

Forum navale



*Skríftir utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet
Nr 37*

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 Box 10 233, 100 55 Stockholm. Postgiro: 15 65 19-1. (Årsavg. f. n. kr. 60:– Telefon: 08/782 69 80.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1 t. o. m. 20 (10:– per st.), "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (4:–) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800–1943" av Uno Willers (10:–).

Manuskript till Forum navale sändes under adress: förste arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Box 102 33, 100 55 Stockholm.

Forum navale



*Skrifter utgívna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Nr 37

*Utgives med stöd av
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet*

DE FÖRSTA SVENSKA VÄRLDSOMSEGLINGARNA

av

Redaktören fil. kand. Ebbe Aspegren

Innehåll

Förord	4
1. Bort över haven	5
2. Nytt liv i svensk sjöfart	10
3. Den bedräglige pärlfiskaren	17
4. Sjöman från barnsben	20
5. Mary Ann går jorden runt	24
6. En fullriggare i Mary Anns kölvatten	30
7. Göteborgarna med i leken	39
8. Brigantinen Bull i sandelträdfarten	46
9. Runt jordklotet med Bull	56
10. Ett halvsekel i sjöfartens tjänst	62
Summary in English	69
Källor och litteratur	71

Förord

Föreliggande sammanställning belyser ett numera nästan helt bortglömt avsnitt av svensk sjöfart på 1800-talet, nämligen de fyra kommersiella världsomseglingar, som under åren 1839–1846 förvandlade den svenska sjöfarten till en världsomfattande näring. Tre av dem utfördes av stockholmsfartyg och en av ett göteborgsfartyg. Två av dem är noterade i litteraturen, fast knapphändigt, men de båda andra har måst ”återupptäckas”.

Att två av dem förblivit ihågkomna beror på att befälhavaren – den samme i båda fallen – levde länge och efterlämnade vissa anteckningar. Sålunda har jag kunnat utnyttja hans Memorandum om sina resor, för vilket jag tackar disponent Wilhelm Trotzig, Malmö. För tillgång dessutom till uppgifter i kaptenens Loggboksutdrag och anteckningar tackar jag kapten Carl Axel Östberg, Järfälla.

Självfallet står jag också i tacksamhetsskuld till personalen i de arkiv och bibliotek i Sverige och utlandet som hjälpt mig med material, särskilt Riksarkivet, Stockholms Stadsarkiv, Malmö Stadsarkiv, Mitchell Library och The Archives Office of New South Wales i Sydney samt Biblioteca Nacional i Santiago.

Mitt tack för material och bistånd riktar sig också till chefen för Emigrantinstitutet i Växjö Ulf Beijbom, chefen för Sjöfartsmuseet i Göteborg Göran Sundström, förre chefen för Etnografiska museet i Stockholm Bengt Danielsson, Papeete, och nuvarande chefen Karl Erik Larsson.

Ebbe Aspegren

1. Bort över haven...

I Söderhavets sång susa minnena från upptäckts- och fribytartiden – det odödliga genljudet av hävdernas stora odysseé.

Eirik Hornborg

Ingen har väl undgått att stanna i förundran inför den fart och samtidighet med vilken européerna under åren omkring 1500 lade världshaven under sin domvärjo. Av naturliga skäl var det portugiser, spanjorer och italienare som gick i spetsen, senare följda av fransmän, engelsmän och holländare. Därmed inleddes också kolonisationen och ett nytt skede i världshistorien.

Glömda var nu de gamla kartagernas färder längs Afrikas västkust liksom nordmännens seglatser till Nordamerika. Atlanten fick tas i anspråk på nytt av upptäcktsresande och kolonisatörer med Christoffer Columbus i spetsen. Samtidigt hade Vasco da Gama nått Indien 1498 och därmed knutit Indiska Oceanen till det europeiska kommunikationsområdet.

Ännu visste ingen vad som dolde sig på andra sidan om de amerikanska kontinenterna. Men 1513 upptäcktes formligen Stora Oceanen av en europé, spanjoren Vasco Nuñez Balboa, som tog sig landvägen över Panamanäset och fann ett nytt hav utbreda sig inför hans ögon. Han kallade det Mar del Sur, Söderhavet, eftersom det låg på södra sidan om näset.¹

Om Orienten och dess produkter visste man i Europa åtskilligt sedan gammalt, bl.a. efter Marco Polos resor på 1200-talet. Redan under de första åren av 1500-talet började portugiserna under Fransisco d'Almeida att ta Indien i besittning och utsträckte sina färder bl.a. till Sumatra. De ansåg sig veta, att jorden var rund, och sedan 1494 fanns en principiell uppdelning mellan Spanien och Portugal, enligt vilken västra halvklotet skulle tillfalla Portugal och det östra Spanien. Kejsar Karl V höll före, att kryddöarna i Sydostasien låg inom hans halvklot, och att de bäst nåddes runt jorden i västlig riktning från Europa, således runt Kap Horn och tvärs över Sydhavet.

Det var detta som ledde till den första världsomseglingen. Kejsaren utrustade som bekant en eskader om fem fartyg under portugisen Fernão de Magalhães, som avseglade 1519. Endast ett av fartygen, *Victoria* under kapten Del Cano, kunde fullborda färden, och den första världsomseglingen avslutades den 6 september 1522, då *Victoria* i nära nog sjunkande tillstånd inlöpte i Sevilleas hamn. Därmed hade inte bara bekräftats, att jorden var rund utan också visats att Sydhavet var ofantligt mycket vidsträcktare än man tidigare anat. Av jordytans 504 miljoner kvkm omfattar det som bekant 180 miljoner.

Under 1500-talet kan två engelska världsomseglingar noteras, vilka båda gick åt väster och passerade Magalhães sund. Holländska världsomseglingar torde ha förekommit under 1600-talet. Två franska genomfördes under 1700-talet, den första 1711–14. Välkända från detta århundrade är James Cooks tre forskningsresor, av vilka de två första blev världsomseglingar under tiden 1768–75. Den första amerikanska världsomseglingen företogs av skeppet *Columbia* omkring 1790 från Boston till Kina och åter via Goda Hoppsudden. Under början av 1800-talet förekom världsomseglingar av danska, tyska och ryska fartyg.

Den första norska världsomseglingen torde ha utförts 1852–53 av briggen *Sea Gull* under kapten Christian Gullichsen och tillhörig skeppsredaren Erik Børresen i Drammen. Hon hade först i ett par år deltagit i tefarten mellan Kina och San Francisco, varvid hon seglat till Stora Oceanen via Kap Horn. Men 1852 gick hon med en telast till Hamburg och tog då vägen förbi Goda Hoppsudden. Hamburg nådde hon den 1 september 1853.² En uppgift att Børresens brigg *Pretiosa* redan 1840–41 skulle ha gjort en världsomsegling har inte bestyrkts.

För alla dessa världsomseglingar gäller, att de måste passera både Kap Horn och Goda Hoppsudden samt genomsegla de två Atlantiska oceanerna både på ut- och hemresan. Distansen blev minst en och en halv gång ekvatorns längd. Gjordes stora utvikningar, så blev den längre. Så gjorde framför allt James Cook, vars andra världsomsegling omfattade 70.000 distansminuter, vilket är mer än tre gånger ekvatorns längd.³ Efter anläggandet av kanalerna i Panama och vid Suez blir en världsomsegling betydligt kortare och kan helt genomföras på det norra halvklotet. Endast vid Singapore tangerar den ekvatorn, och resans längd blir ungefär ekvatorns eller kanske lite kortare.

De allra flesta av de här omnämnda världsomseglingarna har varit mer eller mindre statligt organiserade och finansierade expeditioner. Så var också fallet med briggen *Beagle*'s kända världsomsegling med Charles Darwin 1831–1836. Några torde ha haft en kommersiell bavsikt, men det är ytterst svårt att säga när den första rent kommersiella världsomseglingen ägde rum, möjligen var det den amerikanska 1790. I alla händelser är denna form av världsomsegling av ganska sent datum och sammanfaller med uppkomsten av en världsomfattande trampfart. De svenska världsomseglingar, som skall behandlas i det följande, var typiskt kommersiella och ligger som sådana i början av denna form av sjöfart. Sedermera gjordes världsomseglingar av flertalet av veteskeppen, som från Australien fortsatte öster ut till Amerika.

Söker vi efter den förste individuella svensken, som deltog i en världsomsegling, så är vi ute på gissningens område. Det kan ha varit någon av de 30.000 svenska sjömän, som i senare delen av 1700-talet tjänstgjorde i utländska fartyg, särskilt holländska, och kanske ommönstrade till något spanskt eller portugisiskt skepp i Fjärran Östern på väg mot Amerika eller Europa. Det kan också ha varit någon svensk sjöman i ostindiefart, som kanske likaledes ommönstrade i Östern. Vill vi nämna ett par mera kända svenskar, som bevisligen gjorde ur svensk synpunkt tidiga världsomseglingar, så kan vi stanna inför Linnélärjungarna Daniel Solander och Anders Sparrman, vilka medföljde James Cooks första respektive andra världsomsegling.

Man kanske kan säga, att en kommersiell världsomsegling är en sjöfarande nations nautiska mästarprov. Först därefter ingår landets handelsflotta i världssjöfartens system. Då kan vi också fastställa, att bland sjönationer av någon betydelse kom svenskarna sent eller kanske näst sist in i världssjöfarten. Under 1500-talet, då de västliga sjöfararna hade seglat på världens alla hav, hade de svenska fartygen inte kommit längre än till Brittiska öarna, Frankrike och Pyrenneiska halvön.

Landets stormaktsställning under 1600-talet medförde emellertid en oerhörd utvidgning av det svenska sjöfartsområdet. Då seglade som bekant de båda pinasserna Calmare Nyckel och Gripén, eller Fågel Grip, 1638 till Nordamerika och följdes av ytterligare expeditioner dit. Vid namngivandet av den svenska sjöfartens pionärer genom tiderna kommer de båda nämnda fartygens befälhavare först såsom varande de båda första transoceaniska sjöfararna. Calmare Nyckels befälhavare var holländaren Jan Hindricksen van der Water och Gripéns hette Anders Jöransson.⁴ Under de följande åren besöktes också Västindien, Brasilien och Västafrika, varigenom Atlanten erövrades av svensk sjöfart.

Det stora språnget togs under 1700-talet, då det 1731 bildade Ostindiska kompaniet besegrade inte bara Indiska Oceanen utan också sände sina fartyg till den ostindiska övärlden och Kanton. Den första svenska ostindiefararen var skeppet Fredericus Rex Sueciae under befäl av kaptenen vid amiralitetet Georg Herman af Trolle, som utseglade i februari 1732. Ännu innan han återkommit avseglade den andra, skeppet Ulrica Eleonora med kapten Peter von Utfall som befälhavare.⁵ I Kanton trädde den svenska sjöfarten över tröskeln till världens största ocean, fast den tills vidare stannade i dess förstuga, Syd kinesiska sjön.

Ett annat hörn av Stora Oceanen nåddes i början på 1800-talet, av snaubriggen Flora under kapten Johan eller Jean Lindberg år 1811 som första

svenska fartyg passerade Kap Horn för att bedriva sjöröveri i sydöstra delen av detta världshav.⁶ Hon följdes 1819 av skeppet Drottningen och 1821 av Ophir, båda på väg till Valparaiso i legitima handelsärenden.⁷

Ännu väntade Stora Oceanens väldiga öppna yta på att svenska fartyg skulle klyva dess vågor. Sedan 1500-talet hade den emellertid befarits av många expeditioner ur andra nationers flottor. Dess talrika ögrupper hade blivit någorlunda kända, och en europeisk sjöfart hade utvecklat sig. I Stora Oceanen fanns sedan andra hälften av 1500-talet världens om inte längsta så dock långvarigaste interkontinentala sjöfartslinje, den mellan Acapulco i Mexico och Manilla på Filippinerna. På denna linje berodde spanjorernas valde över nämnda ögrupp. Det var den s.k. Manillagalleonen som gick en gång om året i vardera riktningen. Den sista turen gick 1815, varför linjen bestod i närmare 250 år.

Redan 1698 hade franska fartyg börjat trafik på hamnar vid Sydamerikas västkust trots det spanska förbudet mot utländsk sjöfart på dessa hamnar. På Sydamerikas kust försiggick under hela den spanska tiden sjöfart med spanska fartyg bl.a. med koppar. På Nordamerikas västkust drevs sjöfart med pälsverk och fisk både av spanjorer och ryssar, som hade koloniserat den nordligaste delen av kusten.

År 1787 ingångsatte två brittiska fartyg skeppning av pälsvaror från Nordamerika till Kanton i Kina, där många orientaliska varor fanns att hämta, t.ex. guld, koppar, järn, dyrbara träslag, silke, pärlor, ädelstenar, ris, fernissa, porslin och bomull. Denna trafik övertogs 1792 av de då starkt framåtgående amerikanerna och utgick från Boston, fortsatte runt Sydamerika och nådde Kina via Hawaiiöarna.

Den kanske största sjönäringen i Stora Oceanen vid denna tid var emellertid valfångsten. Den hade inletts av ett brittiskt skepp 1788, och under de följande årtiondena dominerade brittisk valfångst i farvattnen kring Nya Zeeland. Fartygen gick emellertid också till både Tahiti, Samoaöarna och Hawaii för proviantering och komplettering av sina besättningar. Den mest omfattande valfångsten drevs av amerikanerna i norra Stora Oceanen. Den var baserad på hamnar i Nya England, t.ex. Salem och New Bedford. Fartygen gick den långa vägen via Kap Horn för att komma till andra sidan om sin egen kontinent. Som mellanstation använde de Galapagosöarna och som huvudbas under valfångsten Hawaiiöarna.⁸

Vi möter här den miljö som litterärt har beskrivits av Herman Melvill bl.a. i Moby Dick. En svensk som deltog i denna valfångst vid samma tid var den mångomskrivne Abraham Fornander. En svensk sjökapten, Fredrik Hassel-

blad, hade varit befälhavare i ett brittiskt valfångsfartyg vid Nya Zeeland, men den förste svenske kapten med eget fartyg som dök upp i denna miljö var den ene av de tre världsomseglare som vi här skall uppehålla oss närmare vid.

Andra varor med vilka handel bedrevs i Stora Oceanen var sandelträ, som växte på flera av ögrupperna, pärlmusslor och pärlor, sköldpaddskal, kopra, d.v.s. kokosskal, samt icke minst s.k. bêche de mer eller trepanger, alltså torkade sjögurkor eller sjökorvar, vilka var särskilt uppskattade i Kina. I skeppningar av dessa varor deltog i det tidiga 1800-talet även europeiska fartyg.⁹

Sedan Australiens och de närmaste havsområdenas geografi hade klarlagts i stora drag av James Cook med flera började denna kontinent att så småningom koloniserars, men ännu 1840 hade Australien inte mer än 30.000 fria vita invånare.¹⁰ I Europa uppstod emellertid ett stort intresse för utvandring till Australien och därmed sammanhängande handel med detta land. Intresset var livligt inte bara i England utan också i Tyskland och Sverige.

Det var således ingen tillfällighet, att den första svenska världsomseglingen så att säga utlöstes under 1830-talet. Den var en logisk följd av både det internationella sjöfartsläget och utvecklingen i Sverige vid denna tid.

Noter till kapitel 1

1. Claes Lindsström: Bragd och brott på haven, s. 98. 2. Jacob S. Worm-Müller: Den norske sjöfarts historie, s. 350. 3. Lindsström o.a.a. sida 232. 4. Amandus Johnson: Den första svenska kolonin i Amerika. 5. Eskil Olán: Ostindiska Companiets saga. 6. Arvid Moberg: Sjöstad, s. 61–63. 7. Hjalmar Börjesson: Stockholms Segelsjöfart. 8. Karl Erik Larsson: Early Channels of Communication in the Pacific. 9. Carl Fredrik Liljevalch: Chinas handel, industri och statsförfattning etc. 10. T.J. Arne: Den första svenska sjöfarten på Kina.

2. *Nytt liv i svensk sjöfart*

Efter den konstlade uppblomstringen under den napoleonska kontinentalblockadens tid följde för den svenska sjöfarten en nedgångsperiod, som blev särskilt kännbar på 1820- och 30-talen. Även handelsflottans omfång minskades snabbt. Ännu 1817 hade t.ex. Stockholm 281 fartyg med tillsammans 23.746 svåra läster men 1837 bara 122 fartyg med 9.539 läster.¹ En svår läst var som bekant 18 skeppund, motsvarande 2.450 kilos last. Ostindiefarten hade nästan helt upphört med Ostindiska kompaniets upplösning 1806. I fråga om effektivitet ansågs den svenska handelsflottan ligga ett århundrade efter andra länders. Norrmännen dök upp på arenan och tog loven av den svenska sjöfarten. Genom mellanrikslagen av 1825 hade svenska hamnar öppnats för norska fartyg. Norrmännen kunde driva sina fartyg med vinst och utan att hindras av de svenska statliga förordningarna och krångliga avgiftssystemen. Mängder av svenska fartyg uppköptes av norrmännen, och redan på 1820-talet var den norska handelsflottan större än den svenska.

Den svenska regeringen och de lokala myndigheterna var mycket litet intresserade av sjöfarten. Byråkrati och långsamhet kännetecknade deras verksamhet. Som exempel kan nämnas, att en kommitté för utarbetande av en ny sjölag tillsattes 1812. Den blev färdig med sitt betänkande 1836, och den nya sjölagen utfärdades 1864. Inte ens de svenska konsulerna i främmande hamnar brydde sig särskilt mycket om de svenska fartygen, och rymningarna i dessa hamnar var fortfarande skämmande talrika, för att inte tala om dödsfallen.²

I land betraktades sjöfolket som ett patrisk, och inte ens sjökaptenerna hade något större anseende. De betraktades som hantverksmästare och deras besättningar som gesäller och lärlingar. Följaktligen skulle sjökaptenerna sedan gammalt inneha burskap i någon stad för att få utöva sitt yrke.

Visserligen hade kaptenerna en lång praktisk erfarenhet, men deras teoretiska utbildning var liten eller ingen alls. I själva verket var det just kring befälsutbildningen som den svenska sjöfartens begynnande renässans uppväxte. I denna tid av nedgång fanns det trots allt några personer, vanligen affärsmän, som intresserade sig för sjöfarten. De lyckades förmå regeringen att 1827 framlägga en proposition om inrättandet av fem statliga navigations-skolor. Utan att avvakta förslagets behandling i riksdagen förordnade också regeringen, att Förvaltningen av sjöärendena skulle tillsätta särskilda examinatorer av sjökaptener i stapelstäderna. Detta blev den enda förbättringen under 1820-talet, ty riksdagen 1828–30 avslog propositionen om navigations-skolor.



Grosshandlare Carl Fredrik Liljevalch, initiativtagare till tre världsomseglingar.

Den sjöfartsinstresserade opinionen hade emellertid vuxit, och från början av 1830-talet kan vi tydligt urskilja de krafter som drev på utvecklingen. Det är framför allt tre män, som vid denna tid lade grunden till den svenska sjöfartens uppsving, nämligen *Adolf Göran Oxehufvud*, *Lars Johan Hierta* och *Carl Fredrik Liljevalch*. Opinionen var lättast att väcka i Göteborg. I besvikelsen över riksdagens avslag av navigationsskoleförslaget bildades i Göteborg 1831 Sjömannasällskapet, som framför allt verkade för utbildningen och tidvis också drev ett eget övningsfartyg. Sällskapet fick 1833 en av-

läggare i Stockholm, som blev självständig 1835 och fick Oxehufvud till sin ordförande och drivande kraft. Denne var både kofferdikapten och sjöofficer och hade säte i riddarhuset. I alla kretsar ivrade han för sjöfartens utveckling och sjöfolkets bästa. I det senare ämnet utgav han 1837 en skrift kallad Anteckningar över sjöfolkets belägenhet vid handelsflottan. Den blev mycket läst, utkom i fem upplagor och spreds även i översättning i utlandet.³

Av den nämnda treklövern svarade Lars Johan Hierta för den bredare upplysningen i sin 1830 grundade tidning Aftonbladet. Han skrev själv mycket välformulerat och engagerat för sjöfartens utveckling och bättre förhållanden för sjöfolket samt beredde plats även för andra skribenter i samma ämnen. I sin egenskap av affärsman blev han också själv skeppsredare. Regeringen lät sig påverkas av opinionsbildningen och tillsatte 1838 en handels- och sjöfartskommitté som skulle föreslå åtgärder. Följande år tillsattes också en navigationsskolekommitté, i vilken Oxehufvud blev ordförande. Dess förslag ledde till det avgörande steget i den nautiska utbildningens historia, nämligen inrättandet 1841 av statliga navigationsskolor. Oxehufvuds förtjänst härom är obestridlig och kan inte bortskymmas av det misslyckande, som drabbade hans praktiska skolskeppsverksamhet 1840–41 med briggen Oscar, varigenom han även själv försvann från Sverige.

Den tredje mannen, Carl Fredrik Liljevalch, fick avgörande betydelse för genomförande av de första svenska världsomseglingarna. Han var skåning, född i Lund 1796 som son till en detaljhandlare. I sin första ungdom ägnade han sig åt faderns yrke och flyttade redan vid 16 års ålder till Stockholm, där han blev kontorist i en grosshandelsfirma och 1816 startade en egen sådan.⁴

Tidigt visade Liljevalch de egenskaper som skulle prägla hans verksamhet under hela livet, nämligen en otrolig företagsamhet och uppslagsrikedom, vilka dock parades med en obeständighet och bristande uthållighet, som hindrade honom att genomföra en samlad uppbyggande verksamhet. Som exempel på hans företagsamhet kan nämnas, att han redan vid 17 års ålder av sin arbetsgivare sändes till Petersburg för att indriva dennes fordringar. Han gjorde inte bara det, utan han lyckades också få audiens hos tsar Alexander I.

Liljevalch grundade 1826 i Stockholm en träförädlingsindustri, som med tiden utvecklades och blev mycket framgångsrik. Han fick en god ställning i huvudstadens affärsliv med värdefulla förbindelser i officiella kretsar. Bland annat uppträdde han som rådgivare åt kung Carl Johan och nådde även god kontakt med kronprins Oscar.

Under 1830-talet inträffade något som skulle utlösa Liljevalchs intresse för skeppsbyggeri och sjöfart, nämligen den stora hungersnöden i Norrbottens och Västerbottens län. Från 1830 till 1838 inträffade fruktansvärda missväxtår. Redan under det första nödåret hade regeringen måst vidtaga stödåtgärder. Med sitt ekonomiska och sociala sinne kunde Liljevalch inte överksam åse nöden och förtviningen i de nordligaste länen. Han utverkade statliga lån och tillgång till kronans spannmålslager för att skaffa de hungerande brödsäd och åtog sig själv att leda den mycket omfattande hjälpverksamheten. Grundtanken i hans ingripanden var åtgärder som liknade modern lokaliseringspolitik, nämligen att få i gång nya verksamheter i övre Norrland.

I en inlägga i december 1836 till Statskontoret framlägger Liljevalch kärnpunkten i sin strävan: "Jag ansåg för en plikt att rikta hela min uppmärksamhet åt sådana företag, vilka, genom sin större omfattning och nära samband med Rikets handel småningom skulle rotfästas och snart komma att utgöra ej binärningar (ty denna benämning skulle förutsätta, att spannmålsprodukter fortfarande bleve huvudnäring) utan norra orternas egentliga näringsfång, varigenom dess invånare skulle för framtiden bereda sig en säker utkomst och tillika rikta Sveriges handel och sjöfart med det de bäst behöva

Skepp, Matroser, Exportvaror.

Hela Europa behöver fartyg och ingenstades kunna de byggas så billigt som i Sveriges norra orter."⁵

På en undsättningslinje från Nordmaling till Övertorneå igångsattes olika företag och upplades spannmålsförråd för de hungrande. På våren 1834 utsträcktes hjälpåtgärderna till bl.a. Luleå, där Liljevalch planerade skeppsbyggeri med virke från de hjälpbehövande. Den 16 juli 1834 upplät magistraten Skataudden för sådant ändamål åt Liljevalch på åtta år och den 8 december 1835 utstäcktes upplåtelsen på evärdelig tid.⁶

Liljevalchs varv, kallat Oscars varv, blev under nödåren på 1830-talet den största industrin i Norrbotten och var under ett par år också Sveriges största skeppsvarv. Till och med 1837 sjösattes vid Oscars varv åtta fartyg och genomfördes en ombyggnad. Ett av byggena 1837 var en ångare. Under 1838 levererades tre fartyg, barken *Conception*, ångaren *Wettern* och skonerten *Mary Ann*, ibland kallad *Mary Anne* eller *Mariane*.

Därmed är vi framme vid det lilla fartyg, som skulle komma att genomföra den första svenska världsomseglingen. Tyvärr finns ingen samtida bild av henne, men hon kan inte ha sett särskilt imponerande ut ens inför dåtida ögon. Om hennes inträde i världen skriver Arvid Moberg med stöd av käl-

lorna: ”Den 30 juli infann sig inför rådstuvurätten/magistraten i Luleå kvartermannen Anton Löfgren samt timmermännen Johan Berglund och Johan Petter Broström ävensom disponenten för C.F. Liljevalchs Oscars skeppsvarv i staden och betygade med livlig ed, att en skonert Mary Ann under året blivit vid varvet byggd av moget och gott virke, att därtill gagnats kopparbult och metallspik från kölen till barlastlinjen, räknad åtta fot i akter och sex och en halv fot i fören, att fartyget var väl arbetat och att samtliga som varit sysselsatta med byggandet fått sin hela och fulla lön. Några dagar senare, den 8 augusti, avlämnade stadens skeppsmätare collega scholae Olof Edling, ett bevis att han ordentligen uppmätt fartygets dimensioner till längd 71,54 fot mellan spinningarnas ytterkanter, bredd mellan bordläggningen midskepps 23.23 fot och djupgående akterut på last 11,91 fot. Lästetalet uträknades till 63.12 svåra läster.”

En svår läst eller skeppsläst motsvarade som tidigare nämnts vid denna tid 18 skeppund järnvikt. Ett skeppund var 20 lispund och ett lispund 8,5 kilo. Det betyder modernt uttryckt, att Mary Ann lastade något över 193 ton, alltså dödvikt. Dräktigheten har uppgivits till 135 ton, tydligen brutto register-ton. Hon var således även för sin tid ett litet fartyg, men skonserter av denna storlek seglade oförfärat över världshaven.

Fartyget kallades alltså officiellt skonert, men hon har också benämnts hermafroditbrigg. Då varken bild eller segelbeskrivning finns får vi stanna vid antaganden om hennes riggning. Skonserter vid denna tid hade vanligen två eller tre råsegel på fockmasten eller rent av på de båda masterna förutom slätsegeln. Troligen var Mary Ann riggad på detta sätt. Hon kallades av engelsmännen för brigg och av befälhavaren själv för brigantin. Båda benämningarna kan var riktiga. Sannolikt liknade hon i hög grad sin yngre syster Bull, som det finns bild av. Emellertid levde Mary Ann länge efter sin jordenruntresa, och hennes rigg kan naturligtvis ha ändrats under tiden.

Vad skonertens namn beträffar, så tolkar ministern och författaren Axel Paulin det säkerligen riktigt, då han anser att det tagits efter makan till Liljevalchs i Valparaiso verksamme bror, Olof Liljevalch. Hon hette Mary Ann, född Delano, dotter till en amerikansk sjöofficer i Chiles tjänst. Även parets dotter hette Mary Ann. Familjen bodde på gården Tome vid Concepcion söder om Valparasio.⁷

Liljevalch själv blev redare för skonerten, och han hade vittgående planer för hennes seglatser. Kommerskollegium utfärdade s.k. fribrev för fartyget den 14 september 1838. Fribreven stadgade ”det skydd och de rättigheter som Svenska fartyg tillkomma.”⁸ Under befäl av skepparen L.J. Florén ut-

gick Mary Ann på sin första resa i augusti. Den gick till Stockholm med last av tjära och bräder. Hon gjorde därefter ytterligare några kortare resor och ankom till Stockholm från Malmö med last av spannmål den 8 juli 1839, då Florén och besättningen avmönstrade.

C.F. Liljevalch delade det uppvaknande intresset för Australien, Nya Zeeland och Kina. Han ansåg, att där fanns stora marknader för svensk export och omfattade även planer på svensk emigration till Australien. Sådan ägde även rum, dock efter Mary Anns resa.

Den första påvisbara varukontakten mellan Sverige och Australien tycks ha inträffat omkring 1830. Då annonserade ett par affärsmän i Sydney om försäljning av svensk eller stockholmsk tjära. I ena fallet ville säljaren ha australisk ull i utbyte. År 1834 förekommer svenskt järn i en till en skeppslista fogad priskurant. Dessa varor har tydligen kommit till Australien på brittiska fartyg. Först 1837 anlände tyska, franska och holländska fartyg, vilket innebar den första direkta kontakten med Europas kontinent.⁹

I juli 1839 gällde det alltså att mönstra ny befälhavare och besättning för Mary Ann samt att intaga last för Australien. Vid denna tid uppehöll sig i Stockholm en skeppare med stor erfarenhet av segling i australiska och andra sydliga farvatten, kapten *Nils Peter Ringman*.¹⁰ Han hade anlänt i maj månad från London som passagerare på skeppet *Josephina* och tog i Stockholm in på källaren *Stjernen*. Enligt sin egen berättelse hade han varit borta från Sverige i tolv år och gjort lysande affärer. Han tog kontakt med ledande kretsar i huvudstaden och underlät inte att omtala sina fina förbindelser och rika erfarenheter, bl.a. sin bekantskap med drottningen av Tahiti. Han medförde dessutom märkliga föremål, som han kallade sina kuriositeter. Däri ingick två levande strutsar, som han skänkte till kronprins Oscars unga söner.

Ringman presenterades vid Stockholms börs och lärde bland många andra känna även C.F. Liljevalch. Denne fann honom lämplig för sina syften och knöt honom till sitt företag. Enär Liljevalchs arkiv inte finns i behåll har vi endast en källa till Ringmans förehavanden, nämligen kapten Nils Werngren, som dels tog reda på hans uppträdande i Stockholm, och dels flera år senare, då han seglade med brigantinen *Bull*, utforskade hans äventyr i Söderhavet.

Ringman inmönstrades inte bara som befälhavare i skonerten *Mary Ann* utan skulle även ha köpt andel i fartyget av Liljevalch. Vidare inköpte han tillsammans med denne en lämplig last, enligt Werngren "färdigbearbetat byggnadsmaterial jämte mångfaldiga andra varor som uti nya kolonier alltid

äro avsättliga, allt var av svenskt utsprung.” Enligt hamnjournalen i den stad där varorna såldes, Port Jackson, d.v.s. Sydney, bestod lasten av ”iron and deals”, alltså järnvaror och plankor. Det fanns emellertid också segelduk, tjära och beck i den utgående lasten.¹¹ Dess värde uppgick till 12.600 rdr, uppenbarligen fobvärdet.¹²

Ringman betalte sina andelar med växlar eller checker betalbara hos den engelska bankfirman Gordon & Son i London, men Liljevalch ville inte släppa i väg fartyget förrän likviden var i hans hand. Växlarna kom tillbaka protesterade, och därmed var Ringman avslöjad som bedragare.

Noter till kapitel 2

1. Kommerskollegii statistik, RA. 2. Hjalmar Börjesson: Stockholms segelsjöfart. 3. Hjalmar Börjesson: dito. 4. Svenskt Biografiskt Lexikon. 5. Statskontorets arkiv, RA. 6. Arvid Moberg: Sjöstad sida 98 ff. 7. Axel Paulin: Svenska öden i Sydamerika. 8. Kommerskollegii fribrevshandlingar, RA. 9. Gustaf Lindergren: Some Notes on the early Trade between Sweden and Australia sida 384. 10. Nils Werngren: Memorandum. 11. T.J. Arne: Den första svenska sjöfarten på Kina. 12. Kommerskollegii exportstatistik, RA.

3. Den bedräglige pärlfiskaren

Carl Fredrik Liljevalch kom genom Ringmans svindel i ett besvärligt läge. Han hade ett segelklart skepp med besättning och last men ingen befälhavare och endast protesterade växlar i handen. Situationen räddades av Nils Werngren. År 1837 hade Liljevalch för egen räkning låtit bygga skonerten *Snäll* vid sitt varv i Luleå. Hon var ännu mindre än Mary Ann, lastade endast 40,45 svåra läster. Av allt att döma kände Liljevalch Werngren, vars far hade gjort många resor på norrländska hamnar. Sedan Nils Werngren sommaren 1838 hade tagit sin kaptensexamen – till vilken vi återkommer – kallade Liljevalch honom till Stockholm och erbjöd honom befälet i *Snäll*.¹

Werngren gjorde bara en resa med *Snäll*. Den gick till Portugal och tillbaka till Stockholm. Han hade turen att komma tillbaka just som Ringmans bubbla hade brustit, och Liljevalch sökte en ny befälhavare för Mary Ann. Han erbjöd befattningen åt Werngren och denne antog den. Besättningen var redan påmönstrad och lasten stuvad, så Werngren fick köpa grisen i säcken. Men den gris han inte tog med var Ringman, trots att denne ville medfölja.² Båda befälhavarnas namn står i mönstringsrullan, vilket vållat berättigat huvudbry hos ett par sjöhistoriska forskare. Ringman har tydligen inte avmönstrats regelrätt. Därpå tyder den efterföring i mantalslängden som sjömanshuset rutinmässigt anmält, och som medförde, att Ringman 1840 debiterades en skatt för inkomst av handel och rörelse på 21 rdr och 13 sk, vilket han också betalte.

Eftersom Ringman länge har utgjort ett litet sjöhistoriskt mysterium finns det här skäl till att sammanfatta dels den forskning som Werngren fick tillfälle att göra om honom och dels arkivuppgifter som numera har kunnat anträffas om Ringmans besynnerliga levnadsöde. Han föddes i Norrköping år 1800 men flyttade snart till Ryssby socken norr om Kalmar.³ Därifrån gick han i unga år till sjöss och hade 1823 styrmans ställning. Detta år antogs han som borgare i Kalmar ”till idkande av in- och utrikes sjöfart.” Det betyder, att han legitimerades som skeppare, men det innebar i och för sig ingen kaptensexamen. Sitt första befäl förde han därefter i den av honom ägda slupen *Nils Gustaf*.⁴

När Ringman 1839 kom till Stockholm uppgav han som nämnts, att han de senaste tolv åren hade varit utanför Sverige, alltså sedan 1827. Det kan nog stämma. Tydligen hade han tjänstgjort i utländska fartyg, men därom finns inga närmare uppgifter. Om hans förehavanden 1838 har Werngren däremot som källa ingen mindre än drottningen av Tahiti i Sällskapsöarna. Han kallar henne drottning Pomare, vilket var titeln för härskaren oavsett kön. Vid denna tid var det drottning Pomare IV.

När fransmännen annekterade nämnda ögrupp 1843 avsatte de drottningen. Då Werngren kort därpå anlände till huvudstaden Papeete med briganten Bull, var drottningen någon tid ombord ombord på detta "neutrala" fartyg. Hon berättade då, att ett amerikanskt fartyg hade förlist 1838 på Tahiti. Ringman var ombord, möjligen som befälhavare, och efter räddningen erbjöd han sig att av material ur vraket bygga ett mindre fartyg åt drottningen, användbart vid pärlfiske. Drottningen gick med härpå och utrustade sedan det färdiga fartyget åt Ringman.

Denne gick ut på en expedition till Tuamotoöarna och kom tillbaka med en last av pärlor och pärlemor. Drottningen sände ut honom på en ny resa, men då avvek han med fångsten och satte kurs på Australien. Denna färd höll på att sluta illa. Norr om Sydney fanns en kolgruva – sannolikt vid nuvarande Newcastle – där en löjtnant Jackson bl.a. hade hand om lotsning och utkik från en hög klippa vid kusten. Han berättade sedermera för Werngren, att han en gång i flera dagar hade observerat ett föremål drivande fram och tillbaka i havet. Han rodde dit med en valfångsbåt och fann att det var en båt med nedfirade segel, men ingen människa syntes till. Han antrade då farkosten och fann tre män ligga halvdöda i solhettan på däck.

Då det inte gick att få båten under segel hämtade Jackson bogserhjälp i land. Männen var höggradigt angripna av skörbjugg och vårdades i flera dagar innan de kunde tala. Lasten bestod av pärlemor och några flaskor med pärlor. Den ene av männen var fartygets ägare och skeppare, Nils Peter Ringman. Besättningen hade varit större, men de andra hade dött. Efter några månader kunde de överlevande resa till Sydney, där den dyrbara lasten såldes och pengarna delades, varvid Jackson fick en del som tack för hjälpen.

Det var med dessa pengar Ringman tog sig till London och Stockholm, och som han levde högt på så länge de varade. Hans skrytsamma uppträdande i Stockholm med ständiga hänvisningar till kungarna och drottningarna på Tahiti tycks inte ha legat honom i fatet. Till och med i mantalslängden betecknades han som "ansedd". Men Gordon & Son fick snart rapport från Australien om hans förehavanden och bedrägeri mot Pomare, och några nämnvärda tillgångar i bankfirman hade han förvisso inte.

Därmed försvann Nils Peter Ringman ur vår krönika. Han tycks ha undgått rättsliga efterräkningar för sin svindel och återgick till sjöfarten i sin hemstads fartyg. Redan 1840 finner vi honom som befälhavare i kalmarskonerten Kronan, ett år senare i skonaren Andriette och 1843 i galeasen Unga Neptunus.⁵ Hans sista resa som befälhavare i ett svenskt fartyg kan spåras i hävderna. Unga Neptunus anlände till Köpenhamn från Kalmar den 22 okto-

ber 1843 med last av järn och trä. Hon avgick med ballast till Malmö den 2 november, där hon intog last av socker och spannmål för Bergen.⁶

På resa till Bergen erlade hon tull i Helsingör den 21 november. Hon kom emellertid inte till Bergen. I början av december utbröt en svår storm utanför den norska kusten, och Unga Neptunus förliste den 2 december utanför Egersund tillsammans med fyra andra fartyg. En av fartygsbesättningarna omkom, men de andra klarade sig, bland dem Unga Neptunus' besättning. Den 22 december anlände besättningen till Kalmar, däribland tydligen även Ringman.⁷

Efter detta förde Ringman aldrig mer befäl i något svenskt fartyg.⁸ Möjligen har han gått som styrman men sannolikare seglat i utländska fartyg. Han skymtar ännu en gång 1847, då hans hustru avled.⁹

Noter till kapitel 3

1. Arvid Moberg: Sjöstad s. 118 och 135. Werngren: Memorandum, Mönstringsrullan, Sjömanshuset, SSA. 2. Werngren: Memorandum. 3. Experter, Kalmar Sjöfartsmuseum. 4. Kalmar stads burskapsliggare, LA Vadstena. 5. Mönstringsrullor, SSA. 6. Konsulatsrapporter och fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA, Skeppslistor. 7. Kalmartidningen Barometern den 20 och 23 december 1843. 8. Kommerskollegii befälhavarelistor, RA. 9. Kalmar stads församlings dödbok, LA Vadstena.

4. Sjöman från barnsben

Det var således en besynnerlig tillfällighet som kallade Nils Werngren till den uppgift, med vilken han inskrev sitt namn i Sveriges sjöfartshistoria. Till sin karaktär var han redbarheten själv, Ringmans fullständiga motsats. Under hela sitt liv skapade han respekt omkring sig, även hos sina besättningar som han behandlade mänskligt och rättvist.



Kapten Nils Werngren i medelåldern. Den förste svenske världsomseglande befälhavaren.

Nils Christian Werngren var själv av sjömansfamilj. Han föddes den 24 november 1815 i Malmö som son till skepparen, sedermera lotsåldermannen *Christian Werngren* och hans hustru *Johanna Boström*.¹ Även farbrodern Carl var skeppare. Från sina tidigaste år fick han således sjöfarten i blodet, och det ligger ingen överdrift i rubriken över detta kapitel. Här om någonstades får vi bekräftelsen på ordspråket "böjes i tid det som krokot skall bli." Hans karriär är typisk för den tidens sjökaptener, och han blev en av de främsta bland dem.

Förvisso gick han i skola som barn, men redan innan han fyllt elva år, 1826, fick han som "skeppsgosse" under ferierna medfölja fadern i dennes galeas *Prins Oscar*. Detta lilla fartyg på 33 svåra läster blev grunden för Nils Werngrens hela sjömannautbildning från skeppsgosse till styrman. Fadern

var nämligen dess befälhavare i 20 år, från 1819, då han var 30 år gammal, till 1839. Prins Oscar var byggd i Västervik men kom 1819 i några malmököpmäns ägo, bland dem *Lorentz Isac Bager*. En kortare tid 1821–22 hemmahörde galeasen åter i Västervik men kom tillbaka till den bagerska kretsen i Malmö.²

Med sin galeas pilade Christian Werngren omkring i Östersjön och Nordsjön och hade vanligen sin son med sig. Redan som 14-åring inskrevs Nils vid sjömanshuset i Malmö, och sommaren 1830 påmönstrade han regelrätt ombord med en månadshyra av 8 rdr och 24 sk.³ Efter sin konfirmation vid 15 års ålder våren 1831 i Caroli kyrka i Malmö mönstrade han som jungman och övergick nu helt och slutgiltigt till sjömannens rörliga och farliga liv.⁴ Redan samma år, den 10 november 1831, var han mogen att mönstra som matros i sin fars skuta, vilket skedde i Stockholm. Han lämnade samtidigt hemstaden genom att skriva sig i Stockholm.⁵

Ett litet bakslag i karriären blev det dock följande år, då han åter skrevs som jungman, men han tog skadan igen redan den 1 oktober, då han lämnade sin fars galeas och tog hyra som båtsman i den lilla jakten *Nytta och Nöje*. Den var hemmahörande i Malmö och mätte inte mer än 15 svåra läster. Med skepparen Nils Pettersson som befälhavare gjorde Werngren till en början en resa till Stockholm för en hyra av 15 rdr i månaden.⁶

Därefter är det under några år svårt att följa hans bana, men han tycks inte ha stannat länge i *Nytta och Nöje*. Enligt sin egen skildring tog han hyra ”för att befara längre farvatten och fortsatte att praktisera i flera nationers fartyg till Ost- och Västindien, Brasilien och Amerika.” Han blev med andra ord en välbefaren djupvattenssjöman med alla kvalifikationer för ett snart eget befäl.

Dock – helt hade han inte övergett sin faders trygga Prins Oscar. Åter hemma i Sverige 1836 mönstrade han den 11 mars som bästeman under sin fars befäl för en resa till Norge. Vid nästa resa till det skandinaviska broderlandet den 19 maj gick han som styrman, men denna ställning innehade han inte längre än till utgången av juni.⁷

Efter det korta gästspelet på hemmaplan 1836 återvände Werngren till världshaven och säger helt kortfattat, att han blev ”tvungen att vara med om kriget mellan Texas och Mexico 1836–37.”⁸ Det hade varit intressant, om han hade sagt mera om detta i Europa föga kända krig. Texas hade 1827 anslutit sig till förbundsrepubliken Mexico, men efter ett från USA stött uppror blev det självständigt 1837 för att 1845 anslutas till Amerikas Förenta Stater. Kriget berörde Mexikanska bukten, där Werngren tydligen befann

sig i något fartyg, kanske amerikanskt eller brittiskt, och berördes av krigshändelserna.

Sommaren 1838 återvände emellertid Werngren till fäderneslandet. Kompetens som styrman hade han säkerligen, men hemma i Malmö sjömanshus bokfördes han ännu 1837 som matros.⁹ I själva verket var han nu kvalificerad att bli kapten. Vid denna tid fanns vissa privata navigationsskolor, och regeringen hade som tidigare nämnts 1827 lagt fram en proposition för riksdagen om inrättandet av statliga sådana, men riksdagen hade avslagit den. Emellertid rådde sedan gammalt den ordningen, att skeppare och kaptener skulle ha burskap i en stad för att få utöva sitt yrke. År 1834 trädde en förordning i kraft som stadgade, att handelsskeppare för burskaps vinnande skulle examineras av en sjöofficer eller annan kunnig man, som Förvaltningen av Sjöärendena utsåg i varje stapelstad och som skulle biträdas av en magistratsperson och en skeppare. De utexaminerade uppdelades i två klasser med olika kompetens, men det fanns inga bestämmelser om styrmansexamen.¹⁰ År 1835 förordnades examensförrättare i de flesta av de ifrågakommande städerna, men ännu 1838 fanns ingen sådan i Malmö.

En examinerator fanns däremot i Landskrona, lotskaptenen och navigationsskoleläraren J.P. Windahl. Hos denne och hans bisittare infann sig alltså styrmannen Nils Werngren på sommaren 1838 och undergick examen till sjökapten av första klassen. Han bestod proven till examineratorernas fulla belåtenhet, och betyget insändes enligt gällande ordning till Förvaltningen av Sjöärendena, där det diariefördes den 7 augusti.¹¹ Betyget kan emellertid inte anträffas i förvaltningens arkivaliska kvarlåtenskap.

Under vintern 1838–39 gjorde Werngren ett sista gästspel i faderns galeas Prins Oscar, nu som bästeman. Därunder var han sannolikt med om den bragd som fadern och hans besättning utförde natten mellan den 30 november och 1 december, då de räddade besättningen på den danska galeasen Maria, som förliste vid ön Anholt. Som erkänsla fick Christian Werngren härför en silverbägare av Sjömannasällskapet.¹²

Det återstod för Nils Werngren att förvärva burskap, d.v.s. bli borgare i någon stad för att få legalt utöva befälhavarens yrke. Han valde givetvis Malmö och skrev sin ansökan den 21 januari 1839. I Malmö Handels Societets yttrande över ansökan kallades han uttryckligen styrman. Magistraten beviljade hans ansökan den 28 januari.¹³

C.F. Liljevalch i Stockholm fick tydligen kännedom om vad som hände i Malmö, ty det dröjde inte länge, förrän han "kallade" den nye coopvaerdiskepparen att överta befälet i skonerten Snäll i Stockholm, vilket tidigare

omnämnts. Den 23-årige kaptenen infann sig i Stockholm och tog sitt första befäl. Han avgick den 8 maj 1839 till Oporto i Portugal. Efter ett uppehåll på hemvägen i Malmö var han åter i Stockholm den 15 augusti, lagom för att rädda Liljevalch ur den knipa, i vilken den bedräglige Ringman hade försatt honom.¹⁴

Noter till kapitel 4

1. S:t Petri församlings födelse- och dopbok, Malmö stadsarkiv. 2. Fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA. 3. Inskrivningsliggaren, Malmö sjömanshus, Lunds landsarkiv. 4. Påmönstringsrullan, Malmö sjömanshus, Lunds LA. 5. Mönstringsrullan, Stockholms sjömanshus, SSA. 6. Fribrevshandlingar, Kommerskollegium, Stockholms SA och Påmönstringsrullan, Malmö sjömanshus, Lunds LA. 7. Påmönstringsrullan, Malmö sjömanshus, Lunds LA. 8. Memorandum, Nils Werngren. 9. Malmö magistrats rapport till Kommerskollegium, RA. 10. Olof Traung: Navigationsskolornas historia. 11. Diarium, Förvaltningen av Sjöärendena, Krigsarkivet. 12. Loggboksutdrag m.m., Nils Werngren. 13. Magistratens burskapsliggare, Malmö SA. 14. Mönstringsrullan, Stockholms sjömanshus, SSA.

5. *Mary Ann går jorden runt*

När nu Nils Werngren dök upp i Stockholm i det psykologiska ögonblicket blev han kallad till råds av C.F. Liljevalch. De ansåg sig inte kunna avvika från skonertens avsedda destination till Australien, ty lasten betraktades som osäljbar på andra ställen. Werngren övertog alltså fartyget, lasten och den påmönstrade besättningen. Sedan kapten Ringman avfärdats bestod besättningen förutom befälhavaren av styrman Julius A. Spolander, timmermannen N. (Nils?) Mårtensson, konstapeln Georg Londeur (Landier?), matroserna Anders Nilsson, Sven P. Svensson och Johan Th. Nordgren, samt kocken A.W. Broberg och kajutvakten Olof Joel Ericsson, de båda sistnämnda 17 respektive 16 år gamla.¹

Det var alltså utom Werngren själv åtta mans besättning på det lilla fartyg som utgick på den första världsomseglingen i Sveriges sjöfartshistoria, och av dem "tre gossar", som Werngren antecknade. Förmodligen menade han också Johan Nordgren, som troligen var lättmatros. Redan i Karlskrona på vägen ut avmönstrade Anders Nilsson och ersattes av Olof Åkesson. Alla de övriga var stockholmare.

Den 29 augusti 1839 utklarerades Mary Ann från Stockholm. Som redan antytts var det inte tal om någon förutbestämd köpare av lasten i främmande hamn, utan Werngren fick på eget bevåg sälja lasten och köpa ny sådan samt söka avsättning för denna på annat håll. Emellertid verkar det som detta andra håll var uppgjort på förhand mellan bröderna Liljevalch i Stockholm och Valparaiso. Det styrker antagandet, att den första svenska världsomseglingen var planerad av C.F. Liljevalch. Det kan väl inte ha varit en tillfällighet, att skonerten Mary Ann seglade till den hamn där redarens bror var verksam och efter vars maka och dotter fartyget var uppkallat.

Werngrens första uppdrag var att i London klara ut affärerna med Gordon & Son. I detta syfte gick han till Cowes på ön Wight i Engelska kanalen. Han fruktade att bankirfirman skulle låta beslagta både fartyget och lasten, men medan förhandlingarna pågick kom meddelanden till Gordons från Australien om Ringmans förehavanden i Söderhavet. Eftersom Werngren tog alla riskerna med fartyget och lasten skiljde sig Gordon & Son från affären utan några krav.²

Väntetiden begagnade Werngren till att låta "koppra" skonertens botten, kopparförhyda som det sedermera hette. Det var ett då nyuppfunnet sätt att skydda botten mot alla de växter och djur, som annars sätter sig fast, särskilt vid stillaliggande i tropiska farvatten.

Hösten hade nu gått, och Werngren noterade den 15 december, då han

stack ut från Cowes för att gå söderöver och kringsegla Afrika. Han mötte svåra vinterstormar; störtsjöar översköljde den lilla skonerten och vräkte de på däck liggande färskvattensfaten i sjön. Han sökte dock inte hamn förrän han kommit till Cap Verdeöarna, där han i Cap Praia den 21 januari 1840 kompletterade sitt vattenförråd.

Sedan gick det bättre, och han var nu i ekvatoriala farvatten. Ekvatorn passerades den 31 januari. Den tre månader långa färden därifrån runt Goda Hoppsudden och till Australien gick utan missöden och under drägliga förhållanden. Intet dödsfall eller allvarligt sjukdomsfall inträffade, och ingen hamn besöktes efter utlöpandet från Praia.

REPORT of a *V. Rigg* *No 166* arrived in Port Jackson, this *1st* Day of *May* 1840

Vessel's Name.....		<i>Mary Ann of Stockholm</i>		REMARKS.		
Tonnage		<i>135</i>				
Master's Name		<i>N. Lennegren</i>				
From whence.....		<i>Stockholm</i>				
When sailed		<i>15th Dec^r</i>				
Lading		<i>Miscellaneous</i>		<i>Agent A. B. Spence Esq</i>		
Passengers' Names.	Children above 12 years of age.		Children under 12 years of age.		Country.	Profession, Trade, or Calling.
Cabin.	Male.	Female.	Male.	Female.		
<i>Nil</i>						

Sydneys hamnjournal med Mary Anns ankomst den 1 maj 1840. Mitchell Library, Sydney.

Den första känningen med den nya världen fick Mary Ann vid vad som då ännu kallades Van Diemens land, det vill säga Tasmanien, vilket skedde under senare delen av april 1840. De sex vuxna männen och de tre "gossarna" hade fört sitt föga mer än 21 meter långa skepp över två väldiga oceaner med livet och hälsan i behåll och utan avgörande missöden. "Allt väl" är Werngrens korta kommentar. Förvisso berodde genomförandet i hög grad på hans ledning och nautiska skicklighet. Endast matrosen Nordgren hade fått nog. Han rymde i Sydney, och Werngren påmönstrade ingen ersättare. Han genomförde världsomseglingen med sju man, och de fick säkerligen slita hårt.

Inseglingen till Port Jackson, alltså Sydney, ägde rum den 1 maj 1840.³ Det var första gången ett svenskt fartyg anlöpte Sydney, och dess flagga var helt okänd. Förundran var stor bland lotsarna, som ingenting visste om Sverige. De signalerade in till hamnen, att en okänd utlänning var under insegling.

HEALTH OFFICER'S REPORT.

Questions to be put by the Health Officer to the Surgeon and Master, or other Person, in Command of any Ship or Vessel arriving in Port Jackson.

QUESTIONS.	REPLIES.
1. What is the name of the Vessel and Tonnage?	Mary Anne 135 Tons
2. What is the Master's name?	Werngren
3. From whence do you come, and when did you sail?	Goewes 15 th of Dec ^r 1839
4. At what Ports have you touched on your passage?	Port Praya 21 st Jan. 1840
5. Did you receive any Cargo or Passengers at the intermediate Ports?	no
6. What is the nature of the Cargo, and the number of Officers, Mariners, and Passengers?	Iron & Deals 9 crew

Läkarinspektionens protokoll vid Mary Anns ankomst till Sydney. Mitchell Library, Sydney.

Emellertid var Mary Ann inte det första svenska fartyg som anlöpte Australien. Det gjorde göteborgsfartyget *Gouverneur Stirling* redan i juni 1831, då hon ankom till Svanflodens mynning i Västaustralien, där städerna Perth och Fremantle nu ligger. Fartyget var namnat efter den förste brittiske guvernören i Västaustralien och mätte 154 svåra läster. Lasten utgjordes av bräder, stångjärn, tjära, roddbåtar och monteringsfärdiga hus. Från Australien gick fartyget till Batavia.⁴

Vid avyttringen av sin last hade Werngren tur som vanligt. Den köptes av en jude utan prutning enligt fakturan, och Werngren brydde sig inte ens om att besiktiga lasten före lossningen. Troligen biträdde han av fartygets agent i Sydney Mr A.B. Spark.

Men nu skulle Werngren ha en ny last, och det gick också smärtfritt. Norr om Sydney fanns en ganska nyupptäckt kolgruva vid nuvarande Newcastle, dit Werngren gick och intog 120 ton kol "för att därmed gå till Valparaiso". Varför det blev denna enormt avlägsna destination förklarar han inte, men som nyss nämnts verkar det ha varit avgjort att han skulle gå dit. Det var detta avgörande som gjorde resan till en världsomsegling.

Denna väldiga utvidgning av färden, som motsvarade ungefär distansen mellan England och Goda Hoppsudden, var ny för svensk sjöfart, men den fåordige och blygsamme Werngren avfärdar den i sitt Memorandum med en mening: "och fortsatte sedan med kollasten via Nya Zeeland, tvärs över Stilla Oceanen till Valparaiso i Chile." Uppehållet i Australien blev kortvarigt; avresan därifrån skedde den 27 maj, och ankomsten till Valparaiso ägde rum den 30 augusti 1840.

I Valparaiso tog Werngren kontakt med Olof Liljevalch, sålde lasten som beräknat och begav sig därefter ut "på kusten" för att intaga kopparmalm för Swansea i England. Han gick till någon av malmhamnarna norr om Valparaiso. Därefter var det självfallet inte tal om att återvända åt väster, utan det gällde att nå England via Kap Horn och Atlanten och därmed fullborda världsomseglingen.

"Cap Horn passerades under mycket svårt väder," skriver Werngren, vilket förmodligen betyder att det gällde livet i vårstormarna. Han gick således inte genom Magalhães sund utan rundade udden. Men den 25-årige befälhavaren hade sin vanliga tur och styrde snart norr över i Sydatlanten. Mary Ann var inte särskilt snabbseglande, så året 1841 ingick medan hon ännu arbetade sig upp längs Sydamerikas ostkust. Enligt Werngren ankom hon "till Equatorn samma dag ett år," vilket väl betyder den 31 januari 1841 – hon hade ju passerat inte långt därifrån på sydgående ett år tidigare. Därmed var

den första svenska världsomseglingen i verkligheten fullbordad, vilket Werngren var fullt medveten om.

Ankomsten till Swansea i Wales inträffade den 12 mars, och kopparlasten såldes. I Swansea lastade Mary Ann sedan 1.050 tunnor salt för Stockholm motsvarande 130 ton och värt 95 pund.⁵ Mary Ann lämnade Swansea den 8 april och anlände till Stockholm först den 3 maj 1841. Den historiska händelsen väckte ingen uppmärksamhet. Allmänheten fick inte kännedom om vad som hänt, och Werngren själv gjorde intet nummer därav. Besättningen avmönstrades den 7 maj, och även Werngren lämnade sin skonert för alltid – sedan han förmodligen tjänat rätt mycket pengar på resan.⁶

Till Naturhistoriska museet överlämnade Werngren en preparerad flygande hund, en stor art av fladdermusläktet, i Vetenskapsakademiens protokoll kallad *Pteropus edulis*.⁷

Den lyckade världsomseglingen ökade intresset för fortsatt sjöfart på Australien och framför allt på Kina. Det kända företaget Kantzow & Biel utsände briggen *Gurly* under kapten P.A. Boman, som 1841–42 gjorde resan Stockholm – Sydney – Batavia – Stockholm samt återkom till Sydney två gånger. Första gången anlände *Gurly* till Sydney den 31 mars 1841 och var därmed det andra svenska fartyget i denna hamn. Hennes last utgjordes av 3.974 järnsängar, 150 lådor stål, 104 barrels mjöl, 20 barrels beck, 1.296 plankor och två kistor med lergods.⁸ Betydligt flera fartyg seglade däremot under de närmaste åren till Kina, där utsikterna till handel var större.

Hur gick det då med den lilla Mary Ann, som så tappert hade kämpat sig över världshaven jorden runt? Jo, Liljevalch sålde henne kort efter återkomsten till stockholmsfirman Joh. Chr. Pauli & Son, under vilken hon utgick på nya långresor. Dessa fortsatte hon med till 1856, då Pauli & Son sålde henne till ett konsortium i Ortala i Roslagen med direktören Carl Johan Pira i spetsen. Hennes hemort blev Väddö, och en kortare tid stod Ortala bruk som huvudredare. Hon gick hädanefter huvudsakligen i Östersjöfart och ombyggdes 1862 i Väddö, varefter hon mätte 60,21 svåra läster. Pira var alltså huvudredare. I oktober 1865 havererade Mary Ann på Langelands kust och blev allvarligt skadad, men besättningen räddades. Hon reparerades i Luleå och ommättes till 118 engelska bruttoton samt fortsatte att gå i Östersjöfart.⁹

Den 15 maj 1868 fick hon Johan Petter Mattson som huvudredare men stannade i samma trakter och gick i samma fart. Så var också fallet 1870, då hemmansägaren Erik Olsson i Veda på Häverö blev huvudredare. Han blev den siste, men skepparna växlade. Hon tjänade sina ägare och befälhavare

troget åtminstone till och med 1877. Året 1878 anges som tidpunkten för hennes slopande och upphuggning. Hennes bragder i ungdomen fick ingen motsvarighet på hennes äldre dagar, och vårt första världsomseglande fartyg försvann obemärkt ur den svenska handelsflottan.

Noter till kapitel 5

1. Mönstringsrullan, Stockholms sjömanshus, SSA. 2. Werngren: Memorandum, liksom de flesta uppgifterna i detta kapitel. 3. Sydneys hamnjournal, Customs Records for New South Wales. 4. Ulf Beijbom: Manus till bok om svensk utvandring till Australien, Växjö. 5. Konsulatsrapport från Swansea, Kommerskollegium, RA. 6. Mönstringsrullan, Stockholms sjömanshus, SSA. 7. Vetenskapsakademins bibliotek och arkiv. 8. Gustaf Lindergrén: Some notes... sida 385. 9. Uppgifterna om Mary Anns senare öden ur Skeppslistor samt fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA, och mönstringsrullor, SSA.

6. En fullriggare i Mary Anns kölvatten

Werngrens rapport till C.F. Liljevalch om sin lyckade världsomsegling stegrade dennes intresse för sjöfarten på Australien och stimulerade hans planer på svensk emigration till den nya världsdelen. Han planerade genast att sända två nya expeditioner till Australien och avsåg härför dels det 1840 inköpta skeppet *Edward* och dels ett nybyggt fartyg som Werngren skulle ta hand om.

Liljevalch hade förut ägt ett fartyg med namnet *Edward*, en brigg som han byggt 1835 på Sikeå varv norr om Umeå.¹ Hon mätte omkring 122 svåra läster och seglade huvudsakligen på Medelhavet till 1840, då Liljevalch sålde henne till Sutthof & Co i Stockholm.² Det fanns vid denna tid ytterligare två skepp och en brigg i Stockholm som hette *Edward*, varför förväxlingar mellan dessa och det ovannämnda skeppet *Edward* har förekommit i litteraturen.

Det skepp som Liljevalch köpte 1840 av J.C. Pauli & Co i Stockholm hette förut *Johanna*. Hon var byggd redan 1810 vid varvet i Åby mellan Piteå och Skellefteå för handlanden Johan E. Öhman i Piteå och mätte 174,70 svåra läster,³ motsvarande 300 ton. Det första årtiondet av hennes liv var delvis farligt för sjöfarten, och källorna medger inte någon insyn i hennes förhållanden. Troligen har hon redan före 1820 varit sysselsatt i fart på den Pyrenneiska halvön. Från 1821 går det däremot att följa henne år efter år. Hon var fortfarande i Öhmans ägo, och denne anges nu bo i Stockholm.⁴ Kapten Paul Romare var hennes befälhavare. Från och med 1826 ägdes hon av J.C. Pauli & Co, men kapten Romare fortsatte som befälhavare.

Det märkliga med denna blivande världsomseglare var att hon under perioden 1821–1840 regelbundet utom 1829 gjorde en resa om året mellan Stockholm och portugisiska hamnar, nästan hela tiden Lissabon. Under 1829 var hon sannolikt under reparation, men kapten Romare gjorde då den årliga resan till Lissabon med ett annat av Pauli & Co:s fartyg, briggen *Oscar*.

Johannas sysselsättning under denna 20-årsperiod kan stå som ett skol-exempel på dåtidens grosshandlarsjöfart. Det var inte fartygets fraktintäkt som utgjorde grundvalen för hennes drift, utan det var försäljningen av lasterna. Redaren-befraktaren ägde själv lasterna. Han köpte exportvarorna i Sverige och sålde dem i importlandet, och på motsatt vis förfor han med de laster fartyget skeppade hem. På båda tjänade han så mycket, att skeppet inte behövde göra mer än en resa per år och kunde ligga upplagt ett halvår under vintern. Ibland finns lastens värde angiven.⁵ Den utgående lasten kunde

vara värd 11 à 17.000 reis. För 1840 finns även den hemgående lastens värde, 1.492 reis, vilket verkar vara påfallande litet.

Johanna utgick från Stockholm och återkom direkt dit. På utresan finns bara ett tillfälle, då hon anlöpte en hamn på vägen, nämligen Le Havre 1834. På hemvägen anlöpte hon Göteborg 1823, innan hon gick till Stockholm. I den mån de utgående lasterna inte producerades i Stockholm, så fördes de dit med andra fartyg, innan Johanna inlastade dem.

I början anträdde avresan från Stockholm sent på året, i augusti och juli, varför hemkomsten ägde rum i november eller december, men snart stabiliserades avgången till maj eller juni, och återkomsten skedde i september eller oktober. Liggetiden i Portugal kunde vara ända upp till två månader, och resorna kunde ta 7 à 8 veckor. Det var ingen brådska i denna sjöfart, som nästan kan kallas en tidig linjesjöfart.

Vilka varor var det som Pauli & Co exporterade till Portugal? Jo, det var huvudsakligen de traditionella svenska exportvarorna under ett par århundraden, alltså järn, stångjärn, stål, kruppstål, järnmanufaktur, plåtar, bräder, plankor, spiror, träskopor, tjära, beck och mässingstråd.

De hemgående varorna utgjordes lika regelbundet av salt, kork, olika sorters vin, indigo, läder, vissa träslag, socker, kakao, druvor, citroner och lök, som grosshandelsfirman i Stockholm säkerligen sålde med god förtjänst.

Efter Johannas återkomst till Stockholm den 16 september 1840 från sin sista resa till Lissabon mognade Liljevalchs planer på ett nyförvärv, och han köpte under vintern fartyget av Pauli & Co. Kapten Romare, som förutom befälhavare också hade varit delägare i Johanna, övergick till ett annat av Paulis fartyg, skonerten Port à Port. Liljevalch omdöpte Johanna till *Edward*, troligen efter sin son med detta namn, men kanske också efter den nye befälhavaren, kapten *Edward Peter Norman*.

Liljevalch hade ju vittsvävande planer för sitt nya fartyg och utvalde befälhavaren på samma sätt som han valt Werngren. Det blev även nu en ung, nyutexaminerad skåning. Närmast hade han varit styrman i skeppet *Nordpolen*, tillhörigt Abraham Rydberg. Den 7 februari 1840 avlade han kaptensexamen av 2. klass i Stockholm och erhöll den 4 juni 1841 burskap i Stockholm.⁶

Likheterna med Werngren är i flera avseenden slående. Norman var född i Torekov den 4 november 1815 – alltså blott 20 dagar äldre än Werngren. Föräldrarna var dåvarande styrmannen sedermera skepparen Edward Norman och hans maka Sara Maria Pålsson.⁷ Troligen var han redan i de nedre tonåren en av de tre besättningsmännen i faderns lilla galeas *Elias*. Under 1830

anlände denna tre gånger till Stockholm.⁸ Därunder inskrev sig den knappt 15-årige sonen Edward i Stockholms sjömanshus och mönstrade som kajutvakt i skeppet Njord, som ägdes av grosshandlaren J.S. Norrbin i Stockholm.⁹ Med detta fartyg gjorde Norman en resa till Rio de Janeiro och återkom till Stockholm den 25 juli 1831.

Därefter mönstrade han som matros i det förut nämnda skeppet Nordpolen på 169 svåra läster och reste med henne till Medelhavet. I detta skepp stannade Norman i tio år och tjänade sina sporrar i fart på Medelhavet och Atlanten. År 1834 blev han understyrman vid 19 års ålder, och 1836 var han styrman.¹⁰ Som sådan inträffade han i Stockholm i maj 1841 och övertog som nybakad skeppare den under utrustning varande Edward. Det var hans första befäl – och den första resan blev märkligt nog en världsomsegling, den andra i ordningen och hittills helt bortglömd.

Edwards besättning inmönstrades den 28 augusti 1841 och bestod förutom befälhavaren av följande personer:¹¹ förste styrman C.B. Karlström, andre styrman C.A. Boström, som kom från örlogsflottan i Karlskrona, konstapeln J.A.H. Lindman, timmermannen Johan Bergstedt, matroserna Olof Larsson, Lars Sundberg, Gustav Wijkman, Johan Lindström, Joh. Rochnez, Ivar Nordström, Johan Sandström och W.Th. Liljequist. Ynglingarna Fr. Wilh. Ekström och Aug. Östling var sannolikt jungmän och Stig Larsson var kock.

I skeppet gjordes också utrymme för passagerare, vilka i detta fall var emigranter, den första grupp som Liljevalch sände till Australien. De förtjänar att räddas undan glömskan, eftersom de var de första svenska emigranterna till denna världsdel. De var nio stycken, alla i passlängden den 31 augusti omnämnda som gesäller, nämligen Nils Gustaf Brodien, Aug. Theodor Bergström, Carl Peter Johan Carlsson, Carl Johan Wigren, And. Joh. Sällman samt snickargesällen Johan Telander, skomakargesällerna Elias Guttman och Carl Lindeberg och tapetseraregesällen Edvard Forsberg. De flesta av dem försvann utan att emigrantforskningen ännu funnit några spår efter dem, men några skymtade längre fram och särskilt till en av dem återkommer vi, nämligen *Nils Gustaf Brodien*. Denne var en ung man från Uppsala, som började sin bana som "borstpojke" och sedan gick i typograflära. Snart flyttade han till Stockholm, där han blev snickargesäll.

Med skeppet följde också en annan person, som fick ett besynnerligt livsöde, nämligen superkargen *Theodor Brunnus*. Han var en 23-årig handelsbokhållare, åt vilken Liljevalch anförtrodde affärerna med den oerhört differentierade lasten. Brunnus var eller blev mycket god vän med den nyss-

nämnde emigranten Brodien. I hamnjournalen i Sydney anges dessa båda som "cabin passengers", väl närmast motsvarande nutida första klass passagerare.

Medan nästan alla svenska fartyg på den tiden hade som utgående laster råvaror eller halvfabrikat av järn och trä, hade Liljevalch för Edward nästan överträffat sig själv i påhittighet. Visserligen utgjorde de största partierna plankor och ribbor, men i övrigt liknade fartyget en flytande diverseaffär eller ett grosshandelslager. Vi kan inte underlåta att här återge lasten enligt vår australiska källa:¹²

160.355 fot plankor, 42.675 ribbor, 10.000 spikar, 1,5 famn klyvved, 2.094 staketplankor, 236 laggstavar, två monteringsfärdiga trähus, en personvagn, en lastvagn, 25 fönster, 55 fönsterramar, 360 dörrar, 72 sängar, fyra soffor, 576 björkstolar, 93 andra stolar, 124 bord, 23 klädsåp, två kommoder, 100 stegar, 236 verktygshandtag, 702 trottoarstenar, 540 kvarnstenar, 33 trappstegar, 250 huggna granitstenar, 20 barrels beck, 45 barrels och 10 halvbarrels tjära, 1.368 bushels svarthavre, 580 ris papper, fem barrels rödockra, två lådor svavel, 10 barrels harts, fyra kar, fem badkar, 39 huggkubbar, 10 snickarbänkar, 14 tunnor stärkelse, 64 fjärdingar smör, 8 damejeanner linolja, 174 segeldukar, 500 korgar, nio tunnor spik, 20 ton järn, 30 lådor stål, fem centner drev, 132 renstekar, 615 rentungor, 24 oxtungor, 12 skinkor, 24 bushels krummel (?), 112 bushels vete, 10 centner lim, sex klockor, 1.115 pund klöver- och timotejfrö, 23 kistor, 85 par åror och 203 ledsegelsspiror.

Däremot upptar förteckningen icke det material till den monteringsfärdiga skonerten Ernest som Werngren omnämner.¹³ Även i detta fall var Mr. Spark agent i Sydney.

Edwards avsegling från Stockholm ägde rum den 3 september 1841 med destination Sydney, och hon tog uppenbarligen ungefär samma väg som Mary Ann ett par år tidigare. Liljevalch tycks över huvud taget ha planerat hennes resa som en kopia av Mary Anns. Resan tog över sju månader, och vad därunder hänt vet vi ingenting om, men Edward tycks ha anlänt välbehållen till Sydney, vilket skedde den 13 april 1842.¹⁴

I Sydney låg Edward ända till den 6 juli och sålde därunder hela lasten, varvid Brunnus fick hand om mycket pengar. Här inträffade det märkliga mötet mellan tre svenska fartyg, som antingen var på världsomsegling eller skulle bli världsomsegelare. Det omnämnes närmare i ett par senare kapitel. Här inträffade alltså barken Caledonia den 14 maj och brigantinen Bull den 11 juni under befäl av Nils Werngren.¹⁵ Konstapel J.A.H. Lindman och matrosen W.Th. Liljequist övergick därunder från Edward till Bull. Lindman blev här andre styrman.

Men inte bara dessa lämnade skeppet Edward utan också de medföljande emigranterna och – märkligare – superkargen Theodor Brunnus. Detta

framgår av avresedata i Sydney.¹⁶ Edward avgick nämligen den 6 juli i ballast från Sydney till Valparaiso via Newcastle, kolexporthamnen norr om Sydney. I denna notering har vi beviset på att Normans resa blev en världsomsegling. Enligt Sydney Morning Herald den 5 september 1842 avreste emellertid Mr Brunnus, "hans tjänare m.fl." sannolikt den 4 september med skonaren *Sanspareille* till Port Nelson i Nya Zeeland. Brunnus' tjänare m.fl. bör ha varit snickargesällen Johan Telander och Nils Gustaf Brodien.

Det kunde misstänkas, att *Sanspareille* blott vore ett nytt förskönande namn på den monteringsfärdiga skonaren Ernest, som Werngren uppger ingick i Edwards last. Dessutom hette hennes befälhavare kapten Brodie, som lätt kan förväxlas med Brodien. Men detta antagande är för djärvt. *Sanspareille* kom från Adelaide till Sydney, och gesällen Brodien kunde inte uppträda som skeppskapten i en så kvalificerad fart. *Sanspareille* kom emellertid inte till Port Nelson i Nya Zeeland eller annan numera kontrollerbar hamn i denna ögrupp.¹⁷ Hon gick däremot bevisligen till Papeete på Tahiti med de båda herrarna och deras följe, varefter hon återvände till Sydney och Adelaide, fortfarande med kapten Brodie som befälhavare.¹⁸

Resan från Sydney till Newcastle är gjord på en dag, och ännu den 20 juli meddelade Sydney Morning Herald, att Edward låg och "kolade" i Newcastle. Hon intog alltså kollast för Valparaiso, men hennes avgångsdag från Newcastle framgår inte av det knapphändiga materialet. Troligen var det någon dag omkring månadsskiftet juli-augusti.

I sin bok om Stockholms Segelsjöfart uppger Hjalmar Börjesson utan angivande av källa, att Edward gick till Papeete och där anträffade Brunnus, vilken då fortsatte att inkassera pengar för Liljevalchs räkning. Uppgiften låter mycket otrolig. Edward hade en kollast till Valparaiso, en vara som väl knappast hade någon avsättning på Tahiti. Norman lämnade Australien troligen omkring den 1 augusti och anlände till Valparaiso den 16 september.¹⁹ Brunnus lämnade Australien den 4 september med *Sanspareille*. På Tahiti finns ingen källa om datum för hans ankomst dit, men resan bör ha tagit omkring en månad, och då var Norman med Edward för länge sedan i Valparaiso. Tidpunkterna stämmer inte för ett möte på Tahiti. Normans relativt snabba resa över Stora Oceanen kan rimligen inte heller inrymma en så lång avvikelse som till Tahiti och ett uppehåll där.

Edwards kollast var adresserad till den engelska firman Gibbs, Crawley & Co i Valparaiso, men vi tar nog inte fel, om vi gissar att Olof Liljevalch också hade ett finger med i spelet liksom med Mary Anns last. Hans firma hette visserligen Lynch, Hill & Co, men de samarbetade förmodligen. Norman los-

sade sin kollast i Valparaiso och avgick den 10 oktober 1842 till den nordligare belägna utskeppningshamnen för kopparmalm Copiapo.¹⁹ Här lastade Edward kopparmalm för Swansea i Wales och torde ha legat där några veckor. Avgångsdatum står inte till buds. Nästa arkivaliska kontakt är Swansea, dit hon ankom den 4 april 1843.²⁰

Från Swansea anträdde Norman den korta hemresan från den långa jordenrutfärden och ankom till Stockholm den 7 juni 1843. Han medförde då en kollast på 325 ton från Swansea till sin uppdragsgivare. Hans resa har här huvudsakligen belagts med utländska källor, men det finns faktiskt en svensk källa, som omnämner denna den andra svenska världsomseglingen. Det är en mening av Edward Norman själv i den ansökan om gratialer, understöd, som han riktade till Stockholms sjömanshus. Han omnämner där att han 1841 mottog skeppet Edward ”och gick därmed till Australien och West kusten av America samt återkom lyckligt derifrån till Stockholm.”²¹ Märkvärdigare var det inte – när det kom på pränt av en man som var ännu ordkargare än kollegan Werngren. Men heder åt den unge andra klass skepparen som genomförde denna resa.

Norman och hans besättning avmönstrades redan dagen efter återkomsten till Stockholm. För Norman blev således världsomseglingen hans enda resa med Edward. I stället övertog han befälet i briggen *Albion*, 101 svåra läster, som ägdes av konsul L. Tornberg i Luleå. Därmed bosatte sig Norman också själv i Luleå, fastän han ända fram till 1857 kvarstod som efterförd i Kungsholms församling i Stockholm. Den 1 oktober 1843 gifte sig Norman med Magdalena Brandt, dotter till framlidne handlanden Eric Brandt i Luleå.²² I äktenskapet föddes sonen Edvard Magnus 1849 och dottern Emma Maria 1852, avliden samma år.

Edward Norman förde briggen *Albion* till utgången av 1848 och blev i början av 1849 befälhavare i det nybyggda barkskeppet *Solo*. Detta hade 1847–49 byggts vid Oscars varv i Luleå och mätte nära 181 svåra läster. I samband med färdigställandet såldes *Solo* till J.G. Grönvall & Co i Göteborg. Med detta nya fartyg gjorde Norman ett par resor i Nord- och Sydatlanten, men lyckan var honom icke lika huld som den var mot hans kollega Nils Werngren. I sin gratialansökan berättar han själv, att han den 11 april 1851 under segling norrut i Atlanten på 3 grader nordlig bredd drabbades av ”lamslag”, som förlamade honom i vänstra sidan och tungan. Han sökte läkarhjälp såväl utomlands som i Sverige men förblev obotlig och invalidiserad vid 35 års ålder och arbetsoförmögen både till lands och sjöss.

Han tog sig hem till Luleå och framläpade där återstoden av sitt liv. Från 1857 fick han gratial av sjömanshuset i Stockholm, 24 rdr om året. Döden kom förmodligen som en befriare den 8 december 1860. Efter honom fick hans änka gratialbeloppet till sin död 1885.²³

Inte heller skeppet Edward hade lång verksamhet kvar här i världen efter sin fullbordade världsomsegling. Hon övertogs av kapten J.M. Schütt och gjorde en resa till atlanthamnar med bl.a. last av järn. Hennes återkomst till Stockholm ägde rum den 20 maj 1844, då hon hade last av salt och kork från St. Ybes i Portugal.²⁴ Men redan den 13 september samma år strandade hon på Gräsön vid Märket i Södra Kvarken med last av bräder från Sollefteå till Barcelona och blev vrak. Besättningen och en del av lasten räddades till Åland.²⁵

Men låt oss inte sluta krönikan om den andra svenska världsomseglingen utan att något stilla läsarens nyfikenhet om hur det gick för de båda kumpatterna Brunnius och Brodien. På hösten 1842 anlände de alltså till Papeete på Tahiti, troligen tillsammans med snickargesällen Johan Telander. De igångsatte någon sorts affärsrörelse, sannolikt med hjälp av det icke obetydliga kapital som Brunnius hade med sig. Hjalmar Börjesson uppger – fortfarande utan angivande av källa – att ”en snickargesäll” stal pengarna från Brunnius. Om det är sant, må det så här långt efteråt var tillåtet att misstänka Johan Telander för dådet. Denne lät sig icke vidare avhöra.

De båda andra herrarna kom emellertid tillbaka till Sverige, Brodien 1848, Brunnius vid en inte fastställd tidpunkt men troligen samtidigt med Brodien. Enligt en obestyrkt uppgift skulle resan ha gått över Förenta Staterna. På ett hotell där skulle Brunnius ha visat sig sinnesjuk och velat kasta sig ut genom ett fönster. Han intogs mycket riktigt 1850 på Vadstena hospital och stannade där till sin död 1891.²⁶

Brodien utvecklade däremot en livlig verksamhet i Stockholm. I tidningen Tiden införde han den 29 juli 1848 en lång och sakrik artikel om Sällskapsöarna. Han hade för avsikt att återvända dit och inskeppade sig jämte 17 emigranter i oktober 1848 i briggen *Maria*, tillhörig Tottie & Arfvedson i Stockholm. Han medförde också en del monteringsfärdiga hus, verktyg och annan materiel för kolonisering. Fartygets huvudsakliga last utgjordes av järnvaror. Emigranterna hade förbundit sig att stanna på Tahiti i fem år och medverka i driften av fabriker för kokosolja och kokostvål.

Brodien hade vidare i kommerskollegium anhållit om att förordnas till svensk-norsk konsul för Sällskapsöarna med stationering i Papeete. Det verkar som om denna sak vore i princip klar före hans avsegling, vilken sked-

de den 10 oktober 1848.²⁷ Briggen Maria gick emellertid inte till Tahiti utan var destinerad till London, där hon låg till ett stycke in på nästa år och då fortsatte till Bahia i Brasilien. Brodien, hans sällskap och hans del av lasten överflyttades tydligen till ett annat fartyg och anlände till Papeete den 25 juli 1849.²⁸ Hans utnämning till konsul skedde i ett kungligt brev till kommerskollegium den 9 februari 1849, men någon exekvatur – tjänstgöringstillstånd – från franska regeringen fick han aldrig.

När den svenska fregatten *Eugenie* den 4 september 1852 kom till Papeete fann fartygschefen, kommandörkapten *Christian Adolf Virgin*, att konsulen hade avflyttat till Vänskapsöarna, numera kallade Tongaöarna. Härom skriver Virgin i sin rapport den 17 september:²⁹ ”Till min förvåning erfor jag vid ankomsten hit att E^s M^s Consul på stället H^r Brodien, sedan för mer än 2^{ne} år sedan lämnat platsen och etablerat sig på en af Vänskapsöarna utan att hafva lämnat Consulatets affärer i någon annans hand.”

Brodien hade tillsammans med några andra svenskar bosatt sig på ön Foa i Tongagruppen, där de hade en ångdriven fabrik för framställning av kokosolja.³⁰ *Eugenie* kom emellertid dit den 30 september, och i sin rapport den 27 oktober 1852, avsänd från Sydney,³¹ säger Virgin, att Brodien då infann sig ombord och påstod, att han redan i februari 1851 hade meddelat kommerskollegium sin avflyttning. I samtalet avsåg sig Brodien konsulfattningen på Papeete. Kommerskollegium fick del av Virgins rapporter och anhöll hos konungen att Brodien skulle avskedas. Så skedde också i ett kungligt brev till kollegium den 3 juni 1853, där också återbesättningen av konsulatet ställdes på framtiden.³²

Brodien tycks inte ha fått något meddelande om sitt avsked, och inte heller tog han sin muntliga avsägelse på allvar, ty han återkom i brev till kommerskollegium 1855 från Sydney och 1861 från Papeete. I båda ber han om att få sin exekvatur, och i det sistnämnda inger han sin tro- och huldhetsed till den nye kungen Carl XV. Något ytterligare meddelande från kommerskollegium tycks han inte ha fått. Han återkom alltså till Tahiti, där han gifte sig med en brittisk missionärsdotter och fick många barn. Han gick ur tiden 1887.³³

Noter till kapitel 6

1. Arvid Moberg: Sjöstad, sida 140.
2. Fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA.
3. Fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA.
4. Konsulatsrapporter från Helsingör, RA, Stockholms hamn, SSA.
5. Konsulatsrapporter från Lissabon, Kommerskol-

legium, RA. 6. Fribrevshandlingar, RA. 7. Födelse- och dopbok för Torekovs församling, LLA. 8. Fartygsjournal, Stockholms hamn, SSA. 9. Gratialansökningar, Stockholms sjömanshus, SSA. 10. Mönstringsrullan, Stockholms sjömanshus, SSA. 11. Mönstringsrullan, Stockholms sjömanshus, SSA. 12. Gustaf Lindergren: Some Notes on the early Trade between Sweden and Australia. Swedish-Australasian Trade Journal, June, 1931. 13. Werngren: Loggboksutdrag m.m. 14. Register of Arrival and Departure, The Archives Authority of New South Wales, Sydney. 15. Werngren: Loggboksutdrag. 16. Register of Departure, Sydney. 17. National Archives, Wellington, New Zealand. 18. Register of Arrival and Departure, Sydney. 19. Tidningen El Mercurio, Biblioteca Nacional, Santiago de Chile. 20. Konsulatsrapport från Swansea, Kommerskollegium, RA. 21. Gratialansökningar, Stockholms sjömanshus, SSA. 22. Husförhörslängden i Luleå stadsförsamling, LAH. 23. Gratiallistor, Stockholms sjömanshus, SSA. 24. Fartygsjournalen, Stockholms hamn, SSA. 25. Stockholms Dagblad den 1 oktober 1844, KB. 26. Vadstena hospitals arkiv, LAV. 27. Tidningen Tiden den 17 oktober 1848. 28. Brodiens brev till Kommerskollegium den 12 januari 1850, RA. 29. FC Eugenie till Sjöförsvarets kommandoexpedition, Krigsarkivet. 30. Gotlands läns Tidning den 29 april 1853, även FC Eugenies rapport den 27 oktober 1852. 31. Denna rapport saknas i Krigsarkivet, men Bengt Danielsson, Tahiti, har avskrift av den del som rör Brodien. 32. Ingående skrivelser till Kommerskollegium. 33. Enligt Bengt Danielsson, Tahiti.

7. Göteborgarna med i leken

Medan de båda förut behandlade världsomseglingarna förbereddes eller pågick hade även ledande affärsmän i Göteborg gripits av intresse för sjöfart på Australien och Stora Oceanen. Bland de främsta var vid denna tid de båda från Skottland inflyttade bröderna *James* och *Robert Dickson*, vilka 1816 hade slagit ihop sina rörelser och bildat firman *James Dickson & co*, i vilken den förres söner senare inträdde. Sin producerande verksamhet i träbranschen hade firman länge i Värmland, men på 1830-talet utsträckte den sin rörelse även till Norrland. I verksamheten ingick givetvis också den under 1800-talet normala grosshandlarsjöfarten. Firman hade i början på 1840-talet en vacker flotta med flera stora skepp i spetsen.

Det är nog tillåtet att antaga, att kännedom om Mary Anns lyckade resa, som avslutades i Stockholm den 3 maj 1841, påskyndade herrarna Dicksons planer att göra en liknande expedition. Kanske hade de också redan utsett det fartyg och den kapten, som skulle utföra bedriften och som återvände till Göteborg den 8 augusti samma år efter en längre resa. Det var barkskeppet *Caledonia* under befäl av kaptenen av första graden *Adam Richard Gavin*.¹

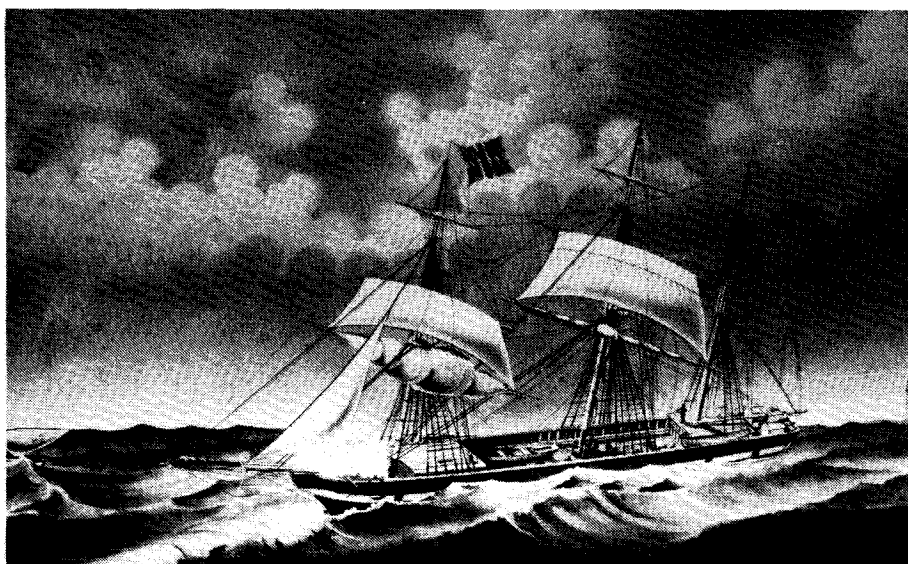


Kapten Adam Gavin, göteborgsflottans förste världsomseglande befälhavare. Efter foto i Göteborgs Sjöfartsmuseum.

Caledonia var ett nytt barkskepp; hon var byggd 1840 vid varvet i Svartvik nära Sundsvall, där James Dickson & co redan ägde sågverket. Enligt mätbrevet av den 18 september 1841 i Göteborg var hon 112,90 fot lång, 25,50 fot bred och 14,80 fot djup i aktern. Byggnadssättet var furu på kravel och svåra lästetalet 202, motsvarande 382 ton.²

Utväljandet av befälhavare liknade helt valet av Nils Werngren och Edward Norman. Det gällde även här att finna en ung, nytexaminerad sjökapten försedd med burskap, helst i Göteborg. Valet föll på en 26-åring, som redan var trotjänare i James Dicksons rederi. Adam Richard Gavin var född i Kristine församling i Göteborg den 12 oktober 1815. Han var således av exakt samma ålder som Werngren och Norman, då de ställdes inför samma stora uppgift, men i olikhet med dessa hade han inte direkt sjömanspåbrå. Hans far var handlanden Adam Gavin och modern Catarina Magdalena Meijer.³ Fadern var av skotsk härkomst.

Redan 1829 hade han gått till sjöss som kajutvakt i Dicksons brigg Venus. Under tio år gjorde han med henne lika många långresor och steg därunder i graderna, så att han tjänstgjorde som styrman under de fyra senare av resorna.⁴ Han tog sjökaptensexamen av första graden och blev därefter borgare i Göteborg den 6 december 1839.⁵ Därmed var han kvalificerad och berättigad att föra eget fartyg.



Barkskeppet Caledonia, efter målning i Göteborgs Sjöfartsmuseum.

Hans fartyg blev alltså den nybyggda barken *Caledonia* på hennes jungfruresa, som påbörjades i slutet av juli 1840. Den blev inte helt lyckad. Efter utgående från London gick han på grund vid Maplin Sands i Themsens mynningen och förlorade ankare och kättingar. Fartyget låg kvar i London till nyårsafton, då hon avgick i barlast till Cadiz. Där intog hon en saltlast för New Orleans, varifrån hon återvände till Göteborg med tobak, bomull och färgträ. Som nämnt återkom hon till Göteborg den 8 augusti 1841.⁶

Nu klargjordes *Caledonia* för sin tilltänkta världsomsegling. Besättningen inmönstrades den 21 oktober och bestod av följande personer: förste styrmannen Carl Johan Sören, andre styrmannen Lars Magnus Cullberg, timmermannen Hans Olsson, matroserna Anders Jon Norin, Valter Jansson och Nils Johan Andersson, lättmatroserna Wilhelm Maurits Söderberg, Anders August Jernström, Johan August Jungberg, Carl Fredrik Lindh och Frans Wilhelm Fredriksson, jungmännen Johan Wilhelm Wennerholm, Johan Edward Lundberg och Johan Svensson, den sistnämnde bara 15 år gammal. Slutligen mönstrades som kock den 17-årige Hans Johansson och 16-åringen Johan Fredrik Malmgren som kajutvakt. De flesta var från Göteborg och västkusten, men vardera en från Stockholm, Örebro, Karlskrona och Skåne. Det skedde en del byten under resan, men noteringarna därom är ofullständiga.⁷

Beträffande lasten hade herrarna Dickson tydlig en mera konventionell uppfattning än C.F. Liljevalch om vilka varor som var lämpliga att sälja i Sydney. Lasten bestod alltså av 3.706 tackor och 19 buntar järn, 155 boards (?), 100 spiror, 900 trädgårdsstolar, 5.401 plankor samt 454 barrels och 46 halvbarrels havre.

Avresan från Göteborg ägde rum den 31 oktober, och resan blev i stort sett samtidig med stockholmskeppet Edwards världsomsegling. *Caledonia* anlöpte på vägen Portsmouth i England samt Kapstaden, vilken hon enligt sydneytidningen *The Australian* (den 17 maj 1842) lämnade den 19 mars 1842. Ankomsten till Sydney inträffade den 14 maj samma år, och här anlätade Gavin samme agent som Werngren och Norman, nämligen Mr A.B. Spark. I Sydney lossade *Caledonia* en del av sin last men behöll framför allt vissa järn- och trävaror för vidare befordran.⁸

Sommaren 1842 blev alltså Sydney en dittills enastående mötespunkt för den nu uppvaknande svenska världssjöfarten. Som tidigare nämnts låg skeppet Edward där sedan den 15 april och stannade till den 6 juli. Den 14 maj kom alltså *Caledonia*, och den 13 juni anlände brigantinen Bull, som stannade till den 23 juli. Edward och *Caledonia* var båda stadda på världsomseg-

lingar, som följde samma stråk runt jordklotet. Befälet i Bull fördes av Nils Werngren, den förste världsomseglande svenske kaptenen och åter blivande sådan med just brigantinen Bull. Eftersom Caledonia avgick den 9 juli låg alla tre fartygen samtidigt i Sydneys hamn under tiden 13 juni till den 6 juli, då Edward avseglade som den första av dem. Säkerligen hade de tre kaptenerna åtskilligt att tala med varandra om.

Caledonia var således också destinerad till Valparaiso, i vars hamn hon inlöpte den 24 augusti efter 46 dygns seglats och lossade sin återstående last av järn- och trävaror genom förmedling av firman Myers & co. Den 19 september avgick hon i barlast till den nordligare belägna lilla hamnen Huasco, där hon lastade kopparmalm. Så blev också fallet i hamnen Pena Blanca någon tid senare, fortfarande i Myers & co:s regi. Kapten Gavin lämnade Pena Blanca så sent som den 9 november 1842 och anlände åter till Valparaiso tio dagar senare. Nu hade han full last av kopparmalm och stannade bara fem dygn i den stora hamnstaden. Han avseglade alltså den 24 november med Liverpool som destination.⁹

Det goda skeppet stävade i den sydliga sommaren runt Kap Horn mot det nordliga Europa. Hon anlände till Liverpool den 11 mars 1843 och lossade där sin malmast. I Liverpool kvarlåg hon till den 28 april men gjorde då en avvikelse från den normala jordenruntresan som hennes båda föregångare inte hade gjort. Hon dirigerades nämligen i barlast över Atlanten till New Orleans i Amerika, dit hon anlände den 9 juni. Efter mer än en månad, den 12 juli, avgick hon äntligen till Göteborg med en last av 440 fat tobaksblad, 34 balar bomull och 25 ton färgträ, allt värt 23.445 dollars.¹⁰

Det dröjde till den 4 september innan Caledonia slutligen nådde hemlandet, vilket ägde rum i Kängsö karantänsstation utanför Göteborg. Hon inseglade i Göteborgs hamn den 9 september 1843, och därmed hade det första göteborgsfartyget fullbordat sin jordenruntresa.¹¹

Caledonias världsomsegling blev alltså förlängd genom en dubbelresa över Nordatlanten. Det verkar emellertid som om Caledonia hade seglat om Edward under resan från Chile till England. Jämför vi med Edwards data, så finner vi, att båda fartygen låg samtidigt i Valparaiso den 16 till 19 september 1842 och möjligen möttes också i någon av de nordligare hamnarna. Emellertid ankom som nämnts Caledonia till Liverpool den 11 mars 1843, medan Edward kom till Swansea den 4 april. I alla händelser står den unge kapten Gavins seglarbragd fullt i klass med Werngrens och Normans.

Efter världsomseglingens nautiska mästarprov kvarstod Adam Gavin ännu åtta år som befälhavare i barkskeppet Caledonia, som fortsatte att tillhöra

James Dickson & co. Självfallet gjorde han långresor med henne, men han korsade aldrig mer Stora Oceanen. På en långvarig resa 1843–45 nådde han Mauritius och Batavia men återvände samma väg han hade kommit. På nästa resa, som slutade 1847, kom han till Melbourne, som allt mer började dra till sig sjöfarten i stället för Sydney. På en resa 1847–48 anlöpte han Adelaide i Australien och Batavia. Samma hamnar besökte han 1848–49 och då även S:t Helena, dit han skeppade en rislast från Batavia. Sin sista resa med Caledonia gjorde han 1850–51, då han också gick till Adelaide och på återvägen anlöpte Akyad i Burma, tydligen för rislastning, samt Kapstaden, Cowes i England och Amsterdam för att slutligen återkomma till Göteborg.¹²

Låt oss följa det tredje världsomseglande svenska skeppet, Caledonias, vidare öden, innan vi fortsätter med hennes förste befälhavares. Han efterträddes den 10 juli 1851 av kapten Johan William Wennerholm, vilken återfinns som jungman tio år tidigare i Caledonias världsomseglarbesättning. Denne gjorde bara en resa med henne, bl.a. till Mauritius, där han lastade teakträ. När han i juni 1852 hade kommit till Shields i England kallades han hem för att överta befälet över Dicksons i Svartvik nybyggda skepp Elisabet. Han lämnade alltså Caledonia, som fördes hem av styrman Johan Wilhelm Bersén.¹³

I juli 1852 tillträdde kapten Charles Josef Ekström befälet, men han stannade mindre än ett år och gjorde bara en resa till England. Den 14 april 1853 upphöjdes styrman Bersén till befälhavare. Han stannade i två år och gjorde därunder tre resor till England och Medelhavet.¹⁴

I september 1855 sålde firman Dickson & co vid auktion Caledonia till ett konsortium i Göteborg med handlanden L.A. Pettersson i spetsen. I samband därmed blev kapten Christian Hertz fartygets befälhavare. Han efterträddes i februari 1858 av Gustaf Michael Kraeft. Denne genomförde också den resa som tydligen blev Caledonias sista. Hon avseglade i oktober 1860 från Gävle till London med last av 3.740 stänger järn och nära 671 tolfter furuplankor. Emellertid kondemnerades hon här, d.v.s. förklarades sjöoduglig, och såldes följande år i London, troligen för upphuggning eller för något icke seglande ändamål.¹⁵

Adam Gavin lämnade Caledonia 1851 emedan han av sina principaler i James Dickson & co hade fått det smickrande anbudet att än en gång överta ett nybyggt fartyg, nämligen skeppet *Oscar I* på hela 350 svåra läster. Även detta fartyg byggdes vid varvet i Svartvik och sjösattes den 19 juni 1851 under stora högtidligheter. En besättning anlände med ångbåt från Göteborg för att bemanna nybygget.¹⁶

Gavin gjorde emellertid endast två resor med Oscar I. Den första, 1851–52, gick till Liverpool, därefter med salt till New Orleans och åter till Göteborg med bomull och tobak. Den andra resan anträdde den 16 juli 1852 och hade Melbourne som destination med bl.a. 53 skeppund stångstål, 1.212 tolfte plankor och bräder, 533 sparrar och 120 trädgårdsstolar. Resan fortsatte till Surabaya, Batavia och Goda Hoppsudden för att via Hamburg sluta i Göteborg den 10 november 1853. Gavin lämnade nu skeppet Oscar I och därmed även James Dickson & co, som han dittills tjänat under hela sin sjömannabana.¹⁷

I stället blev Gavin befälhavare i briggen *Rapid*, som ägdes av handlanden A. Otterdahl i Göteborg. År 1857 övergick han till en annan göteborgsbrigg, *Brilliant*, ägd av ett konsortium med C.O. Lundberg i spetsen. Detta fartyg förde han till 1859. Han gick nu i land vid 44 års ålder och kan inte mer konstateras ha fört något fartyg. Emellertid gick han i tjänst hos Göteborgs hamn och återfinnes som hamninspektör vid Klippans tullstation i staden. I hamnens tjänst utförde han en långvarig gärning och står ännu i adresskalendern 1893 som hamninspektör, ehuru förmodligen pensionerad. Han avled den 26 november år 1900, 85 år gammal.¹⁸

Noter till kapitel 7

1. James I.A. Dicksons manuskript, Göteborgs Sjöfartsmuseum. 2. Fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA. 3. Födelse- och dopbok Kristine församling, Göteborg, Landsarkivet. 4. James I.A. Dicksons manuskript, Sjöfartsmuseet. 5. Göteborgs borgarelängd, Landsarkivet, Göteborg. 6. James Dicksons manus, Sjöfartsmuseet. 7. Göteborgs Sjömanshus' mönstringsrulla, Landsarkivet Göteborg. 8. Lindergren: Some notes... sida 385. 9. Tidningen El Mercurio, Biblioteca Nacional, Santiago. 10. Konsulatsrapporter från Liverpool och New Orleans, Kommerskollegium, RA. 11. James Dicksons manus, Sjöfartsmuseet, Göteborg. 12. Dito och konsulatsrapporter. 13. James Dicksons manus. 14. Dito. 15. Konsulatsrapporter, fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA, James Dicksons manus. 16. James Dicksons manus. 17. Dito. 18. Död- och begravningsbok för Masthuggs församling, Statistiska Centralbyrån.

8. *Brigantinen Bull i sandelträdfarten*

I ingressen till kapitel sex nämndes, att C.F. Liljevalch avsåg att sända ytterligare ett fartyg till Australien. Det blev den nybyggda brigantinen *Bull*. Hennes första resa blev inte en världsomsegling men ändå en mycket betydelsefull resa i svensk sjöfarts historia, varför det finns skäl att här i korthet omnämna den. För kapten Werngren blev resan ett mellanspel mellan två världsomseglingar, och Bulls jungfruresa blev förmodligen det enda svenska deltagandet i den s.k. sandelträdsjöfarten mellan sydvästra Stora Oceanen och Kina.

Redan i den första fjärdedelen av 1800-talet var teet en eftertraktad vara i Australien. Den fördes till detta land huvudsakligen av brittiska fartyg, licentierade av Ostindiska kompaniet, samt av förutvarande amerikanska valfångare. Emellertid var te en dyr vara, och australierna hade inte så mycket valuta att köpa den för och inte heller någon av kineserna eftertraktad vara att betala med. Detta ändrade sig, när det 1825 upptäcktes, att sandelträdet växte på ögrupperna i sydvästra Stora Oceanen, Nya Caledonien, Loyalty Islands och Nya Hebriderna. På grund av sina välluktande oljor var nämligen detta träd mycket uppskattat i Kina och erbjöd sig således som en efterlängtat bytesvara mot teet.

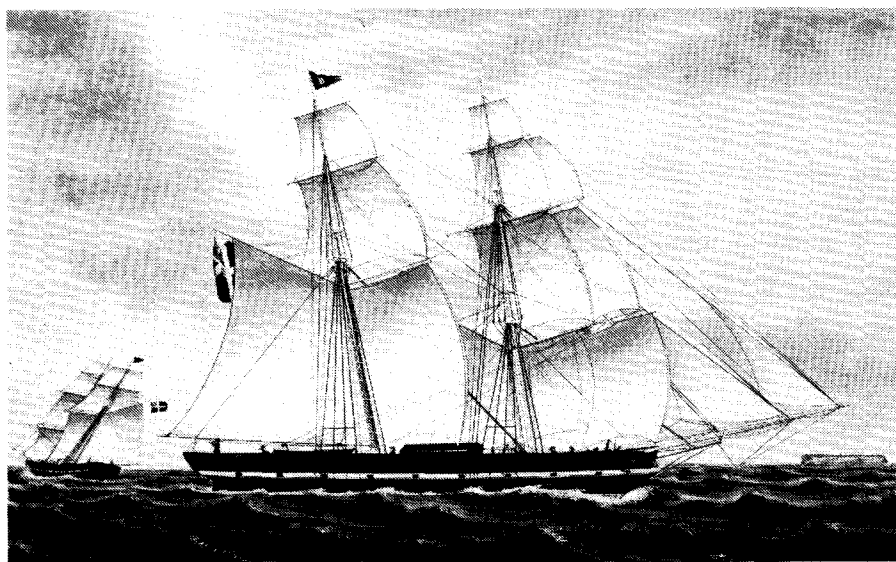
Ostindiska kompaniets monopol på handeln med Kina upphävdes 1834, och omkring 1841 blev det stor tillströmning av "koloniala", d.v.s. australiska, fartyg i sandelträdfarten. Var trettonde fri australisk man deltog i denna koloniala sjöfart. I deras kölvatten följde till övärlden missionärer, bêche de mer-fiskare, franska kolonisationsmän och, ehuru dröjande, brittisk administration. Detta och mycket annat kan inhämtas i den australiska historikern Dorothy Shinebergs bok *They came for Sandalwood*. Det framgår också, att den australiska sandelträdeexporten till Kina upphörde i slutet på 1860-talet, då ett billigare te kunde hämtas från Ceylon och sandelträdbestånden blivit hårt skattade.

I sitt Memorandum har Werngren också ganska utförligt beskrivit denna resa med dess delvis livsfarliga inslag av strider mot infödingarna. Men som framgår av det följande säger han bara halva sanningen. Han framställer sig själv som en ensam ledare av hela expeditionen och nämner inte, att fartyget var bortchartrat till en firma i Macao, och att dennas superkarg var herre ombord i *Bull* och ledare av hela företaget. Bortfraktningen av fartyget har tidigare varit bekant endast genom ett omnämnande därom i förbigående av Liljevalch i dennes berättelse om sin resa i Kina.

I motsats till Werngren var superkargen *Andrew Cheyne* en skrivande karl. Han utgav två böcker om ögrupperna i västra Pacific, och vid hans död 1866 – till vilken vi återkommer – anträffades i hans kvarlåtenskap ett manuskript om hans egna resor 1841–1844, skrivet under en världsomsegling 1852–54. Det utgavs av trycket 1971 i Canberra genom nyssnämnda Dorothy Shineberg. Skildringen är exaktare och utförligare än Werngrens, och numera kan vi således genom en sammanställning av de båda källorna bilda oss en god uppfattning om den märkliga resan 1842.

Sedan Werngren i maj 1841 lämnat Mary Ann fick han inte lång paus förrän han av Liljevalch sändes till Luleå för att överta ett nytt fartyg, som skulle bli mera snabbseglande än Mary Ann. Han skriver själv, att han ”byggde trenne fartyg i Luleå, alla snabbseglande, och utvalde jag för mina kommande resor brigantinen Bull.” Det var Liljevalch som lät bygga dem vid sitt varv, och Werngrens uppgift var väl att kontrollera deras färdigställande. Werngren valde således Bull, som var uppkallad efter ett smeknamn på Liljevalchs son Carl Fredrik. Liljevalch senior var huvudredare, och delägare var två grosshandlare och en viktualiehandlare i Stockholm.

Det för Bull i Stockholm den 24 september 1841 utfärdade mätbrevet¹ angav ”bärigheten” till 76,69 svåra läster, motsvarande 171 ton, enligt en australisk uppgift 160 ton, längden mellan stävorna 92,70 fot, bredden mid-



Brigantinen Bull. Efter akvarell i Sjöhistoriska museet.

skepps 25,5 och djupet på last akter 13,25 fot. Bull var alltså större än Mary Ann men ändå ett ganska litet fartyg. För nutida ögon ser hon ut som en brigg, men ett bomsegel på fockmasten gav anledning till benämningen brigantin. Den 31 augusti mönstrade Werngren i Luleå en besättning på sju man för resa till Stockholm. Hon tycks i september ha gjort en kortare resa från Stockholm med en ändrad besättning, men den 15 oktober påmönstrades i Stockholm den besättning med vilken hon skulle gå till Australien.² Det blev styrman S.J. Boklund, konstapel C.P. Carlsson, matroserna och jungmännen O.J. Pettersson, N.P. Sjögren, O.G. Wahlgren, Carl Johan Sundling och C.P. Jacobsson samt kocken Lars Berting och den 12-årige malmögossen Fredrik Pettersson.

Denna besättning undergick stora förändringar under resans gång. O.J. Pettersson drucknade i Franska Bukten, tydligen Biscaya, den 9 december 1841. Styrmannen och fyra man avmönstrade i Hull, varvid tydligen ersättare påmönstrades. I Melbourne rymde Sjögren, Jacobsson och Berting. Vid mötet med skeppet Edward i juni 1842 övertogs från detta, som tidigare nämnts, konstapeln J.A.H. Lindman som andre styrman och jungmannen W.Th. Liljequist. De övriga förändringar som inträffade i Sydney återkommer vi till.

Lasten från Stockholm utgjordes av 118 tackor och buntar järn, fyra lådor stål, 21 lådor spik, 429 plankor, 780 boards, 892 spjälor, 179 bjälkar, 39 rundhult, 1.200 koffernaglar, 10.000 tränaglar, 43 barrels tjära, 7 barrels beck, 48 trappstegar, 51 granitstolpar, två lastvagnar, 14 vagnshjul, 6 snickarbänkar, tre "cases stationary", 32 rullar lin, 175 stövelskaft, fyra fjärdingar smör, en båt och en del virke för skeppsbygge. Lasten var således minst sagt sorterad och hade en påtaglig likhet med Edwards.³

Bull avseglade från Stockholm den 20 oktober 1841, passerade Helsingör den 30 oktober⁴, anlöpte Hull i november för att den 18 december fylla vattenfaten och inta förråd av sydfrukter på Cap Verdeöarna. Efter rundandet av Goda Hoppsudden fortsatte Bull genom Indiska Oceanen, ankom till Adelaide den 29 mars 1842 och var den 5 maj framme i Port Philip, alltså Melbourne.⁵ I dessa båda städer var Bull förmodligen det första svenska fartyget.

En stor del av lasten såldes här till goda priser, och den 8 juni avseglade Werngren till Sydney, som han nådde 72 timmar senare, alltså den 11 juni.⁶ Agent i Sydney var Mr A.R.T. Binning. Här såldes resten av lasten utom ett mindre parti järnstänger. Det var alltså här som inte bara Liljevalchs båda fartyg Edward och Bull sammanträffade utan där också barkskeppet Caledonia anslöt sig.

Tydligt hade Liljevalch denna gång inte anvisat Werngren att gå till Chile, vilket var Edwards uppgift, utan givit honom fria händer att förfoga över fartyget efter eget skön. Denna frihet använde han på så sätt, att han helt ställde sitt fartyg till en annan mans förfogande och själv behöll enbart den navigatoriska rollen ombord. Hur detta gick till framgår av Dorothy Shinebergs utgåva. I Macao fanns bl.a. två brittiska firmor, som bedrev handel mellan Söderhavet och Kina, Mess:rs Dent & Co samt Macvicar & Co. Intressent i båda var en kapten Walker, som i sin tur på självständig grund var kompanjon i en liknande verksamhet med huvudmannen för Macvicar & Co mr D.L. Burn. De hade en agent i Sydney som hette mr William Fanning. Denne tog kontakt med kapten Andrew Cheyne, som på våren 1842 anlände till Sydney, sedan han tidigare deltagit i sandelträfarten men nu kommit i konflikt med sina uppdragsgivare i Macao. De sökte båda ett nytt fartyg som de kunde befrakta med sandelträ till Kina. När Bull låg och lossade i Sydney i juni fick de ögonen på den nybyggda och snabbseglande brigantinen och började förhandla med kapten Werngren.

Denne lockades synbarligen av den ekonomiska vinst som kunde väntas. Avtalet undertecknades av Werngren och Fanning den 21 juli. Bull chartrades för 170 pund i månaden, och expeditionen skulle räcka i sex månader. Cheyne skulle bli superkarg och ha ensam kontroll över fartyget och besättningen. Befälhavaren var skyldig att lyda hans order i alla avseenden även angående den styrda kursen och att stanna och lasta vid varje plats Cheyne valde i Stora Oceanen. Hela lastutrymmet och halva kajututrymmet var hans, och Cheyne hade rätt att påmönstra så många besättningsmän som han fann erforderligt och som skulle vara direkt underställda honom utanför den övriga besättningen. När Bull var lastad skulle hon gå till den hamn Cheyne anvisade. Risker för "olydnad" från Werngrens sida eller icke-fullföljd av kontraktet var 2.000 pund i böter.⁷

Kajutlast var en på den tiden använd förmån åt befälhavaren. Han fick sälja en fastställd del av lasten för egen räkning, vanligen en tolfedel. Här avstod alltså Werngren från hälften därav. Enligt en överenskommelse mellan Cheyne och hans uppdragsgivare skulle Cheyne dessutom ha en fjärdedel av vinsten, men det stod naturligtvis inte i avtalet med Werngren.

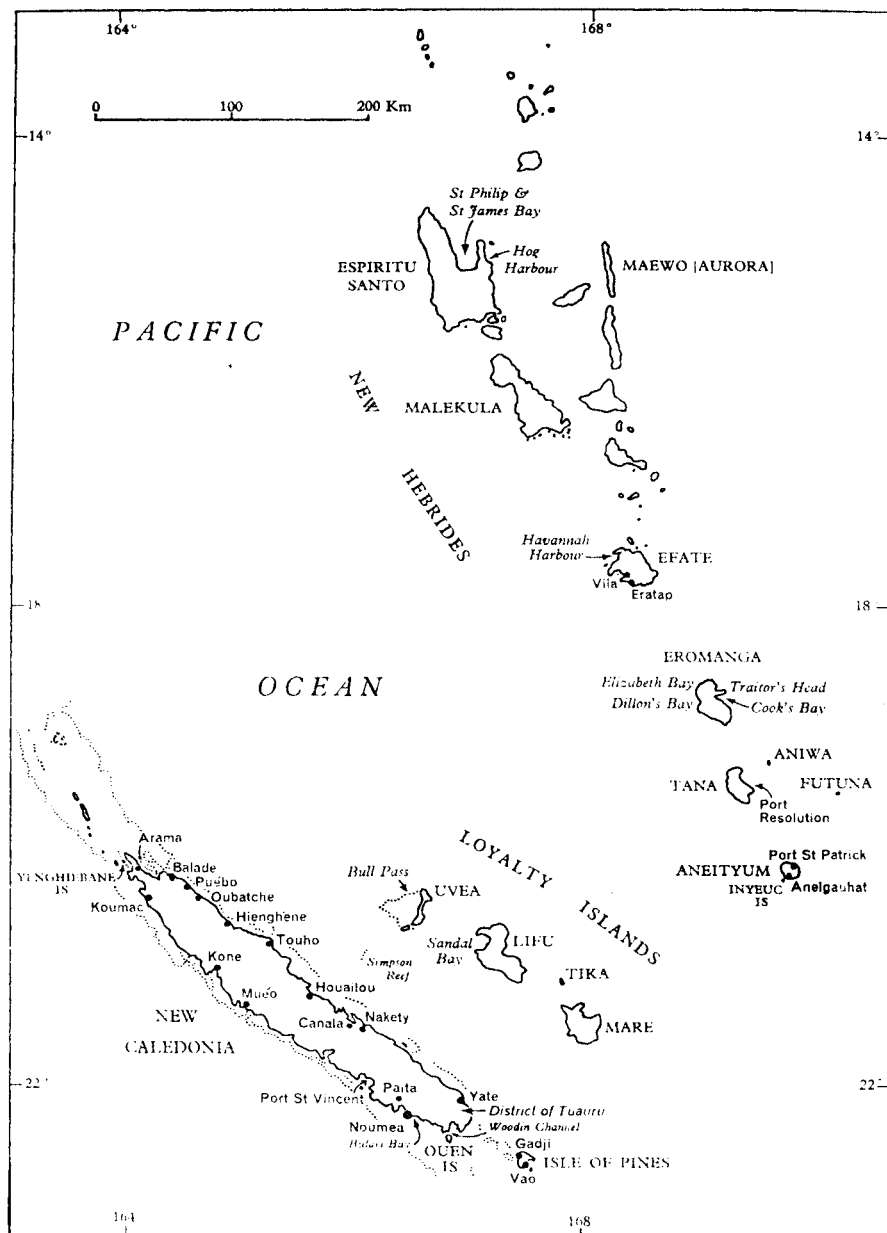
Dagen efter kontraktets underskrivande mönstrade Cheyne nio extra män ombord samt en läkare, doktor McKellar, som i första hand skulle sköta Cheynes egen hälsa. Som passagerare till Kina medföljde en ledig sjökapten, mr Crew. Det blev tydligen trångt ombord. Werngren uppger den samlade besättningen till 22 man, Cheyne och Crew inte medräknade.

Vem var då denne Andrew Cheyne, som genom sina böcker och skrifter gått säkrare till eftervärlden än Werngren? Han var född i en bonde- och fiskarefamilj på Shetlandsöarna 1817 och var således ännu yngre än Werngren. Som ung seglade han troligen med fisk till kontinenten men lämnade hemlandet 1840 och var redan på hösten samma år befälhavare i briggen Bee, som seglade från Sydney till Nya Zeeland. Följande år var han superkarg i en expedition till Pineöarna för insamling av sandelträ, men han blev lurad på sin bonus av huvudmännen och skiljde sig från dem. Det var därför som han åter dök upp i Sydney och fick kontakt med Nils Werngren.

Cheyne var en av de lycksökande pionjärerna i Söderhavet. Han hade en välvillig och human inställning till infödingarna och ville alltid göra rätt för sig. Emellertid var han ganska formalistiskt inställd och förstod inte infödingarnas begrepp. Tydligt var han också misstänksam och svår att samarbeta med även för europeer. Han klagar ständigt över otur och motgångar genom illasinnade personer i sin omgivning. Med både Werngren, doktor McKellar och kapten Crew ombord i Bull levde han på spänd fot. Werngren beskyllde han för att ständigt motarbeta honom och ansåg till och med att denne och doktorn hade sökt mörda honom med gift i en romflaska.

Alltnog, efter avtalets ingång utrustade Cheyne brigantinen för en längre och farlig expedition bland de vildar, som skulle förse fartyget med dess last av trä. Infödingarna fällde i allmänhet träden själva och styckade dem i lämpliga delar, som de bar till fartyget. De var mestadels människoätare. Åtskilliga sjömän hade redan blivit mördade och uppätta. Cheyne försåg alltså fartyget med beväpning, både artilleri och handvapen. Artilleriet bestod av sex niopundiga karronader med ammunition av både druvhagelkarterescher och fullkulor. Karronader var korta flackbanepjäser. De kunde ha en förhållandevis stor kaliber, var lätthanterliga och lämpliga för korthållseld från ett fartygsdäck. Cheynes pjäser torde ha haft omkring 10,7 cm kaliber. Tre kanoner placerades vid var sida av fartyget. Handvapnen bestod av pistoler, huggare, bajonetter och tydligen också gevär eller muskötter. Änternät och annan utrustning ingick också i försvarsmaterielen. I lasten fanns järnvaror, verktyg och annat som var begärligt bland infödingarna.

I fråga om resrouten och viktigare data överensstämmer Werngrens och Cheynes skildringar, givetvis med den stora skillnaden att Werngren inte omnämner Cheynes existens. Bull lämnade Sydney den 26 juli 1842 med kurs mot Nya Caledonien och i närheten belägna ögrupper, där träet skulle insamlas. Som slutlig destination angavs ön Guam, men sluthamn blev Ponape. Den lilla ögruppen Pine Islands söder om Nya Caledonien anlöptes den 3



Karta över den övärld i vilken Bull fick sin last av sandelträ. Ur *The Trading Voyages of Andrew Cheyne*.

augusti. Här gick affärerna trögt, varför Cheyne avgick till Loyalty-öarna öster om Nya Caledonien, där han nådde ön Lifu i senare hälften av augusti.

Här var infödingarna knappast mer lätthanterliga. Under dagarna den 24 augusti till den 3 september försiggick här en livsfarlig och enerverande handel under oroligheter som gått till Söderhavets historia.⁸ Den 24 kom fyra fientligt sinnade kanotbesättningar med 40 man i varje och ville sälja sandelträ. Cheyne tog emot en besättning i taget med pistolen i vänstra handen. Infödingarna översvämmade fartyget och stal allt de kom över, varefter de måste fösas i väg med bajonetter. Flera av dem blev sårade. Den 30 augusti kom en kanotbesättning om 50 man med tydlig avsikt att dräpa Bulls besättning och ta fartyget. De levererade en del trä, men sedan drev de vita i väg dem med bajonetterna. På ön anträffade de också en vit pojke, som var den ende av en fartygsbesättning som vildarna hade skonat vid ett liknande företag kort förut, sannolikt vid den litet sydligare belägna ön Mare.

Natten till den 3 september upprepades anfallet, men Cheyne hade varnats av en vänligt sinnad hövding, varför han på ett nära nog militärt sätt hade övat och indelat besättningen till försvar. När infödingarna närmade sig lät han brigantinen svaja med bredsidan mot dem. Då dessa hörde svajkabeln rassla inställde de anfallet.

Nästa natt återkom de emellertid i 20 kanoter och ville komma ombord. De blev avvisade och ett muskötskott avfyrades. Då detta inte hjälpte avlossades ett kanonskott mot en kanot, varvid anföraren, hövdingens son, dödades tillsammans med flera andra. Då försvann de övriga i mörkret. De döda uppåts dagen därpå av den fredligt sinnade hövdingen och hans män i den vita besättningens åsyn.

Vid Lifu intogs dock 40 ton sandelträ, vilket var närmare halva lasten. De lugna mellantiderna upptogs bl.a. av gräl mellan Chyene och Werngren. Den förre påstod, att Werngren hade mindre besättning än som var avtalat och att han inte ställde den under Cheynes befäl utom när det gällde att försvara fartyget. Werngren å sin sida klagade över att resans art hade hemlighållits för honom i Sydney.

Den 5 september undkom Bull från Lifu och seglade till den närbelägna ön Ouéa eller Uvéa. Hon lyckades ta sig genom korallrevet i en öppning, som än idag heter Bull Pass, Passe du Taureau på franska. Det är nog inte många, som numera vet att namnet härrör från ett svenskt fartyg med engelskt namn. En på södra delen av Uvéa boende stam var mycket vänligt sinnad och samarbetade gärna med Bull-männen. Deras hövdingar och kvinnor kom med mat och gåvor till dem. "Kungen" sade att han aldrig förut hade sett ett

skepp eller en vit man. Bull lastade här två eller tre ton trä om dagen och betalade med järnstänger, spikar, knivar, glaspärlor och bomullsschalar. Den 17 september kom en kanot från Lifu med fientliga avsikter, och den 26 räddades Cheynes liv av den fredlige hövdingen, sedan han hade hotats av infödingar från Lifu.

Enligt Werngren stannade Bull vid Uvéa i 36 dagar, vilket stämmer med Cheynes uppgift att avresan ägde rum omkring den 10 oktober. Det fanns plats för mera last, varför Bull gick till Nya Caledoniens huvudö, dit hon anlände den 15 oktober och ankrade vid platsen Balade nära öns nordspets. Dagen därpå kom 200 skrikande vildar ombord, den 17 oktober lika många, och dessutom omringades fartyget av 15 seglande kanoter, av vilka några bordade Bull. Det höll på att sluta olyckligt. Cheyne omringades av åtta hövdingar, och besättningen var ännu obeväpnad. I sista stund undkom Cheyne hövdingarna, gick under däck och lyckades beväpna besättningen, som rusade upp på halvdäck, d.v.s. midskepps. Det blev en förfärlig strid på däck, men Cheyne tycks ha lett den kallblodigt och med god taktisk blick. Alla vapen kom till användning utom kanonerna. Först tog Cheyne midskeppet, sedan gjorde han anfall mot akterskeppet, som rensades från vildar. Därefter vände han besättningen mot anhopningen av krigare på fördäcket, som till sist också rensades. En mängd infödingar dödades och ännu fler sårades. De flyende förföljdes med eldgivning. Däcket flöt av blod efter drabbningen.

Denna bataljskildring är tagen efter Cheynes livfulla beskrivning. Werngren behandlar den givetvis också men tillskriver sig själv ledningen och äran av den segerrika utgången. Han påstår, att tre besättningsmän dödades, men Cheyne säger att endast fyra sårades, varav en allvarligt. De repade sig alla sedermera, och det fanns ju läkare ombord. Det var emellertid en märkligt liten "förlust" vid en så vild strid, men vi får nog ge Cheyne vitsord i detta fall liksom i allmänhet.

Redan samma kväll lyckades Bull göra sig fri, avseglade till Pineöarna och ankrade vid Victoria Harbour. Hon lyckades få lite färskvatten, men någon handel med trä blev det inte. Tre kanoter med yxbeväpnade män anlände, och Cheyne släppte åtta man ombord. Då dessa omgav honom som en hotfull vakt, lät han visa vapen och föste bort dem samt lämnade ankarplatsen.

Vattenfrågan blev snart brännande aktuell. Cheyne hävdade, att det ursprungliga förrådet skulle räcka i sex månader, men nu var det bara 450 gallons kvar enligt hans mening. Werngren påstod att det var 1.500 gallons. I sin bok anklagar Cheyne Werngren för att ha tömt vatten i havet för att förkorta resan. Nu var det ingen annan möjlighet än att segla till den mellan Nya Ca-

ledonien och Nya Zeeland belägna ön Norfolk för att få vatten. Där var en brittisk straffkoloni. Bull lämnade Pineöarna den 20 oktober och kom till Norfolk den 24.⁹

Cheyne mottogs vänligt av chefen, kommandör Alexander Maconochie, som bjöd på middag och gratis försåg Bull med vatten för 3 1/2 månader. Werngren omnämns inte efter vanligheten. Därefter beslöt Cheyne att avgå till sina vänner på Uvéa för att äntligen få full last av sandelträ. Han avseglade den 26 oktober från Norfolk och kom till Uvéa den 4 november 1842. Här blev både han, Werngren och besättningen mottagna med öppna armar, och affärerna kom i gång, varvid betalningen för träet erlades med järnstänger, spikar, glaspärlor, metkrokar och röd kalikå. Den 12 november bjöds Cheyne på stor middag hos "kungen". Han blev bjuden på kokt fiende men ursäktade sig och gick ombord. Den 19 november var lasten komplett, och det blev en stor avskedsfest, varvid "kungen" och "prinsen" (hans bror) fick rikliga gåvor. Någon tid till att intaga last av bêche de mer och sköldpaddskal, som Cheyne ursprungligen hade tänkt sig, blev det nu inte, utan Bull avseglade den 20 november med slutlig destination till Kina.

Cheyne och flertalet av hans män skulle emellertid inte till Kina. Själv planerade han att slå sig ned på den ö i Karolinerna som numera heter Ponape. Där skulle han bygga ett hus och inrätta en handelsstation. Bull nådde Ponape den 12 december, varefter Cheyne och fem av hans män mycket riktigt gick i land. Här bodde välsinnade infödingar och ett 60-tal vita, vilka Cheyne inte betecknar bättre än som sjörövare. Deras ledare, irländaren Thomas Boyd, terroriserade särskilt infödingarna. När han i Cheynes närvaro sköt efter hövdingen flera gånger, fast geväret klickade, nedslogs han av en annan vit, varefter Cheyne lät fängsla honom och föra honom ombord i Bull som fånge.

I Werngrens version av denna händelse är det han själv som kommer i land med en beväpnad båtbesättning för att köpa ved. Boyd skjuter då tre gånger efter honom, varför Werngren låter slå honom i bojor och föra honom fången ombord. Werngren satte upp ett protokoll över händelsen, som han tillsammans med fången överlämnade åt den brittiske amiralen i Hongkong. Men även Cheyne talar om en rapport. Cheyne föreslog, att Boyd skulle få gå fri ombord i Bull men detta vägrade Werngren.

Den 26 december 1842 inträdde äntligen den efterlängttade skilsmässan mellan Bull och Andrew Cheyne och större delen av hans män. Werngren avseglade som ensam herre i sitt fartyg för att överlämna sin last åt Cheynes huvudmän i Macao och få sin ekonomiska uppgörelse.

Tack vare Dorothy Shineberg vet vi hur det gick för Cheyne i fortsättningen. Han misslyckades med sin etablering på Ponape och begav sig ut på långa "affärsresor" av samma slag som tidigare med växlande framgång. Åren 1847 till 1849 var han hemma på Shetlandsöarna samt tog en nautisk examen i London. Efter en ny långresa som befälhavare kom han tillbaka hem och gifte sig 1852 med en ungdomsbekant. Hon medföljde på en mycket lång resa, som blev en världsomsegling och innefattade ett års uppehåll i San Francisco. Parets enda barn, sonen William, föddes i Hobart på Tasmanien 1852. Frun och barnet tog sig hem och han återsåg dem aldrig.

År 1855 gav han sig i väg till Pacific igen och arbetade länge för att vinna Palauöarna åt Storbritannien. När även detta misslyckades slog han sig ner på en av dess öar och odlade kulturväxter. Han gjorde öarna till ett handels- och administrationscentrum men förstod fortfarande inte infödingarnas föreställningar, vilket ledde till att de mördade honom 1866.

Hans fru dog i hemlandet redan 1856 och sonen omhändertogs av hennes föräldrar, som avskar all förbindelse med hans fader och frantog honom dennes namn. Han fick inte reda på vem fadern var förrän efter dennes död. Det var emellertid gott gry i ynglingen. Han återtog vid vuxen ålder faderns namn och gick till hävderna som en berömd läkare i London, år 1900 adlad av drottning Victoria med namnet Sir William Watson Cheyne.

Men låt oss återgå till Nils Werngren. Omedveten om att han lämnat en hävdatecknare bakom sig på Ponape fortsatte han till den portugisiska kolonin Macao i Kina, dit han anlände i slutet av januari 1843. Där hade han sin uppgörelse med befraktarna, vilken tydligen blev helt korrekt. Han besökte även Hongkong samt Kanton, där han intog halv last av kinesiska varor. Sedan avseglade han till Manilla på Filippinerna, där han kompletterade lasten.

I slutet av mars började den långa hemresan över halva jordklotet. Han gick ner genom Södra Kinesiska sjön och genom Sunda-sundet mellan Sumatra och Java och därefter tvärs över Indiska Oceanen i sydvästlig riktning. Den första europeiska hamnen blev Hamburg, dit Bull anlände i slutet av juli 1843. Här såldes en del av lasten, varefter färden ställdes till hemhamnen, som nåddes den 2 september.

Även denna gång hade Werngren samlat naturföremål för att överlämna till Naturhistoriska Riksmuseet. Som tack härför fick han den 13 september infinna sig i Vetenskapsakademien, som då låg i det kvarter där Tandläkarhögskolan nu ligger. Akademiens preses, professor Samuel Grubbe, höll ett tal till honom och överlämnade akademiens jetong som ett uttryck för dess tacksamhet. Den 10 oktober anmäldes ytterligare gåvor av kapten Werngren.¹⁰

Noter till kapitel 8

1. Fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA. 2. Mönstringsrullan, Sjömanshuset, SSA. 3. Lindergren: Some notes... sida 385. 4. Konsulatsrapport, Kommerskollegium, RA. 5. Werngren: Memorandum. 6. Werngren: Loggboksutdrag, PM till kommandörkapten Virgin. 7. Shineberg: The Trading voyages of Andrew Cheyne. 8. Shineberg: They came for Sandalwood. 9. Shineberg: The Trading voyages of Andrew Cheyne. 10. Vetenskapsakademins protokoll 13 september och 10 okt. 1843.

9. Runt jordklotet med Bull

Skeppet Edward hade som nämnts kommit hem till Stockholm den 7 juni 1843. Liljevalch avvaktade förmodligen Bulls återkomst med en viss otålighet, och den ägde som sagt rum den 2 september samma år. Efter fyra års ur svensk synpunkt rekordlånga sjöresor var Werngren säkerligen i behov av "semester", men därav blev intet. Liljevalch hade redan ett nytt uppdrag åt honom: res ner och tag reda på Brunnius. Bull utrustades alltså på nytt, och en ny besättning inmönstrades den 26 september, bestående av förste styrman S.J. Boklund, andre styrman August Franken, timmermannen Carl Wallén, matros O.G. Wahlgren, lättmatros C.J. Sundling, jungmännen N.J. Graff, Victor Sandström och C.M. Kjellstedt, kock blev A. Palm, och som kajutvakt medföljde C.F. Liljevalchs tioårige son Edward, vilket vittnar om faderns förtroende för den unge kaptenen.¹

Styrman Boklund, matros Wahlgren och lättmatros Sundling känns igen från Bulls besättning under den föregående resan. Men en del av den nya besättningen medföljde inte på hela den nya resan. De båda styrmännen "rymde" i januari 1844 (det skall förmodligen vara i februari i Sydney). Timmermannen samt jungmännen Sandström och Kjellstedt rymde i augusti 1844 på Hawaii. För styrmännens vidkommande får kanske uttrycket rymde tas med en viss försiktighet. Som nymönstrade under resan anges i rullan styrmannen B. Johansson samt namnen J. Sjöberg och C.G. Rydberg, N. Norrby och A. Rundwartz.

Den 21 septeber hade den under utrustning varande brigantinen besökts av kronprins Oscar, kronprinsessan Joseфина och prinsessan Eugenie, vilka just hade återkommit från Tyskland med ångskonerten Nordstiernan. De visade Werngren och hans fartyg sitt välvilliga intresse.

Werngren avseglade den 5 oktober 1843 på sin tredje resa till Stora Oceanen, vilken tillika skulle bli den fjärde världsomseglingen och därtill den längsta. Ett av ändamålen var att söka efter den bedräglige superkargen Brunnius, men självfallet hade Bull också last, i princip av samma slag som Edwards. Enligt Gustaf Lindergrens forskningar omfattade den alltså 45 barrels tjära, 29 halvbarrels beck, 200 barrels havre, 783 trottoarstenar, 46 krus honung, 6.666 staketribbor, 375 björkstolar, 103 bord, 9 soffor, fyra ornamenterade portaler, 378 dörrar, 100 dörrposter, 51 fönsterramar, 36 vagnshjul, 63 stegar, 209 bär-ok, 92 hinkar och baljor, 58 koffernaglar, 96 drevklubbor, två barrels tungor, 489 ris papper, 4.920 plankor, 62 taksparrar, fyra spiror, två båtar och 40 kaggar cherry brandy. Två passagerare medföljde till Sydney.

Resan gick den vanliga vägen med anlöpande av Cap Verdeöarna och rundning av Goda Hoppsudden. Ankomsten till Port Jackson, alltså Sydney, skedde den 20 februari 1844. Först den 8 april var Werngren redo att bege sig öster ut i Brunnius' kölvatten. Han var då destinerad till Tahiti och medförde passagerarna A.W. Lindgren och J. Moore.² Werngren gick först till Nya Zeeland och därefter den långa vägen till Sällskapsöarna, där han anlöpte Papeete på Tahiti den 9 maj och stannade till den 13 juli.³ Bull var det första svenska fartyg som besökt Tahiti, om man bortser från en besynnerlig episod 1789, då ön anlöptes av ett brittiskt fartyg som hade rätt att föra svensk flagg, briggen Mercury, vars befälhavare, John Henry Cox, var av Gustaf III bemyndigad att utföra kaperier och härjningar mot rysk fångstverksamhet vid kusterna och öarna kring Alaska. Det var ju krig mellan Sverige och Ryssland då, men expeditionen blev misslyckad.⁴

Bull kom till Tahiti i en orolig tid och fick känning därav. Fransmännen hade nyligen inlett sin ockupation av ögruppen och strider pågick. De avsatte den regerande drottningen, Pomare IV. Werngren uppger, att fransmännen för att bli av med henne helt enkelt satte henne ombord i det "neutrala" fartyget Bull, där han nödgades hysa henne. Detta stämmer emellertid inte med arkivuppgifter från Tahiti.⁵ Enligt dessa sattes drottningen den 31 januari ombord i det brittiska örlogsfartyget Basilisk, från vilket hon fick lejd till en annan ö den 13 juli, samma dag som Bull avseglade. Att Pomare varit ombord i Bull styrkes dock därav, att det var från henne personligen som Werngren fick uppgifterna om Nils Peter Ringmans förehavanden i dessa trakter 1838.

Många soldater och infödingar hade blivit lemlästade under striderna. När Werngren därför ur sin last sålde bär-ok, trodde de att det var träben, och de tycks ha fått god åtgång.⁶

Werngren fick också spaning på den andre bedräglige svensken som han var ute efter, nämligen Theodor Brunnius. Denne hade på något vis fått skydd hos fransmännen, och de vägrade att utlämna honom. Ur denna synpunkt fick Werngren segla därifrån med oförrättat ärende.

Resan tog här en överraskande vändning. Werngren hade fortfarande osålda varor i lastrummen, och i Papeete fick han fyra passagerare till Hawaii, varför han avseglade till denna nordligare belägna ögrupp, som heller aldrig förut besökts av ett svenskt fartyg. Resan tog 19 dygn i mycket ostadigt väder söder om ekvatorn men med en jämn och vacker ostnordostlig vind norr därom.⁷ Han anlöpte Maui i Hawaii-gruppen den 3 augusti. Här sålde han den återstående lasten och intog ny sådan, möjligen produkter av valfångsten.

Den 10 augusti lämnade Werngren Hawaii-öarna och styrde oförfärat till Filippinerna, dit distansen var nära en fjärdedel av jordens omkrets vid ekvatorn. Den ännu inte 29-årige befälhavaren noterar inga missöden under den 48 dygn långa färden – han förlorade ett dygn vid passagen av 180:nde meridianen. Bull nådde Manilla den 26 september efter att oskadd ha passerat Filippinerna genom Bernardinosundet, som hade farliga nautiska hinder och vid denna tid också var ett näste för sjörövare.

Resan från Manilla till Hongkong och Kanton en månad senare blev riskabel. Härom skriver Werngren i sin PM till kommandörkapten Virgin: ”Jag har på resa från Manilla till Kina i sällskap med tre andra skepp haft en så svår tyfon den 26 oktober, att två av vårt sällskap aldrig spordes mer och den tredje kom till ankars väst om Ladronerna (Marianerna) samt måste kapa alla sina master, men vår lilla svenska skuta utstod det bra nog.” Nils Werngren hade sin vanliga tur och anlände till Hongkong den 16 november.⁸

I Kina stannade han till den 6 januari 1845, då han anträdde en ny resa till Hawaii. Därmed tog han det steg, som skulle utveckla den pågående resan till en världsomsegling. Han nådde nämnda ögrupp efter 50 dygns seglats, således omkring den 24 februari. Första hamnen var Oahu, men i Honolulu tog resan en besynnerlig vändning, i det han fick den ryska staden Petropavlovsk på Kamtschatka som nästa destination. Lasten bestod av förnödenheter för därvarande ryska garnison, bl.a. frukt.⁹ Han avgick från Honolulu den 7 april 1845 och efter mindre än en månads resa kom fartyget till japanska farvatten samt fortsatte norr ut längs Kurilerna ”och inträffade i isen den 7 maj söder om Kamtschatka.”

Men vind och isdrift förde åter ut Bull till sjöss, och hon ”kryssade” bland isberg, valar, sjölejon, svärdfiskar och massor av fåglar till den 30 maj, då en öppning i isen äntligen medgav insegling till Petropavlovsk. Här blev Werngren vän med ryssarna och gjorde tydligen goda affärer. Detta var den nordligaste punkt i Stora Oceanen han nådde under sin resa. Därifrån tog han det avgörande steget i denna världsomsegling. Han fick destination till Nordamerikas västkust. Han nämner inte lasten, men förmodligen var det varor för de där befintliga pälsgjägarna. Avresan skedde den 25 juni 1845.

I dessa nordliga farvatten möts varmt och kallt vatten, och följden blir en ”evig” dimma, som Werngren uttrycker det. ”Himlen och horisonten var på hela resan icke synliga, ingen sol, inga stjärnor voro synliga tills vi närmade oss Amerikanska kusten.” Den 11 juli inseglade han emellertid i Columbiaflodens mynning, numera vid gränsen mellan staterna Oregon och Washington. Sedan 1811 hade Oregon Fur Co en handelsstation här. Inloppet ansågs

vara det farligaste i hela världen, och Werngren omtalar för kommandörkapten Virgin, att han två gånger – alltså vid in- och utlöpandet – varit nära att förlora fartyget med ringa hopp om räddning för någon man. Många fartyg hade spårlöst försvunnit i bränningarna, men Bull klarade sig nu också.

Här var det frågan om pälshandel, och Werngren seglade uppför Columbiafloden så långt denna var segelbar, d.v.s. tills den kommer ner från Cascadebergens sluttningar. Han handlade både med ”de vilda och de halvciviliserade amerikanarna.” Med sistnämnda uttryck menar han troligen de vita. Han räddade två simmande indianer, som var slavar och sökte undgå att brännas av sina herrar, sedan deras ägare hade dött. Han bevarade också ett kranium av därvarande indianstam, chinook, numera utplånad, vilket han skänkte till Karolinska Institutet, där det alltjämt finns kvar.

Sedan Bull lyckligen utlöpt från Columbiafloden styrde hon sydvart med sin pälslast och kom ända ned till San Fransisco och Monterey i Californien, där Werngren handlade med spanjorerna. Landet tillhörde ju då Mexico. Den 11 september anträdde han resan därifrån till Oahu i Hawaiigruppen, dit han anlände den 27. Den 2 oktober började Bull åter lasta, vilket skedde ”från de anlöpande Walfiskare, som anlöpa Sandwichöarna för förfriskning innan de gå söder ut för att fiska i de sydligare delarna av Stilla Havet.” Han omtalar valfiskben såsom en av deras varor. Troligen lastade Werngren sådana och andra produkter av valfångsten, av vilka oljan var den förnämsta. Här föreligger alltså en bekräftelse på att Bulls resor efter avslutandet av spaningarna efter den förrymde superkargen ingick i den dåtida trampfarten i Stora Oceanen.

Lasten från Hawaii fick destination till New Bedford i Massachusetts i USA, som var hemhamn för de amerikanska valfångarna i Stora Oceanen. Denna destination fullbordade alltså Bulls resa till en världsomsegling. Även om det hade funnits en Panamakanal på den tiden, så hade avståndet från Hawaii till Massachusetts motsvarat ungefär en tredjedel av jordens omkrets. Men nu måste Werngren ta vägen runt Kap Horn och då blev distansen omkring tre fjärdedelar av ekvatorn. På vägen anlöpte han än en gång Tahiti, dit färden från Maui tog 22 dygn i november 1845. Omkring årsskiftet 45/46 passerade Bull Kap Horn, styrde norrut i Sydatlanten och passerade ekvatorn för fjärde gången under samma resa. Den 12 mars 1846 seglade den lilla svenska brigantinen in i New Bedfords hamn.

Kort därpå lämnade Werngren New Bedford med en dellast av valolja och gick till New York, där han lossade den och intog last av ris, färgträ och bomull.¹⁰ Därefter anträdde han hemresan över Nordatlanten till Öster-

sjön och Stockholm, dit han anlände den 11 juni.¹¹ I den avmönstrade besättningen var lättmatrosen Carl Johan Sundling den ende som hade åtföljt Werngren hela tiden under båda resorna med Bull. Sundling emigrerade snart till Amerika.¹²

Tidigare har här namngivits de fyra första långseglande pioniärerna i svensk sjöfartshistoria, två på 1600-talet och två på 1700-talet. Till dem fogar sig under 1800-talet Nils Werngren, Edward Norman och Adam Gavin, vida mer långseglande än de föregående, tillika de första svenska pioniärerna i Stora Oceanen men också världssjöfartens sista pioniärer i detta hav.

Under de fem åren Werngren seglade med Bull tillryggalade han i två resor 85.000 distansminuter, motsvarande fyra gånger ekvatorns längd. Om den första resan, som inte blev en världsomsegling, uppskattas till 30.000 distansminuter, så blir den andra 55.000. Det kan jämföras med den längsta kända världsomseglingen, James Cooks andra resa, som var 70.000 distansminuter lång. Den ägde rum 1772–75 och var den första världsomseglingen i väst-östlig riktning, alltså samma riktning som Werngrens, Gavins och Normans resor. Den var emellertid en vetenskaplig expedition. Räknar man enbart kommersiella resor i väst-östlig riktning, så kommer de tre svenskarna sannolikt långt fram i ordningen både beträffande distans och tidpunkt.

När Werngren kom till Stockholm fanns C.F. Liljevalch inte där. Denne mångfrestande man hade gripits av ett allt större intresse för Kina. Den nyblivne kungen Oscar I hade 1845 utsett honom till svensk-norsk handelsdelegat med uppdrag att resa till Kina och sluta en handelstraktat mellan detta land och de förenade kungarikena. Förutsättningarna för en sådan hade ökats betydligt, sedan Kina i freden med England i Nanking 1842 hade måst avträda Hongkong till England och upplåta fem andra städer för monopolfri handel.

Liljevalch avreste på våren 1845 och kom i maj till Egypten, där han avlämnade ett brev till vicekonungen samt fortsatte till Kina. Efter långvariga förhandlingar fick han till stånd det första handelsfördraget mellan detta land och Sverige-Norge, vilket undertecknades den 20 mars 1847. Efter hemkomsten följande år utgav han en beskrivning över ”Chinas handel, industri och statsförfattning jämte underrättelse om chinesernas folkbildning, seder och bruk samt notiser om Japan, Siam, m.fl. orter”. Utredningen rättfärdigade verkligen den långa titeln och var för sin tid förvånansvärt exakt och sakrik.

Liljevalch intresserade sig sedermera i flera år för utdikning av myrmarkerna på Gotland, var disponent för ett företag i denna verksamhet och bod-

de flera år på Gotland. Han införde även betodlingen och sockerframställningen där. Affärerna gick emellertid dåligt och han gjorde konkurs 1861. År 1864 återvände han till Stockholm och fortsatte med andra affärer, tills han dog utfattig 1870.

Endast några dagar efter sin återkomst till Stockholm överlämnade Werngren en stor samling zoologiska, mineraliska och etnografiska föremål till Naturhistoriska Riksmuseet, vilka han samlat under den senaste resan. I oktober tillfogade han ytterligare några mineraliska prover från bl.a. Kamtschatka.

Inom affärs- och sjöfartskretsar var Werngren nu en ganska bekant person. Han stannade någon tid i Sverige och lät kyrkskriva sig i sin gamla församling i Malmö, Sankt Petri, vilket innebar, att det inte var helt sant vad en malmötidning skrev, då den uttalade, att "vår stad har således den tillfredsställelsen att hava lämnat ifrån sig den förste och hittills den ende svenska världsomseglaren." Han hade ju kommit tillbaka. Under vistelsen i staden 1846 gifte han sig med danskan Anna Rosenlöf.

I samband med Liljevalchs resa till Kina inträdde Lovén & Co som redare för Bull. Denna firma var redan från början delägare i fartyget. En regelrätt försäljning ägde däremot rum 1846, då Bull såldes till firma Francke & Braune i Göteborg. Följande år tillträdde Nicolaus Peter Juncker som befälhavare, men hans pass blev inte långt. Sin sista resa gjorde Bull sommaren 1848 med en last av järn till New York. Hon anlände dit den 23 augusti och lossade sin järnlast samt inlastade en returlast till Göteborg om 191 balar bomull, 75 fat risgryn och 40 fat tobak. Den 12 september lämnade hon New York men drabbades sannolikt kort därpå av en av de regelbundna orkaner som stryker upp längs Nordamerikas östkust. Redan på positionen 45.3 nord och 47.00 väst, således ganska nära den amerikanska kusten, befann hon sig i sjunkande tillstånd och "abandonerades" av besättningen, alltså övergavs. Så fick den ännu blott sjuåriga världsomseglaren sin grav på havets botten, men formuleringen låter antyda att besättningen räddades.¹³

Noter till kapitel 9

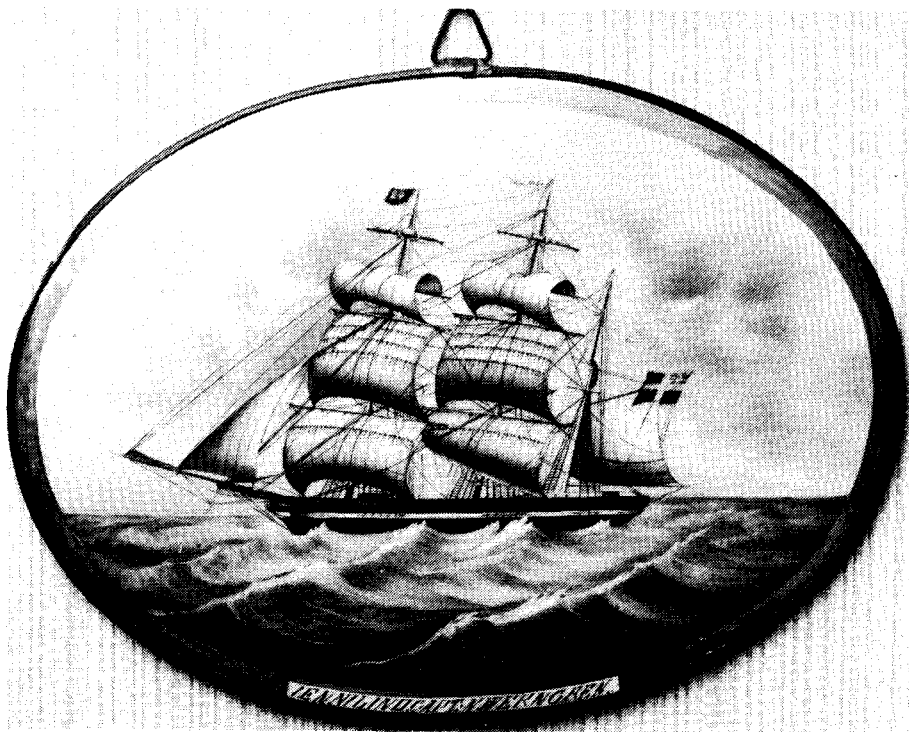
1. Mönstringsrullan, Sjömanshuset, SSA. 2. Werngren: Memorandum, och Lindergren: Some notes... 3. Werngren: Loggboksutdrag och anteckningar. 4. Georg Hafström: John Henry Cox som svensk sjöofficer, Forum Navale nr 14 (1957). 5. Meddelande till förf. från doktor Bengt Danielsson, Tahiti. 6. N.G. Brodiens artikel i Tiden den 27 juli 1848. 7. Werngren: PM till kommandörkapten Virgin. 8. Arvid Moberg: Sjöstad, sida 139. 9. Werngren: Loggboksutdrag m.m. 10. Werngren: Loggboksutdrag m.m. 11. Fartygsjournal, Stockholms hamn, SSA. 12. Arvid Moberg: Sjöstad, sida 139. 13. Konsulatsrapport från London 1848, Kommerskollegium, RA.

10. Ett halvsekel i sjöfartens tjänst

Efter sin andra världsomsegling var Nils Werngren ännu bara 30 år gammal, och i motsats till sin olycklige kollega Edward Norman hade han 50 år av framgångsrik verksamhet framför sig som befälhavare och senare sjöfartsman i sin hemstad.

Troligen genom sina förbindelser med C.F. Liljevalch kom han under sin vistelse i Stockholm 1846 i kontakt med dennes affärsvän Lars Johan Hierta, som var en konsekventare och framgångsrikare affärsman än den ombytliga Liljevalch. Liksom de flesta större affärsmän vid denna tid drev Hierta också sjöfart, ehuru denna bransch städse blev en detalj i hans verksamhet.

Nu hade han ett barkskepp under byggnad i Västervik, och han förvärfvade Werngren både som delägare, byggnadskontrollant och blivande befälhavare för detta fartyg. Werngren och hans familj bosatte sig därför under ett års tid i Västervik. Här mottog han också en vacker utmärkelse för sina gåvor till Vetenskapsakademin och dess museum och för sina framgångsrika



Barkskeppet Jenny Lind, efter en porslinsmålning i privat ägo.

resor. Redan den 25 maj 1846 undertecknade Oscar I beslutet att tilldela honom guldmedalj i femte storleken med inskription För medborgerlig förtjänst, att i högblått band med gula kanter bäras å bröstet.¹

Det nya barkskeppet sjösattes den 27 juli 1847. Hon mätte 163,53 svåra läster, senare ommätt till 157,42, således ett åtskilligt större fartyg än de över vilka Werngren tidigare fört befäl.² Barken fick namnet *Jenny Lind* efter den frejdade sångerskan, som nu stod på höjdpunkten av sin bana. Sjösättningen försiggick under stor tillströmning av folk till den lilla stapelstaden. Från hösten 1847 till 1854 företog Nils Werngren fem långa resor med *Jenny Lind*. De var inte märkvärdigare eller längre än de resor som nu företogs av många andra svenska fartyg. De två första började och slutade i Stockholm, de tre andra hade Hamburg som slutstation, och de två senare av dessa utgick också från Hamburg. På ut- och hemresorna dominerade förmodligen Hiertas export- och importvaror, men mellan utländska hamnar skeppade Werngren varor som ingick i den allmänna trampfarten. Resorna berörde Nord- och Sydatlanten, Medelhavet och Stora Oceanen.

Under den andra resan, som började i november 1849, sökte Werngren för enda gången genomsegla Magalhães sund, men han möttes av för stark motvind i sundet för att med "en vanlig besättning" kunna bemästra den, varför han vände och gick liksom två gånger förut runt Kap Horn, fastän nu i västlig riktning. Det var under denna resa han kom till guanoöarna utanför Chile, Chinha-öarna, där han under stora svårigheter lyckades ta in en last av guano utan några hamnmöjligheter. Om dessa öar skrev han till Vetenskapsakademien en berättelse, som inflöt i akademins tryckta handlingar årgång 8 nr 5 den 14 maj 1851.

Den tredje resan gick bl.a. till La Plata, där ett historiskt möte ägde rum kring nyåret 51/52 mellan den förste svenske världsomseglande sjökaptenen och örlogsflottans förste världsomseglare, fregatten *Eugenie* under befäl av kommendörkapten *Christian Adolf Virgin*. *Jenny Lind* låg där redan, när fregatten och korvetten Lagerbjelke ankrade den 29 december 1851 i början av sin världsomsegling.³ Virgin och hans officerare kände väl till barken *Jenny Lind* och hennes frejdade befälhavare. Denne var ombord i *Eugenie* och deltog sannolikt också i en nyårsgudstjänst som anordnades ombord den 1 januari 1852.⁴ Till hjälp åt kommendörkapten Virgin överlämnade Werngren en lång PM om många nautiska förhållanden runt hela jorden, i vilken även upplysningar om hans egna resor kan hämtas.⁵ "Vi fullgöra en angelägen skyldighet genom att offentligen tacka kapten Werngren därför," säger Carl Skogman i sin bok om *Eugenie*s världsomsegling.

Utsändandet av flottans fregatt *Eugenie* på en världsomsegling var ett nytt och tydligt utslag av det maritima uppvaknandet, som nu alltså hade påverkat regeringen och flottan. Företaget hade både politiskt och vetenskapligt syfte. Två av Vetenskapsakademins utvalda forskare medföljde expeditionen, som utgick från Karlskrona i september 1851. *Eugenie* gjorde den första svenska världsomseglingen i västlig riktning, i det att hon fortsatte genom Magalhães sund och via Panama gick till Hawaii, Tahiti, Sydney och Hongkong. Hemvägen tog hon över Batavia och Kapstaden, och besökte således alla världsdelar under sin resa, som slutade i Karlskrona i juli 1853. Kommandörkapten C.A. Virgin framstår alltså som den åttonde store svenske sjöfararen genom tiderna, den fjärde under 1800-talet och den fjärde som genomförde världsomseglingen med ett svenskt fartyg.

Werngrens femte och sista resa med *Jenny Lind* 1853–54 blev längre och intressantare än de föregående och återförde honom till de trakter, som han befarit med *Mary Ann* och *Bull*, västra Stora Oceanen. Han medförde därunder bl.a. 45 tyska emigranter från Hamburg.⁶ Om denna resa fattar han sig kort i sitt Memorandum: ”Den 18 juli avgick från Hamburg på resa till Australien, Manilla, Canton och tillbaka till Hamburg efter 11 månader och 10 dagar, efter att hava intagit fyra laster på kölen, vilket anses av kännare vara den snällaste resa hittills utförd. Mina krafter voro också så uttömda att jag måste vila ut, varför jag överlämnade *Jenny Lind* till en annan befälhavare och därmed slöt mina resor med segelfartyg i augusti 1854.”

Den ännu blott 38-årige kaptenen hade således inte bara utfört två av de första svenska världsomseglingarna, utan han hade också krönt sin bana med den rekordsnabbaste resan från Hamburg till Ostasien via Australien och åter till Hamburg. Skådeplatsen för sin ungdoms upptäcks- och pionjärresor, Stora Oceanen, skulle han aldrig mera återse. Det må inte förtänkas honom, att han 1854 var utarbetad och unnade sig en längre tids vila.

Han avvecklade också sitt ekonomiska intresse i barken *Jenny Lind* och sitt mellanhavande med Lars Johan Hierta. I dennes privata balansräkning för 1856 finns en revers på 5.000 rdr, löpande med sex procents ränta och tecknad den 1 september 1854, således kort efter Werngrens återkomst till Stockholm.⁷ Den återkom i balansräkningen för 1857 men är därefter försvunnen, d.v.s. reversen är inlöst. Dess formella innebörd är dunkel, men den är tydligen ett inslag i slutuppgörelsen med Hierta. Att hans förhållande till denne var gott, därom vittnar den kaffeservis i silver, som han vid avgången fick av rederiet för *Jenny Lind*, i realiteten Hierta personligen.⁸ Vad fartyget självt beträffar, så sålde Hierta det 1856 till Norge, där hon längre fram fick ett annat namn.

Nils Werngren tog sig inte bara *ett* sabbatsår utan fyra, först två på kronobostället nr 14 i Östraby mitt i Skåne, som egentligen var avsett för förste korpralen vid överstelöjtnantens kompani av Skånska dragonregementet.⁹ Sedan återflyttade familjen till Malmö, där Werngren tillbragte ytterligare två år i överksamhet. Det är synd att han inte var en pennans man och under dessa år nedskrev en mera utförlig skildring av sina resor.

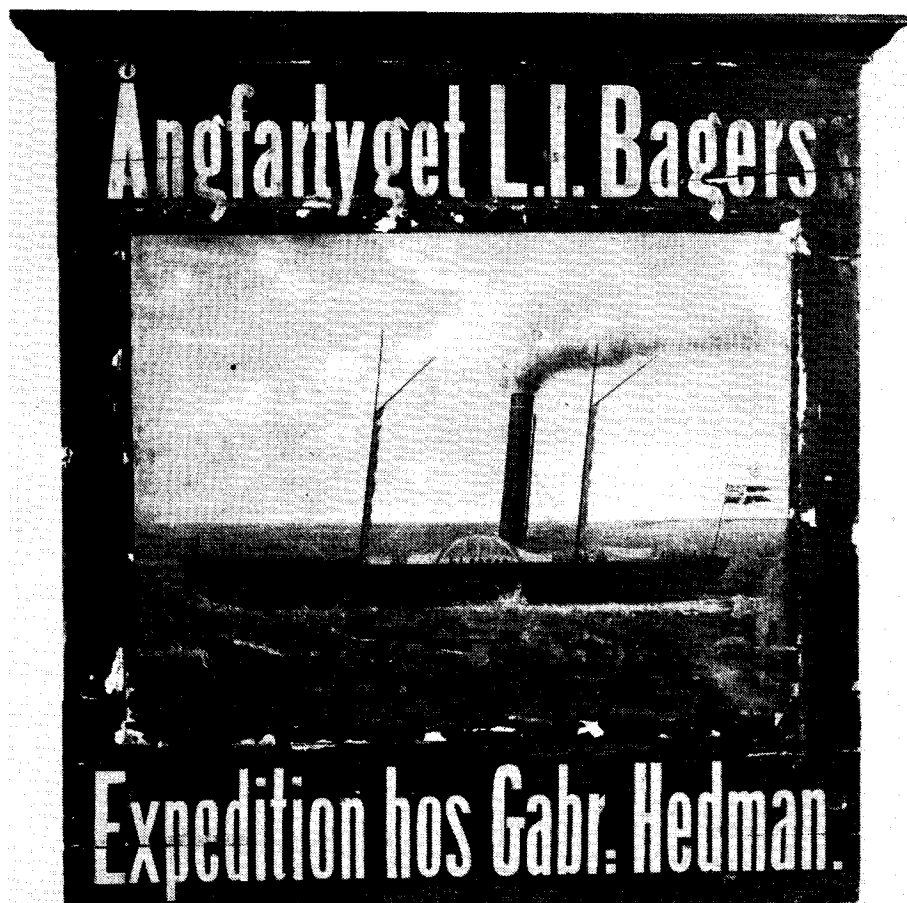
Mitten av 1800-talet bjöd på en stark utveckling av kommunikationerna till lands och sjöss. Till lands var det järnvägsbyggena, till sjöss erbjöd ångmaskinen helt nya möjligheter genom den nya fartygstypen ångskonerten, d.v.s. ångfartyg med segelrigg. Även staden Malmö indrogs i denna utveckling. Redan 1838 hade de ledande affärsmännen *Lorentz Isac Bager* och *Mathias Flensburg* igångsatt regelbunden trafik mellan Malmö-Köpenhamn och Lübeck med den lilla ångskonerten Malmö, byggd året förut i Karlshamn.

När år 1855 en järnvägsförbindelse mellan Malmö och Jönköping beslöts, förutsåg malmöborna ett ökat trafikbehov till Lübeck och bildade då Malmö Ångfartygs AB under ledning av *Gabriel Hedman*. Bolaget övertog hjulångaren Malmö och byggde ett nytt fartyg vid Lindholmens verkstad i Göteborg, vilket var färdigt i mitten av 1858 och fick namnet *L.I Bager*. Även detta var en ångskonert, avsedd både för passagerare och last av styckegods. Hon mätte 154,6 fot i längd och 18,5 fot i bredd.¹⁰

Redarna lyckades förvärva Nils Werngren som befälhavare i L.I. Bager, när hon i början av 1859 insattes i regelbunden trafik på Köpenhamn och Lübeck. Dessförinnan hade han skaffat sig kompetens genom att avlägga kaptensexamen för förande av ångfartyg.¹¹ Han utbytte således vid 43 års ålder sin fyraåriga vilopaus mot ett befäl i en ångare i en trafik, som för honom – van vid oceanerna som han var – väl närmast föreföll som en inomskärssjöfart.

Befälet över ångskonerten L.I. Bager blev inte bara Werngrens längsta insats till sjöss utan också den sista. Den varade till utgången av 1873. Dess pendeltrafik blev måhända med tiden något enformig. Han anlöpte Lübeck omkring 70 gånger om året och Köpenhamn troligen dubbelt så många gånger. Till en början alternerade L.I. Bager med ångaren Malmö på routen, och redarnas förhoppning om trafikens ökning infriades.

Redan 1863 var Werngren så känd och observerad från högsta ort att han hugnades med riddartecknet av Vasaorden.¹² Det var inte många sjökaptenen som fick det vid denna tid. Hans kontakt med kung Carl XV skulle emellertid en gång bli mer personlig. När kungen sommaren 1872 var till synes hopplöst sjuk ordinerades han en kurvistelse i Aachen. För hans och



Ångskonerten L.I. Bager. Efter en skylt i Malmö Sjöfartsmuseum.

hans svits överfärd till Lübeck hyrde hovförvaltningen hela ångfartyget L.I. Bager för 1.200 rdr.¹³ Kungen kom med tåg från Jönköping, där han övernattat. L.I. Bager avgick på kvällen den 25 juli och kom till Lübeck på morgonen den 26, varifrån kungen fortsatte med tåg till Aachen. Kungens återresa ägde rum med fregatten Vanadis från Kiel den 14 september med ankomst till Malmö den 16. Han avled som bekant i Malmö den 19 september.

Med utgången av 1873 ansåg den då 58-årige kaptenen Nils Werngren att han hade fullbordat sin sjöfarande livsgärning och tog därefter aldrig mer ett befäl till sjöss, men hans gärning som sjöfartsman var därmed inte avslutad. Hade han behållit sitt befäl ett par år till, så skulle han för enda gången i sitt

liv ha fått vara med om en förlisning. På resa mellan Köpenhamn och Lübeck den 3 oktober 1875 drabbades L.I. Bager av en bensinexplosion i lasten, som satte hela fartyget i brand och vållade dess undergång med 31 dödsoffer.¹⁴

I sjöstäderna fanns redan på denna tid en rad styrelser, direktioner och stiftelser, i vilka landgångna sjökaptener hade sina givna platser. Nils Werngren räknades som den främste bland dem i Malmö. Han blev således medlem av sjömanshusdirektionen och var dess ordförande 1879–1894. Under ungefär samma tid var han ”nyckelförvarare” i Malmö Sjökaptenförenings pensions- och understödsstiftelse. Malmö navigationsskolas direktion såg honom som sin ordförande 1874–1897. På våren 1877 invaldes han i Malmö hamndirektion, i vilken han kvarstannade till utgången av 1892. År 1888 deltog Werngren i bildandet av stiftelsen Malmö sjömanshem, i vars styrelse han förblev medlem till sin död.¹⁵

Sedan Malmö Ängfartygs AB upplöstes 1874 och L.I. Bager förlist 1875 bildades den 17 mars 1878 Malmö Nya Ängfartygs AB med Gabriel Hedman, Gustaf Flensburg och Nils Werngren i styrelsen. Werngren kvarstannade till 1896. Rederiet hade till en början ångarna Malmö och Orion och samseglade med rederier i Halmstad och Göteborg. Routen var den samma som L.I. Bagers men utsträcktes ibland till Göteborg.¹⁶

Tack vare sin goda ekonomiska ställning donerade Werngren 1892 ett belegg till sjömanshuset, av vars avkastning årligen 95 kronor skulle utdelas till nödställda änkor och barn efter sjömän.

Nils Werngren deltog också i det kyrkliga livet i de församlingar där han bodde på äldre dagar, nämligen Sankt Petri och Caroli. Han var kyrkvärd och medlem av kyrkoråden.

Werngren kunde på äldre dagar som sakkunnig iakttagare bevittna de båda svenska bragder till sjöss, som 1800-talets senare del kunde bjuda på, nämligen *Vega*-expeditionen 1878–80 och fregatten *Vanadis*' världsomsegling 1882–85. De skiljde sig från de föregående därigenom att de genomfördes med maskinförsedda fartyg.

Enhuru Adolf Erik Nordenskiöld var den drivande kraften i *Vega*-expeditionen framstår fartygschefen, dåvarande löjtnanten *Louis Palander*, som den ur nautisk synpunkt viktigaste personen, varför hans namn i första hand knyter sig till den sjöfartsbragd som kringseglingen av hela Asien innebär. Hans namn är det nionde i raden av stora svenska sjöfarare genom tre århundraden. Förvisso fick han också mottaga allt vad den oscariska tiden kunde åstadkomma av hedersbetygelser och belöningar, i bjärt motsats till de tidigare pionjärerna.

Vanadis' världsomsegling var likaledes en utsänd expedition under chefskap av kommandören *Otto Lagerberg*, som därmed blev den tionde och sista av de stora svenska sjöfarare som inskrivit sina namn på historiens blad. Liksom *Eugenie* gick Vanadis den västliga vägen runt jorden och besökte fler hamnar än sin föregångare, särskilt bland öarna i Stora Oceanen.

Den 24 november 1895 uppnådde Werngren sin 80-årsdag och blev då föremål för stora hyllningar från sjöfarts- och affärskretsar i Malmö. Han var en känd man, och det hände, att föredrag hölls i föreläsningssällskap om hans märkliga äventyr i ungdomens dagar. Han åhörde dem inte, men han gjorde sig underrättad om vad som sades.

Så värst långt efter 80-årsdagen varade inte Nils Werngrens liv. Det ändrades den 18 januari 1897. Enligt dåtidens publicistiska vanor förekom dödsrunor blott över ytterst kända och framstående personer. Inte ens huvudorganet i hans hemstad, *Sydsvenska Dagbladet Snällposten*, hade en notis om hans död men däremot en dödsannons och ett kort begravningsreferat. *Svenska Dagbladet* omnämnde hans död på tre rader och kallade honom f.d. ordförande i Malmö sjömanshusdirektion.

Jordfästningen ägde rum i Sankt Petri kyrka den 22 januari. Vid bårn talade bl.a. den nu 64-årige direktören för Bärningsbolaget *Neptun Edvard Liljevalch*, vilken som tioåring av fadern hade anförtratts åt Nils Werngren under brigantinen *Bulls världsomsegling*. Hans uppskattning av den döde kaptenen sammanfattades i orden "manlig, redbar och människovänlig".¹⁷ I granitstenen över hans grav på Malmö gamla kyrkogård finns infällt ett råsegel av bländvit marmor, som inte endast påminner om hans resor på de sju haven utan också om hans oförvitliga karaktär.

Noter till kapitel 10

1. Vetenskapsakademins arkiv. 2. Mätbrev i fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA. 3. Carl Skogman: Fregatten *Eugenie*s resa omkring jorden. 4. Fregatten *Eugenie*s loggbok, Krigsarkivet. 5. PM till kommandörkapten *Virgin*, enskilda arkiv, RA. 6. Magnus Hollertz: Resa omkring en mycket liten bit av jorden, s. 127. 7. Räkenskaper, Stiftelsen *Lars Hiertas minne*. 8. Inskription på silverpjäs hos Werngrens ättlingar. 9. Mantalslängden över Östraby, RA. 10. Mätbrev, fribrevshandlingar, Kommerskollegium, RA. 11. Werngren: Loggboksutdrag m.m. 12. Kungl. Majestäts Ordens arkiv, Kungl. Slottet. 13. *Edward af Edholm*: Från Carl XV:s dagar. 14. Konsulrapporter från Köpenhamn, Kommerskollegium, RA. 15. De olika organens arkiv i Malmö Stadsarkiv. 16. Malmö Nya Ångfartygs AB:s arkiv, Malmö Stadsarkiv. 17. *Sydsvenska Dagbladet Snällposten* den 23 januari 1897.

Summary in English

The first Swedish circumnavigations

If we consider world circumnavigations as indications of when national shipping entered into major seafaring, Sweden entered late, maybe even last. While the great shipping nations bordering the Atlantic had realized circumnavigations at the latest in the 18th century, Sweden did not make the attempt until the 19th century. Before that, however, Swedish shipping had conquered the seven seas – except the Pacific – beginning in the 17th century.

Swedish seafaring was in a period of decline in the 1830s, followed by a rise caused by the awakening interest in Australia. There were no independent shipping companies in Sweden at that time, the oceangoing vessels being owned by wholesale dealers.

The present treatise deals with four Swedish circumnavigations operating between 1839 and 1846. Three of them were organized by *Carl Fredrik Liljevalch*, a Stockholm wholesale dealer, and one by Messrs. *James Dickson & Co* in Gothenburg.

C.F. Liljevalch had a brother in Valparaiso, Chile, who was in the trade and shipping businesses. It is probable that at least two of the circumnavigations were planned jointly by the two brothers. While other Swedish ships at that time still carried the traditional Swedish products, such as iron, steel, and wood, the circumnavigations shipped finished and semi-finished goods demanded in colonial countries: Construction materials, household utensils, tools, furniture, dressed stone, paints, foods, carts, boats, etc.

The first Swedish circumnavigator was the small brigantine *Mary Ann* that with a crew of eight under the young master *Nils Werngren* of Malmö left Stockholm on August 29, 1839 for Sydney and Newcastle in Australia. From there she sailed with 120 tons of coal to Valparaiso. From Chile she carried a cargo of copper ore to Swansea in England. There she loaded 130 tons of salt for Stockholm, Sweden, returning there on May 3, 1841.

Liljevalch sent out another ship to repeat the feat – following the same route. He purchased an elderly full-rigged ship, which he called *Edward*, and installed the young captain *Edward Norman* as her master. The ship departed from Stockholm on July 3, 1841 with a cargo so plentiful that even bathtubs and clocks were included. A supercargo was assigned to handle this complex cargo, and nine passengers, the first Swedish emigrants to Australia, were on board.

Norman lingered in Sydney from April 13 to July 6, 1842. There he met not only the afore-mentioned Captain Nils Werngren, who at the time commanded the brigantine *Bull* on a voyage that was to become the sole Swedish participation in the sandalwood trade between the southwest Pacific and China, but also the third Swedish circumnavigator, the barque *Caledonia* of Gothenburg under Captain *Adam Richard Gavin* (see also below). From Australia Captain Norman proceeded with a cargo of coal for Valparaiso and copper ore for Swansea. From there he shipped 325 tons of coal for Stockholm arriving on June 7, 1843.

The third Swedish circumnavigation – simultaneous with that of the *Edward* – was carried out by the newly built barque *Caledonia*. Master was the afore-mentioned Adam R. Gavin, also a recently examined captain. He left Gothenburg at the end of October 1841 with a cargo more traditionally Swedish than that of the *Edward*. From Chile he sailed to Liverpool, but from there he made an excursion to New Orleans in North America before returning to Gothenburg on September 9, 1843.

Nils Werngren had come back to Stockholm on September 2, 1843 from his sandalwood venture. He was again commissioned by Liljevalch, this time for a voyage with the *Bull* that turned out to become the longest of the four circumnavigations, approximately 55.000 nautical miles. He made extensive voyages in the Pacific, visited Tahiti and the Hawaiian Islands – the first Swedish ship to do it. He also went to the Philippines, China, Kamchatka, Oregon, California, New Bedford and New York, finally to return to Stockholm almost three years later on June 11, 1846. Following his venture-some sailing days, he lived as a highly respected man for more than half a century and died in 1897.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Kalmar Läns Museum: Manne Hofréns excerptsamling (personalia)

Krigsarkivet: Förvaltningen av Sjöärendenas arkiv, loggböcker

Kungl. Majestäts Ordens arkiv, Kungl. Slottet: ordensförläning

Kungl. Vetenskapsakademins arkiv och bibliotek: Protokoll, skrivelser, förhandlingar (tryckta)

Landsarkivet i Göteborg: Göteborgs Sjömanshus' arkiv, kyrkoarkiv, borgarlängd

Landsarkivet i Härnösand: Luleå sjömanshus' mönstringsbok med början 1835, husförhörslängden i Luleå stadsförsamling

Landsarkivet i Lund: Mönstringsrullor och inskrivningsliggare vid sjömanshuset i Malmö, flyttningsattester

Landsarkivet i Vadstena: Kalmar stads burskapsliggare, husförhörslängder, död- och begravningsböcker

Malmö stadsarkiv: Burskapsliggare, kyrkoarkiv, bouppteckningar, arkiv från Sjömanshusdirektionen, Malmö Sjömanshem, Hamndirektionen, Navigations-skolan och Malmö Nya Ångfartygs AB

Riksarkivet: Kommerskollegii arkiv, fribrevshandlingar, skrivelser till Kungl. Majestät och till Kollegium, konsulsrapporter, Konvojkommissariatets arkiv, mantalslängder, enskilda arkiv och brev

Sjöfartsmuseet i Göteborg: James I. A. Dicksons manuskript till historik över firman James Dickson & Co, personregister

Statistiska Centralbyråns arkiv: dödboken över Masthuggs församling 1900

Stiftelsen Lars Hiertas minne: Lars Johan Hiertas räkenskaper

Stockholms Stadsarkiv: Mönstringsrullor och gratialhandlingar i Sjömanshuset, mantalsregister, flyttningsböcker, bouppteckningar

Werngren, Nils: Loggboksutdrag och anteckningar, i privat ägo

Werngren, Nils: Memorandum öfver de sjöresor jag som underordnad och sedan som befälhafvare gjort mellan åren 1826 o. 1854. Odaterad avskrift av originalet, hos författaren

Werngren, Nils: PM till kommandörkapten C.A. Virgin, Montevideo januari 1852, enskilda arkiv, Riksarkivet

The Archives Authority of New South Wales, Sydney: Register of Arrival and Departure

Biblioteca Nacional, Santiago de Chile: tidningen El Mercurio hösten 1842

Costums Records for New South Wales, Sydney: Sydneys hamnjournal

National Archives, Wellington, New Zealand: hamnjournaler

Använd litteratur

Almqvist, Sten: De första svenska kontakterna med Australien och Nya Zeeland. Allsvensk Samling nr 8/1971

Arne, T.J.: Den första svenska sjöfarten på Kina. Sjöhistorisk årsbok 1953–54

Arne, T.J.: Vår svenska stam på utländsk mark, del 3, Stockholm 1953

Beijbom, Ulf: Manuskript till bok om svensk utvandring till Australien (ännu ej tryckt)

- Broström, Dan*: Några blad ur den svenska ångbåtsflottans historia. Föreningen Sveriges Flottas årsbok 1908
- Börjesson, Hjalmar*: Stockholms Segelsjöfart, Stockholm 1932
- Börjesson, Hjalmar*: Svenska sjöfartsförbindelser med segelfart 1630–1880. Årsskrift för Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum 1938
- Dardel, Fritz von*: Minnen 1–4, Stockholm 1911–1913
- Edholm, Edward af*: Från Carl XV:s dagar, Stockholm 1906
- Forsstrand Carl, Swahn Waldemar och Magnusson Carl*: Stockholms borgerskap, Stockholm 1929
- Grill, Claes*: Statistiskt sammandrag av svenska indelningsverket, Stockholm 1855
- Gynther, S.W.*: Författningssamling för Kongl. Maj:ts Flotta, Härnösand 1852
- Hammarlund, Olle*: Om folk som for ut och stannade. Trend pocket 1972
- Heckscher, Eli F.*: Den svenska handelsflottans ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa. Skrift nr 1 av Sjöhistoriska Samfundet 1940
- Hollertz, Magnus*: Resan omkring en mycket liten bit av jorden, Stockholm 1949
- Hornborg, Eirik m.fl.*: Skånska sjöfartens historia, Malmö 1950
- Hornborg, Eirik*: Segelsjöfartens historia, Helsingfors 1948
- Johnson, Amandus*: Den första svenska kolonin i Amerika. Stockholm 1923
- Kihlberg, Leif*: Lars Hierta i helfigur, Stockholm 1968
- Larsson, Karl Erik*: Early Channels of Communication in the Pacific. Ethnos nr 1–4 1966
- Lindergren, Gustaf*: Some notes on the early Trade between Sweden and Australia. Swedish–Australasian Trade Journal, June 1931, Sydney
- Lindgren, Hugo*: Artikel i Norrbottens-Kuriren den 20 november 1943
- Liljevalch, Carl Fredrik*: Chinas handel, industri och statsförfattning jämte underrättelser om chinesernas folkbildning, seder och bruk samt notiser om Japan, Siam m.fl. orter, Stockholm 1848
- Lindsström, Claes*: Bragd och brott på haven, Stockholm 1956
- Malmö Stads adresskalender* för flera år
- Mitchell Library, Sydney*: Notiser ur tidningar i Sydney
- Moberg, Arvid*: Sjöstad. Skeppsbyggnad och sjöfart i Luleå under 350 år. Luleå 1971
- Olán, Eskil*: Ostindiska Companiets saga, Göteborg 1920
- Paulin, Axel*: Svenska öden i Sydamerika, Stockholm 1951
- Runeby, Nils*: Den nya världen och den gamla. Amerikabild och emigrationsuppfattning i Sverige 1820–1860
- Shineberg, Dorothy*: The trading Voyages of Andrew Cheyne 1841–1844, Australian University Press, Canberra 1971
- Shineberg, Dorothy*: The came for Sandalwood, Melbourne University Press 1976
- Skogman, Carl*: Fregatten Eugénies resa omkring jorden, Stockholm 1854–55
- Swanton, John R.*: The Indian Tribes of North Amercia, Smithsonian Institution. Bureau of American Ethnology bulletin 145, Washington 1952
- Tidningen Barometern* december 1843
- Tofft, Knut*: Den svenska oceanen-sjöfarten med segelfartyg under senare hälften av 1800-talet. Årsskrift för Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum 1938
- Traung, Olof*: Navigationsskolornas historia, Göteborg 1941
- Worm-Müller, Jacob S.*: Den norske sjöfarts historie, Oslo 1923–1951

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

lamöter Samfun- s råd	{	Viceamiral Einar Blidberg, Bromma, ordförande
		Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm, vice ordförande
		Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie
		Förste arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare
		Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Redaktör Ebbe Aspegren, Stockholm

Professor Gösta Berg, Stockholm

Landsarkivarie Lars O Berg, Uppsala

Professor Oscar Bjurling, Lund

Bankkamrer Fritz Englund, Solna

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden

Kommendör Carl-Gustaf Hammarskjöld, Stockholm

Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm

Professor Börje Kullenberg, Göteborg

Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm

Museidirektör Per Lundström, Stockholm

Förste arkivarie Elsa Nordström, Stockholm

Konteramiral Hans C:son Uggla, Lidingö

Generalkonsul Henry Wallenberg, Stockholm

Hedersledamöter av Sjöhistoriska Samfundet

Kommendörkapten Georg Hafström

Bankkamrer Fritz Englund

Innehåll

Aspegren Ebbe, De första svenska världsomseglingarna	3
--	---

Pris c:a 60 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Box 102 33, 100 55 Stockholm

ISSN 0280-6215