde, Stora Träskön och hitlöpande segelleder", som anger "ryska krigskieppens inlodning" söder om St. Träskön och Muntergrundens, i nuvarande fyrbelyst led. De ryska batteriernas lägen framgår, men tyvärr icke bestyrkningsvinklar eller antalet pjäser. Namnskicket i stort sett oförändrat under 2 sekel. Laverad kartskiss i Kgl. Krigsarkivet.

SVENSKA MOTÅTGÄRDER

Ryssarnas uppträdande på Porkala-fjärden fick omedelbara konsekvenser. Sedan några konvojer ansatts, men slagit sig igenom till Sveaborg,¹⁷ försvårades läget: varken kofferdister eller bevärade enheter ur skärgårdsflottan kunde bryta sig igenom. Trafiken dirigerades längs inomskärsleden norr om Vormö mot Obbnäs och Pikkalaviken, där en lastageplats fanns på Strömsby rusthålls ägor. Här lossades västerifrån kommande laster upp, för att med hjuldon föras över land för inlastning öster om Porkala udde. Kyrksläotts allmoge uppbådades för dessa körslor, vilka fortgick hela sommaren. För militära rörelser fick de sedan sekel kända »dragen» betydelse, då man i ryssarnas rygg kunde förflytta tyngre föremål, t.ex. artilleri. Denna trafik kom att ådraga sig rysk uppmärksamhet.

Barösund, speciellt Tullstationen väster om farleds-förträngningen Hyklösund, blev uppsamlingsstationen för kofferdister, vilka konvojerades till Strömsby. Kutterbriggen HUSAREN nämnes som konvojfartyg. Barösunds-tullen beskrives som en livlig plats under sensommaren och hösten 1789.

Fältarméns och skärgårdsvapnets underhåll hade försvårats och fördröjdes med olyckliga följder, men kunde ännu upprätthållas.

BEVAKNING AV KUSTEN

Hotet av en landstigning vid Porkala, eller en punkt närmare kustvägen mot Åbo, framtvang att landstridskrafter detacherades till Kyrkslätt socken. Hundra man ur en bataljon av Enkedrottningens livregemente spriddes som officers- och underofficersposter på Porkala och Obbnäs-uddar, med befälsplats vid Lill-Kanskog.¹⁸ Dessa, till högst en plutons styrka stigande grupper, förblev passiva. (Bild 3.)

DEN ÖSTRA GRUPPEN

Från Sveaborgs-sidan insattes 2 kanonslupar och 2 -jollar ur Finska eskadern, under majoren P. A. Malmborg. Dessa hade förlagts till de östliga Porkala-vattnen så snart de ryska avsikterna klarnat. Sluparna fördes av fänrikarna Hagelberg och Ahrenkil, jollarna av fänrik Böning och sergeant Nemlander.

Munthe relaterar en attack av slupar och jollar mot de ryska enheterna vid

St. Träskö den 2 juli, sedan ett svenskt batteri anlagts vid Lotsberget, vid Porkala by. (Det är sannolikt fråga om berget, på vilken ett tyskt telekommunikationstorn uppfördes under operationerna 1941—44?) I ostlig vind, som hindrade de mindre ryska enheterna att möta Malmborgs roddfarkoster, gick dessa in på St. Träskö redd, stödda av eld från eget batteri. (Detta förefaller topografiskt att vara en omöjlighet?). Då vinden gick mot väster angrep ryssarna i sin tur, under segel, och tvang svenskarna att söka täckning bakom Räfsö. Batteriet övergavs, eldrören förnaglades och materialen förstördes.

Vinberg, som återger vad han avlyssnar eller får taga del av, låter fänrik Hagelberg framstå som den självständiga befälhavaren för slupar och jollar: »av fänrik Hagelberg oroas ryssarna beständigt». »Den 9. (Juli) var Hagelberg med de under honom stående kanonslupar åter ihop med ryssarna i Porkala . . .» — De grundgående sluparna och jollarna lämpade sig ypperligt för de trånga vattnen österom St. Träskö redd, där seglande fartyg var tvungna att hålla sig till en yttre eller inre led. I stiltje besköt man t.o.m. linjeskeppen, enligt det klassiska mönstret att gå upp bakom den svagt timrade aktern, där ett fåtal pjäser var monterade.

I en underdånig rapport till Konungen, avgiven av Salomon von Rajalin, daterad 25 Augusti,¹⁹ relateras hur strid mellan de små skärgårdsfarkosterna och högsjöfartyg i extrema fall kunde avlöpa: med sina fyra enheter hade Hagelberg gått till motattack mot en 20 kanoners shebeck och en 16 kanoners brigg, hejdat fartygens rörelse i den inre leden, och tvingat dem att retirera tillbaka till St. Träskö redd.

v. Rajalin skriver: »De förföljdes med sådan ifver att Linjeskeppet måste med sina bägge lag försvara denne Schebeck och brigg och nalkades canon-sluparne och jollarne dem så nära, att de med nickor sköto igenom deras Cajutfönster . . .» »Slupar sattes på Schebeck och briggen att lappa och calfattra; på fjärden var under och efter Aktionen flytande åror, styckeportar, splint och förhydningsplankor . . .» Trots berömvärd aktivitet kunde Hagelberg naturligtvis inte driva undan linjeskepp från en av batterier säkrad position. Detta hade krävt insats av mörsarfartyg, eller av landbaserade mörsare.

DEN VÄSTRA GRUPPEN

Uppkomsten av en andra krigsteater i väster, vilket visade sig få allvarliga konsekvenser, föranledde monarken/överbefälhavaren att utse en kom-

mendör för den styrka som successivt koncentrerades till Barösund. Landshövdingen, baron Salomon von Rajalin, gör mera intryck av tjänsteman än sjömilitär,²⁰ och ägde inte offensiva egenskaper, men med de svaga enheter han disponerade mot Trevenens tvådäckare gjorde han vad man kunde vänta av honom; försök vilka ej rimligen kunde krönas av framgång. Med rangen av konteramiral och konungens generaladjutant var han lämpad för uppgiften att samordna de olikartade funktioner, militära som civila, vilka sammanstötte under det ryska angreppet mot Barösund.

Under sommarens lopp anlände förstärkningar från Stockholm, samt utrustade nybyggen, vilka samtliga stannade under v. Rajalins befäl. Styrkan utgjordes av 1 »lånad» örlogsfregatt, 1 skärgårdsfregatt,²¹ Stockholmseskaderns närmare 20 galärer, samt några kanonbarkassar. Med dessa artilleristiskt svaga enheter avsåg man att säkra Barösund och konvoj-rutten till Strömsby. Sedan v. Rajalin tryggt sin position genom utkiksposter vid Vormö och på Stor Tynnarn, samt genom detacherade fartyg, beslöt han att gå offensivt tillväga mot eskadern på St. Träskö redd. Möjligen föranleddes detta av monarkens ofta uttalade önskan om att se den ryska spärr-eskadern eliminerad; konungen såg klart följderna av det strategiska tilltaget att skapa en andra krigsteater, och blev ju längre kampanjen 1789 drog ut mot höst, allt mera irriterad av »lilla flottans» oförmåga mot Trevenens successivt förstärkta eskader.

AFFÄREN DEN 30 JULI.

Den 30.7 gjordes ett försök att från väster störa eskadern på St. Träskö redd. Munthe omnämner episoden i några meningar, som ett resultatslöst förehavande. Vinberg, som befann sig väster om Porkala-fjärden, nämner inte episoden med ett ord. Detaljer framgår ur en sepia-skiss av Schoulz, (bild 4), med följande beskrivning: »1789, den 30 Juli kl. 4 eftermiddagen, West om Porkala udde. Charmutzell emellan Galleren Callmar Commenderad av Capitaine och Riddaren Schützercrantz, och Rysk Chebeque.» — I fonden avbildas omisskännligt St. Träskö och Porkala-uddens yttersta utlöpare Papskatan, samt mellanliggande höga Segelkubbar. I förgrunden synliga grund, samt en från vänster i bildfältet inskjutande udde, identifieras (av lotsäldermannen vid Porkala Lotsstation) såsom Karlshamn udde med grundet Karlshamn-ägget. Mellan fond och förgrund avbildas Pärngrunden och Jungfrugrund.

Av den ryska eskadern synes en 16 kanoners kutter sydväst om batteriet

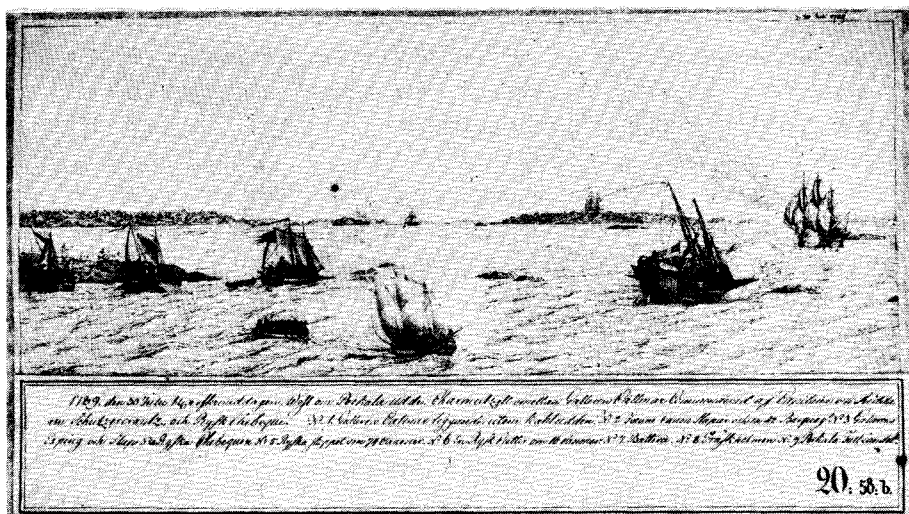


Bild 4. Stridskontakt NW, om Porkala udde 30.7.1789 mellan galären Calmar, två kanon-slupar, en kanonbarkass och småbåtar samt rysk chebeck. Svenskarna troligen i position vid Karlshamn udde med utanför liggande Karlshamn-ägget. Che-becken lovarar NW om de tre Pärögrund. Ovanför Träskö (Träsk Holmen) riggen av ryskt 74 kan. linjeskepp. Invid batteri på segelkubbar en av två ryska 16 kan. kuttrar. — positionerna verifierade av lotsältermannen vid Porkala lotsstation. Sepiateckning av J. T. Schoultz. Kgl. krigsarkivet.

på Segelkubbar. Över St. Träskös silhuett höjer sig riggen av ett 74 kanoners linjeskepp, med befälsvimpel blåsande från stortoppen. Nordväst om Pärögrund seglar en rysk chebeck (fregattriggad) bidevind för styrbords hal-sar, växlande skott med den svenska galären. Den ifråga om eldkraft svaga svenska stridsgruppen bildas av den nämnda galären, av en kanonbarkass och två kanonslupar. I bildfältet rör sig ytterligare en galäresping under segel, samt en roddslup. Skyddad av de farliga grundflacken sydväst om Karlshamn ligger svenskarna trygga för chebecken, som i rum sjö ensam blivit en över-mäktig motståndare. Distanen från svenskarna till St. Träskö redd är dryga 3 nautiska mil, till batteriet och kuttern dryga 2. Full insyn över ankarplatsen har man haft från observationsposten på Stor Tynnarn, vars sydvästliga udde är höglänt. Denna skärmytsling är bekant endast genom Schoultz teckning, men har ej haft allvarligare syfte än forcerad spaning.²²

Kronologiskt infaller nu, efter tre veckors passivitet på den västra sidan,

Hagelbergs affär i Porkala den 21 Augusti. Orsaken till denna stridskontakt var två svenska pråmar med förnödenheter från Sveaborg, vilka framfördes mot Lill Kanskog-draget, men observerats av ryssarna.²³

AFFÄREN DEN 26—27 AUGUSTI.

En aktion i större format inleddes den 26 Augusti under v. Rajalins personliga ledning, alltså två dygn efter den olyckliga bataljen vid Svensksund, om vilken man erhöll meddelande först den 30. Operationsplanen syftade till omfattning av den ryska ställningen vid St. Träskö sålunda, att v. Rajalins enheter dels angrep från Karlshamn i skärgårdsleden mot Papskatan, dels i öppna sjön kringgick St. Träskö och Rönnskär, för att från sydost bryta in mot den ryska eskadern. I denna aktion skulle Hagelbergs fyra enheter medverka. För uppgiften kunde endast galärer, kanonbarkasser, slupar och jollar insättas. Mörsarfartyg saknades. Detta är värt att beakta, då något mörsarfartyg med grova pjäser kunnat göra St. Träsköpositionen ohållbar för ryssarna.

Munthe anser att operationerna endast syftade till förstörande av de inre landbatterierna, då galärer naturligtvis inte kunde väntas driva undan linjeskepp. Han noterar endast att förlusterna till all lycka blev obetydliga. Vinberg relaterar operationer med många detaljer, men utan att fullt fatta helheten, och med oriktiga namn på öar, vilket gör även en noggrann läsning oklar. Även här ger Schoulz teckningar koncisa upplysningar om rörelser, stridskontakter och tidpunkter, vilka kompletteras av Vinbergs levande, men ej fullt pålitliga detaljer.

Överstelöjtnant de Freese framgick med fem galärer och några barkasser och slupar i inre leden från Vormö över Karlshamns udde frontalt mot batteriet på Segelkubbar. Samtidigt förde von Rajalin tre galärer, några slupar och kanonbarkasser ytterom St. Träskö och Rönnskärgruppen (enligt Schoulz bildtext mellan Makilo och Flintan, idag Flintgrund), samt kringgick Hermansskär. Gruppen framgick till Rönngrund, Smultrongrund och Långör, vilka avgränsar St. Träskö ankarsättning mot öster. De svenska enheternas stridsgruppering och de ryska ankarliggarnas platser, framgår av två teckningar av Schoulz: (Bild 5 och 6)

Läget den 26 Augusti, i dagsljus: St. Träskö redd från SW. (Bild 5). Till ankars orörliga i stiltje sydligast, nära Muntersgrunden, ett 74 kanoners linjeskepp, därefter en 16 kanoners kutter, en 20 kanoners chebeck, en brigg samt, närmast Långörn, ett 60 kanoners linjeskepp. Eld avges av samtliga enheter.

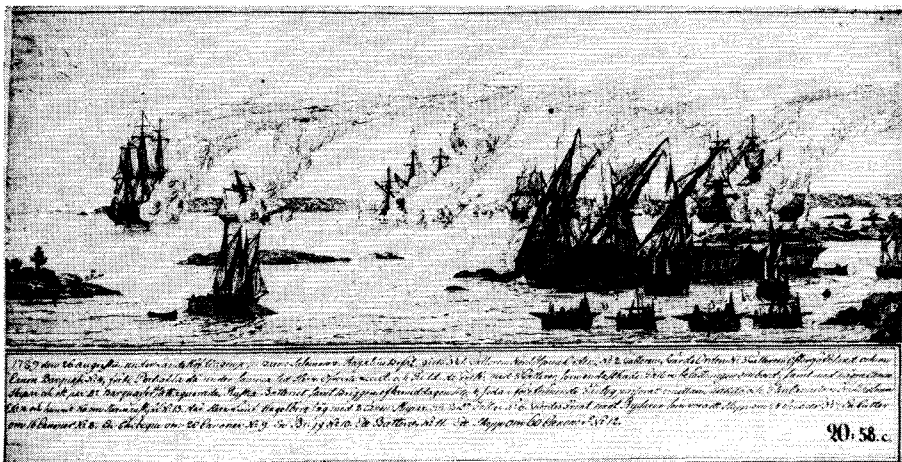


Bild 5. Den ryska stridsgruppen, ankrad på Träskö redd (Porkala), angripes av svenska skärgårdsenheter från väster och öster. Landskapet konstateras av lotsåldermannen på Porkala Rönnskär vara nogrant återgivet. Bakom de skjutande ryssarna t. v. Träskö (kallat Träskholm t.h. Papskatan och Porkala Tullandet. Mellan ryssarna avlägset de Freses galärer och slupar. I förgrunden von Rajalins 3 galärer, förtöjda bakom Smultrongrund. Roende upp mot Rönnggrund 1 kanonbarkas. I galärer-nas eldlä löjtn. Hagelbergs jollar och slupar vilka aktivt insatts från sveaborgssidan sedan juni månad. Teckning av J.T. Schoultz i Klg. Krigsarkivet.

v. Rajalins tre galärer (Nordstjärnenorden, Svärdsorden och Östergötland) hålla, med utlagda åror, i lä om Smultrongrunden under skottväxling. En kanonbarkass rör upp mot Rönnggrund. I lä av galärerna två kanonbarkasser, samt formerade i linje, Hagelbergs fyra enheter. I bildfältets mitt, bakom ryssarna, urskiljes avlägset i krutröken de Freses galärer och slupar. — Enligt Vinberg var kl. 3. e. m. då detta läge inträtt. Kl. 5. e. m. uppgav de Freese sin position, då hans fartyg utsatts för beskjutning av två 24-pundiga metallkanoner (oklart vilket batteri), och gruppen rodde mot Stor-Tynnarn, som beredde eldlä. »Sjön var jämn och vädret stilla, så att ryssarna omöjligen kunde komma av stället med sina fartyg. Den lilla kåre som stundom kunde komma, var dem till hindern, men galärerna till förmån . . .» Vinberg beskriver den perfekta sensommardagen, med sol och bleke, och svaga drivande kårar.

Enligt Munthe drog sig v. Rajalin mot kvällen ostvart (till Lill-Svartö).

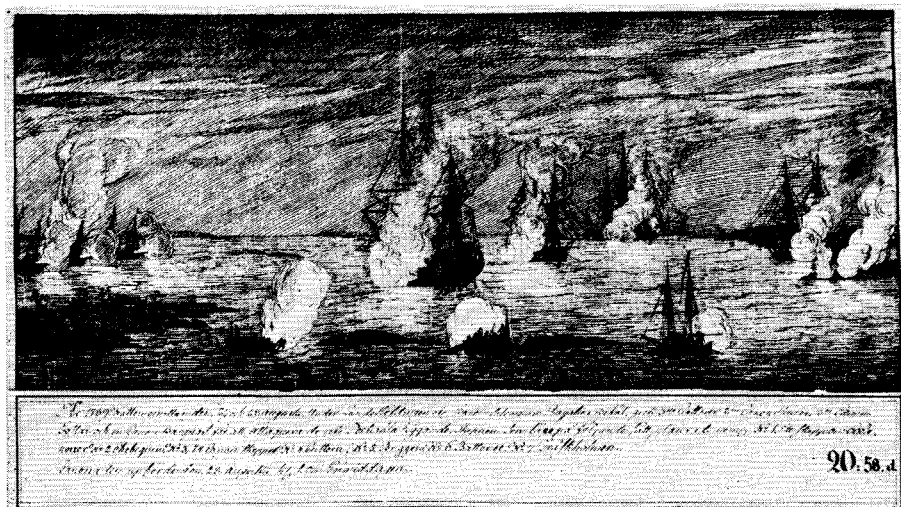


Bild 6. Eldstriden på Träskö redd (Porkala) fortgår under natten 27–28 augusti 1789. Ryssarna i oförändrad formation till ankars, säkrade av totalt fem landsbatterier. T.v. v. Rajalins tre galärer, under dessa troligen Långörn, medan kanonsluparna och kanonbarkassen hålla bakom smålackarna Skansen och Labben. T.h. ryskt landsbatteri, troligen ytters på Pap-(nu Pamp-)skatan. Teckning av J.T. Schoultz i Kgl. Krigsarkivet.

Vinberg berör överhuvudtaget inte v. Rajalins grupp. Schoultz andra teckning bygger emellertid vidare på denna episod. Här pågår en nattlig eldstrid mellan de i oförändrat läge liggande ryssarna, v. Rajalins galärer söder om Långör, samt Hagelbergs slupar och jollar hållande bakom de små kobbar-na Skansen och Labben. Skottväxling pågår. I texten (Bild 6) angives tid-

Bild- Handritad karta av Jonas Hahn från 1751, inköpt till Finlands Sjöfartsmuseum från
text Stafsundskollektionen. Kaptenlöjtnant Hahn utförde ett omfattande och noggrant
till sid. arbete som sjömatör på Finlands sydkust. Mätningar och lodningar kring Porkala,
40-41 utförda medan försvarsplanerna tog form, kom inte sjöfarten till fromma, men har
observerats och kopierats under krigsåren 1788–90. Det avbildade området täcker
exakt området för de beskrivna operationerna, (OBS: Elisön = Elgsjö uppe t.v.)
men Ingå och inomskärsleden från Barösund till Vormö faller under texttrutan
och kartuschen. Dep. i Finlands Nationalmuseum,

Direction

At valöpa ut Barisund eller
kåla inom Perkala församling
Såsom Länsmannen.

[illegible]

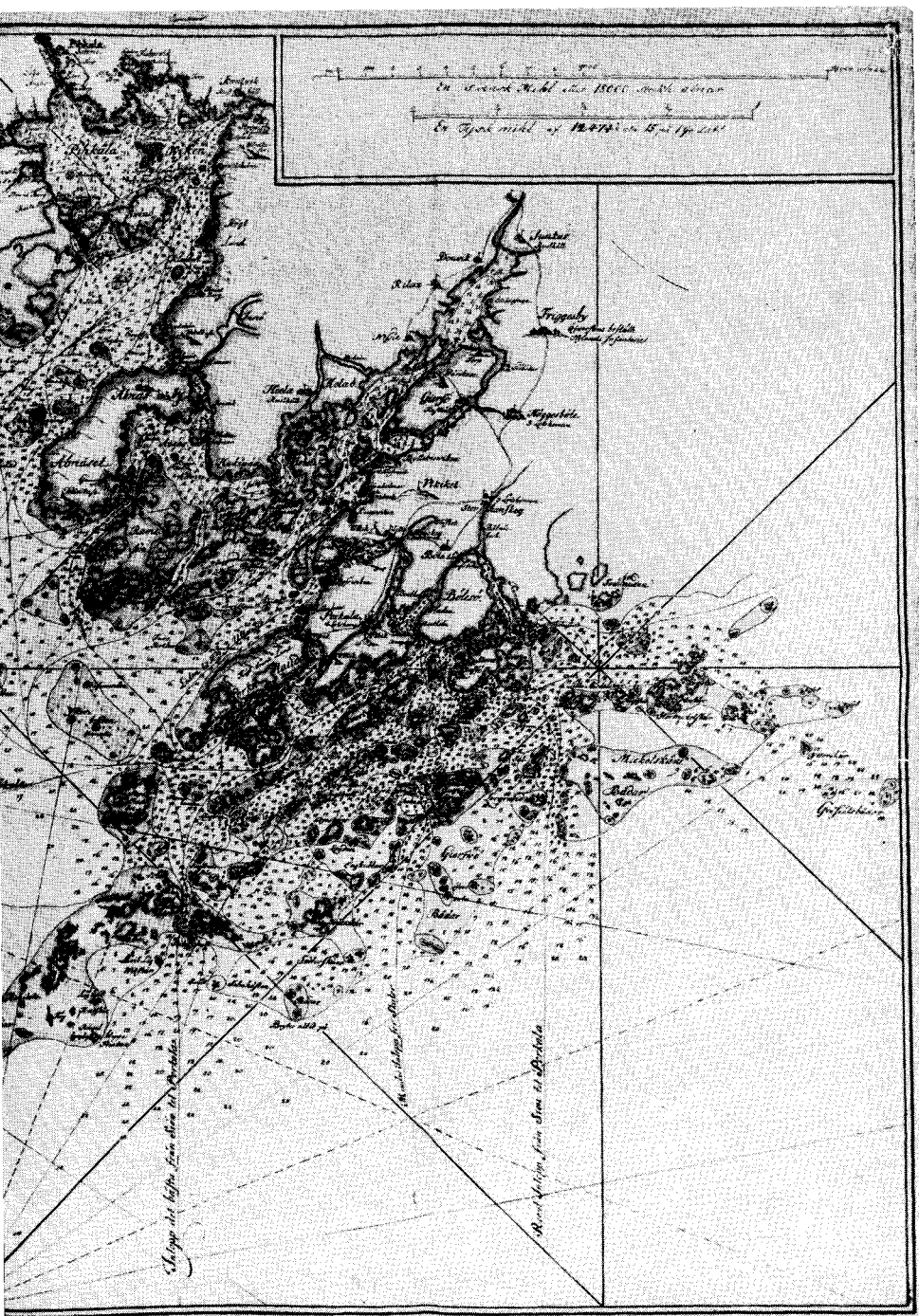
Comptoir Wicken are med flit managerade
och tillvarade at si giora färdstaden i lyft
läge.

Special Carta

free
PORKALA FJÄRD.
Sanat Inloppen å båda sidor der inre vill
BARE SUND och PORKALA

mod de deremellan belagde Hammar och vikar.
 Warandes En Continuation af Fjörde dets midtström.
 som med Guld färg är illaminnat, Dal på i de, för
 som med Grön färg är Distinguerat, & wälsk afmätet, of
 för wälsk, Fjörde, Seale. Järnet är oftro granatne nege
 re Zederminnat, och det färdig är dragit, polierat
 och gyllene i de Hammar och wälsk minnat 1767
 Efter beordring af

Forschungsplan



punkten såsom »natten mellan den 27. och 28. Augusti». Vidare att kano-naden upphörde den 28. kl. 1 om förmiddagen. Möjligen har Rajalin vilat ut vid Lill-Svartö under den 27.8? Detaljer om hur v. Rajalin återförde sina enheter till Barösund har icke påträffats.

Med denna episod avslutas den svenska aktiviteten mot Porkalapositionen. Initiativet övergick till Trevenen som på Rodislav anlant den 24.8. Konungen var, trots obetydligt resultat, nöjd med v. Rajalin som visat handlingskraft och personligt mod. Von Rajalin tilldelades Svärdsordens stora kors, flaggkaptenen A. J. Sjöman och chefen på chefsгалären blev riddare av samma orden. Officiellt benämndes affären »Porkala 28 Augusti 1789.»

RYSK AKTIVITET MOT BARÖSUND.

Förberedelser: I en rapport till Konungen, daterad 2 Augusti,²⁴ meddelar v. Rajalin iakttagelser av ryska enheter, vilka lodade på Porkala-fjärden. I lätta vindar rörde sig ett linjeskepp, en fregatt och en kutter i riktning mot Barösunds östra mynning, med båtar utsatta för »pliktning» (lodning). Fartygen ankrade »en mil ungefärligen från ingången till Barösund, där fregatten Sprengporten ligger vid Elgsös-skatan.» Trevenen presterade ett omsorgsfullt förarbete. v. Rajalin bedömde ryssarnas förehavanden riktigt, och påbörjade anläggandet av en skans på Elgsjö-skatan, med uppgift att bestryka farleden. I brist på positionsartilleri berövades den nämnda fregatten 6 stycken 12-pundingar, en mindre välbetänkt handling. I en rapport av den 15 Augusti²⁵ meddelar von Rajalin att batteriet på Elgsjö, och ett annat på Jakob-Ramsjö tvärs över farleden, gjorts färdiga. För sina bekymmer med pjäser för sina fältbefästningar redogör han i samma rapport:» . . . gör jag det för 4 st. 24-pundiga kanoner (Jakob Ramsjö), på batteriet vid Elgsjöskaten önskar jag få 2 st. 18-pundiga slangor och 4 st. 12-pundiga canoner; 2:ne af de senare har jag från Sveaborg rekvirerat för att försöka få dem över Lillkanskogsdraget; går det an tager jag de 2:ne resterande 12 pundiga även den vägen från Sveaborg, men svårare kanoner lär det ej låta sig göra med, hvarföre jag anhåller i djup underdånighet om att få se de 4 st 24-pundiga canoner och de 2:ne 18-pundiga slangor från Stockholm med deras tillbehör och ammunition . . . »

För övrigt innehåller rapporten uppgifter om hur enskilda fartyg placerats och var v. Rajalin avsåg att placera sin operationsgrupp, under förutsättning av att ryska eskadern förblev i Porkala. Konungen hyste inga förhoppningar om att v. Rajalin skulle kunna driva undan ryssarna. Däremot

hade han upprepade gånger anmodat brodern/storamiralen att låta örlogsflottan gå till sjöss. I sitt ofta citerade brev till hertigen,²⁶ daterat 3 och 4 Augusti, anropar konungen, som i yttersta nöd, brodern: . . . » att ni kommer till hans (konungens) bistånd, att ni med det första befriar honom, eller rättare sagt Porkala, på det att ej jag och min här må dö av hunger» etc. . . . Flagghaptenen Nordenskiöld erhöll (som vanligt) en hemlig instruktion att framtvinga handling av storamiralen. Inte ens detta gav resultat; flottan var förlamad av farsoten!

Den 25 Augusti avseglade från Karlskrona efter många dröjsmål och motigheter, överste O. M. Fusts s. k. lätta eskader om tre linjeskepp, tre fregatter samt tre småfartyg. Som flaggadjutant tjänstgjorde löjtnanten Gustaf (af) Klint, som kännare av finska kusten sedan 1788.²⁷ Eskadern nådde den 5 September Porkala-fjärden, erhöll lots, och ankrade sannolikt på höjden av Sommarö. Då Fust observerade fyra linjeskepp under St. Träskö, och i öppna sjön hela sju, höll han undan och jagades västvärt till Hangö. Expeditionen blev ett fullkomligt fiasko, men företaget kunde ha slutat med förlust av hela styrkan.²⁸ Klint protesterade, som en handlingens man, mot sin chefs beslut, och uppger att han i vredesmod kastade sin värja i däck under ordbytet med översten. Stora flottans stridsmoral var bruten under året 1789. Barösunds försvar ankom på v. Rajalins svaga skärgårdsenheter, vilka reducerats i antal då äldre läckande galärer förts undan till Ekenäs, sedan de berövats sitt artilleri. Några nybyggda kanonslupar anlände från Stockholm. Trevenen betonar speciellt kanonsluparnas besvärliga eld i de trånga vattnen.

De två fregatterna spärrade leden in mot Barösund, lagda för spring innanför de flankerande batterierna. Dessa uppges av Vinberg vara snabbt och vårdslöst byggda. Pjäserna stod troligen i sina egna sjölavetter? 5 galärer spärrade sunden mellan de små Bastholmarna norr om mynningen, med två slupar och två barkasser på östra flanken. 4 galärer fördelades bakom försvarslinjen inåt Barösund, medan 1 galär och en kanonbarkass förlades som flankskydd söder om batteriet på Elgsjö-skatan. Många enheter var underbemannade som följd av sjukdomar; några galärer förde endast c:a 50 man, varför de knappt var i stånd att förflytta sig under rodd. Detta enligt Vinberg, som skötte sjölavården även i kritiska förhållanden.

Den ryska eskadern ha däremot förstärkts med linjeskepp från Tjitjagovs flotta, och sedan situationen i öster lättat efter bataljen den 24.8, även med skärgårdsfartyg: enligt Nassau-Siegens rapport förflyttades 1 fregatt (Patrik), två svåra och fyra små örlogskuttrar till Porkala.²⁹ Den 10 September räknades i Porkala 5 linjeskepp, 2 fregatter och 3 mindre enheter. Den 15



Bild 7. Laverad karta över stridsterrängen i Barösunds östra inlopp (den punkterade leden). Svenska jordbatterier på Elgsjös östra udde (bombarderas av ryska enheter) och på Jacob Ramsjös SO. udde (tystat och omgivet av mindre ryska fartyg). Elgsjö-landet (laverat i relief) blev stridsterräng; punkterade linjer utvisa rutter för Armfelts tre samverkande stridskolonner. Den svenska huvudförsvarslinjen förlades till sundet Håkansholm-Villholm (udde av Elgsjö). Kgl. Krigsarkivet.

varpades 5 av dessa ut från St. Träskö. I ostlig vind rörde sig 4 linjeskepp, 3 fregatter, 1 chebeck, 1 brigg och 1 kutter den 16 mot Barösunds mynning, och ankrade utanför Elgsjöskatan, utan att öppna eld. v. Rajalin ger detaljerat besked i sin rapport av den 23.9³⁰ den 17 utökades styrkan med 1 fregatt, 1 bombketch, 3 kuttrar och 2 briggar. I god ostlig vind inleddes aktionen mot fartyg och batterier den 18.9. Enligt ryska uppgifter utgjordes den ryska styrkan av 4 linjeskepp, 5 fregatter, 8 kuttrar och 2 bombfartyg. Trevenen uppger att han av kejsarinnan utnämns — temporärt — till Com-modore.

Den ojämna striden i Barösunds östra inlopp är i sina huvuddrag känd och relateras i korthet av Munthe, troligen i stöd av v. Schantz. Det är vanskligt att bedöma i vilken mån v. Rajalins egen rapport av 23.9 observerats av Munthe: detta aktstycke utgör en öppen och objektiv skildring av ett olyckligt händelseförlopp, som inte kunde fördöljas för konungen.

Nytt ljus kastas i viss mån av Vinbergs dagbok, som blir speciellt detaljerad under September och Oktober, då bataljonspredikanten befinner sig

i händelsernas mitt. Operationerna har yttermera aktualiserats då sportdykare lokaliserade vraket av det norr om Elgsjö-skatan grundstötta och nedbrända linjeskeppet Severnaja Orel (Nordiska Örn, Vinberg: Vendiska Örn). »By the stupidity of one of my captains one of my ships ran on a rock and was lost», skriver Trevenen. Några teckningar av Schoulz har inte påträffats, men två akvarellerade kartskisser i Kgl. Krigsarkivet lämnar värdefulla fakta om situationen den 18 September, (bild 7) med de ryska fartygens positioner kring batterierna på Elgsjö-skatan och Jacob Ramsjö, respektive de sista dagarna i September, vid tidpunkten för G. M. Armfelts landstigning på Elgsjö. Egna fartygs positioner har utlämnats, men landoperationerna på Elgsjö redovisas.

RYSKA OCH SVENSKA RÖRELSER

Händelseförloppet enligt v. Rajalins rapporter och Vinbergs dagbok³¹:

- 18.9 Ryssarna forcerade med 17 enheter batterierna, vilka övergavs. Den svenska försvarslinjen drogs c:a 3 nm. bakåt mot farledsförträngningen vid Villholm. Galärerna, vilka legat vid Bastholmarna, förlades till Ingå (Bastubacka) för att betäcka hit förflyttade kofferdister. Galären placerad syd om Elgsjö-batteriet grundstötte och brändes. — Ryska 66-kan. linjeskeppet grundstötte och evakuerades. 66-kan. Panteleimon antändes 5 gånger under striden. Leden från väster mot Strömsby var bruten.
- 19.9 Ryska rörelser i syfte att nedkämpa galärerna vid Ingå, vilket utfördes av en shebeck och en kutter. Anfallet avvärjdes. Två ryska fregatter opererade i riktning Vormö, vilket innebar hot mot Strömsby. Läget till sjöss låste sig. På Elgsjö-landet, som blivit stridsterräng, skärmytslas mellan landsatt infanteri.
- 20.9 Ryska lodningsförsök från Elgsjö mot Barösunds inre delar, vilka hejdades.
- 23.9 Strider i skogsterräng på Elgsjö. Ryska enheter varpade sig norrut mellan Bastholmarna i riktning Ingå.
- 27.9 Armfelt anlände till Ingå kyrkby med utvilat infanteri. 6 st. 8-pundiga fältkanoner överfördes till Bastubacka. Ett ryskt bombfartyg Pobyeditelny opererade mot galärerna vid Ingå.
- 28.9 Förändringar i de svenska fartygens positioner.
- 29.9 Transporter av Armfelts, för landstigning på Elgsjö avsedda infanterikompanier.

- 30.9 Anfallet mot batteriet på Elgsjöskatan, vilket genomfördes lyckligt. Ryssarnas närliggande fartyg besköt det stormade batteriet.
- 4.10 En 60-pundig mörsare uppställdes i Ingå, vilken sköt in sig på ryska fartyg närmast Ingå. Hotet mot Ingå eliminerat.
- 6.10 1 ryskt linjeskepp och 1 kutter rörde sig inåt Barösund under lodning. Återvändande vid första tillfälle.
- 7—18.10 Ingen rysk aktivitet av betydelse.
- 19.10 Svensk recognoscering i Elgsjö-terrängen, i syfte att överföra tunga mörsare.
- 23.10 3 nybyggda kanonslupar anlände från väster.
Ryssarna varpade sig ut ur Barösund mot Tingsholmen. Det grundstötta linjeskeppet antändes.
- 24.10 Ryska enheterna lämnade Barösund. Samtidigt uppgavs St. Träsköpositionen. — Operationerna var slut.

KOMMENTARER TILL OPERATIONERNA

Relationen av händelserna visar dels en anmärkningsvärd djärvhet hos ryssarna i att manövrera tunga artillerifartyg i trånga och grunduppfyllda vatten, dels bristande vilja eller oförmåga att utnyttja begynnelseframgångarna under den lyckade inbrytningen. En rysk fältbefästning, med 8 kanoner och 500 man i skydd av förhuggningar och hinder, och med fältvakter regelrätt framskjutna i förterrängen, byggdes snabbt upp på Elgsjö-skatan. Vid studium av tidigare nämnda kartor förefaller den ryska skansen att ha placerats längre inåt sundet (riktning NW) än den förstörda svenska. Den kraftiga koncentrationen av enheter (21) låter en landstigningsoperation framstå såsom den logiska konklusionen. Munthe nämner landstigningsförsök vid Ingå, vilka skulle ha avbrutits av Armfelts ankomst.

Trots försiktighet och goda förberedelser förlorade ryssarna ett linjeskepp, och enligt Munthe, ett mindre fartyg (shebeck). Vinberg nämner icke en sådan fartygsförlust, som han bort vara underrättad om. Trevenen relaterar upprepade grundstötningar i de svåra vattnen. Svenskarna förlorade endast en galär (Vermeland), som grundstötte under reträtten söder om Elgsjö-batteriet, och av sin unge chef brändes. Rester av detta fartyg har möjligen påträffats av sportdykare?

Av intresse är att känna den ryska versionen av händelserna, utöver vad som framkommit i tidigare arbeten. På förfrågan gällande speciellt den ryska inbrytningen den 18 September svarar Central-Marinmuseet i Leningrad

med en knapp sammanfattning: Den 11.9 1789 (ryska stilen) angrep en rysk styrka under kaptenen av 1. rangen Trevenen, bestående av 4 linjeskepp, 8 kuttrar, 2 bombfartyg och 5 fregatter, den svenska flottan i Barösund. Efter 2 1/1 timmes strid erövrade ryska desanter (!) två svenska batterier; de svenska fartygen kapade sina tåg och drog sig inåt Barösund. Svenskarna förlorade två galärer. Det ryska fartyget Nordiska Örn gick på grund. Vad som kunde tas tillvara räddades. Efter en vecka var fartyget sönderbrutet. Ryssarna förlorade 3 man döda och 12 sårade. Speciellt utmärkte sig kaptenerna av 2. rangen Lotyrev och Zohov, samt kaptenlöjtnanterna Tutolmine och Lomen. Kommendör Trevenen belönades med en gyllne värja. 66-kanoners Nordiska Örn, fört av kaptenen av 2. rangen Balizyn Flegont Silic, mätte 160 fot över stäv, 44' 4" bredd, djupgåendet var 18 fot. Fartyget kölsträcktes 22 Maj 1786 och sjösattes 20 Maj 1787 i Arkangelsk. Byggare var Portnow. — Andra uppgifter om striden saknas.

Vinbergs anteckningar lämnar, förutom förstahandsuppgifter och -intryck från fartygen, även upplysningar om den bofasta befolkningens öden som ej tidigare berörts. Boare på Elgsjö, Barö- och Orslanden flyttade undan med egendom och kreatur. Ståndspersoner på gårdar och bruk (Fagervik) lät sig inte oroas.

Bataljonspredikanten ger även värdefulla upplysningar om de ryska fartygens rörelser på Porkala-fjärden, vilka utfördes med rutin; den enda kända grundstötningen är Nordiska Örns, vilken skedde bokstavligen under motståndarens kanoner. Den successiva koncentrationen av fartyg, först till St. Träskö och senare till flacket mellan Elgsjö och Jakob Ramsjö, har förutsatt utprickning, kartsquisser disponibla för nyanlända enheter, samt en ordnad lotstjänst. Allt detta har förberetts väl, men med sannolikhet finfinslipat av Trevenen, som var medveten om risker och ansvar »among those frightful rocks.» Strid mellan stationära eller uppankrade fartyg, utom skotthåll för flackbaneartilleri, krävde under 1700-talet och senare, bågeldvapen. I Porkala hade mörsarfartyg kunnat tvinga de ryska linjeskeppen från redde, men vice versa även tvinga de svenska angriparna att retirera. Att mörsare inte förekom förvånar, då ryska mörsare återfanns som krigsbyte från II. Svensksundsslaget, och även lyfts från havsbotten på platsen. I Barösund uppträder i ett sent skede bågeldvapen på bägge sidor: ryska mörsarfartyg ingår i stridsgruppen, medan svenskarna transportera fram positionsmörsare av grov kaliber. Artillerispecialisten kaptenen Hjerta anländer den 27 September med 8-pundigt fältartilleri, men skaffar senare fram några 60-pundiga mörsare, vilka gör god verkan. Hjertas plan att till Elgsjö

överföra mörsare, i syfte att nå de ryska ankarliggarna, hinner ej realiseras.³¹ Resultatet hade kunnat nå genom koncentration av bågeldvapen, men detta vapen var relativt svagt företrätt inom skärgårdsflottorna 1789. Nikulas omsorgsfulla förteckning³² över de svenska och finska eskadrarnas enheter 1756—91 upptar ett enda mörsarfartyg, vilket knappast kan vara riktigt. Att döma av modeller utvecklades efter fredsslutet mörsarbärande småfartyg enligt varierande linjer, vilka utvecklats långt c:a 1800.

Ingendera sidan har varit speciellt förberedd för strid i land. Von Rajalins fartyg, främst galärerna, förde en blandad besättning, där infanteri från värvade regementen var i majoritet. Landbatterierna var anförtrödda avsett kavalleri. För aktiv insats krävdes att Armfelt uppträdde med 500 man friska trupper.

Den ryska eskadern (74-kan. Alexander Newsky) förde lätt infanteri — livländska jägare — av tillräcklig styrka för att kasta de svenska batteriernas folk över ända. Senare landsattes tydligen linjeinfanteri, bl.a. värvade sachsare.

Enligt Vinberg skulle »brigadören» (!), som kommenderade den i Barösund liggande eskadern, av kejsarinnan fått löfte om stor belöning om han kunde landstiga och göra några »inkräkningar». »Men hans flotta var nog illa försedd med trupper därtill», skriver Vinberg. — Trevenen talar om 600 man blandat infanteri, under öv.löjtn. Schilling. Trevenens utomordentligt omsorgsfulla inbrytning motsvaras inte av en total amfibisk operationsplan, syftande till att säkra ett brohuvud. Man anar här åsiktsbrytningar mellan sjö- och landmilitärer på högsta plan, på stor distans från ett operationsfält som upprättats i psykologiskt syfte, där man inte avsåg att riskera kvalitets-trupper eller dyrbar material. Initiativet var kejsarinnans, inte amiral Tjittjagovs.

Händelserna visar även att v. Rajalin inte var vuxen uppgiften av ett amfibiskt kommando på ett sönderskuret kustavsnitt med svåra kommunikationer. Åsiktsbrytningar mellan landshövdingen/konteramiralen och första rangens sjökrigare såsom Kurt v. Stedingk eller Georg de Freese nämnas inte direkt, men skymtar fram hos Vinberg. Mot en begåvad yrkesman som James Trevenen, med bakgrunden av hård skolning i Royal Navy, var v. Rajalin ohjälpligt amatör. Och hur många av den gustavianska érans sjöofficerare var inte det.

Gunnar Unger har bland svenska sjöhistoriska författare klarast uppfattat betydelsen av den ryska eskadern vid Porkala, vilken genom sin blotta närvaro skapade en andra krigsskådeplats. 1788 hade Hangö effektivt spärrat

skärgårdsleden; sommaren 1789 blev den ryska eskadern den kil som sprängde isär de svenska skärgårdsoperationerna, då en svensk högsjö-flotta inte kunde uppträda för att återställa balansen. Den svenska skärgårdsflottan förblev uppdelad, och därmed svag, och häri låg orsakerna till Ehrensvärds underlägsenhet vid Svensksund, och till alla de motgångar för de svenska vapnen som följde! Detta sagt av Unger.



De för den bofasta befolkningen uppskakande händelserna år 1789 bevaras i ett namnskick som inte förflyktigats, trots snart två sekel. Den östligaste av Segelkubbarna bär namnet Batterigrund. Stora Träskös västligaste udde mot öppna sjön kallas Ryssudden. Namnet Skansen är av äldre datum, möjligen från Lilla Ofredens tider, medan Engelsmans-kobben nordost på St. Träskö sannolikt återgår på Krimkrigets fridfullt kryssande eller ångande fregatter och korvetter.

PORKALA UDDE I SENARE SJÖMILITÄRA SAMMANHANG

Trots aktivitet för ett förbättrat försvar under de 18 år Finland tillhörde Svenska Riket, sedan Värälä-avtalet undertecknats, visade man inte intresse för Porkala Udde. De permanenta verken vid Hangö fullbordades med minsta möjliga konstnad, och fick aldrig avsedd bestyckning eller bemaning.³³ Storfurstendömet's nya herrar efter år 1809 inrymde landet i ett nytt försvarssystem, baserat på centralfästningar, vars mot Östersjön framskjutna punkt var Bomarsund. Porkala tillmättes inte betydelse under Krimkriget, men synbarligen hade man inte glömt uddens förflutna. Under den optiska telegrafens tid anlades en semafor-station på Papskatans högsta punkt, som i dag bevarar namnet Semafor-berget.

Inom ramen för det tidiga 1900-talets gigantiska, Finska Viken omfattande fästningsprojekt, som stolt kallades Peter den Stores Sjöfästning, fick Porkala den viktiga uppgiften att jämte Nargön spärra förträngningen av Finska Viken. Helsingfors utgjorde en, enligt stormakts-standard, anlagd sjöfästning, medan Reval bakom starka kustfort utbyggdes till en landfästning, med fronten vänd mot Wilhelm II:s Tyskland. Enligt överste Shtscheglovs plan skulle enbart linjen Reval-Porkala försvaras av 26 st. 305 mm. och 12 st. 280 mm. eldrör, monterade i tvilling-pansartorn. Programmet prutades kraftigt, men då fortet Makilo (finska Mäkiluoto) år 1918 hamnat i finländska händer inventerades ett demolerat 203 mm. tornbatteri

samt tre tvillingtorn med 356 mm. eldrör. Stor Träskös roll var underhåll, och ön hade smalspårig järnväg. Detta arv av en stormakt vidmakthölls av den unga republiken med otillräckliga medel och moderniserades i sakta mak. I situationen år 1939 fruktades det grova artilleriet med all rätt av motståndaren, och då priset för vapenvila och fred diskuterades hösten 1944 hade Sovjet blickarna riktade mot stridsterrängen från 1789; det var i stort sett det av operationerna berörda området, från Vormö till Järvö och Mickelskären som avträdde. Den permanenta basen för örlogsfartyg förlades till de för observation och luftangrepp bättre skyddade vikarna kring Obbnäs (Åbnäset på Hahns karta). Kustfarleden avbröts och kommunikation tilläts endast i öppen sjö, i praktiken »mittströms» i Finska Viken. Betydelsen av »det strategiska hörnet» kunde inte demonstreras tydligare, vid tröskeln till en ny era då kustartilleriet spelat ut sin gamla roll, och sjökrigets mål och medel utsattes för djupgående omprövningar. Just dessa förändrade grunduppfattningar får ses som bakgrund till att Sovjet återlämnade det vidsträckta territoriet utan kompensationskrav.

NOTER

1. Stedingks och Anckarswärds försök att samtidigt från öster och väster driva undan ryssarna, under Trevenens befäl, misslyckades. Trots detta rubricerar Schoulz två arbeten »Ryssarna fördrivas från Hangö den 16 respektive 17 Oktober 1788.»

2. G. Unger: Illustrerad Svensk Sjökrigshistoria, nämner endast Fusts misslyckade försök mot Porkala, samt att vid Porkala Träskö förlagts 6 skepp och ett tiotal mindre fartyg. J. Mankell ger i grova drag en redogörelse av händelseförloppet. P. O. Bäckström: Svenska Flottans historia, nämner Malmborgs insatser vid Porkala, Rajalins och de Freeses samfällda rörelser den 28.8, samt inbrytningen i Barösund, men utan detaljer.

3. Aaltonen, Reino: Hangon Vanha Linnoitus (Hangös gamla fästning), utgiven av Hangö stad 1969. Gällande sjöoperationerna 1789 begår förf. talrika mindre fel.

4. Dag-Bok hållen på Kongl. Galär Flottan åren 1789 och 1790, samt Fångenskapen i Ryssland. Av Anders Vinberg. Utgiven av Stockholms Stadsmuseum 1967, i anslutning till utställningen Finlands gustavian.

5. Till Finlands Nationalmuseums sjöhistoriska samlingar inköptes i oktober 1966 på Bokauktionskammaren 4 katalognummer, till Helsingfors Stadsmuseum 1 nummer, samtliga från Stafsundsarkivet.

6. Adelaide Nauckhoff: Ätten af Klint, Stockholm 1905. Förf. är född Klint, och arbetet närmast en okritisk familjekrönika.

7. A Memoir of James Trevenen, edited by Christopher Lloyd and R. C. Anderson. Publications of the Navy Records Society, Vol. CI 1959.

8. Material i Kgl. Krigsarkivet (KrA): Sjökarteverkets Kartor, Litt D. Nris D 21 och D 46. (Jonas Hahn.)
9. Material i KrA. Sjökarteverkets kartor Litt. D 14, samt tecknad förlaga till f.n.
10. Handritad laverad karta över avsnittet Stockholm—St. Petersburg, signerad C.F. Geete. Proveniens okänd. Antikvariskt förvärvad för Helsingfors Stads samlingar, 1969.
11. I koppar stucken sjökarta av Nagajev, rysk örlogskaptan av 1. rangen, i Finska Sjöfartsstyrelsens arkiv, äldre material. Helsingfors.
12. Benämningen Baröfjärd omväxlar med Porkala-fjärd även i nutida språkbruk. Båge avse samma vatten.
13. KrA. Sjökartverkets kartor Litt D. Nr. 14.
14. Bild 2. Av landuppgrundningar och textförklaringar synes denna karta vara kopicerad på Hahns karta över Porkala-vattnen, nu i Finlands Nationalmuseum.
15. Hans Georg v.Kjerting, f. 1737. Tjänstgjorde inom fortifikationen, tidvis inom finska brigaden o. verksam i Lovisa. Öv. löjtn. 1789. Efter kriget 1788—90 befordrad t. överste o. chef för finska brigaden. Adlad 1802 under namnet Wärnhjelm.
16. Bild 3. Skissen påträffad bland papper (handbrev) vilka gälla Drottningens Lifregemente. KrA. — I skissen har uttritats 5 posteringar samt huvudkvarter i Kanskog, det viktigaste av de tre dragen vid Porkala.
17. Omnämnes av Vinberg för Maj månad, medan denne ännu var stationerad i Helsingfors, respektive Sveaborg.
18. Se bild 3. Jmf. not 16.
19. Svenska Riksarkivet. Rapport dat. Jacob Ramsö d. 25 Aug. 1789. Ön underlydde det Hisingerska Fagervik.
20. Salomon Mauritz von Rajalin, friherre. 1757—1825. Fänrik vid arméns flotta 1773. Fr. 1778 i fransk örlogstjänst. Återkom 1779 t. arméns flotta. Utsändes 1784 såsom generaladjutant till St. Barthelemy, i realitet guvernör. 1787 befordrad t. generalmajor, s. å. landshövding på Gotland. Vid krigsutbrottet 1788 generaladjutant vid flottorna — befälet över Barösunds-gruppen var R:s första självständiga i realistiska förhållanden.
21. »Lånade» örlogsfregatten Sprengtporten och turunmaa Norden.
22. Aaltonen: a.a.s.80, antyder att ryssarna låtit ett linjeskepp, en fregatt (schebeck?) och en kutter utgå från Träskö i syfte att avskära Rajalin (avser Schützercrantz) vid Karlshamn, För linjeskeppets del förefaller vattnen mellan Obbnäs udde och Wormö väl trånga.
23. Se not 19.
24. Finska Riksarkivet i avskrift. Rapport dat. Galleren Nyköping till ankars vid Stor Ramsjö uti Barösund, den 2 aug. 1789.
25. Fi. Riksarkivet i avskrift. Rapport dat. Galleren Nyköping vid Jacob Ramsiölandet d. 15 Augusti 1789.
26. Brevet återges av Munthe; Svenska Sjöhjältar VII s. 19.
27. Nauckhoff: a.a. s. 43.
28. Fusts företag, dettas teoretiska möjligeter och olyckliga utgång har bedömts olika. Den yngre Klints uppfattning av egna insatser under krigsåren 1788—90, speciellt hans inflytande på flaggskeppet inom hertigens stab, relateras rätt okritiskt av Nauckhoff.
29. Ryskt dokument, (mikrokopia) i Fi. Riksarkivet. Från den östliga krigsteatern frigjordes fregatten Patrik, svåra kuttrarna Lebed, Baklan, lätta kuttrarna Sokol, Krezet, Jastreboch och Berivol.

30. Fi. Riksarkivet i avskrift. Rapport daterad Strömsby d. 23 September 1789.
31. Baserat på Vinbergs kronologiska relation.
32. Nikula, Oscar: Svenska Skärgårdsflottan 1756—1791. Helsingfors 1933. Bilaga: tablå över skärgårdsflottans benämnda fartyg 1756—1791.
33. Aaltonen: a.a. relaterar de tre Hangö-fortens utbyggnad åren 1789—1808, och dessas vidare öden i rysk hand.

Hovjaktvarvets farkoster 1800—1851

En tabellarisk framställning

Av förste arkivarie Lars O Berg

Hovjaktvarvet lydde egentligen under överstemarskalksämberet, men dess chef skulle vara en amiralitetsofficer, dess slupar och jakter, som årligen skulle besiktigas av en officer och en amiralitetsskeppsbyggmästare, bemannades med kronans båtsmän och dess farkoster kom till slut att ingå bland flottans obebärade fartyg och båtar på Skeppsholmen. Det har därför synts lämpligt att taga med hovjaktvarvets fartygsbestånd som ett komplement till förteckningen över skärgårdsflottans fartyg.

Hovjaktvarvet var beläget i kvarteret Göken nr 7 på Kungsholmen. Området hade införskaffats under Karl XI:s tid. Där förvarades de jakter och slupar, som behövdes för hovets nytta och nöjen. På Gustaf III:s tid tycks varvet ha upplevt sin stora glansperiod. Allt ifrån den tiden låg även några av varvets farkoster städse förlagda ute vid Haga till hovets disposition.

Under 1800-talet kom varvet att föra en alltmer tynande tillvaro. År 1847 uppläts en del av dess område till en slakterirörelse och följande år överfördes några av dess slupar till flottans station på Skeppsholmen. Genom ett kungligt brev den 22 maj 1850 beslöts slutligen, att hela varvsområdet skulle arrenderas ut samt att fartygen och båtarna skulle genomgå en särskild inspektion. De, som ansågs värda att behålla, tillfördes Skeppsholmen. Där användes de som roddslupar eller som arbetsbåtar (=travalfartyg) av olika slag. Till 1870-talets slut hade alla salsslupar, utom kungaslupen Vasaorden, klassats ned till travalfartyg. Även som sådana försvann de inom något decennium ur flottans tal. Ett par årtionden in på 1900-talet fanns blott tre av »hovjakterna» kvar: Vasaorden samt två gondoler. Vid en brand på Galärvarvet år 1921 förstördes tyvärr kungaslupen och vid en senare brand på Haga var det nära att också gondolerna mött samma öde. De räddades undan lågorna och förvaras nu i Statens Sjöhistoriska Museum som en sista relik av detta båtbestånd.

TABELLER

	Byggd	Utrangerad el. dyl.	Dimensio- ner	Åror	Anmärkningar	Nummer 1850	1853
<i>Kungliga slupar</i>							
Vasaorden	1774	5/8 1921 ¹	17,3 * 3,2	18	¹	—	1
Sveriges vapen	1752	KB 10/1 1851	13,3 * 2,7	18	Slopad	8	—
Tre kronor	1729	KB 10/1 1851	13,7 * 2,4	18	Slopad	18	—
<i>Kungliga gondoler</i>							
Galten—Vildsvinet ²	1787		8,3 * 2,7	6	Till Skeppshol- men redan 1848 ²	—	1
Delfin	1787		8,3 * 2,7	6		—	2
<i>Kungliga segelslupar³</i>							
Hajen	*	FSÄ 11/2 1847	12,5 * 3,2	10	Slopad	—	—
Tullgarn	*	KB 10/1 1851	9,5 * 2,3	10—6	Säld	19	—
<i>Vevslup</i>							
HKH Kronprinsens	1828	KB 1/6 1853	12,8 * 1,6	4	Låg kvar vid varvet ännu 1860	—	—
<i>Salsslupar</i>							
HKH Prins Oscars ⁴ *		KB 10/1 1851	12,5 * 2,7	12	Slopad	25	—
Rådsslupen	1758	FSÄ 16/10 1860	14,3 * 2,1	10	Säld 1861	27	2
Chefsslupen	1786	KB 10/1 1851	10,1 * 1,9	8	Slopad	42	—
Sirén	1779	KB 10/1 1851	14,3 * 2,1	10	Slopad	32	—
Atis	1787	1856—58 ⁵	12,4 * 1,9	9—8	Travalfartyg, utrangerat 1863	39	5
Gripen	1740	KB 28/4 1863	9,6 * 2,1	8	Säld	29	3
Azor (Azur)	1788	KB 28/4 1863	9,4 * 1,9	8—6	Säld. Till Skeppsholmen redan 1848	—	6
Draken	1785	KB 10/1 1851	9,6 * 1,9	8—7	Slopad	38	—
Svan (en)	(1785) ⁶	KB 4/6 1869	9,5 * 1,9	8—6	Proviantbåt på 1860-talet	—	7
Economien	1790	1862 ⁷	8,9 * 2,1	8—6	Till Skepps- holmen redan 1848, utrange- rad 1872/75.	—	8 (Tr. 14)
Örn(en)	*	KB 10/1 1851	8,9 * 1,8	7—6	Säld	33	—
Nymfen	1794	KB 10/1 1851	6,5 * 1,8	5—4	Säld	36	—
Ordonnansen köpt	1783	1877/78 ⁷	7,1 * 1,6	6—4	Utrangerad 1885/87	34	4 (Tr. 5)
(Kometen) ⁵	(1856/58)	1862 ⁹	15,4 * 3,2		Utrangerad på 1890-talet	—	5) (Tr. 7)

	Byggt	Utrangerad el. dyl.	Dimensio- ner	Åror	Anmärkningar	Nummer 1850 1853	
<i>Sundäcksslupar</i>							
N:o 1	1780	KB 10/1 1851	8,2 * 1,9	6	Såld	43	—
N:o 2	1780	FSÄ 14/12 1848	8,9 * 1,9	6	Slopad	—	—
N:o 3 (utan sundäck)	1785	FSÄ 14/12 1848	7,4 * 1,6	6	Slopad	—	—
<i>Åttaårslupen</i> ⁸	1724	FSÄ 11/2 1847	9,4 * 1,9	8	Slopad	—	—
<i>Roddarjakter</i>							
Cora	1783	FSÄ 11/2 1847	17,8 * 3,3	22	Slopad	—	—
Frigga	1783	FSÄ 3/12 1839	17,8 * 3,3	22	Slopad 1840	—	—
Ebba	1785	FSÄ 3/12 1839	18,1 * 3,3	22	Slopad 1840	—	—
Arken	1781	1853 ⁷	17,8 * 3,2	20	Spånbåt, repa- rerad 1874	2	Tr. 4
Solen	1769	1853 ⁷	15,4 * 3,0	18	Utrangerad 1869	1	Tr. 3
Ulrica	*	FSÄ 11/2 1847	16,2 * 2,8	16	Slopad	—	—
Kometen	1780	1853 ⁹	15,4 * 3,2	16	⁹	3	Tr. 5
Lovisa Ulrica	* ¹⁰	FSÄ 11/2 1847	15,4 * 3,1	16	Slopad	—	—
Stjärnan	1767	FSÄ 11/2 1847	14,9 * 2,8	14–12	Slopad	—	—
<i>Slangor</i> (7 st.)	1773—1804	1823—1853	$\frac{8,7 * 2,4}{10,4 * 2,9}$	8	1 såld 1823, 3 slopade 1847, 3 travaljfartyg 1853.		
<i>Fisksumpar</i> (3 st.)							
<i>Ekstock</i> (1 st.)							
Ett antal jollar							
Dessutom »monumenten»:							
Dalbåten		FSÄ 11/2 1847	13,7 * 1,8	12	Slopad		
Kinesisk Champan		FSÄ 11/2 1847	11,3 * 0,6		Slopad		
Näverbåten		FSÄ 11/2 1847	3,6 * 1,2		Slopad		

Utrangerad, datum för det kungliga brev (KB) eller den order från Förvaltningen för sjö-
arendena (FSÄ) genom vilken farkosten utrangerades.

Dimensioner, längd * bredd uttryckt i meter.

Nummer, de nummer med vilka sluparna etc. försågs, sedan de införlivats med fartygsbe-
ståndet på Skeppsholmen; för 1850 avse numren *slupar* resp. *roddarjakter*, för 1853 *sals-
slupar* resp. *travaljfartyg* (=arbetsbåtar av olika slag).

NOTER

1. Till Skeppsholmen redan 1848. Förstörd vid brand på Galärvarvet 1921. Den nuvarande *Vasaorden* byggdes 1923 efter samma ritningar, som den äldre.
2. Från och med 1868 benämndes *Galten* i förslagen för *Vildsvinet*. Bägge gondolerna existera fortfarande, nu i Statens Sjöhistoriska Museum.
3. Segelslupen *Tullgarn* och rekognosceringsslupen *Hajen*, vilka båda tillhörde konungen, upptogs bland Hovjaktvarvets fartyg genom en kunglig resolution den 10 mars 1810.
4. *Prins Oscars slup*, till 1811 kallad *Hertig Carls slup*, upptogs från första kvartalet 1810 bland Hovjaktvarvets fartyg.
5. Ändrad till travalfartyg och ersatt med f. d. roddarjakten *Kometen*.
6. Tillkom 1785 från Skeppsholmen, byggnadsår okänt.
7. Överflyttad till kategorin travalfartyg (arbetsbåtar av olika slag).
8. Upplagd på Hovjaktvarvet efter krigets slut 1790 och från tredje kvartalet 1817 upptagen i förslagen från Hovjaktvarvet.
9. *Kometen* upptogs från 1853 till 1856/58 bland travalfartygen men därefter bland salsluparna till år 1862, då den åter blev travalfartyg (N:r 7) och existerade som sådant in på 1890-talet.
10. Fanns 1784.

KÄLLOR

Förvaltningen av Sjöärendena

Kansliet

Korrespondens, Generalflottbesiktningsinstrument

Konstruktionskontoret

Förslag över fartygens tillstånd, Flottbesiktningsinstrument

Marinförvaltningen

Skeppsbyggnadsavdelningen

Generalflottbesiktningsinstrument

Generaladjutanten för flottan

Inkomna handlingar, förslag

Storamiralsämbetets första avdelning

Kvartalsförslag

Stockholms station

Civilexpeditionen

Korrespondens

Arbets- och besiktningsrapporter

LITTERATUR

- Lundström, Per: Konungens gondoler, Sjöhistorisk årsbok 1965—1966, sid. 28 ff.
 Baekström, Arvid: Vildsvinet och Valfisken, Fataburen 1952, sid. 67 ff.

Segelsjöfarten i Kullabygden 1850—1900

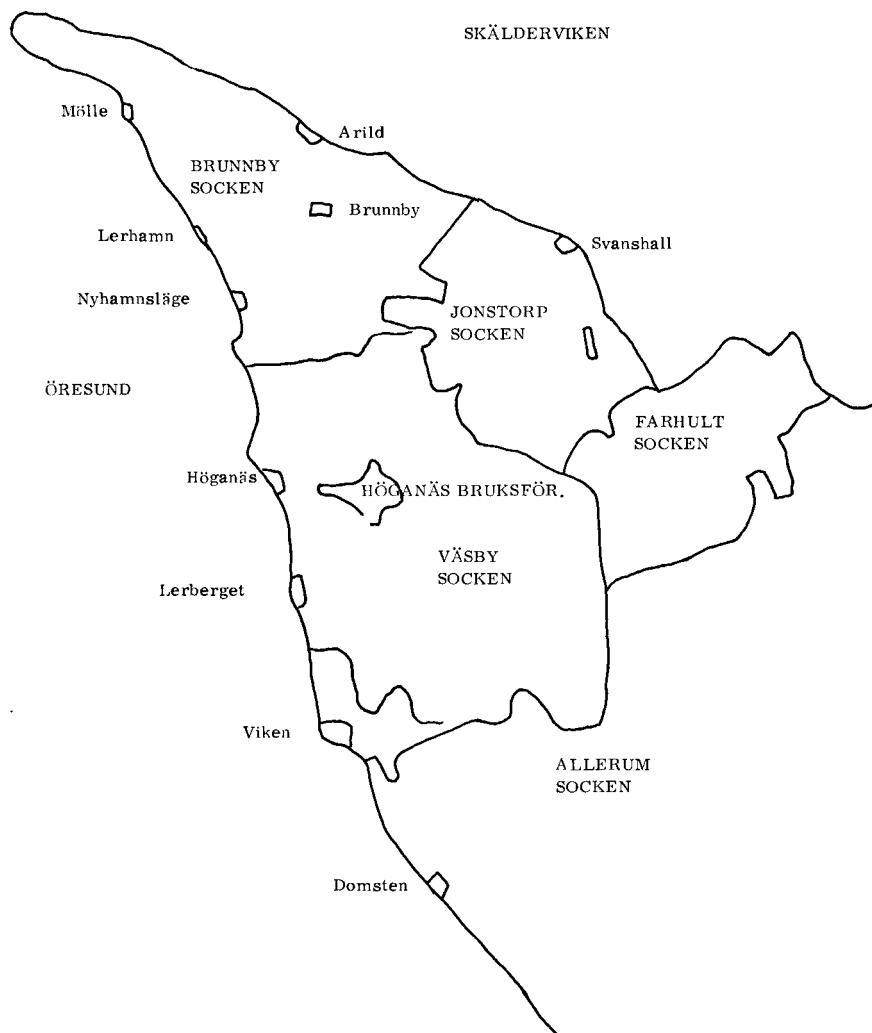
Av fil. mag Bert Knafve

INLEDNING

Liberaliseringen av näringslivet kring mitten av 1800-talet och den där-
efter följande industrialiseringsprocessen i Sverige och Västeuropa bidrog
till ett markant uppsving för sjöfarten. Till stor del kom den svenska segel-
sjöfarten att bedrivas av landsbygdens kustbefolkning medan ångtonnaget
vanligen anskaffades till städerna. I trakter där fiske och sjöfart sedan gammalt
var viktiga näringsgrenar fick fraktfart med segelskutor en betydande om-
fattning. Ett sådant område var Kullabygden i nordvästra Skåne, omgivet
av Öresund, Kattegatt och Skälderviken samt i omedelbart grannskap till
de skånska och danska städerna.

Vad Kullabygden omfattar diskuteras ofta. Enligt äldre uppfattning in-
gick utöver kustorterna norr om Hälsingborg även denna stad samt fiske-
läget Råå. I denna uppsats användes namnet för den kuststräcka vid vilken
Hittarp, Domsten, Viken, Lerberget, Höganäs, Nyhamnsläge, Lerhamn,
Mölle, Arild, Jonstorp och Farhult är belägna. I en del arbeten som behand-
lar svensk sjöfart under 1900-talet ingår nämnda orter i vad som kallas
»Hälsingborgsdistriktet» — här har dock en åtskillnad gjorts eftersom
sjöfartsnäringen kom att utveckla sig olika i Hälsingborg och på landsbyg-
den. Beträffande sockenindelningen hänvisas till kartan å sid. 59. På grund
av källmaterialets karaktär behandlas endast vissa sidor av Kullabygdens
sjöfart och då tidigare nästan ingenting skrivits i ämnet kan det ej undvikas
att framställningen i mycket blir rent deskriptiv. Anskaffningen av ångbåtar
på 1870- och 1890-talet har helt förbigåtts. Likaledes har det material som
sjömanshusen förfogar över och som eventuellt skulle kunna belysa sjö-
folkets inkomster, arbetsförhållanden m. m. lämnats åt sidan.

Sockengränser och större samhällen i Kullabygden 1850



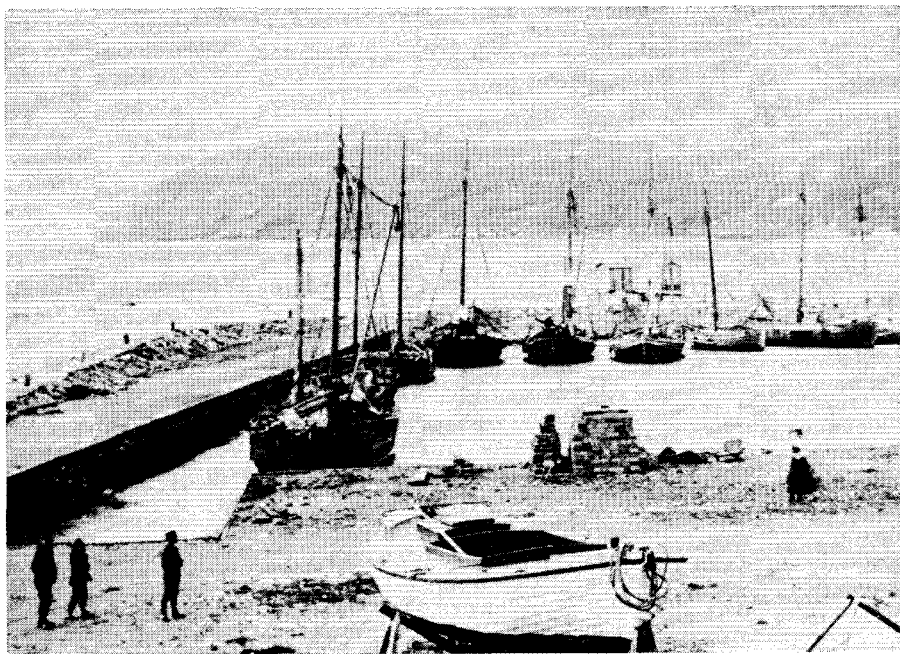
Det har vidare visat sig svårt att överblicka rent ekonomiska förhållanden som t. ex. seglationens betydelse för bygden, utdelningen å investerat kapital under olika konjunkturperioder och liknande. Visserligen ingår fraktsatser i konsulernas skeppslistor men de är tidskrävande att bearbeta, omfattar endast utrikessjöfarten och anges brutto. Handlingar som rör partrederiernas verksamhet och skepparnas räkenskaper ombord i skutorna är vanligtvis förkomna. Uppskattningsvis finnes ett femtiotal räkenskapsböcker bevarade i Kullabygden.

Skutfartens blomstringsperiod inträffade mellan 1850 och 1880. Därefter inleddes den nedgångs- och avvecklingsperiod som sträckte sig fram till 1930-talet och som innebar att segelsjöfarten i bygden helt upphörde. För att begränsa uppsatsens omfattning behandlas utvecklingen endast fram till sekelskiftet. Tiden därefter innebar endast en fortsättning på den process som inleddes på 1880-talet.

Den litteratur som behandlar svensk segelsjöfart under 1800-talet är föga omfattande och består till största delen av person- och fartygshistorik. Ett par undantag kan nämnas: Oscar Bjurling har belyst den skånska sjöfartens historia, ägandestruktur och företagsformer inom utrikessjöfarten har behandlats av N. Gruvberger och i en intressant uppsats skildrar O. Hasslöf bl.a. övergången från bondesegregation till mera yrkesmässig fraktfart. Detta material har begagnats tillsammans med skeppslistorna vilka under perioden utkom ungefär vartannat år. I övrigt bygger framställningen nästan helt på otryckta källor.

För att underlätta genomläsningen tarvas måhända en förklaring av vissa termer och sjöfartsuttryck samt en beskrivning av de i bygden vanligen förekommande fartygstyperna.

Under 1800-talets tidigare decennier användes uttrycket »läster» för att ange ett fartygs storlek eller lastförmåga. Lästen som var ett viktmått varierade både regionalt och med avseende på olika varuslag. 1840 antogs en enhetlig norm då en *svår läst* bestämdes motsvara 2 450 kg. Skeppsmättningsreglerna 1865 beräknade ett skepps lastförmåga i *nyläster* varvid en nyläst uppgick till 4 250 kg. Denna viktenhet användes dock ej länge eftersom Sverige inom kort antog de brittiska reglerna.¹ Följande tonnageberäkningar användes därför så gott som genomgående i fortsättningen: Registertonaget anger skrovets och överbyggnadernas sammanlagda rymd (bruttotonnage) eller endast det utrymme som är avsett för last (nettotonnage). Efter 1875 anges i skeppslistorna fartygens storlek i netto registerton. Omräkningen av svåra läster och nyläster har skett med hjälp av A. Andersson;



Mölle hamn på 1890-talet. Jakterna vid kajerna fraktade sten till de skånska och danska städerna. Fotograf P. P. Lundh. Ur Höganäs Museums samlingar.

»Om svensk skeppsmätning i äldre tid.»² Enligt författaren motsvarar en nyläst 3,14 ton för segelfartyg och 4,5 ton för ångfartyg. En svår läst anges motsvara 0,576 nyläster eller 1,8 netto registerton för segelfartyg och 2,6 för ångfartyg.³

Den vanligaste segelfartygstypen i Kullabygden under 1800-talet var skonaren eller skonerten. Till en början förde skonaren utöver slätsegel även råsegel men efterhand avskaffades dessa och därmed uppstod den typiska slätskonaren. Galeasen var något mindre än skonerten. Den förde dock samma rigg med det undantag att förmasten användes som stormast. Ett större segelfartyg som tillfördes bygdens flotta under 1870-talet var barkskeppet, oftast tremastat med gaffelsegel på aktersta masten och råsegel på de övriga. En annan vanlig fartygstyp var den tvåmastade briggen, försedd med såväl gaffel- som råsegel. Nu nämnda skepp användes för seglation i de flesta farvatten, den enmastade jakten var mindre och utnyttjades därför nästan endast i kustfart!

Även i kustområden med goda betingelser för jordbruk och fiske var handel ett oundgängligt komplement. Dels var man tvungen finna avsättning för den egna överskottsproduktionen, dels hade man behov av varor som trakten ej kunde producera. Härigenom uppkom en kustsjöfart som brukar benämnas »bondeseglation» — ett uttryck som för Kullabygdens vidkommande kanske är något olämpligt eftersom man här framför allt finner kombinationen fiskare — sjömän.⁴

Under 1800-talets tidigare del bestod sålunda sjöfarten till stor del i att saluföra eller inköpa varor genom färder med fartyg. De som hade framgång med sina köpfärder förbyggde sina båtar eller skaffade sig större sådana som mera lämpade sig för mera yrkesmässig trafik. Efterhand utvecklades seglationen till att omfatta även utlandet varigenom det blev nödvändigt att skaffa sig lastdrygare skutor. Man fortsatte därför till galeaser och skonorter och senare till barkskepp och fullriggare.⁵

Bohuslän och Halland, trakterna kring Skälderviken och Öresund, Österlen och Blekinge var spridningsområden för bondeseglationen. Det var också här som segelsjöfarten kratigt skulle utvecklas sedan väl städernas privilegier avskaffats.⁶

Dessa stadsprivilegier hade sitt ursprung i bl.a. merkantilsystemet och riktade sig dels mot utländska sjöfartsidkare, dels mot kustbornas seglation. Enligt privilegicanhängarna hade allmogen tillräckliga inkomster av jordbruk och fiske varför handel och sjöfart borde förbehållas borgerskapet. Emellertid fortsatte landbefolkningen att driva sin fraktfart trots förbud och protester. Bestämmelserna kringgicks ibland också på så sätt att skepparna skaffade sig s.k. genant i en stad varigenom de blev genantborgare och därmed erhöll rätt att driva yrkesmässig handel och sjöfart.⁷

Tabell 1. *Burskapsort för skeppare i Brunnby och Viken 1845.*⁸

Ort	Brunnby	Viken
Varberg	4	—
Falkenberg	1	—
Halmstad	1	—
Laholm	6	9
Hälsingborg	4	3
Skanör	1	—
Ej angiven	5	9
Summa	22	21

Men privilegiesystemet blev alltmer ohållbart efterhand som nya och liberala tankesätt vann terräng. För att komma tillrätta med de problem som drabbat sjöfarten under 1800-talets första decennier beviljades 1832 fri fraktfart på inrikes ort med smärre båtar. Dessa fick dessutom byggas, repareras och utrustas varsomhelst på kusten. Städernas handels- och sjöfartsmonopol bröts definitivt då näringsfrihetsförordningen utfärdades 14 år senare.⁹

Ungefär samtidigt avskaffade England spannmålstullen (i Sverige blev spannmålsexport tillåten f.o.m. 1828¹⁰), navigationsakten upphävdes i två omgångar 1848 och 1856¹¹, tullarna på svenska trävaror och andra produkter sänktes och landets frihandelspolitik hade stor del i den tonnageökning som kännetecknar den svenska segelflottans utveckling vid seklets mitt. Segeltonnaget i Malmöhus län — vid denna tid nästan helt hemmahörande i nordvästra Skåne — ökade exempelvis med 350 % mellan 1847 och 1857.¹² Men segelsjöfartens markanta uppsving hörde givetvis också samman med den ekonomiska utvecklingen i Sverige och Västeuropas ledande industristater. Den kraftiga expansionen krävde ökade kommunikationsmöjligheter. Eftersom ångbåtarna kom att dominera först vid seklets slut har perioden från 1850 fram till 1900 karaktäriserats som den svenska segelsjöfartens blomstringsperiod.¹³

Vid ingången av 1850-talet befann sig sjöfartsnäringen i Kullabygden stadd i kraftig utveckling. »Skeppsfarten är i tilltagande ity att nästan varje år flera fartyg byggas» skrev kronofogden i sin berättelse och konstaterade vidare att »de mera förmögna invånarna i lägena äga och föra dels själva och dels genom antagne skeppare (oftast anhöriga) större och mindre dem själva tillhöriga fartyg vilken sjöfart bragt ägarna till allmänt välstånd.»¹⁴ Över 90 skutor om sammanlagt 1700 svåra läster var år 1850 hemmahörande i bygden. Största delen utgjordes av smärre jakter som »Sex Bröder», »Nya Försöket», »Couriren», »Det Goda Hoppet», »Nytta & Nöje», »Engelbrecht 11» m.fl. vilka lastade mellan 10 och 20 svåra läster. Resten av fartygen — galeaser och skonerter — hade något större dräktighet, men skutornas genomsnittliga lastförmåga uppgick vid denna tid endast till 32,9 ton. Bland de olika orterna kunde Viken uppvisa störst totaltonnage medan Höganäs svarade för flest båtar, skepparna redade här enbart jakter.¹⁵

Under de tre decennier som följde efter 1850 redovisade bygden en så gott som konstant ökning av tonnaget. De tillbakagångar som inträffade vid mitten av 1850-talet och i början av 1860-talet var kortvariga och relativt obetydliga. Händelserna kring Krimkriget gav upphov till ökade spann-

Tabell 2. *Segelfartyg i Kullabygden 1850.*¹⁶

Ort	Antal	Tonnage
Domsten	6	115 svåra läster
Viken	20	472 svåra läster
Lerberget	7	72 svåra läster
Höganäs	23	323 svåra läster
Nyhamnsläge	12	237 svåra läster
Lerhamn	9	178 svåra läster
Mölle	7	154 svåra läster
Arild	9	149 svåra läster
Summa	93	1700 svåra läster

målsfrakter på utlandet¹⁷ men någon inverkan på sjöfartsnäringen i Kullabygden tycks detta ej ha haft. I stället sjönk tonnagesiffrorna något 1856 vilket kan sammanhånga med den konjunkturedgång som drabbade delar av det svenska näringslivet vid denna tid. De flesta fartygen sysselsattes i kustfart och var måhända för små för att kunna utnyttja de möjligheter som spannmålsfrakterna gav upphov till. Tonnageminskningen följdes av ett kraftigt uppsving efter krigets slut och 1860 var den sammanlagda lastförmågan 5 779 ton, en ökning med 88 % jämfört med 1850.¹⁸ Utvecklingen avspeglas i fartygens assuransbelopp.

Tabell 3. *Försäkringsvärde i Kullens Enskilda Assuransförening 1856—1860.*¹⁹

År	Antal fartyg	Assuransbelopp (2/3 av fartygsvärdet)
1856	128	564 572
1857	142	734 425
1858	149	795 984
1859	154	859 932
1860	156	876 539

För att åstadkomma bättre ekonomiskt utbyte av seglationen anskaffades undan för undan större fartyg. Jakterna ersattes med galeaser och alltför skonerter tillfördes segelflottan. Genomsnittstorleken ökade från 32,9 ton till 53 ton mellan 1850 och 1860.²⁰

Tyvärr är det svårt att ge en klar bild över seglationen under 1850-talet. Främst beror detta på att hemortsangivelse saknas i konsulernas skeppslistor fram till 1860. Ett par källor finnes emellertid som i stora drag belyser trafikens inriktning och omfattning. Kustfartens stora betydelse framgår t.ex. i redogörelsen för Höganäs hamn 1856—1860. I genomsnitt utklareades mer än 100 farkoster till utrikes ort »de flesta med Stenkolsverkets produkter till Danmark, några med bräder hämtade i Halland eller med tuktad gatsten från Bohuslän, några ock med blott barlast. Till inrikes ort avgick 290 fatyg, de flesta lastade med fabrikater från Stenkolsverket, destinerade till Gävle, Stockholm, Norrköping, Malmö, Kristinehamn, Göteborg samt i övrigt till diverse, synnerligast skånska platser.»²¹ Närmare 200 skutor angjorde hamnen i inrikesfart »alla lastade med spannmål och timmer från Gotland, Kalmar, Värmland och Halland, järn från Värmland, salt och kolonialvaror från Göteborg och skånska städerna.»²²

En viss uppfattning om utlandstrafikens inriktning får man av konsulernas redogörelser för Öresundstrafiken. Nu passerade visserligen långt ifrån alla kullaskeppare Helsingör vid färd västerut — en del intog last i hamnar på västkusten och likaledes få man förmoda att många som trafikerade utländska Östersjöhamnar befraktades från svensk ostkusthamn — men materialet torde räcka för en översiktlig bild.

Tabell 4. *Destinationsort för segelfartyg från Kullabygden som passerat Helsingör 1855 på resa västerut.*²³

Destination	Antal fartyg
Svensk hamn på västkusten	85
Norge	45
England	24
Danmark	14
Tyskland	1
Holland	16
Belgien	2
Summa	187

Som framgår av tabellen dominerade trafiken på Norge. Hit seglade man nästan uteslutande med spannmål som lastats i skåne- och ostkusthamnar. Befraktningarna från Norge utgjordes bl.a. av salt sill som skeppades till hamnar som Stockholm, Norrköping, Malmö, Köpenhamn och Helsingör.

Någon gång kunde det hända att man seglade i barlast från Norge till England och tog kol för Sverige.²⁴

Tabell 5. *Segelfartyg från Kullabygden i norska hamnar 1855.*²⁵

Hamn	Antal fartyg
Larvik	2
Skien	1
Bredvig	1
Arendal	1
Kristianstad	2
Haugesund	1
Stavanger	13
Bergen	51
Summa	72

Spannmålsskeppningen dominerade likaledes på England och ännu var träfrakterna till detta land fåtaliga. Efter att ha lossat råg och havre i t.ex. London eller Hull seglade man upp till hamnarna i koldistriktens på ostkusten och fick returlast till hemlandet.²⁶

Kullaskepparnas sjöfart på Holland, Belgien och de tyska nordsjöhamnarna var inte särskilt stor. Spanmålsfrakterna intog också här förgrundsplatsen men i källmaterialet finner man även en del exempel på trä-, järn- och järnlaster.²⁷ De mer än 200 kullaskutor som 1855 gick österut genom Öresund var nästan samtliga destinerade till svenska och danska hamnar. Till Stockholm anlände 58 skutor med fisk och kol från Norge resp. England samt med lervaror från Höganäs. I övrigt anlöptes de flesta städerna söder om huvudstaden och trafiken på Norrland hade ännu så länge föga betydelse.²⁸

Bland de danska hamnarna intog självfallet Köpenhamn förgrundsplatsen. Utöver frakterna från Norge seglade kullaborna dit åtskilliga partier timmer från Hallandskusten, sten från Bohuslän och tegel från Höganäs.²⁹

Kullabygdens segeltonnage hade mellan 1850 och 1860 ökat med 88 % och under 1860-talet var expansionen ännu snabbare. Tillväxthastigheten var störst under decenniets senare del då tonnagesiffrorna steg med 50 % mellan 1864 och 1866 samt med 56 % mellan 1866 och 1869. Sistnämnda år uppgick antalet fartyg till 112 st med en sammanlagd lastförmåga om 11 721

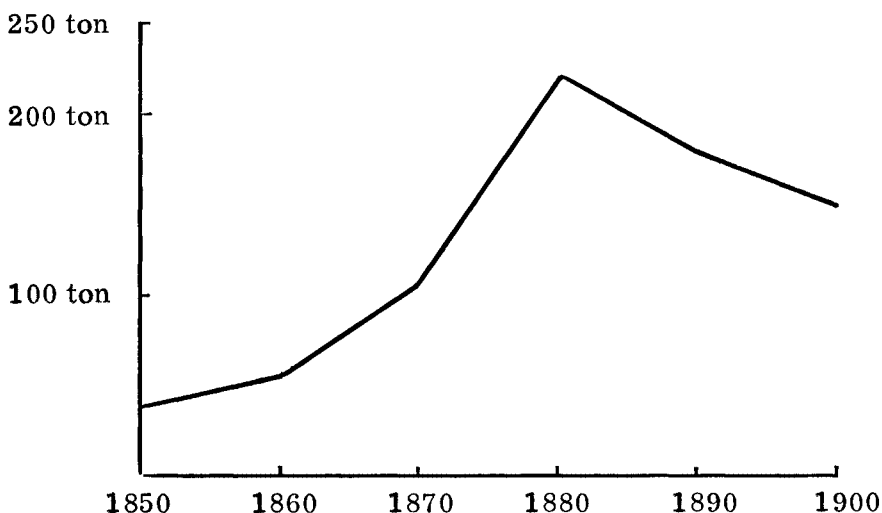
Tabell 6. *Destinationsort för segelfartyg från Kullabygden som passerat Helsingör 1855 på resa österut.*³⁰

Destinationsort	Antal fartyg
Haparanda	1
Gävle	6
Stockholm	58
Visby	6
Norrköping	3
Västervik	6
Kalmar	2
Karlskrona	8
Ystad	1
Malmö	20
Landskrona	4
Hälsingborg	1
Obest. svensk östersjöhamn	9
Köpenhamn	43
Annan dansk hamn	12
Tysk hamn	2
Obest. östersjöhamn	38
Summa	220

Tabell 7. *Laster skeppade genom Öresund med segelfartyg hemmahörande i Kullabygden.*³¹

Västerut	Antal	Österut	Antal
Spannmål	72	Fisk	54
Trä	6	Trä	51
Järn	8	Tegel	30
Tjära	6	Kol	22
Kalk	5	Livsmedel	22
Div.	11	Styckegods	20
Barlast	77	Sten	17
		Barlast	4
Summa	185	Summa	220

ton motsvarande något över 4 % av rikets totala segeltonnage. De mindre jakterna ersattes alltmer av skonserter och större skutor som barkskepp inköptes varigenom den genomsnittliga lastförmågan 1869 uppgick till 104 ton.³²

Diagram 1. *Genomsnittsstorlek för segelfartyg i Kullabygden 1850/1901.*³³

Den gynnsamma utvecklingen fortsatte under 1870-talet. Högkonjunkturen som inledde decenniet och varade till dess mitt resulterade i en snabb tillväxt för Kullaflottan. Mellan 1871 och 1875 ökades tonnaget med över 11 000 ton. Härfter mattades expansionen något men 1879 hade skutornas totala lastförmåga fördubblats jämfört med 1871.³⁴ Allt större skutor anskaffades genom nybyggnation eller genom inköp från andra orter. Några exempel kan nämnas: Till Jonstorp inköptes skeppet »Jonstorp» om 460 ton, mölleflottan utökades 1875 med skonerten »Skandia» om 370 ton, till Viken anskaffades 1873 barken »Renown» om 307 ton och briggen »Selma» om 315 ton och i Höganäs byggde hemmansägaren N. Olsson upp ett rederi som 1875 omfattade 11 större fartyg.³⁵ Dessa och andra nyanskaffningar ledde till ytterligare höjning av genomsnittsstorleken. 1879 lastade traktens skutor genomsnittligt 195 ton mot 106 ton år 1871. Kullabygdens andel i rikets sammanlagda segeltonnage uppgick under 1870-talets sista år till 6,5 %.³⁶

Tabell 8. *Försäkringsvärde i Kullens Enskilda Assuransförening 1866–1880.*³⁷

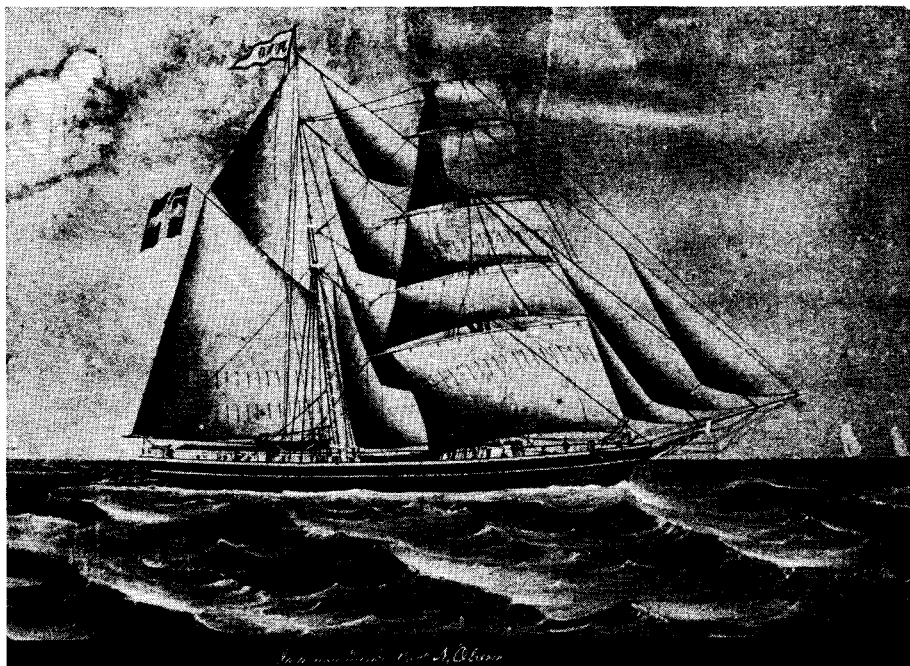
År	Antal fartyg	Försäkringsvärde
1866	188	1 994 718
1867	162	2 053 184
1868	162	1 878 498
1869	169	2 412 141
1870	168	2 341 260
1871	183	2 691 194
1872	211	2 997 480
1873	216	3 389 973
1874	220	3 770 792
1875	231	4 405 052
1876	239	4 808 140
1877	237	4 789 200
1878	234	4 583 250
1879	243	4 711 290
1880	—	4 627 000

En bearbetning av konsulernas skeppslistor för 1875 visar att seglationen fått en annan inriktning under de 20 år som förflutit sedan 1855. Självfallet hade trafikens totala omfattning ökat högst väsentligt men kullaskepparna seglade på nya trader. Förändringarna gällde främst Norge och England men berörde också östersjöstaterna och mera avlägsna länder.

Norge hade dominerat helt som destinationsland 1855 men 1875 angjordes grannlandet endast av 9 fartyg om sammanlagt 767 ton. Fortfarande befraktades skutorna i huvudsak med spannmål till de norska hamnarna med sill och trä som returlast till Sverige och England.³⁸

Tabell 9. *Segelfartyg från Kullabygden i norska hamnar 1875.*³⁹

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Halden	3	332 ton
Kristianstad	2	150 ton
Egersund	1	50 ton
Bergen	3	102 ton
Summa	9	634 ton



Råsegelskonaren »JUNO» av Arild. Byggd Roslagen 1852.

Det blev nu i stället England som kom att få störst betydelse för kullaskepparnas nordsjöfart. Orsakerna till detta var bl.a. att Sverige övertagit en stor del av träexporten. Vidare behövde den svenska industrin kol och andra råvaror. Inalles besöktes England 1875 av närmare 140 segelskutor från Kullabygden. Huvuddelen av dessa avseglade från Gävleområdet med trä eller järn samt från Sundsvallsdistriktets många sågverk. Träskeppningen från Smålandskusten liksom från finska och ryska östersjöhamnar hade också någon betydelse. Utöver detta seglades en del spannmål från ostkusten eller från Tyskland.⁴⁰ De engelska ostkuststäderna West Hartlepool, Hull, Newcastle on Tyne, Grimsby och Middlesbrough besöktes oftast. Seglationen på västkusten hade däremot mindre omfattning och de få fartyg som tog sig ner genom Engelska Kanalen var samtliga destinerade till hamnar kring Bristol.⁴¹

Efter lossning gick de flesta skutorna hem till Sverige eller Danmark kolfraktade, därefter i barlast upp till norrlandskusten för ny trälast. En del skeppare seglade dock kol från England till Spanien och Portugal och fick där salt för Sverige.

Tabell 10. *Segelfartyg från Kullabygden i engelska hamnar 1875.*⁴²

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
London	5	1268 ton
Belfast	1	248 ton
Leith	1	284 ton
Middlesbrough	7	1517 ton
Montrose	1	191 ton
Wisbeach	3	361 ton
Grouchester	1	207 ton
Grimsby	16	3263 ton
Aberdeen	1	135 ton
Boness	1	103 ton
Bridgewater	1	258 ton
Llanelly	1	273 ton
Newport	3	776 ton
Poole	1	219 ton
Rochester	3	518 ton
Seaham	1	273 ton
Cardiff	3	971 ton
W. Hartlepool	54	11 190 ton
Hull	13	2 864 ton
Newcastle on Tyne	14	2 716 ton
Sunderland	3	700 ton
Summa	134	28 335 ton

Seglationen på de tyska, ryska och finska östersjöhamnarna var till största delen av ren transitokaraktär. De skutor som anlöpte Finland kom med kol från England, styckegods från Tyskland, salt från Spanien och alla destineras med trä till platser i Danmark, Frankrike, England och Spanien. Trafiken på de ryska hamnarna var liten. Barken »Prisma» av Höganäs och skonerten »Jonny» av Jonstorp lossade cardiffkol i Riga och gick sedan barlastade till London resp. Köpenhamn. Utöver detta angjordes bara Archangelsk vid Vita Havet där skonaren »Carl» av Nyhamnsläge tog ombord trä för Englands ostkust.⁴³

Tabell 11. *Segelfartyg från Kullabygden i finska och ryska hamnar 1875.*⁴⁴

Hamn	Antal	Tonnage	Hamn	Antal	Tonnage
Helsingfors	1	276 ton	Archangelsk	1	135 ton
Viborg	2	358 ton	Riga	2	445 ton
Fredrikshamn	2	643 ton			
Björneborg	5	822 ton			
Vasa	2	885 ton			
Raumo	1	266 ton			
Summa	13	3 250 ton		3	580 ton

I de tyska hamnarna lossades trä från Sverige och kol och sill från England resp. Norge. Returlasterna bestod till en del av styckegods men vanligen gick man i barlast till svensk eller finsk hamn. Sjöfarten på tyska nordsjökusten var obetydlig. Sammanlagt anlöptes Hamburg, Bremen och Brake av 4 kullaskutor med hudar från Sydamerika, bomull från Nordamerika och med trä från Skandinavien.⁴⁵

Tabell 12. *Segelfartyg från Kullabygden i tyska hamnar 1875.*⁴⁶

Hamn	Antal	Tonnage	Hamn	Antal	Tonnage
Memel	2	405 ton	Hamburg	1	266 ton
Pillau	1	248 ton	Bremen	1	258 ton
Stettin	2	266 ton	Brake	2	238 ton
Lübeck	4	628 ton			
Ekersund	1	47 ton			
Flensburg	4	477 ton			
Hadersleben	2	87 ton			
Heiligenhafen	1	47 ton			
Sönderborg	5	122 ton			
Summa	22	2 327 ton		4	755 ton

1855 hade 18 skeppare från Kullabygden seglat västerut genom Öresund på resa till Holland eller Belgien. 1875 angjorde bara 6 kullaskutor hamnar i dessa länder. Skonerterna »Familjen» och »Polstjernen» från Nyhamnsläge resp. Höganäs anlöpte Amsterdam med vin från Spanien och till Antwerpen inkom skonerterna »August» av Jonstorp med trä och ull från Sverige, Ryssland och Sydamerika. Sammanlagt uppgick tonnaget i dessa båda länder till 1277 ton.⁴⁷ Fler frakter seglades däremot till Frankrike. Trälasterna från Skandinavien dominerade nästan helt och efter lossning i atlanthamnarna sökte

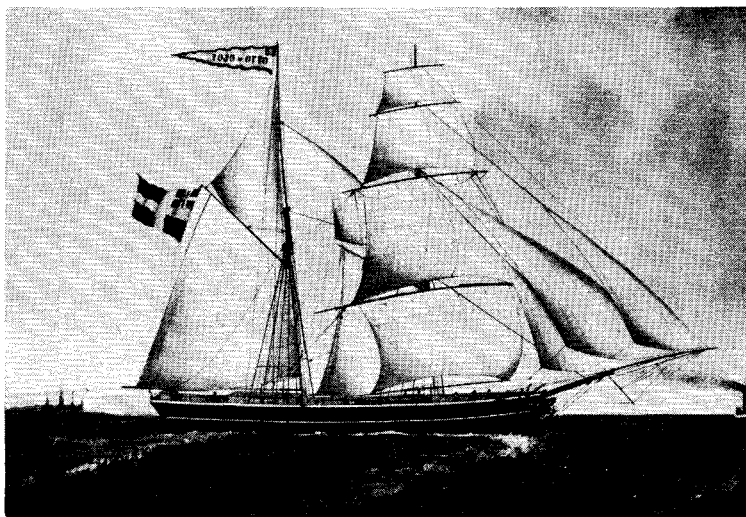
man sig i barlast upp till engelska nordsjökusten för den obligatoriska kol-lasten till östersjöområdet. De 12 kullaseglare som under året förtöjde i Dunquerque, Havre, Calais, Treport, Honfleur, Caen och Bordeaux hade ett tonnage om totalt 3 096 ton.⁴⁸

En vanlig typ av långresa för större skutor från Kullabygden under 1870-talet kunde gestalta sig på följande sätt: Barlast från vinterns uppläggningshamn i Sydsverige till Norrland eller Finland, därefter trä och timmer till England och så kol till Spanien. Här köpte befälhavaren upp en saltlast som försålades i Skandinavien varefter den sedvanliga trälasten togs ombord för ny resa till England. Några exempel som belyser detta kan nämnas. Barken »Forsete» om 87 nyläster av Höganäs lastade 1875 timmer i Björneborg för Llanelly i England. Med kollast seglade hon så till Cadiz för lossning. Saltlasten köptes i Setubal och avyttrades i Åhus. Skonaren »Gustav» av Nyhamnsläge seglade samma år ved från Oskarshamn till Grouchester och kol från Cardiff till Lissabon. Saltlasten lossades slutligen i Höganäs. Skonaren »Betty» av Viken om 79 nyläster anlände i februari 1875 till Alicante med kol från W. Hartlepool. I Cartagena lastades salt för Pillau och från Königsberg befraktades hon sedan med spannmål till Bridgewater.⁴⁹

Tabell 13. Segelfartyg från Kullabygden i spanska och portugisiska hamnar 1875.⁵⁰

Hamn	Antal	Tonnage
Lissabon	3	791 ton
Oporto	1	210 ton
St Ybes	5	684 ton
Bilbao	1	376 ton
Cadiz	1	273 ton
Huelva	1	218 ton
Alicante	1	248 ton
Barcelona	1	282 ton
Torreveja	1	248 ton
Tarragona	3	678 ton
Summa	18	4 008 ton

Medelhavsfarten synes ej haft någon som helst betydelse. Utöver de spanska hamnarna angjordes i detta område endast en plats — Cagliari på Sicilien — dit skonaren »Amarant» om 91 nyläster av Nyhamnsläge anlände med kol från Swansea och tog in saltlast för Sverige.⁵¹



Råsegelskon. »OTTO OCH OLOF» av VIKEN Byggd i Viken 1858 av skepparen Johannes Olsson. 30.5 nyläster. Förlist i Nordsjön 1876.

Tidigare har nämnts att fartygens genomsnittsstorlek ökade väsentligt under 1860- och 1870-talen. Detta ledde till att skutorna efterhand började delta i djuphavsseglationen. 1875 gällde denna främst de amerikanska kontinenterna. Till Cuba ankom briggen »Fritjof» av Stubbarp från Antwerpen med styckegods och hon avgick sedan med socker till Falmouth »for orders» liksom skonaren »Venona» av Höganäs som lossat cardiffkol i Havanna. Skonerten »Nyhamn» om 90 nyläster hämtade sin sockerlast i Mamanillo och befraktades till Boston.⁵² I Rio de Janerio förtöjde under året skonerterna »Arvid», »Experiment» och »Höganäs» lastade med trä från Västervik, vin och salt från Tarragona och kol från England. Slutligen finner man tre höganässkutor i några andra sydamerikanska hamnar. »Joneheld» och »Venona» lossade styckegods från Antwerpen i Buenos Ayres resp. Montevideo och i Rosario tog briggen »August» in hudar för belgisk hamn.⁵³ Det sammanlagda tonnaget i de amerikanska hamnarna uppgick till 2 794 ton.⁵⁴

För Kullabygdens sjöfartsidkare hade konjunkturerna varit goda under det tidsavsnitt som nu behandlats. Skeppsbyggeriet blomstrade, seglationen utsträcktes till alltmer avlägsna farvatten, skutornas genomsnittsstorlek öka-

des och tonnagesiffrorna steg nästan oavbrutet hela tiden. 1880 var bygdens sammanlagda tonnage mer än 8 gånger så stort som 1850.⁵⁵ Men bilden förändrades under 1800-talet. Frakterna hade börjat sjunka redan vid mitten av 1870-talet i samband med avmattningen av den internationella högkonjunkturen. Visserligen skedde en återhämtning omkring 1880 men därefter bidrog det allmänna prisfallet till ytterligare nedpressning av fraktsatserna. Ännu så länge avspeglades detta i tonnagesiffrorna bara såtillvida att utvecklingen blev långsammare under slutet av 1870-talet men det är tydligt att den minskade lönsamheten vållade problem. »Dessa avtynade förhållanden,» skrev kronofogden i sin berättelse 1885, »ha för rederierna varit särdeles bekymmersamma och inverkat menligt på den sjöfartsidkande befolkningens existens. Fartygen ha sjunkit i värde så att de icke kunna säljas annat än med stor förlust. Då ett stort antal personer vilka gjort sjöfart till sitt levnadsyrke, måste, för att kunna försörja sig och sina familjer, ägna sig åt denna verksamhet och sålunda är beroende av de tryckta konjunkturen föres en allmän klagan över dessas hämmande inverkan på en näringsgren som icke kan nedläggas enär detta skulle medföra en ytterligare förlust och beröva en större mängd personer deras enda utväg till försörjning.»⁵⁶

Men troligtvis var de klagomål som framförts till kronofogden överdrivna och förmodligen betraktade skutskepparna stagnationen som tillfällig. Mellan 1881 och 1885 ökades tonnaget med nästan 10 % och 1885 redovisades maximisiffrorna för hela perioden. Detta år fanns det i Kullabygden 132 segelfartyg om sammanlagt 29 230 ton motsvarande 7,5 % av landets segeltonnage.⁵⁷

Tabell 14. *Segelfartyg i Kullabygden 1885.*⁵⁸

Ort	Antal fartyg	Tonnage
Domsten	12	1 950 ton
Viken	18	4 781 ton
Lerberget	8	1 805 ton
Höganäs	34	7 709 ton
Nyhamnsläge	19	4 214 ton
Lerhamn	11	2 627 ton
Mölle	3	296 ton
Arild	10	1 945 ton
Jonstorp	13	3 386 ton
Farhult	4	509 ton
Summa	132	29 230 ton

Efter 1885 inleddes avvecklingen av Kullabygdens segelflotta — en långvarig process som sträckte sig fram till 1934 då den sista segelskutan — tremastskonaren »Elsa» om 144 bruttoton med hemort Arild försågs med råoljemotor och därmed blev motorseglare.⁵⁹ 1886 sjönk frakterna med omkring en fjärdedel och den fortsatta nedgången fram till slutet av 1888 ledde till att skutorna seglade utan några större förtjänster. Nyanskaffningarna upphörde och istället började man sälja bort fartygen till andra orter. Tonnaget minskade med nära 30 % mellan 1885 och 1887.⁶⁰ Problemen drabbade även ångbåtsrederierna. 1890 konstaterades att »det vid början av femårsperioden 1886—1890 funnos inom fögderiet 5 lastångare vilkas värde uppskattats till 700.000 kronor. Samtliga dessa hava under perioden blivit försålda för underpris till andra platser.»⁶¹

Höjningen av frakterna under slutet av år 1888 ledde till att man följande år inseglade ganska goda förtjänster och skepparna fick åtminstone tillfälle att reparera och förbättra sina fartyg. Vidare inträdde åter köprush och mer intresse för sjöfarten.⁶² De förbättrade förhållandena avspeglades också i tonnagesiffrorna som steg med ett par procent mellan 1887 och 1889.⁶³

Men förändringen till det bättre var obetydlig och fortfor ej längre än till 1890 då lönsamheten återigen minskade för att vid slutet av året åter befinna sig på samma låga nivå som 1866. Emellertid blev förhållandena något ljusare under slutet av 1890-talet och direkta klagomål ansågs ej förekomma bland skutskepparna i bygden. Det var dock främst ångbåtsrederierna som kunde dra nytta av utvecklingen. Men läget försämrades snart igen och de konjunkturuppgångar som inträffade omkring 1905 och under åren före första världskriget kunde inte förändra bilden i stort. Segelskutornas tid var förbi.⁶⁴ 1905 uppgick antalet segelfartyg i Kullabygden till 70 st med ett totaltonnage om 11 365 ton. Under de 20 år som förflutit sedan toppåret 1885 hade tonnaget minskat med 60 %.⁶⁵

Konsulernas skeppslistor för 1895 visar att kullaskutorna detta år i stort sett seglade med samma frakter och på samma trader som 1875. Utlands trafikens omfattning ökade dock ganska mycket trots att bygdens tonnage 1895 var mindre än 1875. Kanske kan detta sammanhånga med skillnader i fraktsatser mellan de båda åren men förmodligen spelade kustfartens minskade betydelse under 1890-talet också någon roll.

Trä- och kolfrakterna till och från England dominerade nu liksom tidigare och de förändringar som gällde trafiken på andra länder var smärre. Seglationen på Norge var obetydlig. Jämfört med 1875 hade visserligen de besökande kullaskutornas antal ökat men det var nu mest mindre fartyg som

anlände till landet. I städerna kring Oslofjorden lossades tegel från Höganäs medan cement och sten var vanliga returlaster till Sverige, Danmark och Tyskland. Endast ett större fartyg angjorde under året landet. Det var skonerten »Höganäs» om 240 ton som lossade salt från Middlesbrough i Vardö och därifrån avseglade i barlast till Archangelsk.⁶⁶

Tabell 15. *Segelfartyg från Kullabygden i norska hamnar 1895.*⁶⁷

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Halden	1	78 ton
Oslo	8	361 ton
Sarpsborg	4	244 ton
Drammen	1	50 ton
Vardö	1	240 ton
Summa	15	973 ton

Seglationen på England visade 1895 en betydande ökning jämfört med 1875 i ton räknat. I relation till utlandstrafiken totala omfattning höll sig dock englandsfarten på samma nivå som tidigare. Liksom 1875 var hamnarna på engelska ostkusten de mest anlitade men koncentrationen på West Hartlepool, Newcastle on Tyne, Hull och Grimsby hade upphört och nu angjordes betydligt fler städer. Bl.a. ökade trafiken på syd- och västkusten. Träskeppningarna intog givetvis en framskjuten plats och endast tre skutor ankom med andra laster: I Yarmouth förtöjde under året skeppet »Liana» av Lerberget efter en lång resa med vete från Sydamerika och i Liverpool lossade barkskeppen »Ingeborg» och »Christina», båda från Lerhamn, bönor och socker från Rio Hacha resp. Cuba.

De vanligaste inlastningshamnarna för det sågade virket och pitpropsen var nu som tidigare sågverken kring Gävle och Sundsvall. Många kullaskutor befraktades också med dessa laster från Småland och Halland. Kol och koks var den givna returlasten till Skandinavien. Ett par gånger hände det dock att skutor seglade tillbaka över Nordsjön med salt och gödning.⁶⁸

Trafiken på de finska och ryska östersjöhamnarna kunde uppvisa en ökning — om än en mindre sådan — jämfört med 1875. Av kullaskepparnas hela utrikesseglation gick 1895 omkring 5 % till dessa områden. Fortfarande var det i hög grad fråga om transitofrakter. Skutorna anlände i barlast

Tabell 16. *Segelfartyg från Kullabygden i engelska hamnar 1895.*⁶⁹

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
London	3	955 ton
Yarmouth	3	773 ton
Grimsby	8	2 264 ton
W. Hartlepool	20	5 755 ton
Hull	10	2 793 ton
Liverpool	5	2 581 ton
Middlesbrough	3	870 ton
Newcastle on Tyne	28	7 198 ton
Sunderland	4	1 017 ton
Falmouth	3	1 454 ton
Leith	5	1 327 ton
Alloa	4	886 ton
Grangesmouth	5	1 719 ton
Övriga (22 hamnar)	30	7 098 ton
Summa	131	36 688 ton

och virket skeppades vanligen till Danmark. Ungefär en fjärdedel av träfrakterna gick till England och Tyskland.⁷⁰

Tabell 17. *Segelfartyg från Kullabygden i finska och ryska hamnar 1895.*⁷¹

Hamn	Antal fartyg	Tonnage	Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Helsingfors	2	289 ton	Cronstadt	1	295 ton
Ålbörnaborg	4	834 ton	Riga	2	453 ton
Borgå	2	188 ton	Libau	2	171 ton
Hangö	1	66 ton	Windau	1	148 ton
Kotka	2	262 ton			
Lovisa	2	481 ton			
Vasa	2	285 ton			
Viborg	5	872 ton			
Åbo	1	190 ton			
Summa	21	3 467 ton		6	1067 ton

De tyska östersjöhamnarna anlöpdes 1895 främst av småskutor som fraktade trä, sten och tegel från södra Sverige. Några exempel kan nämnas: Skona-

ren »Anna» av Viken om 70 ton lossade under året 4 gånger sten och tegel från Stockholm och Höganäs i Königsberg, Danzig och Stettin, skonerten »Carl» om 80 ton med hemort Lerberget skeppade tre trälaster från smålandskusten till Burg och Kiel och galcasen »Sjölifvet» av Arildsläge om 38 ton fraktade sten och trä till Apenrade och Wismar. Jämfört med 1875 hade trafiken på dessa hamnar mer än fördubblats. Det var huvudsakligen det mindre tonnaget som svarade för ökningen eftersom endast 4 större kullaskutor under året angjorde området. Även relativt sett hade seglationen fått vidgad betydelse. Men fraktfarten på de tyska nordsjöhamnarna var nu liksom tidigare föga omfattande. Till Bremen och Brake inkom 1895 endast 5 kullaskeppare med sina båtar.⁷²

Tabell 18. *Segelfartyg från Kullabygden i tyska hamnar 1895.*⁷³

Hamn	Antal fartyg	Tonnage	Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Königsberg	3	276 ton	Bremen	4	777 ton
Danzig	3	248 ton	Brake	1	161 ton
Stettin	13	1 174 ton			
Lybeck	7	777 ton			
Flensburg	4	235 ton			
Kiel	7	424 ton			
Wismar	6	521 ton			
Rostock	3	177 ton			
Övriga (11 st)	14	1 550 ton			
Summa	60	5 382 ton		5	938 ton

Sjöfarten på de holländska och belgiska hamnarna höll sig på ungefär samma nivå 1895 som 1875. Det var alltså inte heller nu fråga om någon mera omfattande trafik och endast 5 kullaseglare angjorde under året Cerneuzen, Delfzijl och Rotterdam. Samtliga dessa skutor vilka tillsammans lastade något över 1500 ton ankom trälastade. Inte heller finner man många båtar i de franska hamnarna, endast en bark och en skonare befraktades till Le Havre och den låga tonnagesiffran på 705 ton innebar att landets andel i kullabornas utlandsseglation sjönk till omkring 1 %.⁷⁴

Trafiken på Spanien och Portugal visade en icke obetydlig minskning. Kolfrakterna från England hade helt upphört och i stället fraktades 1895 uteslutande timmer från Skandinavien. I likhet med 1875 bestod returlasterna av salt till Nordeuropa.⁷⁵

Tabell 19. *Segelfartyg från Kullabygden i spanska och portugisiska hamnar 1895.*⁷⁶

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Lissabon	2	535 ton
Setubal	3	851 ton
Vigo	1	196 ton
Sevilla	1	328 ton
Denia	1	102 ton
Almeria	1	596 ton
Summa	9	2 808 ton

Djuphavsseglationen fick under årens lopp allt större omfattning och 1895 hade tonnagesiffrorna för de skutor som deltog mer än fördubblats sedan 1875. Främst inriktades denna fart på Syd- och Nordamerika — det enda undantaget utgjorde de två kullaskeppare som anlöpte hamnar i Sydafrika med trälaster från Norrland. Trafiken på Nordamerika var liten och den transatlantiska sjöfarten gällde framförallt Västindien och Sydamerika. Befraktningarna till dessa avlägsna länder dominerades av träskeppningar från Skandinavien med vete, socker, och hudar till Västeuropa som returlaster.⁷⁷

Tabell 20. *Segelfartyg från Kullabygden i utomeuropeiska hamnar 1895.*⁷⁸

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Cape Town	1	635 ton
East London	1	393 ton
Campeltown	1	842 ton
Brunswick	1	596 ton
British Honduras	1	307 ton
St Thomas	2	809 ton
Barbados	1	325 ton
British Guyana	1	332 ton
Santa Catharina	1	335 ton
Santos	1	316 ton
Rosario	2	1 477 ton
Montevideo	1	285 ton
Summa	14	6 650 ton

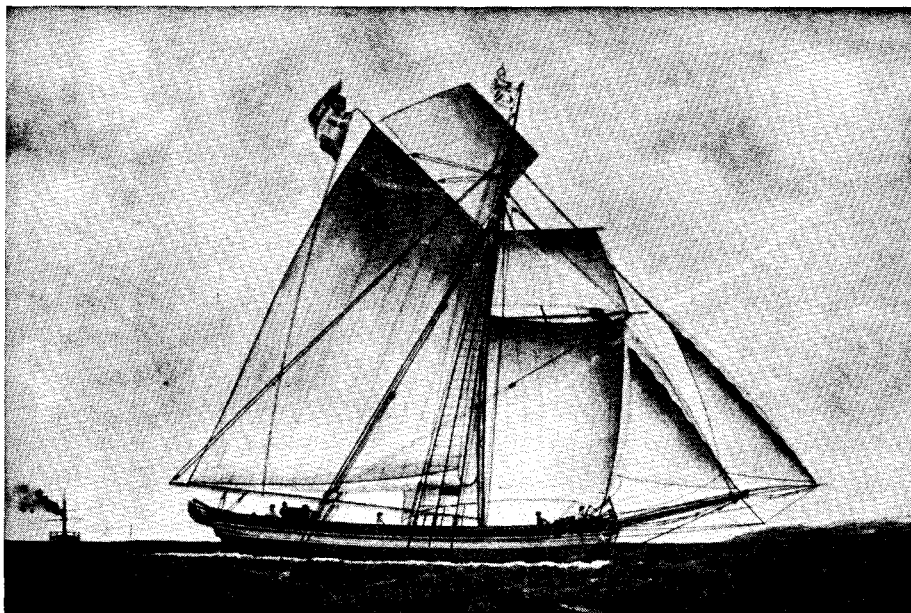
Från och med 1890 är det möjligt att belysa kullaskutornas sjöfart på grannlandet Danmark. Sedan gammalt var seglationen på detta land betydelsefull, framförallt för de mindre jakterna och galeaserna.

1895 förtöjde inte mindre än 218 skutor från Kullabygden vid kajer i danska hamnar. Trots det stora antalet uppgick totaltonnaget endast till omkring 15 000 ton. Självfallet var det vanligen de större städerna som Köpenhamn, Ålborg och Århus vilka anlöptes men härutöver besökte kullaskepparna ytterligare många smärre lastplatser. Trä från ostkusten och Halland, sten från Blekinge och Bohuslän samt produkter från de skånska tegelbruken var de vanligaste frakterna småskutorna hade med sig. De större fartyg som destinerades hit seglade trä från Finland och kol från England. För det mesta tog man sig i barlast tillbaka till Sverige men spannmålsfrakter till Malmö, Landskrona och Hälsingborg kunde förekomma.⁷⁹

Tabell 21. *Segelfartyg från Kullabygden i danska hamnar 1895.*⁸⁰

Hamn	Antal fartyg	Tonnage
Köpenhamn	80	5 235 ton
Odense	10	769 ton
Kolding	11	824 ton
Århus	15	683 ton
Ålborg	17	1 087 ton
Randers	9	504 ton
Svendborg	9	1 281 ton
Nakskov	8	254 ton
Helsingör	7	951 ton
Övriga (25 hamnar)	52	3 932 ton
Summa	218	15 520 ton

Fraktfarten på inrikes orter spelade en mycket stor roll åtminstone för det mindre kullatonnaget. Något har nämnts i det föregående om denna trafik men eftersom hamnkontorens journaler — i den mån de finns bevarade — är de enda handlingar som kan lämna upplysningar, skulle en ingående redogörelse för inrikesfarten ställa sig alltför tidskrävande. Därför har bara sjöfarten på Hälsingborg granskats men staden hade stor betydelse för de fartyg som hörde hemma i grannskapet och för seglatserna längs kusten. 1882 angjordes hamnen av närmare 150 jakter, slupar och galeaser från kustorterna på Kullahalvön i inrikesfart. Vid denna tidpunkt seglade man i huvudsak mellan skånestäderna och Västkusten. I Göteborg, Varberg, Falkenberg och Halmstad tog man ombord spannmål och trä som sedan lossades bl. a. i Hälsingborg. Frakterna upp i Kattegatt bestod t. ex. av gödning, byggmaterial och stycke gods.



Jakten »CARL EVALD» av Domsten. 44 läster.

Följer man sedan utvecklingen några decennier fram i tiden ser man tydligt att kustseglatsernas utbredning och omfattning succesivt minskade och efterhand koncentrerades helt till Öresundsområdet. 1892 besökte 67 smärre segelskutor från Kullabygden Hälsingborgs hamn med tegel, cement och kemikalier från Malmö, Lomma, Landskrona och Höganäs.⁸¹

Trots att tonnagesiffrorna för utlandstrafiken 1895 var större än 1875 försämrades alltså lönsamheten under 1880- och 1890-talen vilket resulterade i en fortöpande avveckling av Kullabygdens segelflotta. Redarna fick allt svårare att klara konkurrensen med ångbåtarna och de förbättrade landkommunikationerna ställde allt större krav på fartygens snabbhet och effektivitet.

Nu hade visserligen en del ångbåtar anskaffats till bl. a. Viken, Höganäs och Nyhamnsläge under 1870-talet men de försålles efter något tiotal år och under den här behandlade perioden spelade ångbåtsrederierna mycket liten roll i Kullabygden. Många skeppare ansåg säkerligen att ångbåtarna ej hade någon framtid och under de föga lönsamma åren på 1880-talet be-

tecknade man konkurrensen med dessa fartyg såsom »mer eller mindre tillfällig.»⁸² Den minskade lönsamheten ansågs bero på helt andra faktorer. Men efterhand stod det för många klart att det främst var ångbåtarna som genom sin »osunda konkurrens»⁸³ minskade skutskepparnas möjligheter att skaffa bra frakter. De skeppare som kronofogden refererade till i sin berättelse för slutet av 1890-talet pekade bl. a. på att ett stort antal utländska och svenska ångare gett sig in på Nord- och Östersjöfarten. Utöver sin lastkapacitet och effektivitet ansågs de nya fartygen även ha andra fördelar: »Då dessa ångbåtar köpts för ett jämförelsevis lågt pris drager deras inköpskapital icke synnerligen stora räntor och deras assuranskostnad ställer sig moderat i förhållande till priset.»⁸⁴

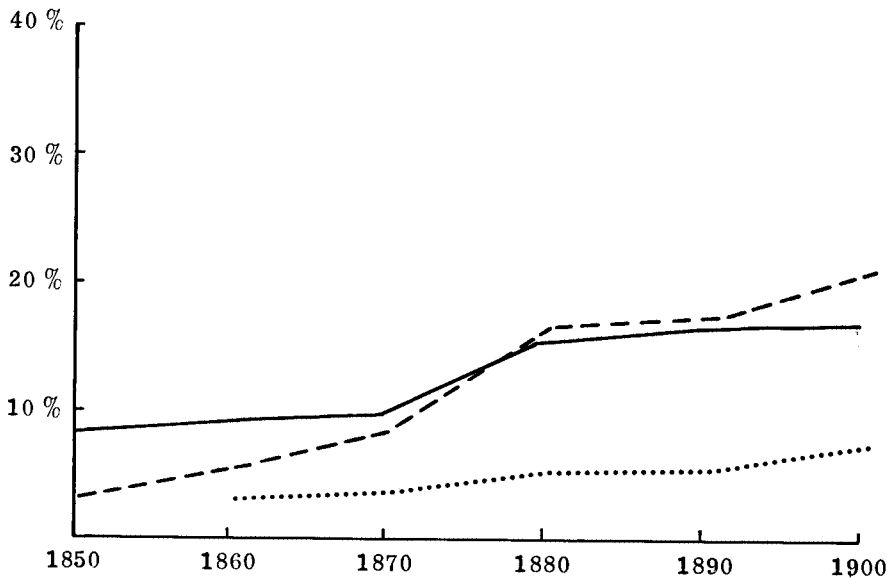
Mantalspliktigt sjöfolk (skeppare, sjökaptener, styrmän och sjömän) i relation till den totala mantalspliktiga befolkningen i Viken, Väsby och Brunnby socknar 1850—1900.

Källa: Mantalslängderna angivna år.

Viken: —————

Väsby:

Brunnby: - - - - -

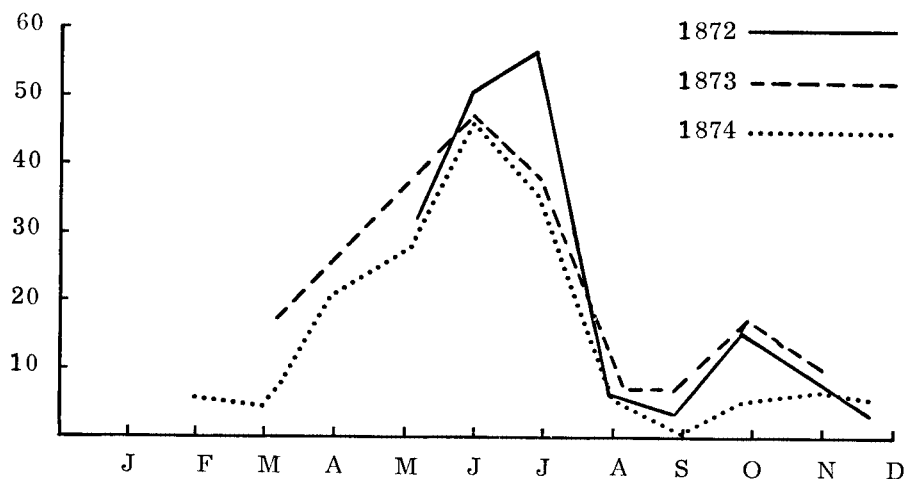


Det var heller inte mycket partrederierna kunde göra för att komma tillrätta med de problem som efterhand blev allt större. »Överallt blir vi utträngda av ångfartygen» skrev befälhavaren ombord i barken »Halvar» till sin korresponderande redare 1899.⁸⁵ Motorisering av skutor blev allmän först en bra bit in på 1900-talet och övergång till järnfartyg med ångmaskin ställde stora krav på kapitalanskaffning. Ännu långt in på 1900-talet fanns det dock router där goda segelskutor kunde göra sig gällande. Härtill fordrades emellertid stort tonnage och i Kullabygden sjönk genomsnittsstorleken från mitten av 1890-talet. Några större fullriggare hörde aldrig hemma i bygden och 1905 var den genomsnittliga lastförmågan 162 ton jämfört med 210 ton 1885.⁸⁶ En annan faktor spelade säkerligen en icke oväsentlig roll i avvecklingsprocessen. Ångbåtsflottan i Hälsingborg blev efterhand allt större och därmed erbjöds arbetstillfällen för såväl befäl som manskap från kustorterna i bygden runtomkring. Enligt muntliga uppgifter var det många sjömän som föredrog de nya fartygen framför slitet och släpet i segelskutorna. Även detta förhållande kan ha bidragit till att segelfartygen försålades eller höggs upp. Kanske skulle man kunna tänka sig att segelskutornas folk sökte sig över till andra näringsgrenar men så var inte fallet. Under hela perioden 1850—1900 växte sjöfolkets antal såväl absolut som i relation till bygdens mantalspliktiga befolkning.⁸⁷

SEGLATIONEN MED DÄCKADE OCH ÖPPNA BÅTAR.

Den fraktfart som nu behandlats har uteslutande gällt fartyg upptagna i skeppslistorna, d. v. s. fartyg med en lastförmåga på minst 20 ton. Emellertid bedrevs i Kullabygden även en omfattande fraktfart längs kusten av s. k. båtskeppare. Dessa var tillika handelsmän som själva köpte upp och sålde sina laster. De båtar som användes benämndes däckade eller öppna. De lastade omkring 10 ton och hade en besättning på 2 man.⁸⁸ Ibland utnyttjades fiskebåtar för denna typ av sjöfart och för kustens fiskarbefolkning kunde fraktfart vara en binäring liksom fisket var det för sjöfolket. Det är dock svårt att dra en klar gräns mellan fiskare och sjöfolk. Vissa tider på året seglade man med frakter och andra ägnades åt fiske. Dubbelsysslan framgår i nedanstående diagram som visar utklareringen av båtar från Mölle hamn under 3 år på 1870-talet. Under våren och högsommaren då fisket gav ringa utbyte hade fraktfarten högkonjunktur. Den låg sedan nästan helt nere under höstmånaderna då man drog efter sill vid Sjöllands Odde eller Anholt i södra Kattegatt.

Diagram 2. Utklärerade däckade och öppna båtar från Mölle hamn fom maj 1872 tom december 1874.⁸⁹



Kustsergeanterna brukade uppmärksamma denna seglation i sina årsrapporter där det vanligen framhölls att ungefär hälften av bygdens båtar varje höst deltagit i sillfiske. Trafiken med öppna och däckade båtar förekom sedan lång tid tillbaka. I Höganäs fanns det t. ex. 1832 14 husåbor och sex år senare 25 stycken vilka transporterade kol till inrikes orter.⁹¹ Bygdens fartygsbestånd vid denna tid framgår av tabellen nedan.

Tabell 22. Fiske- och fraktbåtar i Kullabygden 1823.⁹²

Plats	Fraktbåtar	Fiskebåtar	Fiskesnipor	Summa
Viken	4	16	3	23
Lerberget	—	5	10	15
Höganäs	26	2	15	43
Nyhamnsläge	2	9	3	14
Lerhamn	1	8	3	12
Mölle	2	12	28	42
Arild	1	21	9	31
Övriga	—	2	13	15
Summa	36	75	84	195

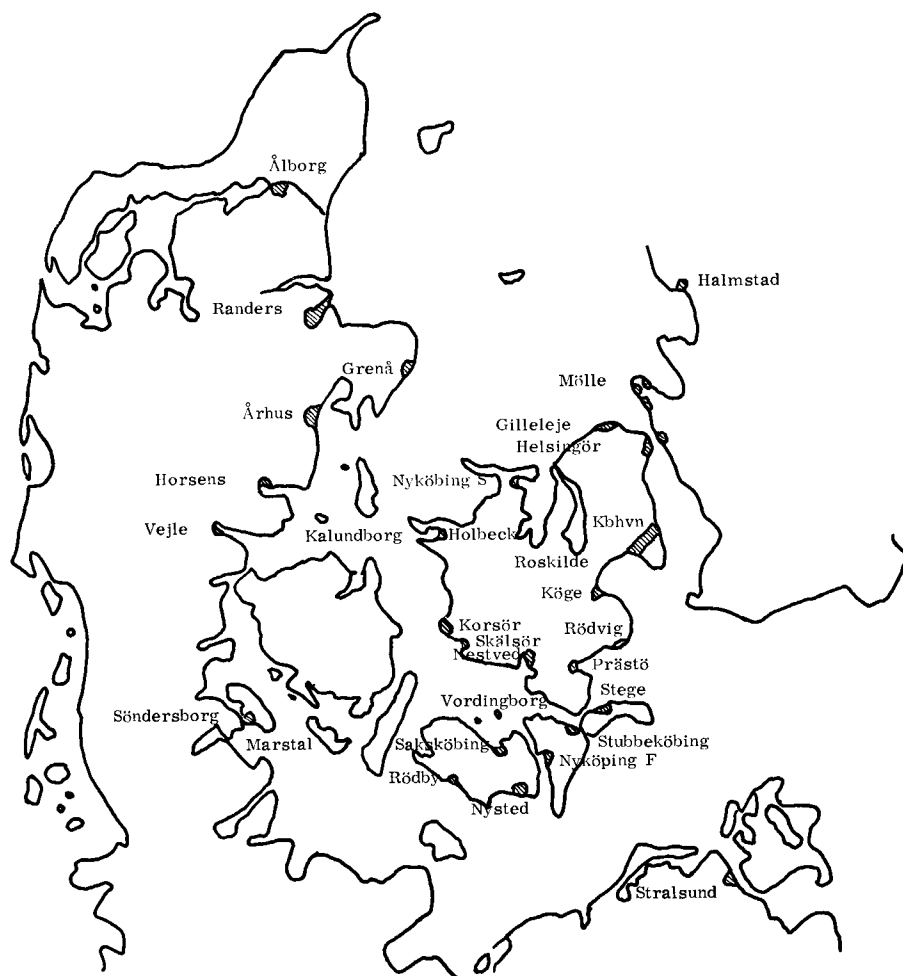
Om man utgår från kustsergeanternas årsrapporter över fartygsbeståndet och mantalslängdernas uppgifter om båtskepparna synes denna seglation haft störst betydelse i Kullabygdens nordligaste del varför den följande framställningen i huvudsak berör detta område.

I Brunnby socken fanns det 1872 sammanlagt 44 öppna och däckade båtar och 10 år senare hade antalet stigit till 65.⁹³ Enligt mantalslängden för 1872 var 57 båtskeppare bosatta inom området. Sjöfarten inriktades vanligen på närbelägna svenska och danska hamnar men färderna kunde ibland utsträckas ner i Östersjön. Eftersom bygden hade få produkter att avyttra seglade skepparna upp till Halland där timmer, järn och hemslöjd inlastades. Frakterna avyttrades i dansk eller skånsk hamn där kol, spannmål, grönsaker och annat som hemorten hade behov av togs ombord som returlast. De båtar som gav sig iväg till Tyskland köpte potatis eller vårsill som utbyttes mot ny last på hallandskusten. Denna gick till Danmark och slutfrakten till hemmahamnen utgjordes av livsmedel.⁹⁴

Tabell 23. *Danska hamnar från vilka däckade och öppna båtar inklarerats i Mölle 1873.*⁹⁵

Hamn	Antal	Hamn	Antal
Köpenhamn	34	Köge	3
Helsingör	5	Samsö	1
Århus	2	Nyköping S	9
Gilleleje	10	Grenå	2
Stege	6	Ålborg	3
Fredrikssund	2	Prästö	1
Hellingebäck	2	Vordingborg	4
Lydens	1	Randers	1
Kalundborg	2	Bandholm	10
Holbäck	5	Nestved	1
Fredriksverk	2	Rödvig	2
Storheddinge	1	Roskilde	1
Stubbeköping	4		
Summa			114

De laster som lossats i de danska hamnarna bestod främst av trävaror såsom bräder, takspån och laggstäver. Vidare levererades ekbark till garverierna samt ved. Slutligen seglades stångjärn från södra Halland och sten från Kullaberg.



Utländska hamnar till vilka däckade och öppna båtar utklarerats från Mölle hamn 1872–1881.

Källa: Mölle Tullstations utgående skeppslista för angivna år
Hälsingborgs Tullkammares arkiv

Tabell 24. *Utklarerade laster från Mölle 1873 och 1875.*⁹⁶

Last	1873	1875
Furubräder	36.127 kubikfot	39.158 kubikfot
Ved	10.013 kubikfot	24.678 kubikfot
Ekbark	1.148 kubikfot	5.781 kubikfot
Takspån	9.150 stycken	—
Laggstäver	10.000 stycken	15.500 kubikfot
Sten	600 kr värde	7.250 kr värde

Tabell 25. *Inklarerade laster i Mölle 1873 och 1875.*⁹⁷

Last	1873	1875
Ärtor	1.890 kubikfot	235 kubikfot
Vetemjöl	180 centner	1.665 centner
Rågmjöl	148 centner	695 centner
Potatis	3.340 centner	—
Klier	9 centner	—
Råg	—	1.060 kubikfot
Gryn	—	203 kubikfot
Gödning	—	150 centner

Även i de andra kustsamhällena hade båtskepparna förbindelser med Danmark även om omfattningen var mindre. Kronofogden belyser förhållandena i sin redogörelse för åren mellan 1856 och 1860. Följande utdrag avser hamnen i Höganäs: »Under quinquenniet ha årligen i medeltal inkclarats från utrikes ort 438 fartyg, de flesta barlastade. Omkring 300 hava varit däckade eller öppna båtar hemma vid något av fiskelägena i Kullen, vilka fört i Halland uppköpta timmer och bräder till Danmark därifrån de till Höganäs återkommit och inkclarat dels med barlast dels med spannmål som de måst taga i byte mot sina trävaror. Spannmålen ha ofta avförts till Halland eller Bohuslän där den avyttrats eller utbytts mot nytt timmer. En del har dock lossats och försålt vid Höganäs.»⁹⁸ I rapporten som skrevs 1870 gjordes samma notering. Visserligen hade de inkclarade fartygens antal minskat men mellan 150 och 200 smärre båtar anlöpte hamnen »barlastade eller med spannmål som de tillbytt sig mot timmer och bräder från Halland.»⁹⁹

För Vikens del verkar det som om dessa utlandsseglatser kombinerade med handel haft mindre betydelse. Nu finnes visserligen inga siffror som anger båtarnas antal men utklareringen från Vikens hamn var inte särskilt stor. År 1877 avseglade endast 14 däcksbåtar till Danmark (motsvarande siffra för Mölle hamn ca 200).

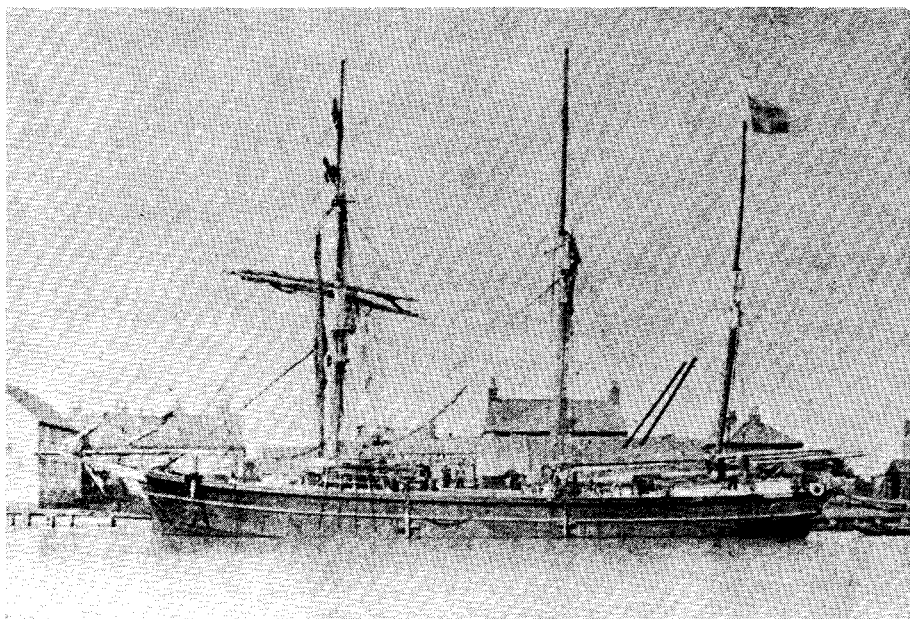
Tabell 26. Utklarerande däcksbåtar från Viken 1877.¹⁰⁰

Fartyg	Hemort	Destination	Last
Däcksbåten nr 686	Lerberget	Helsingör	2 st ankare
» » 393	Viken	Humblebäck	Bräder
» » 427	Lerberget	Köpenhamn	Bly
» » 686	Lerberget	Köpenhamn	Bly
» » 681	Lerberget	Köpenhamn	Bly
» » 694	Viken	Köpenhamn	Diverse
» » 393	Viken	Humblebäck	Bräder
» » 393	Viken	Humblebäck	Bräder
» » 368	Viken	Köpenhamn	Sten
» » 698	Viken	Köpenhamn	1 st rigg
» » 368	Viken	Köpenhamn	Havre
» » 393	Viken	Humblebäck	Bräder
» » 393	Viken	Köpenhamn	Aspved
» » 666	Viken	Köpenhamn	Sten

De första uppgifterna som berör inklareringen i Vikens hamn härrör sig från 1882 och detta år inkom endast 33 båtar från Danmark. Tio år senare hade antalet sjunkit till 22.¹⁰¹ Troligen sammanhänger detta med att Vikens båtskeppare framförallt ägnade sig åt transporter mellan hemorten och närbelägna städer på skånekusten. I Helsingborgs hamn dominerade de exempelvis under de år som undersökts.

Trafiken på utlandet fick efterhand annan karaktär. Seglationen fick mindre betydelse och de regelrätta handelsfärderna försvann nästan helt. Kring sekelskiftet ägnade sig båtskepparna främst åt vanliga frakter. De seglade sten från Mölle, spannmål från Viken och tegel från Höganäs. Från den sistnämnda orten utklarades 1892 27 däcksbåtar till Köpenhamn. Helsingör och Kolding, samtliga befraktades av tegelbruket.¹⁰²

De mindre båtarnas utlandsfart upphörde helt under 1900-talets första decennium. Verksamheten hade övertagits av större fartyg. Från Höganäs avseglade 1902 endast 17 däcksbåtar till Danmark. Inklareringen var ännu lägre.



Skonertskeppet »JONEHELD» av Höganäs.

Tabell 27. Inklarerade däcksbåtar i Höganäs 1902.¹⁰³

Fartyg	Hemort	Ankommit från Last	
Däcksbåten "Nya Hoppet"	Mölle	Stege	Tom
» "William"	Höganäs	Köpenhamn	Tom
» "Nya Hoppet"	Mölle	Stege	Tom
» "Nya Hoppet"	Mölle	Stege	Tom
» "Nya Hoppet"	Mölle	Stege	Tom
» "Tapperheten"	Höganäs	Köpenhamn	Tom

I Mölle fortsatte utlandsresorna ännu några år med stenskeppning till Köpenhamn. Då stenbrytningen på Kullaberg upphörde slutade däcksbåtarnas seglation på Danmark. 1912 vare sig in- eller utklarerades något fartyg av nämnda typ.¹⁰⁴

Även om trafiken på utlandet var betydande under årtiondena efter 1800-talets mitt torde seglationen längs svenska kusten haft minst lika stor omfatt-

Tabell 28. *Laster utskippade med däcksbåtar från Hbg 1882, 1892, 1902 och 1912.*¹⁰⁵

Last	Antal 1882	Antal 1892	Antal 1902	Antal 1912
Kol och ved	55	113	88	26
Byggnadsmaterial	27	13	15	—
Livsmedel	9	18	4	—
Styckegods	5	16	4	16
Diverse	37	18	13	11
Barlast	82	90	14	8
Summa	215	268	138	61

Tabell 29. *Destinationshamnar för däcksbåtar avgångna från Hälsingborg 1882, 1892, 1902 och 1912.*¹⁰⁶

Hamn	Antal 1882	Antal 1892	Antal 1902	Antal 1912
Simrishamn	—	1	—	—
Limhamn	2	—	3	—
Malmö	4	—	1	—
Landskrona	2	3	—	—
Glumslöv	3	—	—	—
Råå	—	—	1	—
Hittarp	13	6	1	—
Domsten	—	1	—	—
Viken	64	121	48	52
Lerberget	17	61	10	7
Höganäs	13	7	1	—
Nyhamnsläge	7	8	—	—
Lerhamn	5	5	2	—
Mölle	62	40	46	1
Arild	—	5	14	—
Ängelholm	—	1	—	—
Ramsjö	—	1	—	—
Torekov	—	1	—	—
Halmstad	7	—	—	—
Falkenberg	2	—	—	—
Falkenberg	2	—	—	—
Varberg	4	—	—	—
Dansk hamn	10	7	11	1
Summa	215	268	138	61

ning. Vanligen var det städerna som angjordes efter avseglingen från Kullabygden. Oftast anlände man i barlast eller undantagsvis med frakter som tagits ombord i hemmahamnen eller på hallandskusten. Från Höganäs fraktades t. ex. tegel och rör och från de mindre orterna spannmål, fisk och sill. Sjöfarten på Hälsingborg var livlig och de laster som därifrån utskippades till Kullabygdens fiskelägen redovisas i tabell 28.

Källmaterialet visar att hemmahamnen intog centralplats för båtskepparnas sjöfart. Under 1880-talet och troligen även tidigare trafikerade man — i likhet med de större jakterna och galeaserna — en del orter på västkusten men längre fram blev kustorterna både utgångs- och destinationshamn för den trafik som berörde Hälsingborg.

För de båtskeppare som seglade ut från Höganäs med produkter från Stenkolsverket var Malmö främsta lossningshamnen under de år som här undersökts (1892 och 1902). Från Malmö gick man i barlast till Limhamn eller Lomma och fick cement för hemorten. En del båtar befraktades också till Halmstad och Göteborg och slutligen några till fiskelägena kring Kullen med kol.¹⁰⁷

Av det källmaterial som finnes tillgängligt är det svårt att belysa båtskepparnas ekonomiska utbyte av sina resor eller dra några slutsatser om de däckade och öppna båtarnas seglation under en längre tidsperiod. Förmodligen sammanföll utvecklingen i stort med den övriga segelsjöfartens förhållanden men kanske också med konjunkturerna för fiskeriet. I och med att landkommunikationerna förbättrades, järnvägsnätet utbyggdes och effektivare fartyg insattes i Öresundstrafiken fick skepparna svårare att skaffa frakter. Vad gäller seglatserna på Danmark kan man skönja en tillbakagång redan under 1870-talets sista år.¹⁰⁸ Men ända in på 1900-talet måste kustfarten med de smärre båtarna tillmätas betydelse för kustbornas försörjning. Vid tiden för första världskrigets utbrott var det emellertid bara ett fåtal skeppare som ägnade sig åt denna typ av fraktfart vilket tydligt framgår av såväl tullstationernas som hamnkontorens noteringar.

ÄGANDEFORMER OCH EKONOMISKA FÖRHÅLLANDEN

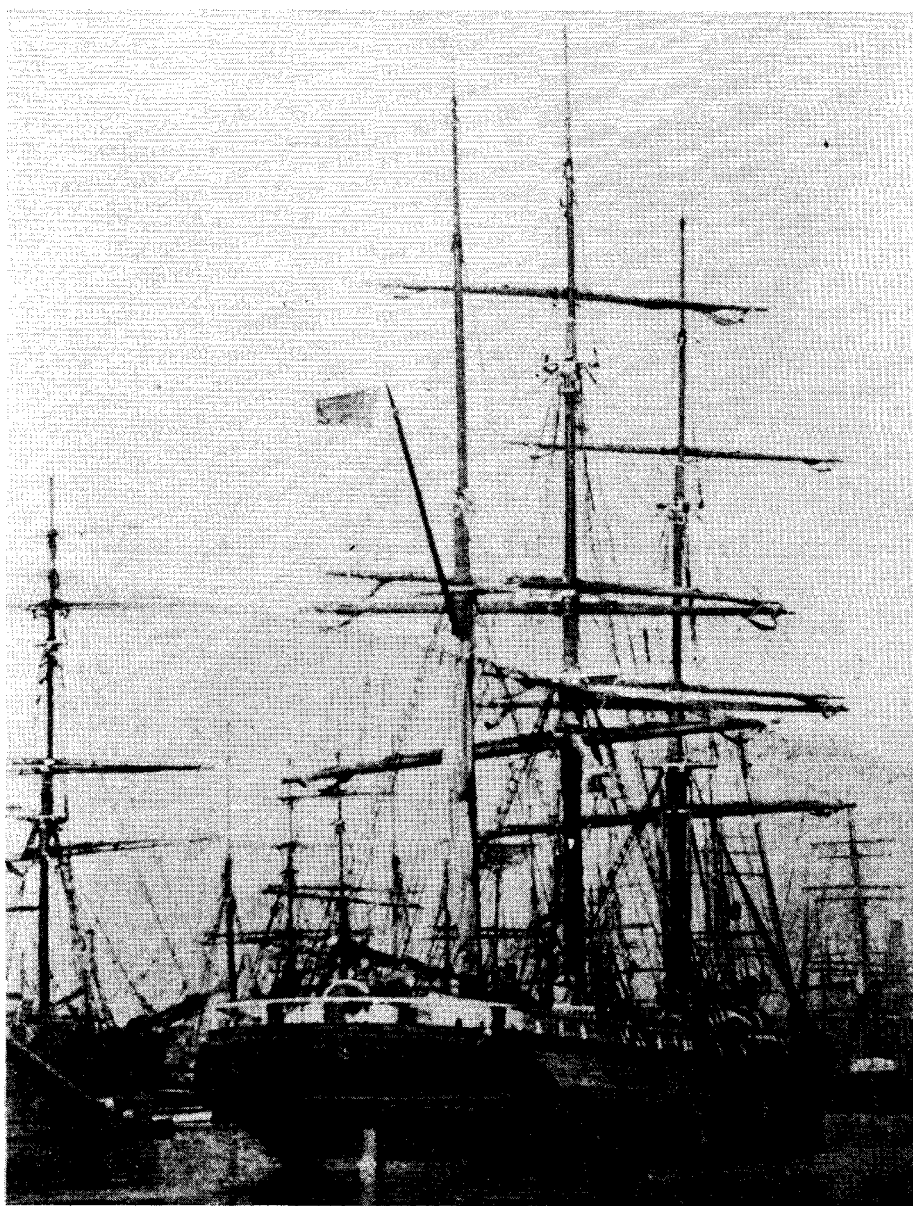
Under 1800-talet var partrederiet den vanligaste formen för samägo av segelfartyg. Två faktorer bidrog till uppkomsten av denna företagsform — kapitalanskaffningen och riskfördelningen. Partrederiet omfattade endast ett fartyg och bestod av två eller flera delägare vars sammanlagda insatser utgjorde fartygets inköpspris. Rederiets egendom bestod bara av själva skutan

Diagram 3. *Båtskeppare i Brunnby socken 1860–1900.*¹⁰⁹

och annat real- eller rörelsekapital förekom sällan. Delägarna ansvarade i relation till partens storlek och var vid behov förpliktigade att tillskjuta erforderligt kapital i förhållande till insatsen.¹¹⁰

Fartygets befälhavare tog emot fraktersättningar, skötte utbetalningar för proviant, underhåll, reparationer, löner etc. och framlade efter slutad säsong bokslutet inför rederistämman som var det beslutande organet. Stämman sammanträdde ibland efter varje resa men oftast någon gång under hösten eller vintern då skutan lagts upp. Ibland sändes seglationsnettot eller »fartygets behållning» till en av deltagarna utsedd person — den korresponderande redaren. Denne framlade i sin tur resultatet av verksamheten för delägarna i rederiet. Han kunde också ta emot fraktersättningar och verkställa utbetalningar för exempelvis assurans, befракtningsprovisioner, fartygets krono- och kommunalskatt, prästlönedel m. m.¹¹¹

Huvudredaren var vanligen skeppare i fartyget. Under vintern gjorde han fraktavslut för kommande seglation eller så skedde detta i de hamnar dit han kom med skutan. Utöver nämnda »skepparredier» fanns på en del orter vad som skulle kunna kallas »köpmannaredier» där initiativet togs



Barken »FRIEDRICH» av Nyhamnsläge. Byggt i Apenrade 1876 av ek och bok. 635 ton. Tillhörde på 1890-talet den kända skeppsredaren N. P. Horndahl i Nyhamnsläge.

av ett handelshus som sedan använde fartyget i sin affärsverksamhet. Denna variant förekom dock i mycket liten utsträckning i Kullabygden.¹¹²

Nedanstående tablå illustrerar ett partrederis verksamhet under några år på 1870- och 1880-talen. Rederiet med hemort i Lerhamn inköpte 1874 barken »Hanna» på 355 ton, byggd i Quebec 1866, för 52 800 kr. Mellan 1875 och 1877 seglade skutan följande router och laster:¹¹³

1875	Newcastle—Neapel	492 ton
	Neapel—Cagliari	—
	Cagliari—Stockholm	20 560 kubikfot salt
	Stockholm—Söderhamn	—
	Söderhamn—W. Hartlepool	160 stds trä och 68 ton järn
	W. Hartlepool—Sundsvall	—
	Sundsvall—Grimsby	155 stds trä
1876	Grimsby—Köpenhamn	492 ton kol
	Köpenhamn—Sundsvall	—
	Sundsvall—Hull	156 stds trä
	Hull—Archangelsk	—
	Archangelsk—Hull	158 stds trä
	Hull—Gävle	—
	Gävle—Newcastle	153 stds trä och 48 ton järn
1877	Newcastle—Reval	492 ton kol
	Reval—Borgå	—
	Borgå—Montrose	157 stds trä
	Montrose—Torneå	—
	Torneå—W. Hartlepool	156 stds trä
	W. Hartlepool—Köpenhamn	486 ton kol

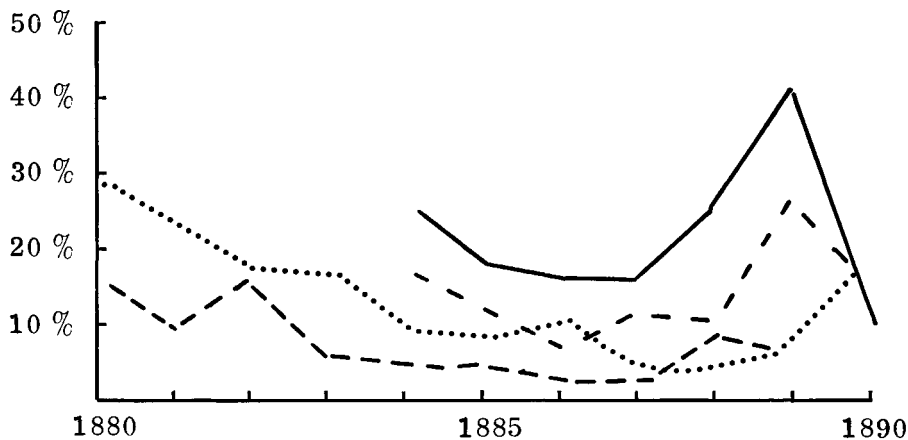
1888 hade fartyget seglat in sitt anskaffningsvärde och då det efter haveri i södra Kattegatt försåldes till Landskrona 1891 uppgick delägarnas nettovinst till totalt 22 577 kronor.

Handlingar som belyser partrederiernas ekonomiska förhållanden är mycket sällsynta och i Kullabygden uppgår antalet bevarade räkenskapsböcker och protokoll från rederisammankomster till ett femtiotal. I regel gäller det större skutor och då materialet endast omfattar enstaka år, är det svårt att utifrån dessa källor överblicka segelsjöfartens lönsamhet under längre tidsperioder. Ett annat problem är att fartygens anskaffningsvärde sällan anges. Före 1885 är handlingarna fåtaliga och det är framförallt 1890-talet som mera ingående kan belysas.

De goda konjunkturerna fram till mitten av 1870-talet måste ha gett delägarna i partrederierna gott utbyte och även om de utsagor som anger att

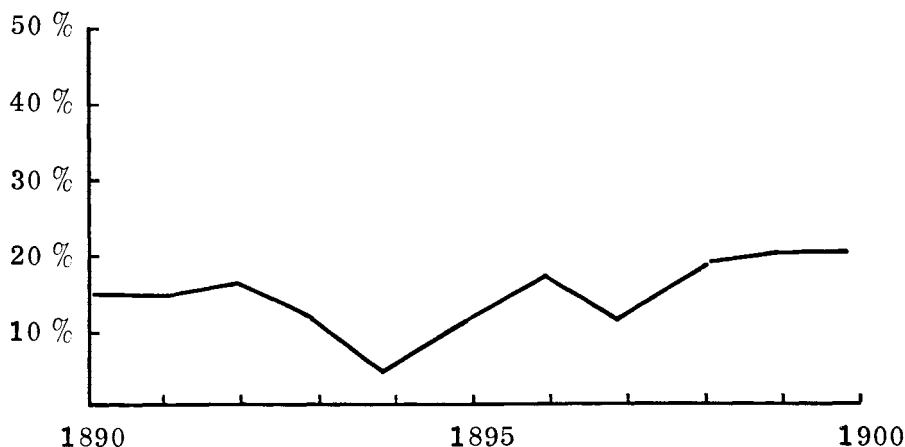
skepparna seglade in sina fartyg på ett par resor är överdrivna torde vinsterna ha varit betydande.¹¹⁴ Som nämnts ökade bygdens tonnage kraftigt vid denna tid och i privata räkenskapsböcker finner man exempel på årliga utdelningar på upp till 50—60 % av det investerade kapitalet.¹¹⁵ Fraktfallet omkring 1875 minskade lönsamheten — så utdelade t. ex. rederiet för briggen »Hanna» av Jonstorp 1875 13 % och under de tre följande åren endast 5, 9 och 8 %. Briggen »Alise» av Arild seglade inte heller in några större vinster. Från att ha uppgått till 15 % 1874 sjönk utdelningarna mellan 1875 och 1878 till mellan 6 och 8 %.¹¹⁶ Inledningen av 1880-talet betraktades som jämförelsevis god men efterhand försämrades utbytet av segelsjöfarten. Diagrammet — baserat på räkenskaperna för 4 fartyg — avspeglar i stort utvecklingen.

Diagram 4. Årlig utdelning å investerat kapital i barken »Catarina» av Lerhamn 1880—1890, barken »Hanna» av Lerhamn 1880—1889, barken »Pallas» av Lerhamn 1884—1890 samt skeppet »Georg Nicolaus» av Jonstorp 1884—1890.¹¹⁷



1890-talets början utmärktes av en viss förbättring av konjunkturläget för segelsjöfarten. 1893 vidtog en avmattningsperiod som bestod fram till 1896 då frakterna ånyo steg. Huvuddragen i processen framgår i diagram 5 där den genomsnittliga utdelningen för 4 segelfartyg framräknats.

Diagram 5. *Genomsnittlig årlig utdelning å investerat kapital i skonerten »Beata» och barken »Catarina» av Lerhamn samt skeppet »Liana» och skonerten »Sleipner» av Lerberget 1890–1900.*¹¹⁸



Primärmaterialet till de följande sidorna i detta avsnitt består i huvudsak av fribrev. Dessa var ett slags nationalitetshandlingar där bl. a. fartygets storlek, byggnadsår, ägare och befälhavare angavs. Intygen förnyades med ojämna mellanrum och under de år som här undersökts uppgår antalet till mellan 4,4 och 21,9 % av bygdens hela fartygsbestånd.¹¹⁹

Tabell 32. *Fartygsbeståndet i Kullabygden och antalet utfärdade fribrev 1850–1889.*¹²⁰

År	Antal fartyg	Utfärdade fribrev	%-andel
1850	93	10	10,7
1856	97	4	4,4
1860	109	8	7,3
1866	91	20	21,9
1871	112	19	16,9
1877	133	11	8,2
1883	124	20	16,9
1889	118	12	10,1

Som synes i ovanstående tabell var det en relativt liten del av skutorna som årligen tog ut fribrev. Huruvida dessa är helt representativa kan väl

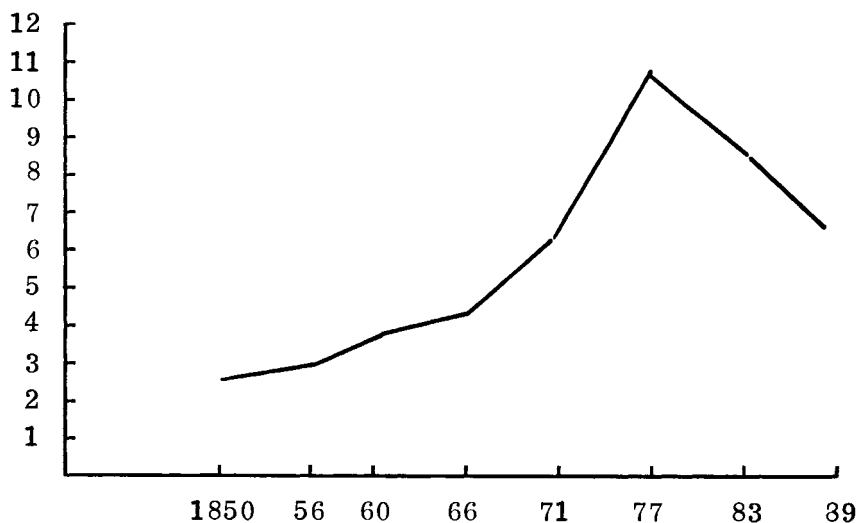
diskuteras men materialet torde duga för en översiktlig bild och beskrivning av ägandeförhållandena.

Under 1800-talets första decennier var ägande av segelfartyg i stor utsträckning förbundet med handel. Då denna förbehölls städernas invånare kom sjöfarten att bli en borgerlig näring och skutorna anskaffades för att öka inkomsterna av den direkta handeln. Skeppare och besättning hämtades däremot från landsbygdens kusttrakter.¹²¹ Men i och med liberaliseringen av näringslivet från mitten av 1800-talet överflyttades efterhand redandet på sjöfolket. »En redan förut inträdd förändring» skriver KB i sin redogörelse 1875, »har under perioden fortsatt i det städernas köpmän alltmer upphör att reda i segelfartyg och denna rörelse i stället förenas med och övergår på idkarna av sjömannayrket och i sammanhang därmed varande näringar. Detta är orsaken till att skeppsrederiet ökas vida mer å landsbygden och i Hälsingborg än i de övriga städerna.»¹²² Utvecklingen uppmärksammades även i nästa femårsberättelse: »Skeppsrederiet har så småningom utvecklats till en självständig näringsgren.»¹²³

Tabell 33. *Utfärdade fribrev för segelfartyg från Kullabygden 1850.*¹²⁴

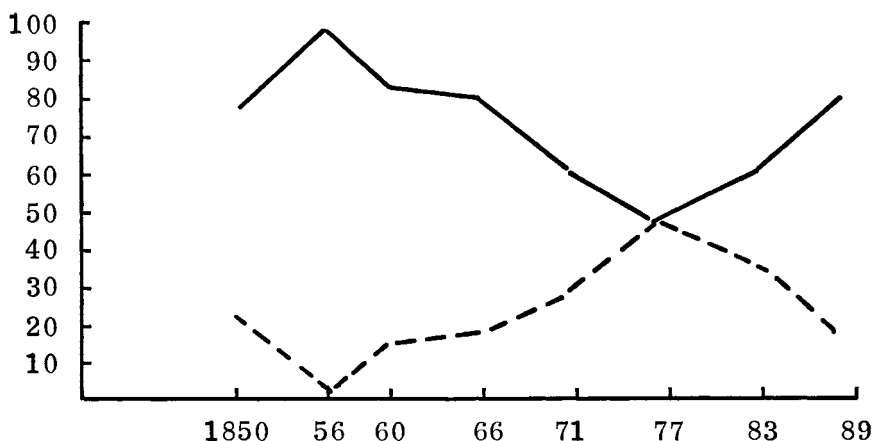
Fartyg	Hemort	Storlek	Byggnadsår
Slupen Primus	Viken	18,74 sv läster	1849
Jakten Jenny	Hittarp	19,95 » »	1849
Jakten Anna Christina	Nyhamnsläge	36,17 » »	1850
Jakten Kjertina	Höganäs	14,92 » »	1849
Galeasen Ellida Johanna	Höganäs	37,19 » »	1850
Jakten Anna Bothilda	Höganäs	18,49 » »	—
Slupen Albion	Höganäs	19,60 » »	1849
Jakten Inrika	Lerhamn	32,97 » »	1850
Skonaren Helena	Arild	49,86 » »	1850
Jakten Libertina	Höganäs	19,96 » »	1850

Av vad som framgår ur fribrevsmaterialet ägdes under 1850-talet de flesta skutorna av skepparna själva och i de fall partägare förekom var det skepparna som var huvudredare. Ensamrederiet intog alltså en framskjuten plats så länge som fartygen var mindre och föga kapitalkrävande. Men efterhand som utvecklingen krävde större tonnage klarade ensamstående personer ej längre av finansieringsfrågan varför partantalet utökades. 1883 ägdes t. ex. skonerten »Carl» av Nyhamnsläge på 143 ton av 31 personer, briggen »Salem» av Kullenbergstorp på 267 ton av 23 personer och skonaren »Emma» av Arild på 241 ton av 20 personer.¹²⁵

Diagram 6. *Genomsnittligt antal parter per fartyg 1850–1889.*¹²⁶

Fribreven lämnar till en del upplysningar om vilka yrkesgrupper som investerade i skutorna. Dessvärre är uppgifterna ej så fullständiga att en komplett redovisning kan ske, men det står klart att utövarna av sjöfartsyrkena dominerade bland partägarna under hela perioden. Det kan här nämnas att man för kapitalanskaffningen på många platser — t. ex. i Österlen — startade ekonomiska föreningar vilka fick form av sparbanker.¹²⁷ I Kullabygden tillkom Kullens Sparbank 1848 och det är troligt att detta kreditinstitut fick betydelse för traktens sjöfart. Två sjökaptener ingick i den första styrelsen men eftersom yrkesangivelse saknas för såväl låntagare som borgenärer ända fram till slutet av 1800-talet ger en bearbetning av det material som finnes i bankens arkiv föga utbyte.¹²⁸

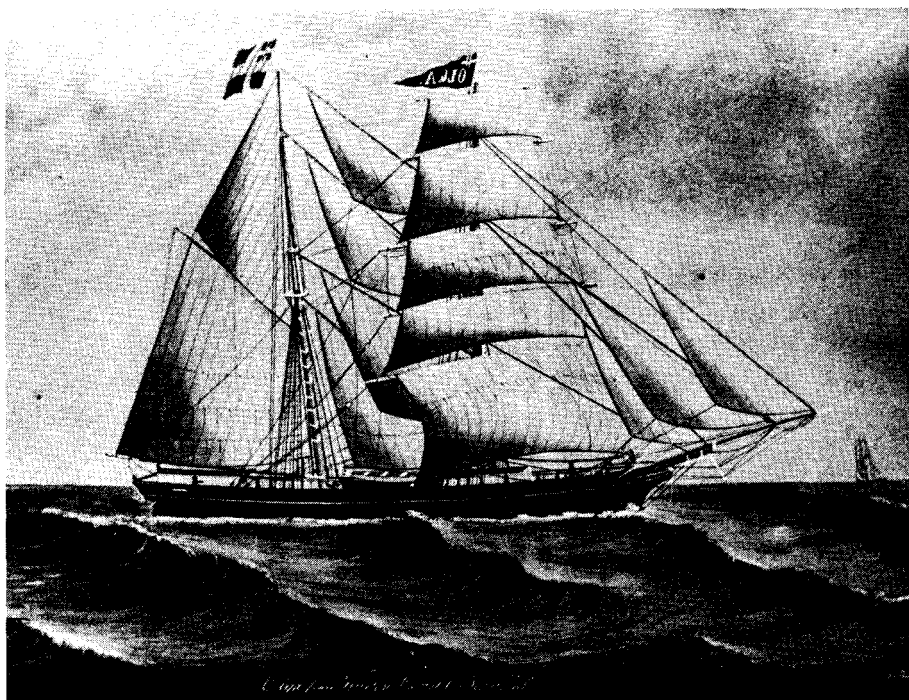
Diagram 7. Yrkessammansättning bland delägare i part- och ensamrederier i Kullabygden 1850–1889. Procentuell fördelning.¹²⁹



I ovanstående diagram kan utvecklingstendenserna vad gäller ägandeförhållandena avläsas. Under 1850- och 1860-talen då fartygen var mindre anskaffades kapitalet helt bland sjöfolket. När skutorna blev större och konjunkturerna blomstrade drogs andra yrkesgrupper som hantverkare, lantbrukare och köpmän in i verksamheten. Dessa var sedan de första som lämnade rederinäringen då frakterna efter 1875 började sjunka och lönsamheten blev mindre.

Mestadels var det skeppare och sjökaptener vilka stod som huvudredare för fartygen men undantag förekommer. En av Höganäs störste segelfartygsredare — Nils Olsson i Tjörred som under 1880-talet redade 12 skutor om sammanlagt 3000 ton — var lantbrukare. Riksdagsmannen S. Andersson stod 1877 som huvudredare för skonaren »Julius» av Höganäs på 105 ton och två lantbrukare från Jonstorp tog samma år ut fribrev för skonerten »Carl» om 138 ton och jakten »Två Systrar» om 62 ton.¹³⁰ Konsul E. T. Killman från Höganäs redade också en del segelskutor.¹³¹

Oftast ägde huvudredaren för ett fartyg endast detta men det förekommer flera exempel på personer som hade huvudparter i flera skutor och därmed drev verklig rederirörelse. Efterhand som sjöfarten skildes från handeln och utvecklades till en självständig verksamhet, blev denna företeelse alltmer vanlig. 1875 ägde varje redare i genomsnitt 2 fartyg mot 1 år



Råsegelskon. »OLGA» av Jonstorp. 276 ton. Byggd 1868.

1850.¹³² I regel saknas hemortsangivelse för partägarna i fribreven men av såväl ortnamn som av personnamn att döma framgår det att flertalet var bosatta i Kullabygden. De som var hemmahörande på andra platser — t. ex. i skånestäderna eller på Bjärehalvön — ägde endast mindre delar i skutorna.

Vad slutligen gäller parternas storlek så var 3-delar, 4-delar, 6-delar, 8-delar, 12-delar och 16-delar det vanligaste. Några fall med 64-delar har dock påträffats. Så ägdes t. ex. skonaren »Joneheld» om 79,5 nyläster 1871 av 18 personer av vilka 14 var sjökaptenen, 2 hemmansägare och 2 handlande. 8 var bosatta i Hälsingborg, Båstad och Torekov, resten i Kullabygden.¹³³ Ett annat extremfall utgjorde skonerten »Polstjärnan» av Kullenbergs-torp om 52,5 nyläster som 1874 var uppdelad i 192-delar vilka ägdes av 28 personer i Kullabygden. Minsta parten var 2/192-delar ägda av ogifta Hanna Månsson i Jonstorp, största parten — 42/192-delar — ägdes av sjökaptenen L. Ljungberg i Brunnby.¹³⁴

BYGGNATION OCH ANSKAFFNING AV FARTYGEN

I och med att hindren för den s. k. lantmannaseglationen avskaffades 1832 blev det tillåtet för kustborna att själva bygga, utrusta och reparera sina fartyg. Nybyggnader och reparationer för andras räkning förbehölls däremot sådana skeppsvarv för vars anläggande särskilt tillstånd inhämtats.¹³⁵ Efterhand borttogs även detta förbehåll och genom näringsfrihetsförordningen och konjunkturuppsvinget för sjöfarten stimulerades skeppsbygget vid kullakusten och fram till slutet av 1860-talet sjösattes en mängd större och mindre farkoster.

Skeppsbyggande förekom sedan gammalt i bygden. Studerar man de mätbrev som utfärdats i Hälsingborg mellan 1800 och 1815 finner man att flera av skutorna byggts i trakten. Under nämnda år sjösattes kring Kullen bl. a. galeasen »Enigheten» om 20 läster, jakten »Juliana» om 19 läster, galeasen »Tvänne Bröder» om 25 läster och skeppet »Victor» om 27 läster.¹³⁶ Eftersom egentliga varv saknades byggdes skutorna direkt på stranden. Det färdiga skrovet fördes på rullar i sjön och varpades ut till flott vatten där det riggades, rustades och gjordes segelklart. Virkestillgången var begränsad och bygdens skeppsbyggare tvingades hämta trä från Blekinge, Småland och Halland.¹³⁷ Från det sistnämnda landskapet inflyttade flera timmermän.¹³⁸

Tabell 30. Angiven byggort för Kullabygden hemmahörande segelfartyg 1869 och 1899.¹³⁹

Byggort	Antal 1869	%-andel	Antal 1899	%-andel
Kullabygden	54	48,7	7	7,2
Övriga Skåne	3	2,7	2	2,1
Västkusten	4	3,6	9	9,1
Ostkusten	31	27,9	30	30,6
Norrlandskusten	6	5,4	10	10,2
Utlandet	13	11,7	40	40,8
Summa	111	100	98	100
Uppgift saknas	1		1	

Skeppsbyggandet ombesörjdes i de flesta fall av skepparna vilka anskaffade kapital, material och arbetskraft. Det knöts därför till vissa släkter som Cronberg i Nyhamnsläge, Fex och Öfverberg i Lerhamn och Pålsson i Lerberget.¹⁴⁰ Den första skutan som sjösattes i Nyhamnsläge under skepparen P. Cronbergs ledning var en mindre bomseglare som gick av stapeln i början på 1840-talet. Den följdes 1845 av ett liknande fartyg som fick namnet »Fyra Bröder».

Försöken med skeppsbyggande slog väl ut och 1846 låg jakten »Anna Catarina» segelklar. Enligt uppgift seglade skutan redan första året in så mycket att byggkostnaderna kunde betalas. Medveten om att större lastförmåga skulle ge ökad vinst lät skepparen segla hem jakten till Nyhamns-läge i avsikt att bygga om den. Tillvägagångssättet var det vanliga vid mitten av 1800-talet. Jakten drogs upp på land, avsågades på mitten, förlängdes och riggades om till skonert. I sitt omskapade skick erhöll skutan namnet »Christina». 1853 byggde skepparna Per och Sven Cronberg gemensamt skonaren »Två Bröder». Ett par uppgifter som belyser byggkostnaderna finns bevarade. Skonaren »Activ» om 73 svåra läster byggdes 1857 för 28 758 kr, 36 500 erlades för briggen »Skåne» som låg klar 1863 och ett av de sista fartygen som sjösattes i samhället — skonertskeppet »Nyhamn» — betingade ett pris av 63 407 kr.¹⁴¹

Tabell 31. *Åldersfördelning för segelfartyg hemmahörande i Kullabygden 1869 och 1899.*¹⁴²

Åldersgrupp	Antal 1869	%-andel	Antal 1899	%-andel
0— 9 år	33	32,1	13	13,4
10—19 »	40	38,9	7	7,2
20—29 »	23	22,3	30	30,9
30—39 »	6	5,8	36	37,1
40—49 »	1	0,9	9	9,3
50—59 »	—		2	2,1
Summa	103	100	97	111
Ej angiven ålder	9		2	

1839 sjösattes ett av de första större segelfartygen i Lerhamn — jakten »Två Bröder» om 19 svåra läster. Den följdes 1840 av jakten »Wenus» och några år senare av ytterligare 3 skutor av samma typ — »Bernardina» om 20 svåra läster sjösatt 1840, »Albertina» om 36 svåra läster sjösatt samma år och »Inrika» om 36 svåra läster sjösatt 1853. Samhällets fartygsbestånd utgjordes vid denna tid till största delen av mindre jakter men efterhand övergick man till större skutor. 1856 drogs samtidigt kölarna till skonerterna »Jupiter» om 54 svåra läster, »Carolina» om 58 svåra läster och »Johanna Mathilda» om 49 svåra läster. Utöver detta byggdes i Lerhamn åtskilliga mindre bomseg-seglare och fiskebåtar. Det sista större fartyget som sjösattes i samhället var skonaren »Kristina», klar 1872.¹⁴³

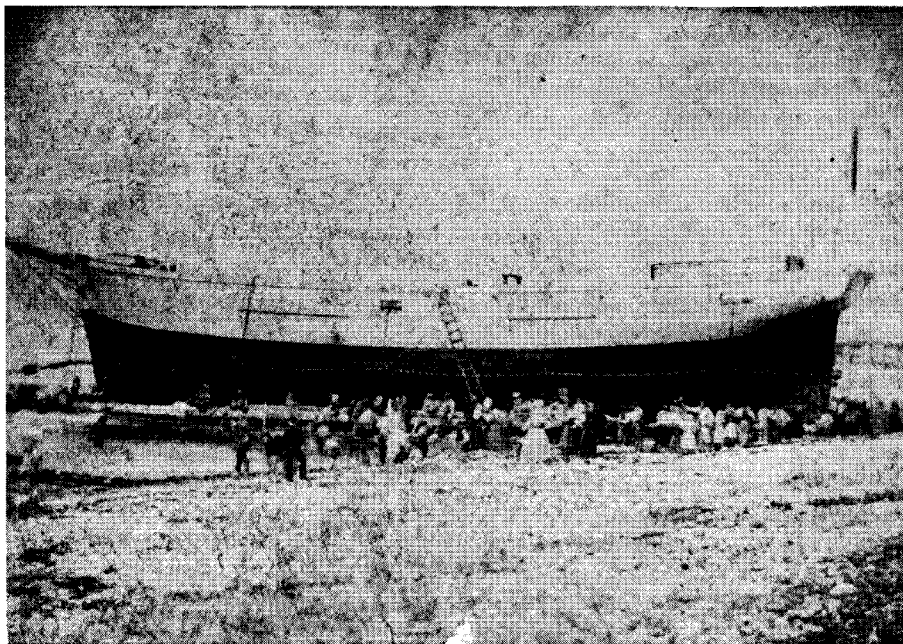


Bild 7. Sjösetting av skonaren »Hilma» av Viken. 1867. Djupgående 13 fot. Många människor har samlats på stranden norr om Vikens samhälle för att hjälpa till då skutan varpas och rullas ut på flott vatten.

I Höganäs skedde de flesta sjösättningarna mellan 1840 och 1850. Sammanlagt uppgick antalet här byggda skutor till ett tiotal av vilka kan nämnas jakterna »Sälla Hoppet» om 18 svåra läster, »Texe rina» om 14 svåra läster och »Libertina» om 20 svåra läster.¹⁴⁴

Initiativtagare till skeppsbyggandet i Lerberget var kapten Lars Pålsson som 1855 lät färdigställa skonerten »Ellida Johanna» om 36 svåra läster. Här efter följde skonarna »John Elden», »Nya Försöket» och »Hellevi». Bland Lars Pålssons byggen kan även nämnas jakterna »Elma» om 20 svåra läster och »Diomedes» om 10 svåra läster.¹⁴⁵

En av de äldsta vikenbyggda skutorna var briggen »Maria Christina» om 48 svåra läster och sjösatt i slutet av 1700-talet.¹⁴⁶ Varvskapaciteten var i Viken betydligt större än i de övriga kullasamhällena och inalles har ett hundratal större fartyg byggts på orten.¹⁴⁷ Några exempel kan nämnas: 1867 sjösattes skonaren »Hilma» om 190 ton, 1882 jakten »Viktoria» om 21 ton,

1889 galeasen »Albina» om 25 ton, 1890 skonaren »Karl Olol» om 39 ton och 1895 galeasen »Johanna» om 32 ton. De flesta av dessa skutor byggdes på det hagermanska varvet och många båtar såldes till andra delar av landet liksom till Danmark. Fiskarena i Gilleleje och Hornbeck på Själlands nordkust anskaffade sålunda ofta sina båtar härifrån under slutet av 1800-talet.¹⁴⁸ Skeppsbyggeriet synes ej ha haft samma betydelse på övriga platser i Kullabygden även om både jakter och skonorter sjösattes i Mölle, Arild och Svanshall.¹⁴⁹

De flesta sjösättningarna i Kullabygden inträffade mellan 1840 och 1870 då de goda konjunkturerna stimulerade verksamheten. Under dessa år lät skepparna också bygga flera fartyg på ostkusten — i Tillingenabben, Timmernabben, Kalmar och Karlshamn. Flera skutor anskaffades från varv kring Väneren, bl. a. Sjötorp.¹⁵⁰

När man i de ledande sjöfartsländerna började övergå till ångtonnage såldes ett stort antal skutor. Möjlighet fanns att anskaffa goda segelfartyg till priser som var vida lägre än kostnaderna för nybyggen. Förteelsen gjorde sig gällande redan i slutet av 1860-talet. Följden blev att byggandet av större segelfartyg hastigt avtog eller nära nog upphörde.¹⁵¹

Förhållandet blev detsamma i Kullabygden. Skeppsbyggandet avtog och istället inköptes äldre begagnade skutor från andra delar av landet eller från utlandet. 1880-talets minskade fraktsatser och svårigheter att skaffa laster fick naturligtvis också stor betydelse: »Det uppgives att till följd av dessa gynnsamma förhållanden svårighet möter att genom seglation erhålla medel till bestridande av kostnader för fartygens ordentliga underhåll och att därigenom bibehålla dem vid samma värde vadan ortens handelsflotta år efter år förminskas eftersom det ej lönar sig att rekrytera densamma med nya fartyg och ej heller att å de som finnas verkställa andra reparationer än de som äro högst nödvändiga. Detta har ock haft till följd att priserna på segelfartyg gått ned till ett minimum.»¹⁵² De fallande priserna på segelskutor kan illustreras med följande: 1896 inköptes i Hamburg barken »Levingstone» om 400 ton för 10 000 kr, 1890 anskaffades skonaren »Willy» om 135 ton till Arild för 5 500 kr, skonerten »Nyhamn» om 272 ton såldes 1895 till Simrishamn för 10 230 kr och 1893 värderades briggen »Carl» om 220 ton till cirka 10 000 kr.¹⁵³

Utöver nämnda faktorer bidrog även en annan till avvecklingen av skeppsbyggandet i Kullabygden. Konkurrensen med ångbåtarna krävde allt större segeltonnage och detta kunde ej byggas på mindre och primitiva varv.

Tabell 31. *Angiven byggort för segelfartyg hemmahörande i Kullabygden 1897.*¹⁵⁴

Land	Antal fartyg
Sverige	61
Tyskland	16
Storbritannien	8
Danmark	9
Norge	4
Finland	6
Italien	2
Frankrike	1
Summa	107

HAMNARNAS ANLÄGGANDE

Trots att det 1850 fanns 93 större segelfartyg hemmahörande i Kullabygdens fiskelägen var hamnanläggningarna primitiva. På de flesta orterna fanns endast mindre lastbryggor eller »broar» som fartygen kunde förtöja vid. I samband med stenkolsbrytningen i Höganäs på 1790-talet anlades sådana utlastningsbryggor men bara mindre båtar kunde angöra dem och tillika erbjöd de dåligt skydd mot storm och oväder. Hamnarna i Mölle och Viken hade samma enkla konstruktion. I Mölle hade den första »bron» anlagts på 1750-talet.¹⁵⁵

Fiskarena begagnade sig av »kåser» eller U-formade, stenkantade bas-sänger. Dessa var dock för små för att kunna utnyttjas av fraktfartyg.¹⁵⁶ Efterhand som sjöfarten utvecklades i Öresund framstod det som en viktig angelägenhet att få till stånd en rejäl hamn på kuststräckan mellan Mölle och Hälsingborg. Omkring 1830 begärde Sjömannasällskapet utredning om en anläggning vid Höganäs. Flera förslag uppgjordes men först på 1870-talet påbörjades arbetena och 1887 kunde den nya hamnen invigas. Anläggningskostnaderna uppgick till en halv miljon. Statsbidrag utgick och resterande belopp anskaffades dels genom bidrag från Stenkolsverket dels genom aktieteckning hos bygdens befolkning. Hamnen hade ett djup av 16 fot och kunde därmed ta emot större skutor.¹⁵⁷

I Mölle hade fisket och sjöfarten under 1830-talet tagit sådana proportioner att utrymmet i den gamla hamnen ej längre räckte till varför den utökades med en större lastbrygga. På 1870-talet började man bryta sten vid Kullaberg och 1878 inleddes arbetet på en ny hamn. Av anläggningskostnaderna som uppgick till 45 000 kr utgick 29 000 kr i statsbidrag. Efter nära



Hamnen i Arild på 1880-talet. Kajerna bestod vid denna tid av enkla »broar». I förgrunden t.h. en »kås». Kvinnan i bildens mitt sköljer sillgarn. Fotograf P. P. Lundh. Ur Höganäs Museum.s Samlingar.

3 års arbete blev den nya hamnen klar och avsynad 1881.¹⁵⁸ Eftersom statens bidrag till hamnbyggen ökat under 1870-talet karaktäriseras årtiondet av nybyggnader och reparationer även på andra platser. Omändringsarbeten utfördes vid Lerbergets hamn mellan 1878 och 1880¹⁵⁹ och i Viken anlades en båthamn för 45 000 kr. Snart uppstod diskussion om utvidgning av denna och detta resulterade i en tillbyggnad som avslutades strax före sekelskiftet. 120 000 kr investerades i den nya anläggningen.¹⁶⁰

Hälsingborg hade stor betydelse för den omgivande bygdens sjöfart. Stadens hamn började utvidgas 1862 och herefter skedde omändrings- och fördjupningsarbeten vilka avslutades 1880. Hamnen hade då också gjorts lämplig som vinterhamn och 1880 låg här 87 segelskutor — de flesta hemmahörande i Kullabygden — upplagda under vintermånaderna.¹⁶¹

Av ovanstående framgår att hamnanläggningarna tillkom vid en tidpunkt då segelsjöfarten i bygden redan fått en betydande omfattning. De kom

därför ej att ha någon direkt inverkan på rederinäringens utveckling men seglationen underlättades såtillvida att skepparna kunde lägga upp och iordningställa sina fartyg i omedelbar närhet av hemorten. Vidare kunde man bättre utnyttja de möjligheter till fraktanskaffning som tegelfabrikan i Höganäs gav upphov till och för de mindre båtar som seglade i kustfart innebar anläggningarna givetvis en betydande förbättring.

SAMMANFATTNING

Uppsvinget för den svenska sjöfarten vid mitten av 1800-talet orsakades dels av den industriella expansionen i Västeruopa dels av liberal och frihandelsvänlig politik inom och utom landet.

Fraktfart med segelskutor kom till stor del att bedrivas av landsbygdens kustbefolkning och i trakter med gammal sjöfartstradition fick näringen betydande omfattning. I Kullabygden ägnade befolkningen sig i huvudsak åt jordbruk, fiske och sjöfart, bondeseglationen var utbredd, läget vid Öresund och Kattegatt gynnsamt och det var därför naturligt att segelsjöfarten här skulle utvecklas kraftigt.

Förordningen om fri lantmannaseglation 1832 och näringsfrihetsförordningen 1846 stimulerade fartygsanskaffningen och perioden 1850—1885 utmärktes av en markant tonnageökning. Utvecklingen var snabbast mellan 1864 och 1875 då skutornas totala lastförmåga nästan fyrdubblades.

Trots de sjunkande fraktsatserna efter 1875 fortsatte bygdens tonnage att öka — om än med minskad hastighet — fram till 1885 då de högsta siffrorna för perioden noterades. Härefter inleddes den nedgångsperiod som innebar segelflottans avveckling och de konjunkturuppgångar som inträffade efter 1885 kunde endast tillfälligt hejda utvecklingen.

Den fortlöpande tonnageökningen under periodens 3 första decennier orsakades främst av övergång till större enheter och antalet fartyg höll sig hela tiden relativt konstant. Jakterna ersattes på 1860-talet av skonoter och under 1870-talet anskaffades barkskepp.

En jämförelse med rikssiffrorna visar att Kullabygdens tonnage ökade i snabbare takt än rikets fram till 1885 då andelen i landets segeltonnage uppgick till 7,4 % mot 4,4 % 1869. Kulminationen inträffade ungefär samtidigt och avvecklingen fram till 1900-talets början skedde i stort sett parallellt. Den minskade lönsamheten f. o. m. 1870-talets mitt betingades bl. a. av konjunkturedgångar, tonnageöverskott och konkurrens med ångbåtar. De

sistnämnda spelade en mycket liten roll i Kullabygden och av de 23 ångbåtsrederier som bildades i Kullabygden tillkom de flesta efter sekelskiftet.¹⁶²

Nedgången för segelsjöfarten innebar inte att sjöfolket sökte sig över till andra verksamhetsområden. Istället tog man efterhand anställning i den stora ångbåtsflotta som växte upp i Hälsingborg och de övriga skånestäderna. Enbart i Hälsingborg startades mellan 1850 och 1914 cirka 75 rederier som huvudsakligen ägnade sig åt ångsjöfart.¹⁶³

1850 kombinerades bygdens sjöfartsutövande till viss del med handel. 1875 var det förbundet med redande och vid 1900-talets början hade det utvecklats till en självständig yrkesverksamhet utan förbindelser med vare sig köpskap eller ägande.

Under 1850- och 1860-talen hade trafiken på närbelägna länder och längs kusten störst betydelse. De större skutorna sysselsattes främst med spannmålsskeppning från Skåne till Norge med salt sill och fisk som returlaster. Efterhand som skutornas lastförmåga ökades utsträcktes seglatserna och träskeppningen från Skandinavien till Västeuropa intog nu förgrundsplatsen. Övervägande delen av dessa laster fraktades till Englands ostkust medan trafiken på Holland, Belgien, Frankrike Portugal och Spanien hade mindre betydelse. Östersjöfarten sysselsatte framförallt de mindre fartygen och bland befraktningarna dominerade sten- och trälaster från Sydsverige till Danmark och Tyskland. Djuphavsseglationen blev relativt omfattande under slutet av århundradet. Till största delen inriktades denna trafik på Sydamerika och Västindien.

För det mindre tonnaget var sjöfarten längs skånekusten och på Danmark synnerligen viktig. Under periodens början omfattades kustfarten även hamnar i Bohuslän, Halland och Blekinge men längre fram koncentrerades den i huvudsak till Öresundsområdet.

Den äldre formen av sjöfart där handel ingick som en väsentlig beståndsdel levde längst kvar i seglationen med däckade och öppna båtar. Denna verksamhet hade sin största utbredning i Kullabygdens nordligaste del. Lasterna som inköptes i Bohuslän eller Halland seglades till danska och tyska hamnar där de försåldes eller utbyttes mot produkter som hemorten hade behov av. Båtskepparna svarade även för en betydande del av trafiken mellan de mindre fiskelägena och städerna i grannskapet. Efterhand inskränktes trafiken till att omfatta uteslutande hamnar vid Öresundskusten. De regelrätta handelsfärderna upphörde och verksamheten fick alltmer karaktär av »vanlig» fraktfart. Vid 1900-talets början hade denna »bondesegregation» liksom segelsjöfarten i övrigt minskat i omfattning.

Fram till slutet av 1860-talet skedde fartygsanskaffningen framförallt genom nybyggnation. Trots primitiva förhållanden sjösattes en mängd större och mindre skutor vid kustorterna i Kullabygden. Störst synes varvsverksamheten ha varit i Viken, Nyhamnsläge och Lerhamn. Virkesbrist och övergång till större tonnage medförde att skepparna efterhand lät bygga sina fartyg vid större varv, vanligen på ostkusten. Strukturförändringen inom sjöfarten på 1870-talet som innebar ökad användning av ångbåtar sänkte priserna på segelfartyg och f. o. m. denna tid utökades bygdens segelflotta nästan uteslutande genom inköp av äldre, begagnade skutor från andra platser inom landet och från utlandet.

Under perioden dominerade partrederiet nästan helt som företagsform. Ensamrederiet spelade en roll endast under 1850-talet. Räkenskaperna ombesörjdes av befälhavaren eller av en korresponderande redare och bokslut skedde vanligen under vinterhalvåret efter avslutad seglation. De enkla redovisningsformerna och bristen på källmaterial gör det svårt att belysa segelsjöfartens lönsamhet under längre sammanhängande tidsperioder.

Efterhand som sjöfarten utvecklades till en självständig näring överfördes ägandet av fartygen från städernas borgerskap till sjöfolket ute i kustorterna. Till en början intog utövarna av sjöfartsyrket helt förgrundsplatsen bland partägarna men de goda konjunkturerna drog succesivt in andra yrkeskategorier i verksamheten. Antalet parter per fartyg utökades och flera större rederier bildades. Det försämrade ekonomiska utbytet under slutet av 1870-talet resulterade i att redandet nästan helt återgick till sjöfolket.

OTRYCKT KÄLLMATERIAL

Landsarkivet Lund

Mantalslängder från Luggude härad. Viken, Väsby och Brunnby socknar.
Luggude Kronofogdes Berättelse 1850—1900

Riksarkivet Stockholm

Konsulernas Skeppslistor
Fribrevsdiarier och fribrev

Hamnkontorets arkiv Helsingborg

Skeppslistor för Helsingborgs hamn

Tullkammarens arkiv Helsingborg

Skeppslistor för Vikens och Mölle hamnar
Kustsergeanternas årsrapporter

Tullkontoret Höganäs

Skeppslistor för Höganäs hamn

Kullens Sparbanks arkiv Höganäs

Räkenskapsböcker samt handlingar från rederisammanträden utlånade av privatpersoner i Kullabygden

TRYCKT KÄLLMATERIAL OCH LITTERATUR

- Bunte R.: Öresundsfisket. Särtryck ur Skånes Natur 49:2 1962
Eriksson O.: Kullens Sparbank 1848—1948. Höganäs 1948
Femårsberättelser. Malmöhus län 1850—1900
Gerenz S.: Partrederiet. Tidskr. Ekonomen 1944
Gruvberger N.: Sveriges Utrikessjöfart 1865—1885. Uppsala 1965
Hasslöf O.: Sjöfart och Privilegier. Årsbok 1966 för Handels- och Sjöfartsmuseet på Kronborg. Köpenhamn 1966
Hornborg E., Bjurling O. och Börjesson Hj.: Skånska Sjöfartens Historia. Malmö 1950
Höganäs Tidning diverse årgångar
Höst fra Havet. Köpenhamn 1960
Lövegren: Sveriges Sjöfart och Skeppsbyggeri genom tiderna. Stockholm 1953
Paton, Hallberg, Bollin, Juhlin: Skeppskalendrar och skeppslistor 1850—1905

NOTER

- 1 Skånska Sjöfartens Hist. sid. 8 f.f.
- 2 Sjöhistorisk Årsbok 1945—1946
- 3 Ibid.
- 4 Kullabygd 1966 sid. 36 f.
- 5 Hasslöf. Sjöfart och privilegier sid. 71 f.f.
- 6 Ibid.
- 7 Ibid.
- 8 Mantalslängderna för Brunnby och Viken socknar 1845
- 9 Skånska Sjöfartens Historia. Sid. 72
- 10 a.a. sid. 71
- 11 Sveriges Sjöfart och Skeppsbyggeri genom tiderna. Sid. 51
- 12 Skånska Sjöfartens Historia. Sid. 72
- 13 a.a. sid. 69
- 14 Luggude Kronofogdes Berättelse 1851—1856
- 15 Skeppslistan 1850

- 16 Skeppslistan 1850
- 17 Skånska Sjöfartens Historia. Sid. 72
- 18 Skeppslistorna angivna år
- 19 Kungl. Befallningshavandes Ber. för Malmöhus län 1856—1860. Märk att även Häl-singborg och Råå ingår i assurancesföreningens versamhetsområde.
- 20 Skeppslistorna angivna år
- 21 Luggude Kronofogdes Ber. 1856—1860
- 22 Ibid.
- 23 Konsulernas skeppslistor 1855
- 24 Ibid.
- 25 Ibid.
- 26 Ibid.
- 27 Ibid.
- 28 Ibid.
- 29 Ibid.
- 30 Ibid.
- 31 Ibid.
- 32 Skeppslistorna angivna år
- 33 Ibid.
- 34 Skånska Sjöfartens Historia. Sid. 248 f.f.
- 35 Skeppslistorna angivna år
- 36 Ibid.
- 37 Kungl. Befallningshavandes Ber. f. Malmöhus län 1866—1880
- 38 Konsulernas Skeppslistor 1875
- 39 Ibid.
- 40 Ibid.
- 41 Ibid.
- 42 Ibid.
- 43 Ibid.
- 44 Ibid.
- 45 Ibid.
- 46 Ibid.
- 47 Ibid.
- 48 Ibid.
- 49 Ibid.
- 50 Ibid.
- 51 Ibid.
- 52 Ibid.
- 53 Ibid.
- 54 Ibid.
- 55 Skeppslistan 1881
- 56 Luggude Kronofogdes Ber. 1881—1885
- 57 Skeppslistorna angivna år
- 58 Skeppslistan 1885
- 59 Höganäs Tidning 1934

- 60 Skeppslistorna angivna år
- 61 Luggude Kronofogdes Ber. 1886—1890
- 62 Ibid.
- 63 Skeppslistorna angivna år
- 64 Luggude Kronofogdes Ber. 1886—1905
- 65 Skeppslistorna angivna år
- 66 Konsulernas Skeppslistor 1895
- 67 Ibid.
- 68 Ibid.
- 69 Ibid.
- 70 Ibid.
- 71 Ibid.
- 72 Ibid.
- 73 Ibid.
- 74 Ibid.
- 75 Ibid.
- 76 Ibid.
- 77 Ibid.
- 78 Ibid.
- 79 Ibid.
- 80 Ibid.
- 81 Journaler för Hälsingborgs hamn 1882 och 1892
- 82 Luggude Kronofogdes Ber. 1886—1890
- 83 Ibid.
- 84 Luggude Kronofogdes Ber. 1896—1890
- 85 Kopiebok för barkskeppet "Halvar"
- 86 Skeppslistorna angivna år
- 87 Mantalslängderna 1850—1900
- 88 Muntl. uppgift
- 89 Skeppslista för Mölle hamn angivna år
- 90 Se ex. kustserg. rapport 1873
- 91 Skånska Sjöfartens Historia sid. 108
- 92 a.a. sid. 108
- 93 Kustserg. rapporter angivna år
- 94 Kullabygd 1941
- 95 Skeppslistor för Mölle hamn 1873
- 96 Skeppslistor för Mölle hamn angivna år
- 97 Ibid.
- 98 Luggude kronofogdes ber. 1856—1860
- 99 Luggude kronofogdes ber. 1866—1870
- 100 Skeppslistor för Vikens hamn 1877
- 101 Skeppslistor för Vikens hamn angivna år
- 102 Skeppslistor för Höganäs hamn 1892
- 103 Ibid.
- 104 Skeppslistor för Mölle Hamn 1912

- 105 Skeppslistor för Hälsingborgs hamn angivna år
- 106 Ibid.
- 107 Skeppslistor för Höganäs hamn angivna år
- 108 Skeppslistor för Mölle hamn angivna år
- 109 Mantalslängderna angivna år
- 110 Gerentz. Partrederiet. Tidskrift Ekonomen 1944
- 111 Handlingar för div. segelfartyg från Kullabygden
- 112 Hasslöf. Sjöfart och privilegier. Sid. 96 f.f.
- 113 Handlingar för skeppet "Hanna"
- 114 Höganäs Tidning 1923
- 115 Handlingar för div. segelfartyg
- 116 Handlingar för angivna fartyg
- 117 Ibid.
- 118 Ibid.
- 119 Fribrevsdiariet 1850—1889
- 120 Ibid.
- 121 Hasslöf. Sjöfart och privilegier. Sid. 96 f.f.
- 122 Kungl. Befallninghavandes Ber. f. Malmöhus län 1871—1875
- 123 Kungl. Befallninghavandes Ber. f. Malmöhus län 1876—1880
- 124 Fribrev 1850
- 125 Fribrev för angivna fartyg 1883
- 126 Fribrev för segelfartyg från Kullabygden angivna år
- 127 Hasslöf. Sjöfart och Privilegier. Sid. 96 f.f.
- 128 Kullens Sparbank 1848—1948. Sid. 65
- 129 Fribrev
- 130 Fribrev för angivna fartyg
- 131 Fribrev
- 132 Skeppslistor och fribrev angivna år
- 133 Fribrev för skonaren "Joncheld" 1871
- 134 Gruvberger. Sveriges Utrikessjöfart 1865—1885 sid. 18
- 135 Skånska Sjöfartens Historia Sid. 70
- 136 a.a. sid. 64
- 137 Kullabygd 1966
- 138 Muntl. uppgift
- 139 Skeppslistorna angivna år
- 140 Höganäs Tidning 1923
- 141 Höganäs Tidning 1923 samt diverse skeppslistor
- 142 Skeppslistorna angivna år
- 143 Höganäs Tidning 1923 samt diverse skeppslistor
- 144 Ibid.
- 145 Ibid.
- 146 Kullabygd 1966
- 147 Ibid.
- 148 Div. Skeppslistor samt Höst fra Havet sid. 112
- 149 Höganäs Tidning 1923

- 150 Div. skeppslistor samt fribrev
- 151 Skånska Sjöfartens Historia. Sid. 5 f.f.
- 152 Luggude Kronofogdes Ber. 1891—1895
- 153 Skånska Sjöfartens Hist. sid. 248 f.f. samt priv. handl.
- 154 Skeppslistan 1897
- 155 Kullabygd 1967
- 156 Ibid.
- 157 Stencil av skeppsr. A. Sjösten
- 158 Kullabygd 1967
- 159 Bunte. Öresundsfisket. Sid. 197
- 160 K. Befallninghavandes Ber. f. Malmöhus län 1876—1900
- 161 Skånska Sjöfartens Historia. Sid. 204
- 162 a. a. Sid. 412 f.f.
- 163 a. a. Sid. 298 f.f.

Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet 1.11.1971

Stödjande medlemmar

Fahlström, Rune, verkställande direktör, Zeiss Svenska AB, Stockholm
Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö

Övriga medlemmar

(Tecknet * innebär att vederbörande är ständig ledamot)

HKH Hertigen av Halland

Ahlberg, Sten, ingenjör, Västerhaninge
Ahldin, Lars, redaktör, Stockholm
Anderberg*, Erik, viceamiral, Stockholm
Ankarcrona*, Sten, advokat, Stockholm
v. Arbin, Claës M, direktör, Milano, Italien
Aspegren, Ebbe, redaktör, Stockholm

Bachér, Gunnar, kommandör, Visby
Barfod, Jörgen, lektor, Lyngby, Danmark
Beckman*, Yngve, direktör, Stockholm
Berg, Gösta, professor, Stockholm, *styrelseledamot*
Berg, Jonas, intendent, Ektorp
Berg*, Lars O., 1:e arkivarie, Uppsala
Bergelin, Stig, konteramiral, Nättraby
Bergens sjöfartsmuseum, Bergen
Bernström, Göran, kommandörkapten, Djursholm
Berthelsson, Bertil, viceamiral, Bromma
Bjerkull, Stig, överstelöjtnant, Täby
Bjurling, Oscar, professor, Lund, *styrelseledamot*
Bjurman, Christer, löjtnant, Vendelsö
Bjurö, Thorvald, docent, Mölndal
Bjärsjö, Hans, disponent, Bromma
Björklund, Sven, kommandörkapten, Lidingö
Björkqvist, Karl-Axel, stud., Ronneby
Blekinge museum, Karlskrona

Blidberg, Einar, viceamiral, Bromma, *ordförande*
 Boldt-Christmas*, Gösta, kommandörkapten, Västra Frölunda
 Borgenstam, Curt, marindirektör, Täby
 Borås stadsbibliotek, Borås
 Brigge, Gösta, överingenjör, Lidingö
 Brodin, Lars, skeppsredare, Enebyberg
 Broomé, Bertil, krigsarkivarie, Stockholm, *vice ordförande*
 Broström, Olle, byrådirektör, Stockholm
 Brusewitz, Sven, direktör, Djursholm, *styrelseledamot*
 Brännström, Edvin, lokförare, Spånga
 Bäckman, Johan Olof, fastighetsingenjör, Lidingö

Cederlund, Carl Olof, 1:e intendent, Hägersten
 Cederlöf, Olle, styresman, Stockholm
 Celsing, Gustaf, kommandörkapten, Stockholm
 Christiansson*, Eric Th., civilingenjör, Göteborg
 Clason, Edward, kommandör, Stockholm
 Claus, Gillis, byråchef, Stockholm
 Croneborg, Rutger, kommandör, Lund

Daggfeldt, Bertil, kommandörkapten, Täby
 Dahl, Claes-Göran, löjtnant, Handen
 Davison, Paul, civ. ing., Göteborg
 Degerström, Anders, stud., Lidingö

Edström, Torsten, tandläkare, Vällingby
 Ekensbergs varv*, aktiebolag, Stockholm
 Ekman*, Gustaf Henrik, fil. kand., Göteborg
 Ellsén, Jarl A. A:son, kommandörkapten, Farsta
 Engdahl, Roland, gränschef, Stockholm
 Englund, Fritz, bankkamrer, Solna, *skattmästare*
 Englund, Maj, fru, Solna
 Ericson, Stig H:son, riksmarskalk, amiral, Stockholm
 Ericsson, Christoffer, fil. mag., kaptenlöjtnant, Helsingfors
 Ericsson, Göran M., ekon. stud., Stockholm

Fagerholm, Per Olof, sjöfartsråd, Stockholm
 Fahlström, Jan Magnus, redaktör, Stockholm, *styrelseledamot*
 Falk, Sven, aukt. revisor, Stockholm
 Finnboda varv*, aktiebolag, Stockholm
 Florman, Gösta E., direktör, Stockholm
 Forsgren, Christer, tekn. stud., Älvsjö
 Forssell*, Arne, fil. doktor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd, hedersledamot*
 Fredborg, Lars Eric, byrådirektör, Bangkok, Thailand
 Frölich, Janos, ingenjör, Saltsjö-Boo

Gerentz, Sven, direktör, Stockholm
 Gihl, Torsten, professor, Stockholm
 Gjöres, Axel generaldirektör, Bromma
 Glete, Jan, fil. kand., Stockholm
 Gradelius, Erik, kapten, Stockholm
 Graffman*, Holger, mariningenjör, Danderyd
 Grisell, Bengt, herr, Stockholm
 Grundström, Torsten, fil. lic., Uppsala
 Gruvberger, Nils, lektor, Jönköping
 Grönstrand, Lars, magister, Åbo, Finland
 Gunnarson, Börje, bankdirektör, Ängskulla, Finland
 Gävle museum, Gävle
 Gävle stadsbibliotek, Gävle
 Göransson, Henrik, byråchef, Stockholm
 Göteborgs bogserings- och bärgnings AB*, Göteborg
 Göteborgs historiska museum, Göteborg
 Göthammar, Hugo, löjtnant, Södertälje

Hafström, Georg, kommandörkapten, Saltsjöbaden, *styrelseledamot*
 Hafström, A. Gerhard G:son, professor, Stockholm
 Haglund, Egon, folkskollärare, Henån
 Hahr, Gösta, överste, Hägersten
 Hahr, Henrik, programdirektör, Stockholm
 Hallands museum, Halmstad
 Hallström*, Sten G:son, sjökapten, Täby, *styrelseledamot*
 Hammar, Maja, fru, Stockholm
 Hammargren*, Henning, kommandör, Stockholm
 Hammarskjöld, Carl-Gustaf, kommandörkapten, Stockholm
 Hansson, Hans, styresman, Stockholm, *styrelseledamot*
 Hasslöf, Olof, docent, Malmö
 Hedin, Sören, kommandörkapten, Stockholm
 v. Heijne, Lennart, advokat, Saltsjöbaden
 Hjerner, Evald, godsägare, jur. kand., Solna
 Holm, Nils F., 1:e arkivarie, Bromma
 Holmberg, Svante, byråassistent, Solna
 Holmquist, Åke, fil. lic., Sigtuna
 Holmsunds aktiebolag*, Holmsund
 Holtze, Bengt, arkivchef, Solna
 Hållenius, Bo R., advokat, Stockholm
 Häggmark, Gunnar, fil. stud., Stockholm
 Hälsingborgs stadsbibliotek, Hälsingborg
 Härlin, Axel, civiling., Göteborg
 Högberg, Staffan, fil. doktor, Solna
 Högström, Per Olof, kommandörkapten, Stockholm
 Hörgren, Karl Gösta, direktör, Stockholm

Insulander, Ivar, krigsråd, Stockholm
 Isidorsson, Håkan Isidor, sjökapten, Tollered

Jakobsson, Carl-Axel, postmästare, Visby
 Jär达尔, Jan-Gunnar, departementssekr., Vällingby
 Jedeur-Palmgren, Gunnar, viceamiral, Onsala
 Johnson, Alfred, herr, Sölvesborg
 Jonson, Knut Per-Olov, kommendörkapten, Västra Frölunda
 Johnsonkoncernens arkiv och bibliotek, Stockholm
 Jägerskiöld, Olof, arkivråd, Bromma

Kalmar läns museum, Kalmar
 Kalmar stadsbibliotek, Kalmar
 Karlskrona stadsbibliotek, Karlskrona
 Karlskronavarvet, AB, Karlskrona
 Karlzon, Arthur, finmekaniker, Oskarström
 Kemmer, Gunnar, förste marindirektör, varvschef, Bromma
 Kleingardt, Birgitta, fil. mag., Stockholm
 Klingborn, Iwan, ingenjör, Farsta
 Klingspor, Carl-Arvid, ing., Sköldinge
 Klingspor, Carl-Arvid, A:son, flaggkadett, Sköldinge
 af Klint, Erik, viceamiral, Stockholm
 Kramfors aktiebolag*, Kramfors
 Krigsarkivet, Kungl., Stockholm
 Krokstedt, Oscar, viceamiral, Kristianstad
 Kromnow, Åke, riksarkivarie, Stockholm
 Kull, Allan, kommendörkapten, Stockholm, *styrelseledamot*
 Kullenberg, Börje, professor, Göteborg, *styrelseledamot*

Landström, Björn, konstnär, Saltsjöbaden
 Larsander, Lennart, överste, Stockholm
 Larsson, Erik, direktör, Hälsingborg
 Liljekvist, Gösta, marindirektör, Stocksund
 Lindemalm, Åke, amiral, Stockholm
 Lindgren, Lennart, kommendör, Stockholm
 Lindgren, Torsten, kommendörkapten, Solna
 Lindkvist, Olof, annonschef, Djursholm
 Lindström, Allan, lektor, Lerum
 Lindwall, Åke, byrådirektör, Hägersten
 Lingis, Jozuas, lektor, Bromma
 Ljungqvist, Lennart, inköpsdirektör, Stocksund
 Lundström, Per, museidirektör, Stockholm
 Lundvall, Bengt, viceamiral, Brottby
 Löw, Bengt, förste arkivarie, Enskede

Malm, Torsten, kommandörkapten, Täby
 Malmsten, Bror, sjökapten, Viken
 Malmö stadsbibliotek, Malmö
 Marinens bibliotek, Köpenhamn
 Marinmuseet och modellkammaren, Karlskrona
 Marinstabens bibliotek, Stockholm
 Mattsson, Paul, kapten, Enskede
 Mellander*, Einar, advokat, Göteborg
 Militärhögskolan, Kungl., Stockholm
 Motala stadsbibliotek, Motala
 Müller, Lennart, överläkare, Hudiksvall

Nettelbladt, Bo, överingenjör, Täby
 Neumeyer, Fredrik, doktoringenjör, Bromma
 Nisser, Marie, fil. lic., Bromma
 Norberg, Erik, fil. doktor, Stockholm
 Norman, Olof, laborator, Lund
 Nordiska museet, Stockholm
 Nordström, Elsa, 1:e arkivarie, Stockholm
 Norman, Olof, laborator, Lund
 Norrköpings stadsbibliotek, Norrköping
 Norrtälje stadsbibliotek, Norrtälje
 Norsk Sjöfartsmuseum, Oslo
 Notini, Stig, kommandörkapten, Göteborg, *styrelseledamot*

Odelberg, Wilhelm, överbibliotekarie, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Ohrelius, Bengt, kapten, Stockholm
 Oldenburg, Ivar, marinöverdirektör, Stockholm
 Olofsson, Jan, arkivarie, Vallentuna
 Olsson, May, fru, Göteborg
 Olsson, Martin, professor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Olsson, Mats, civilingenjör, Karlskoga
 Olsson, NilsWilliam, doktor, Minneapolis, Minnesota, USA
 Oskarshamns varv*, Aktiebolag, Stockholm
 Oxenstierna, Johan Gabriel, kommandör, greve, Norrtälje

Palm*, Lennart Th., fil. kand., Stockholm
 Palme, Sven Ulric, professor, Uppsala
 Palmstierna, Christer, friherre, Stockholm
 Papp, David, intendent, Stockholm
 Persson, Stig-Gunnar, tjänsteman, Stockholm
 Petersson, Björn, teknolog, Göteborg
 Petersson, Torsten, generallotsdirektör, Stockholm

Reichenberg, Olof, lektor, Djursholm

Ringdahl, Ove, utredningssekr., Sollentuna
 Rosell, Folke, advokat, Partille
 Rosell, Lennart, arkivarie, Danderyd, *sekr. och redaktör för Samfundets skriftserie*
 Rothfjell, Eric, ingenjör, Stockholm
 Rudling, Lennart, kommendörkapten, Solna
 Rumenius, John, kapten, Göteborg
 Rundquist*, Erik, direktör, Lidingö

Sandberg, Per, rektor, Stockholm
 Sandvall, John, överstelöjtnant, Täby
 Schoerner, Gunnar, marindirektör, Stockholm, *ledamot av samfundets råd*
 Schröder, Karl, civilingenjör, Stockholm
 Segrell, Karl, viceamiral, Stockholm
 Severin, Erik, generaldirektör, Vällingby
 Sjöblom, Ragnar, aukt. revisor, Göteborg
 Sjöfartsmuseet, Göteborg
 Sjökrigsskolan, Kungl., Täby
 Sjöofficerssällskapet, Västra Frölunda
 Sjöofficerssällskapet, Stockholm
 Skantze, Leif, lektor, Östersund
 Soop, Hans, intendent, Tyresö
 Staf, Nils, teol. o. fil. doktor, Hägersten, *styrelseledamot*
 Starck, Magnus, kommendör, Stockholm
 Statens sjöhistoriska museum, Stockholm
 Stendahl, Arne, direktör, Stockholm
 Stetler, Emil, avdelningsdirektör, Farsta
 Stifts- och landsbiblioteket, Linköping
 Stifts- och landsbiblioteket, Västerås
 Stille, Åke, rektor, Uppsala, *ledamot av Samfundets råd*
 Stockholms stadsarkiv, Stockholm
 Sundström, Göran, intendent, Västerhaninge
 Swartz, Carl, bankdirektör, Stockholm
 Svenska Amerikalinjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Amerika-Mexiko linjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Cellulosa Aktiebolaget*, Stockholm
 Svenska Lloyd, Rederiaktiebolag*, Göteborg
 Svenska Sockerfabriksaktiebolaget*, Malmö
 Svensson, Jan Olof, herr, Malmö
 Sveriges Flotta, Föreningen*, Stockholm
 Söderkvist, Göthe, herr, Linköping
 Söderlund, Carl Axel, direktör, Djursholm

Taube, Fredrik, kommendör, greve, Lidingö
 Tellander, Folke, ingenjör, Stockholm
 Tengzelius, Rutger, kommendör, Stockholm
 Thorburn, Thomas, professor, Tumba

Traung, Björn, ingenjör, Hisings Kärra
Törnbom, Olle, studierektor, Stockholm

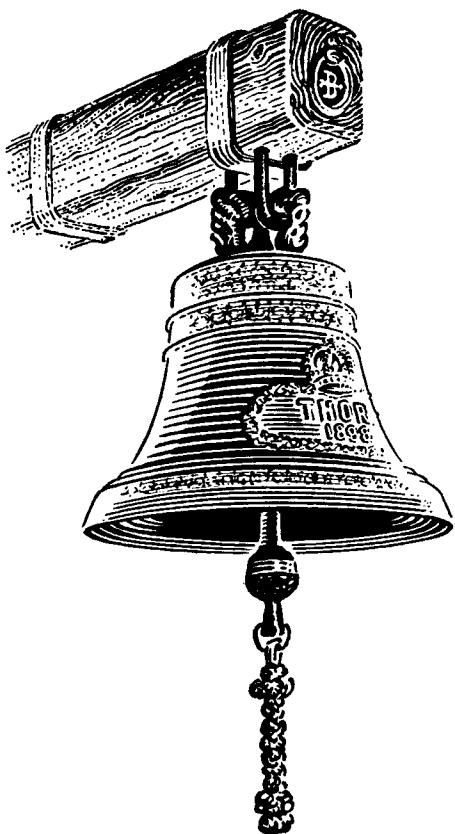
Uggla, Hans C:son, konteramiral, Stockholm, *styrelseledamot*
af Ugglas, Oscar, kammarherre, Stockholm
Umeå stadsbibliotek, Umeå
Universitetet i Göteborg, Kungl., Historiska institutionen, Göteborg
Universitetet i Lund, Kungl., Historiska institutionen, Lund
Universitetet i Stockholm, Kungl., Humanistiska biblioteket, Stockholm
Universitetsbiblioteket, kgl., Oslo
University of Washington, Seattle 5, Wash., USA
Uppsala stadsbibliotek, Uppsala

Wallenberg, Berit, fil. lic., Stockholm
Wallenberg, Birgitte, konsul, Stockholm
Wallenberg*, Henry, generalkonsul, Stockholm, *styrelseledamot*
Vallerö, Rolf, 1:e arkivarie, Enskede
Wallin, Olle, byrådirektör, Stockholm
Wallman, Åke, A, fil. kand., kapten, Södertälje
Webe, Gösta, 1:e intendent, Stockholm
Wedin*, Folke, amiralitetsråd, Stockholm
Wetter, Erik, konteramiral, 1:e hovmarskalk, Solna
Wetterblad, Ragnar V., konteramiral, Sparreholm
Wettergren, Nils, krigsråd, Stockholm
Wiberg, Stig, ingenjör, Solna
Wichman, Holger, 1:e arkivarie, Bromma
Wickberg, Ingmar, kommendör, Lidingö
Wiklund, Bo, leg. tandläkare, Solna
Visby stadsbibliotek, Visby
Vitterhets-, Historie- och Antikvitets-akademien, Kungl., Stockholm
Wängberg, Hans Åke, byråchef, Stockholm
Västerbottens läns museum, Umeå

Zedré, Rolf, direktör, Gävle
Zingmark, Bengt, leg. tandläkare, Täby

Åhlund, Gustaf Bertil, kommendörkapten, Täby
Åkerman, Rolf, plåtslagare, Glumslöv
Åkerström, Bengt, ingenjör, Lidingö
Åkesson, Arne, kommendör, Stockholm
Ångfartygsaktiebolaget Tirfing*, Göteborg
Århus stadsbibliotek, Århus, Danmark

Ödman*, Nils Erik, kommendör, Täby
Ödman, Tor, överingenjör, Stockholm
Örlogsmannasällskapet, Kungl., Karlskrona
Örtendahl, Sune, kapten, Enebyberg



Teckningen visar skeppsklockan på pansarbåten Thor byggd år 1898 och tagen ur tjänst år 1927.

Klockan överlämnades år 1948 till AB Bofors från Kungl. Sjökrigshögskolan som ett tecken på uppskattning av ett 50-årigt fruktbärande samarbete.

AB BOFORS känner över gåvan samma stolthet som över framgången att allt sedan sekelskiftet vara Marinens främste leverantör av artilleri och pansar.

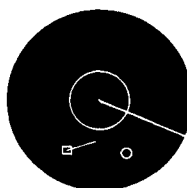
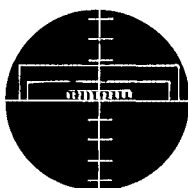
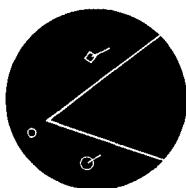
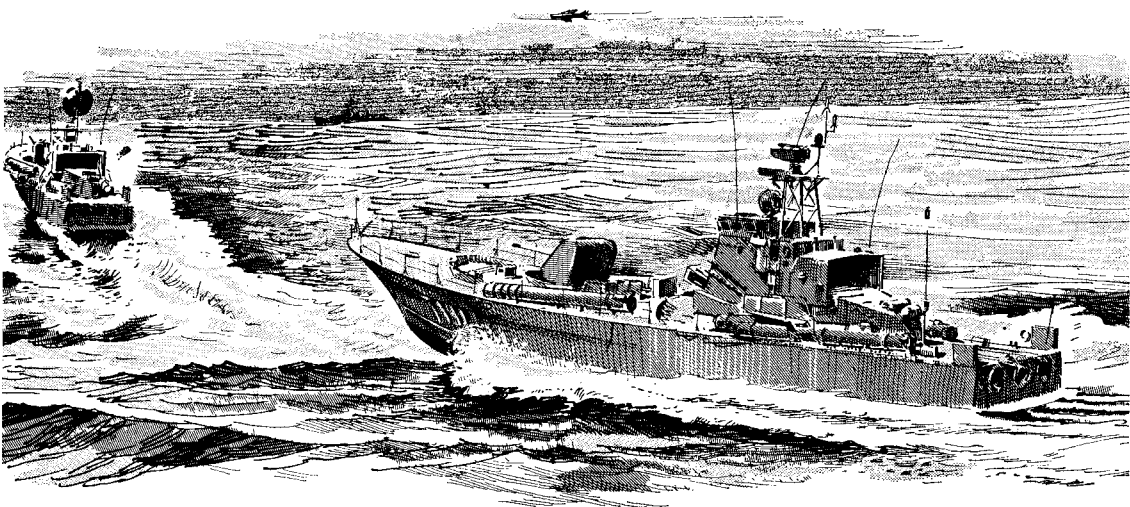
FÖRENINGEN
SVERIGES
SJÖFARTSMUSEUM

I STOCKHOLM

stöder
Sjöhistoriska
museets
verksamhet

STÖD FÖRENINGEN
GENOM ATT
GÅ IN SOM MEDLEM

TELEFON 08/22 39 80
Djurgårdsbrunnsvägen 24
115 27 STOCKHOLM
POSTGIRO 15 46 10-0



Rakel och Torci för torpedbåtar

Till SPICA II - en ny serie snabba torpedbåtar i den svenska marinen — levererar Philips Teleindustri AB vapenkontrollsystem RAKEL och TORCI.

RAKEL är ett eldledningssystem för automatisk styrning av fartygets artilleri mot såväl luft- som ytmål. Torped-

eldledningssystem TORCI styr automatiskt med hjälp av radarinformation torpeder mot mål.

I radiokommunikationsutrustningen till SPICA II ingår bl a en 1200-kanals radiostation — 9 RR 405 — som även den har utvecklats av Philips Telein-

dustri AB i samarbete med Marinmaterieförvaltningen.

Philips Teleindustri AB
Fack, 175 00 Stockholm — Jakobsberg
Telefon 0758/100 00
Telex 109 43 philtel s



PHILIPS TELEINDUSTRI AB

TE 005 7101

PHILIPS

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Ledamöter av Samfun- dets råd	{	Viceamiral Einar Blidberg, Bromma, ordförande
		Krigsarkivarie Bertil Broomé, Stockholm, vice ordförande,
		Arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie,
		Bankkamrer Fritz Englund, skattmästare,
		Fil. dr Arne Forssell, Stockholm,
		Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm,
		Professor Martin Olsson, Stockholm
		Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm,
		Rektor Åke Stille, Uppsala,
		Professor Gösta Berg, Stockholm,
		Professor Oscar Bjurling, Lund,
		Direktör Sven Brusewitz, Djursholm,
		Byråchef Gillis Claus, Stockholm,
		Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm
		Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
		Sjökapten Sten G:son Hallström, Täby,
		Styresman Hans Hansson, Stockholm,
		Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm,
		Professor Börje Kullenberg, Göteborg
		Kommendörkapten Stig Notini, Göteborg
		Teol. o. fil. doktor Nils Staf, Hägersten,
		Konteramiral Hans C:son Ugglå, Stockholm,
		Generalkonsul Henry Wallenberg, Stockholm.

INNEHÅLL

<i>Henning Hammargren</i> , Amiral Otto Lybeck — ett hundraårsminne . . .	4
<i>Carl Hamnström</i> , En norrländsk hälsokur i slutet av 1600-talet	22
<i>Christoffer H. Ericsson</i> , Porkala udde och Barösund år 1789	25
<i>Lars O. Berg</i> , Hovjaktvarvets farkoster 1800 — 1851. En tabellarisk framställning	54
<i>Bert Knafve</i> , Segelsjöfarten i Kullabygden 1850—1900	58
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet den 1 nov. 1971 . . .	116

ÖSTERVÅLA 1971
TOFTERS TRYCKERI AB

Pris c:a 30 kronor