

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 47*

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 10233, 100 55 Stockholm. Telefon: 08-755 70 88.
Postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift f n 90:-.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1-4, 6, 8-20 (10:- per st), "Skeppshövdingar vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:-) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943" av Uno Willers (20:-).

Manuskript till Forum navale sändes under adress:
Förste arkivarie Lennart Rosell
Sjöhistoriska Samfundet
Box 10233
100 55 Stockholm

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 47*

*Utgives med stöd av
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet*

Abrahamsons Tryckeri, Karlskrona 91.12

Innehåll

<i>A I Dubravin</i> , Tsar Peter och hans flotta. Skeppsbyggeriet under Norra krigets år. Till minnet av 250-årsminnet av freden i Nystad. Översatt och bearbetat av Erik Hall	5
En rysk historikers skildring av slaget vid Svensksund 1790 (<i>K F Ordin</i>). Översatt av Rainer Mattsson.....	15
<i>Jonas Berg</i> , Amiralitetsbagare i Stockholm	27
<i>Tryggve Foghelin</i> , Jakten Fortunas plundring och sänkning 1749	35
<i>Lennart Rosell</i> , Prins Oscar och sjöförsvarsplanen 1850.....	51
<i>Kjell-Ove Matsson</i> , Sjöfarten på Mälaren, Hjälmaren och Ströms- holms kanal. Rapport om ett pågående forskningsarbete	63

Tsar Peter och hans flotta.
Skeppsbyggeriet under Norra krigets år.
Till minnet av 250-årsminnet av freden i Nystad.

*Av A I Dubravin. Översatt och bearbetat ur Sudostrojenije
(Skeppsbyggeri) nr 8 1971 av örlogskapten Erik Hall.*

Övers:s anmärkning: Under många år har jag granskat sovjetisk sjöfartspress. En tidskrift, Sudostrojenije, har en historisk avdelning. Då och då förekommer artiklar om tsar Peter och hans flotta. Jag har sparat ett tiotal. Detta är en av dem. Alla fakta har jag försökt få med men språket har jag förenklat och skurit ner där så varit möjligt.

För 250 år sedan, den 30 augusti 1721 (alla datum i artikeln är efter den gamla stilen) undertecknades i Nystad ett fredsfördrag som gjorde slut på det mångåriga (1700–1721) Norra Kriget, som Ryssland förde med Sverige för att få tillträde till Östersjön och för att befria gammal rysk mark. För den ryska staten var detta ett befrielsekrig ty som Karl Marx sagt: "Ingen enda stor nation har existerat och kan inte existera så långt från alla hav som Peter den Stores imperium befann sig i början . . . Ryssland kan inte lämna Nevas mynning i svenskarnas händer ty den är den enda naturliga vägen för att avsätta produktionen. (Istoria SSSR band I, izd 2:e. M., OGIZ, Gospolitizdat, 1948 str. 546). Som resultat av Norra Kriget stärkte Ryssland sin ställning vid Östersjöns kust och betraktades som en stor sjönation och kunde öka sin makt tack vare den reguljära armé och flotta som byggdes upp.

Vid krigets början hade Sverige i Östersjön 38 linjeskepp och 10 fregatter. Ryssland hade ingenting att sätta emot denna kraftiga flotta. Problemet att skapa en flotta låg framför Peter I. Detta innebar att på mycket kort tid skulle byggas en stor mängd fartyg, som inte skulle vara underlägsna de svenska ifråga om skrov, sjöegenskaper och beväpning.

Vid denna tid fanns dock i Ryssland en betydande erfarenhet av skeppsbyggeri. De första ryska örlogsfartygen byggdes av Peters fader Aleksej Michajlovitj och Peter själv byggde en "låtsasflottilj" på Perejaslavskoje sjön. Det byggdes även handels- och örlogsfartyg på Solombalskaja varvet i Archangelsk och det skapades också en betydande Azovskij flotta. Med dennas hjälp stormades Azov år 1696. Allt detta var en god skola för de skeppsbyggare, som deltog vid uppbyggnaden av den reguljära ryska flottan. (Sudostrojenije 1971 nr 5. I. A. Bychovskij. "Azovska flottans första fartyg". Sudostrojenije nr 7 1971 "Peter I:s Azovska seger")

De första utsjöfartygen för Östersjöflottan stapelsattes år 1702 efter Peter-

regeringens historiska påbud ”... att bygga fartyg vid floden Sjas . . . och finna platser där det fanns gott om furuskog”. (Material för den ryska flottans historia, del I, SPb. – Sjöministeriets utgåva, 1865 str (sida) 1)). I det på nytt uppståndna varvet vid Sjas-flodens mynning började man i maj 1702 att bygga två fregatter (sedermera brännarna Etna och Vezuvij) och i november samma år stapelsattes fregatten Ivangorod (28 kanoner) och fregatten Michail Archangel av samma typ. Fregatten Ivangorod ändrades efter det den trätt i tjänst till bombarderings galiot och den har gått till historien som ett av de första isbrytande fartygen i Östersjöflottan. Dess längd – 28,7 m, bredd 7,5 m, rummets djup 3,5 m (här och i artikelns fortsättning mäts längden efter kölen, fartygets bredd och rummets djup på mitten).

Förutom örlogsfartyg har också i floden Sjas byggts hjälpfartyg bland vilka kan nämnas sex sjmaki (tvåmastat lastfartyg med snedsegel), vilka sjösattes år 1704. Här byggdes också två ”byjery” (enmastade lastfartyg med snedsegel).

Det bäst utrustade varvet för den tiden ansågs Olenetskaja varvet vara. I mars 1703 stapelsattes här det första fartyget 28 kanonfregatten Sjtandart. Redan i augusti samma år var fartyget färdigt och under befäl av Peter Michajlov (Peter I) sändes fartyget till Sankt Petersburg. Förutom Sjtandart började ryssarna år 1703 bygga en hel serie fregatter. Bland dessa kan nämnas Petersburg (28 kanoner, längd 28 m, bredd 6,7 m, rummets djup 2,7 m), Narva, Kronsjlot, Sjlisselburg och Defam. Det sistnämnda fartyget byggdes av Fedor Saltykov, som var initiativtagare till utforskningen av Norra Sjövägen. År 1704 byggdes på varvet fem snjavy av typ Kopore (tvåmastade små fartyg, 14 kanoner, längd 22 m, bredd 5,6 m, rummets djup 2,4 m). Under år 1704 och 1705 stapelsattes och sjösattes följande fartyg: en av de stora fregatterna Olifant (32 kanoner, längd 34,2 m, bredd 8,5 m, rummets djup 3,2 m) vidare 47 brigantiner av tre typer (de byggdes av Andrejev, Jakov Kola och Peter Michajlov) men också 13 skampaveji (liten galär med upp till 36 åror och kanon i fören) samt 8 galärer av två typer och ett stort antal hjälpfartyg.

Mellan 1705 och 1709 kölsträcktes och sjösattes på Olonetskaja-varvet 32 kanonfregatten Dumkrat (längd 33,6 m, bredd 9,9 m, rummets djup 3,9 m), 4 bombarderingsfartyg och 2 bombarderingsgaljoter, en haubitsgaljot och en tender (depeschfartyg). Det byggdes även 2 stora fartyg och galärer (anm. Inga data lämnas). En av galärbyggarna var Leontev.

Den allmänna ledningen vid tillkomsten av Sjasskaja och Olonetskaja varven och fartygsbyggandet på varven låg på underskeppsbyggmästaren (podmastere) A. D. Mensjikov tillika guvernör över Ingermanland.

Under krigets första år byggdes också fartyg på det pånyttfödda varvet i Seletskij Rjadok på vilket under 1704 och 1705 byggdes 2 snjavy (militära tvåmastade fartyg med raka segel, som användes för spaning och kryssning på korta avstånd). Det byggdes även 13 hjälpfartyg däribland 10 sjkut (tvåmas-

tade lastfartyg med latin- eller ”höga” segel). Även vid floden Luga byggdes fartyg. (Anm. Floden rinner i närheten av Narva). Skeppsbyggarna vid denna flod gav åt flottan totalt 64 brigantiner varav 44 byggdes år 1704, 14– 1712 och 6 – 1713 (skeppsbyggare var Andrejev och Rusinov).

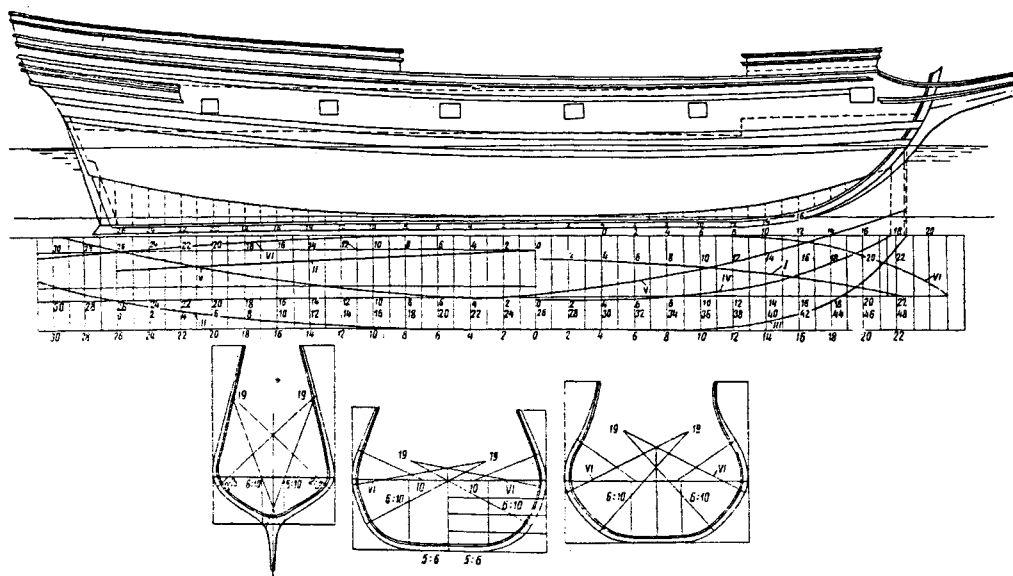
Ett av de första fartygen som byggdes på det nya Amiralitetsvarvet (i Sankt Petersburg), som grundlades år 1704 på Nevas vänstra strand, blev snjavan Lizeta (16 kanoner, längd 23,2 m, bredd 6,7 m, rummets djup 3,0 m). Skeppsbyggare var Pjotr Michajlov (Peter I) och Fedosej Skljajev. Detta fartyg som sjösattes år 1708 byggdes med en stor hållfasthetsreserv för gång i is. Detta varv utvecklades särskilt kraftigt efter slaget vid Poltava (27 juni 1709). ”Karl XII gjorde ett försök att tränga in i Ryssland. Med detta förstörde han Sverige och bevisade Rysslands osårbarhet”, skrev Engels. (Anm. Enligt vår tideräkning ägde slaget vid Poltava rum den 28 juni 1709).

Ryska arméns seger över svenskarna blev en vändpunkt i kriget men svenskarna härskade fortfarande i Finska Viken. Därför blev Östersjöregionen den viktigaste krigsskådeplatsen och särskild betydelse fick arméns och flottans gemensamma verksamhet. En ledande roll fick skeppsbyggeriet vars centrum förflyttades till Sankt Petersburg.

Den 5 december 1709 började Pjotr Michajlov (Peter I) att bygga linjeskeppet Poltava (54 kanoner, längd 40 m, bredd 11,6 m, rummets djup 4,6 m). Totalt byggdes på detta varv (Admiraltejskoja) under Norra Kriget omkring hälften av alla linjeskepp i Östersjö-flottan. (Anm. I aktern på detta skepp, Poltava, fanns en skulptur, som föreställde en grekisk gud som står på huvudet ner i vattnet. I den sovjetiska sjöfartspressen har diskuterats om det inte är Karl XII som skulpturen egentligen skall föreställa). Bland de största skeppen som byggdes här kan nämnas Lesnoje år 1718 (90 kanoner, längd 49,0 m, bredd 14,1 m, rummets, djup 6,5 m, skeppsbyggare Pjotr Michajlov), Gangut (byggd 1719, längd 50 m), Fridrichsjtadt (byggd 1720, längd 49,5 m) och ”Pjotr Pervyj i Vtoroj” (Peter I och II). Detta senare skepp, som blev 55 m långt, stapelsattes år 1723 och var färdigt efter fyra år.

År 1708 på det just färdiga Novo-Ladozjskaja varvet började man bygga linjeskeppen Riga och Vyborg (Viborg) (50 kanoner vardera). Därefter byggdes 2 snjavy. Under 1711 på det nya Izjorskaja varvet byggdes 20 brigantiner.

För att förstärka Östersjö-flottan överfördes från varv i Archangelsk sju skepp och tre fregatter. År 1712 var det fregatterna Sankt Pjotr och Sankt Pavel (på vägen till Riga slogs fregatten Sankt Ilja i spillror och sjönk. Detta fartyg stapelsattes år 1702 i Archangelsk av Peter I). År 1714 överfördes skeppen Rafail, Gavriil och Archangel Michail och 1716 följde så Uriil under befäl av I. Sinjavin och Selafail under befäl av V. Bering – den kände sjöfararen och ledare av den Stora Norra Expeditionen. Så följde 1716 och 1717 skeppen Varachail och Jagudiil. År 1713 kom hjälpfartyg till Sankt



Построечный чертеж судна петровских времен (копия с чертежа, хранящегося в Государственном Эрмитаже, в галерее Петра I, в отделе истории русской культуры).

Приближенные характеристики судна: водоизмещение 500 т, наибольшая длина 38 м, длина по ватерлинии 34,0 м, длина по милу 27,5 м, наибольшая ширина по ватерлинии 8,5 м, осадка без учета кил-я 2,75 м, осадка с килем 3,0 м, коэффициент полноты водоизмещения 0,70, коэффициент полноты грузовой ватерлинии 0,84, коэффициент полноты мидель-шпангоута 0,83, отношение длины к ширине 4.

Условные обозначения на чертеже: I, II — ординаты длины носовой и кормовой оконечностей; III — ординаты у баркоута при наибольшей ширине судна; IV — ординаты у нижнего пояса; V — ординаты линии вспомогательного значения; VI — рыбкина, вдушая вдоль большого радиуса до пересечения с малым радиусом.

Byggnadsritning för ett fartyg från Peters tid (detta är en kopia av en ritning som förvaras i det statliga Eremitaget, i Peter I:s galleri i avdelningen för rysk kulturhistoria).

Ungefärliga data för fartyget: deplacement 500 t, största längd 38 m, längd i vattenlinjen 34 m, längd efter kölen 27,5 m, största bredd i vattenlinjen 8,5 m, djupgående utan hänsyn till kölen 2,75 m, djup med köl 3 m, deplacementets fyllighetskoefficient 0,60, fyllighetskoefficient för lastvattenlinje 0,84, fyllighetskoefficient för medelspanitytan 0,83, förhållandet mellan längd och bredd 4..

Petersburg byggda på Kazanskaja varvet. Det var 15 bujery och jakten Kazanskajja.

Under denna period köptes även fartyg från utlandet. Under åren 1711–1714 köptes i utlandet 18 linjeskepp och 8 fregatter. På den befriade ryska jorden byggdes nya varv t ex i Vyborg (Viborg) och Åbo där från 1711 till 1720 byggdes 46 galärer och skampavei.

Ryssarna byggde roddfartyg för att kunna verka i skärgård och denna möjlighet underskattade svenskarna. Under Norra Kriget byggdes 296 galärer och skampavei. Som regel hade de tre kanoner och 12–16 falkonetter (mindre vapen).

Det bör understrykas att även efter Nystads-freden fortsattes under Peter

I:s liv byggandet gav örlogsfartyg i ett betydande tempo. Sålunda byggdes under tiden 1722 –1725 tio linjeskepp, tre fregatter, galärer och snjavy och omkring 20 hjälpfartyg (se tabellen).

Under de 23 åren 1702 –1725 fick Östersjö-flottan 646 fartyg. Häri ingår också de fartyg som byggts i Archangelsk och Kazan samt också de som köpts i utlandet. Totalt byggdes 58 skepp, 30 fregatter, 17 snjavy, 5 bombarderingsfartyg, 143 brigantiner, 296 galärer och 97 hjälpfartyg. Byggnadsplatsen är inte känd för 50 fartyg (2 snjavy, 26 galärer och 22 hjälpfartyg).

För att bygga de första fartygen i Sjasskij floden gav Peter I ut en order om att för varje fartyg skulle ställas till förfogande från Olonets, Ustjuzno-Zjelezopolskaja, Tichvina och andra städer 50 st av de bästa timmermännen, 20 smeder och 60 man med hästar och lika mycket ” fotfolk”. Enbart på varven och för transport av virke var 190 män sysselsatta för varje fartyg. Ett betydande antal livegna sändes även för att arbeta med timmer, producera virke, segel och tackel. Enbart för att få fram virke till småfartyg som byggdes på Sjlißelburg varvet arbetade 719 man år 1703 och de kom från Olonets. År 1705 sändes från Vologda, Sjuja och Rostov på order av A. D. Mensjikov till Sankt Petersburg 500 av de bästa arbetarna ”inte för unga och inte för gamla” för att arbeta på Admiraltejskaja varvet. Under år 1707 fick detta varv och Olonetskaja varvet 3 139 man från Kargopol och Belozersk.

År 1709 arbetade på Admiraltejskaja varvet 900 man varav 381 timmermän (42,5 %), 190 smeder (21,1 %), 99 spinnare (11 %), 77 diktare (8,5 %), 60 segelmakare (6,6 %), 32 snickare (3,6 %), 21 träsnidare (2,3 %), 9 tunnbindare (1 %), 9 specialister på ”blotjnovo dela” (1 %), 8 svarvare m fl. År 1711 arbetade 4 700 man på Admiraltejskaja varvet och efter ett år var antalet uppe i 6 000 man. Under uppbyggnaden av Östersjöflottan (1712–1721) arbetade totalt på varven 50 000–60 000 man.

En sådan trängsel med arbetande människor som bodde i baracker och jordkulor (krypin) blev orsaken till sjukdomar och epidemier. Dålig föda, uttröttande arbete framkallade ofta att arbetarna rymde. De infångades och straffades strängt. Lenin har sagt att Peter inte tvekade att använda barbariska metoder i kampen mot barbariet.

Utbildning av skeppsbyggmästare i erforderliga vetenskapliga discipliner började i januari 1701 när i Moskva på initiativ av den tidens framstående personer däribland också matematikern L. F. Magnitskij öppnades en skola för ”Matematiska och navigatoriska vetenskaper”. Den första skeppsbyggnadsskolan en sk ”admiraltejskaja” organiserades 1703 i Voronezj. Analoga skolor öppnades sedan i Reval (1712), i Sankt Petersburg med början år 1717, i Kronstadt (1719), i Kazan och Astrachan (1720). Under Norra Kriget tillkom 11 skeppsbyggnadsskolor. I Sankt Petersburg grundades dessutom Morskaja Akademija (Sjöakademin). Praktik skaffades också i utlandet.

Lämpliga ungdomar sändes för att studera i Danmark, Holland, England, Frankrike och Venedig. Under de första åren av flottans uppbyggnad förhörde också regeringen utländska skeppsbyggmästare.

Under Norra Krigets gång togs i bruk 30 gjutjärns- och järnföretag. Av dessa fanns enbart i Ural och dess närhet 10 varav kan nämnas Kamenskij och Uchtusskij (1700), Nevjanskij (1706), Alapajevskij (1704) m fl. Dessa företag framställde fartygsdetaljer och vapen som ankare, ankartrossar, surrningsdetaljer, kanoner och kulor. I centrala Ryssland arbetade 15 fabriker och bland dem kan nämnas Lipetskij (1705), som i huvudsak framställde produkter till skeppsbygget. I nordvästra regionen fanns sex dylika fabriker bl a Tyrpitskij (1704) och Izjevskij (1704), vilka huvudsakligen arbetade för skeppsbyggnadsindustrin.

Årsproduktionen av gjutjärn under kriget ökade fem gånger i jämförelse med förkrigstiden. I slutet av kriget uppgick denna produktion till 10 000 ton. Härav producerades 5 000 ton järn. År 1725 uppgick gjutjärnsproduktionen till 13 000 ton och produktionen av järn till 6 200 ton. År 1725 fanns 40 företag för produktion av gjutjärn och järn.

Den militära produktionen ökade också. I Moskva fanns sålunda 7 krutfabriker. I Sankt Petersburg kom den första krutfabriken i gång 1714. År 1715 började en krutfabrik sin verksamhet i Ochta och hade en kapacitet på 140 ton krut om året. Vapen och kanoner framställdes framförallt i Sankt Petersburg, i Tula, Moskva och Kazan. I Sankt Petersburg grundades Litejnij gjuteriet och Pusjetjnij (Kanon) verkstad och i slutet på kriget en vapenfabrik i Sestroretsk m fl.

Hantverksmässigt producerades segelduk och rep, som behövdes till segel och tackel. Detta ersattes under tiden 1707–1714 med mera industriell produktion i Moskva och dess närhet (byn Preobrazjenskoje vid floden Kljazma). Produktion av trossvirke började i Petersburg år 1718 på den statliga "trossvirkesgården" som låg på det nuvarande Smolnys marker (anm. Tjära heter på ryska smola).

För att bygga flottan behövdes väldiga mängder virke av bästa kvalitet. Därför utgavs en hel del order enligt vilka skogsmassiven skulle skyddas och registreras. Avverkningen skedde planmässigt i skogsmassiven längs stränderna av floderna Neva, Izjora, Tosno, Svir, Volchov men också bredvid Mga och Luga. Några namn lever fortfarande kvar från denna gamla epok. I närheten av Leningrad i regionen Zelenogorsk finns en skogsdunge som heter Korabelnaja (Korabel = fartyg).

Alla frågor om skeppsbygget under Norra Kriget handlades av särskilda institutioner som kallades för Admiralitejskije Prikazy. Med en ukas från den 12 december 1718 omvandlades dessa till Admiralitejstvo-kollegija, som registrerades som "En högre direktion över människor, byggnader och övrigt".

President över den nya myndigheten blev F. M. Apraksin och vicepresident K. I. Krjujs.

Man bör lägga märke till oaktat den skyndsamhet som lades i dagen vid uppbyggnaden av flottan gav man företräde för på den tiden progressiva metoder vid konstruerandet av fartyg. De grundade sig på noggranna ritningar, beräkningar och användning av modeller. På ett skapande sätt använde de ryska skeppsbyggarna den erfarenhet som engelsmän och holländare vunnit. (Anm. Namn på en del skeppsbyggnadsböcker som utgavs till ledning för de ryska skeppsbyggarna nämns och som hämtats från Väst).

Arbetsritningarna för ett fartyg innehöll en teoretisk ritning, som visade skrovets yta samt en konstruktionsritning med några genomskärningar av skrovet och arkitekturdetaljer. På den teoretiska ritningen visades beräkningar i form av tabeller som visade spantytornas dimensioner, vattenlinjen m m.

Användning av modeller för fartyget och dess delar var nödvändig vid byggandet. Modeller och halvmodeller, som framställdes redan vid kölsträckningen, användes som åskådningsmateriel som komplement till arbetsritningarna. En hel del modeller gjorde Peter I själv t ex modellen av en 24-kanoners pinka (skala 1/48 av den verkliga storleken) – Prints Aleksandr år 1715.

Peter som lång tid arbetat som skeppsbyggmästare på varvet i Sankt Petersburg fordrade av sina medhjälpare god kunskap i konsten att bygga modeller och göra upp ritningar. En av hans mest talangfulla elever ansågs Fedosej Sklajajev vara. Efter tioårigt arbete fick han titeln skeppsbyggmästare.

Alla fartygen, som byggdes i närheten av Sankt Petersburg, hade mindre djupgående i jämförelse med dåtidens utsjöfartyg. Anledningen var att fartygen måste kunna ta sig uppför Neva och andra grunda farvatten.

Så t ex hade fregatterna Samson och Fortuna, som köpts i Holland och England, ett djup i rummet på 4 m medan fregatten Olifant, som byggts på Olenetskaja varvet av Pjotr Michajlov endast hade 3,2 m (alla de jämförda fregatterna hade ungefär samma längd 33, 32 och 34,3 m). När Admiraltejskaja varvet började sin verksamhet bortföll det nämnda skälet till litet djupgående men grund i Nevas mynning fortsatte att begränsa deras djupgående.

En fördel för de ryska fartygen jämfört med utländska var att de konstruerats med tanke på gång i is. Detta behov dikterades av Östersjöflottans taktiska användning. Redan vid isläggningen förflyttades fartyg baserade i Petersburg till Kronstadt och ön Kotlin men sändes även ut i Finska Viken för spaning vid svåra isförhållanden. De ryska fartygens skrov hade bättre former än utländska fartyg.

Under krigets första år byggdes fartygen av furuvirke (icke sällan färskt).

Анvändning av ekvirke, som de svenska fartygen var byggda av, började när Petersburgsvarvet började sin verksamhet. I början användes ek endast till vissa skrovförbindelser. Ekvirke, som var en bristvara, hämtades från Kazan.

Skeppsbyggeriet i Sankt Petersburg framkallade också ett behov av att öppna en vattenled mellan Östersjön och Kaspiska havet. Redan 1703 började grävas en tre kilometer lång kanal mellan floderna Tverets och Tsna, där tidigare fanns Vysjnevolotskij volok (landremsa mellan två floder över vilken fartygen drogs från den ena floden till den andra). År 1709 fick kanalen ett slussystem. Resultatet blev att man fick en farled mellan Volga och Neva. Till Sankt Petersburg kom fartyg med laster till varven. År 1718 började ryssarna bygga en kanal parallell med Ladogas kust så att fartygen skulle slippa ifrån Ladogas dåliga väder. År 1732 var den klar.

Den 21 oktober 1721 fick Peter I titeln allrysk imperator med anledning av segern över Sverige. Till ära för segern i det mångåriga kriget sköts tre salvor med kanoner och vapen från Petropavlovskaja fästningen, från fartyg på Neva och av trupper i land.

Norra Kriget innebar att Ryssland blev en stor sjömakt.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Строительство судов Балтийского флота в годы Северной войны

Верфи	Годы постройки	Линейные корабли	Фрегаты	Шнявы	Бомбардирские корабли	Бригантины	Галеры и скампаены	Вспомогательные суда	Всего судов
		Длина 40—55 м; ширина 11,6—14,9 м; глубина трюма 4,6—6,1 м; вооружение 50—100 пушек	Длина 28—35 м; ширина 6,7—9,6 м; глубина трюма 3,5—4,0 м; вооружение 30—32 пушки	Длина 22—28 м; ширина 3,6—7,7 м; глубина трюма 2,4—3,1 м; вооружение 14—18 пушек	Длина 23—26 м; ширина 5,3—8,2 м; глубина трюма 1,8—3,0 м; вооружение 14—18 пушек	Длина 14,0—16,0 м; ширина 4,3—4,8 м; глубина трюма 1,5—1,8 м	Галеры—длина 35—40 м; ширина 5,0—6,7 м; глубина трюма 1,1 м; скампавен—длина ~18 м	Длина 21—24 м; ширина 6,5—7,5 м; глубина трюма ~2,7 м	
Сясская (60°09' с. ш., 32°35' в. д.)	1702—1705	—	4	—	—	—	—	9	13
Олоонецкая (60°44' с. ш., 33°32' в. д.)	1703—1721 1722—1725	2 —	10 —	10 —	3 —	47 —	21 —	22 3	115 3
Лужская (58°44' с. ш., 29°51' в. д.)	1704—1713	—	—	—	—	64	—	—	64
Санкт-Петербургская	1705—1721 1722—1725	19 10*	1 4	1 —	2 —	12 —	202 1	15 —	252 15
Ново-Ладожская (60°05' с. ш., 32°19' в. д.)	1708—1711	2	—	2	—	—	—	—	4
Селецкий Рядок	1703—1705	—	—	2	—	—	—	11	13
Выборгская	1711—1720	—	—	—	—	—	36	—	36
Ижорская (58°45' с. ш., 30°30' в. д.)	1711—1712	—	—	—	—	20	—	—	20
Абовская	1720	—	—	—	—	—	10	—	10
Итого		33	19	15	5	143	270	60	545

* Из 10 кораблей, находившихся в постройке в 1722—1725 гг., часть была спущена на воду и достроена после 1725 г.

Förklaringar till tabellen

Fartygsbyggande för Östersjöflottan under Norra Kriget

1 Varv

Sjasskaja

Olonetskaja

Luzjskaja

Sankt-Peterburgskaja

Novo-Ladozjskaja

Seletskij Rjadok

Vyborgskaja

Izjorskaja

Abovskaja (Åbo)

Latitud och longitud ges även.

2 Byggnadsår

3 Linjeskepp

Längd 40–55 m, bredd 11,6–14,9 m, rummets djup 4,6–6,1, beväpning 50–100 kanoner.

4 Fregatter

Längd 28–35 m, bredd 6,7–9,6 m, rummets djup 3,5–4,0 m beväpning 30–32 kanoner.

5 Snjavy

Längd 22–28 m, bredd 5,6–7,7 m, rummets djup 2,4–3,1 m, beväpning 14–18 kanoner.

6 Bombarderingsfartyg

Längd 23–26 m, bredd 5,8–8,2 m, rummets djup 1,8–3,0 m, beväpning 14–18 kanoner.

7 Brigantiner

Längd 14,0–16,0 m, bredd 4,3–4,8 m, rummets djup 1,5–1,8 m.

8 Galärer och skampavei, galärer

Längd 35–40 m, bredd 5,0–6,7 m, rummets djup 1,1 m; skampavei – längd $\approx$ 18 m

9 Hjälpfartyg

Längd 21–24 m, bredd 6,5–7,5 m, rummets djup $\approx$ 2,7 m.

10 Antal fartyg

Litteraturförteckning

A. I. Dubravin. Den ryska flottans första isoperation. – Morskoj Sbornik, 1944, Nr 3.
Peter den Stores journal eller dagbok del I, II, utgiven av Vetenskapsakademin 1770, 1772, SPb (Sankt Petersburg).

Boken "Ustav Morskoj" (Sjöreglemente), SPb, 1720.

Morskoj Atlas, band 3, avdelning 1, utgiven av Flottans generalstab, 1959.

Material för ryska flottans historia, del I, utgiven av sjöfartsministeriet, SPb, 1865.

Allmän sjölista, SPb, 1885, utgiven av sjöfartsministeriet, Band I.

Petersburg på Peters tid, Sammanställning. L. 1948, utgiven av institutet för naturvetenskap och teknik vid Vetenskapsakademin.

Peter den Stores brev och handlingar, band I, II, SPb, 1887, 1889.

Samlingsverket "Den ryska sjökrigskonsten", Voenizdat, 1951.

Förteckning över ryska örlogsfartyg från 1668 till 1860, SPb, 1872, utgiven av sjöfartsministeriet av F. Veselago.

Förteckning över Östersjöflottans fartyg under Peter den Stores tid, 1702 – 1725, SPb, utgiven av sjöfartsministeriet, uppgjord av S. Jelagin, 1867.

A. P. Sjermov. Till historien för det militära skeppsbyggeriet, M, Voenmorizdat, 1952.

En rysk historikers skildring av slaget vid Svensksund 1790 (K F Ordin)

Översatt av agronomie magister Rainer Mattsson.

Övers:s inledning: Följande skildring av slaget vid Svensksund den 9–10 juli 1790 (28–29 juni enligt den dåtida ryska kalendern; övers. anmärkn.) utgör senare delen av en artikel, som den ryska historikern Kesar Filippovitsh Ordin publicerade i "Sjurnal Ministerstva Narodnogo Prosvesjenija" (Tidskrift för Undervisningsministeriet) år 1888. Första delen av artikeln behandlar krigshändelserna i Björkö Sund och det s.k. Viborgska gatloppet och hela rubriken lyder: "Segern vid Viborg och katastrofen i Svensksund". I sitt eget företal till artikeln i fråga konstaterar Ordin, att litet dittills varit känt och publicerat om det för ryssarna så olyckliga slaget vid Svensksund 1790. Han menar att detta berott på, att ämnet i själva verket varit tabubelagt. Tack vare goda förbindelser till personer som förestod de centrala statliga arkiven i Moskva och Petersburg, lyckades han emellertid, sannolikt som den första, få tillgång till dittills mer eller mindre hemlighållna dokument, som belyser krigshändelserna sommaren 1790. Han ger med sin artikel en, som det förefaller, saklig skildring av slaget vid Svensksund ur rysk synpunkt och samtidigt vill han rentvå de ryska soldaterna från den skamfläck de fick på sig p.g.a. de beskyllningar för feghet i striden, som skärgårdsflottans chef prins Nassau-Siegen, både i tal och skrift framfört som en förklaring till nederlaget.

Denne Nassau-Siegen var en av de många utlänningar som trädde i rysk tjänst under Katarina II:s regering. Han hade ett i sanning äventyrligt förflutet. Ursprungligen uppväxt och utbildad till officer i Frankrike, hade han som ung deltagit i olika expeditioner och upptäcktsfärder ute i världen. Han hade sedan utmärkt sig som sjöofficer på fransk och spansk sida i kriget mot England, bl.a. vid belägringen av Gibraltar 1782. Efter överflyttningen till Ryssland och efter framgångsrika insatser i kriget mot turkarna, blev han konteramiral och chef för ryska skärgårdsflottan i Östersjön. Därmed kom han att spela en mycket framträdande roll i kriget mellan Sverige och Ryssland 1788–90. Det andra slaget vid Svensksund betydde slutet på hans karriär. Sådär berättar Ordin om händelserna den 9–10 juli 1790:

Det slutliga resultatet av detta utomordentligt betydelsefulla händelseförlopp (dvs. de dittillsvarande krigsoperationerna, vilka avslutats med det som i den ryska historieskrivningen kallats "Segern vid Viborg"; övers. anm.) skulle utgöras av ett mycket gynnsamt fredsfördrag. Prins Nassau stödde ivrigt kejsarinnans tanke, att man skulle bege sig till Stockholm för att diktera fredsvillkoren för Gustav. Då han emellertid inte erhållit några order (av

kejsarinnan beträffande de fortsatta operationerna till sjöss; övers. anm.) övergick Nassau till blockering av den svenska skärgårdsflottan i Svensksund (på finska Ruotsinsalmi). I detta sund ligger på östra sidan öarna Kuutsalo och Kirkonmaa och på den motsatta västra sidan ön Mussalo, mitt emot Kuutsalo. Strax norrom (eg. nordost om; övers. anm.) Mussalo, på andra sidan av ett smalt sund, ses halvön Kotka, som ren är en del av fastlandet, och ganska nära bakom denna i väster är mynningen av Kymmene älv. Bortre sidan av ön Mussalo vätter mot finska kusten, som här sträcker sig mot sydväst. Själva Svensksund är vidast i söder och trängre i norr, där det böjer av mot Fredrikshamn. I den breda södra delen ligger den lilla långsträckt ön Lehmäsaari och framför den utbreder sig ett vidsträckt grund. Runt omkring de nyssnämnda öarna finns dessutom små holmar och skär och överhuvudtaget förefaller Svensksund att vara väl trångt för större sjöoperationer, i synnerhet som det dessutom i inloppet från havssidan finns flera klippiga holmar.

Den svenska flottan bestod av 28 skepp av olika slag samt 155 kanonjollar och -slupar och den låg i norra delen av sundet mellan Mussalo och Kuutsalo med ronten mot söder. Några skepp var avdelade till reserv och för säkring mot Fredrikshamn, som låg bakom svenskarna. Transportskeppen stod i mynningen till Kymmene älv. Batterier hade anlagts på stränderna.

Prins Nassaus flotta stod vid Aspö, 35 verst mot sydost, men avseglade på kvällen den 27 juni till Svensksund, där den ställde upp sig med fronten mot norr så att den med högra flygeln nådde spetsen av Kirkonmaa ön.¹⁾ På vägen hade den från Fredrikshamn ditkallade brigadör Slissov förenat sig med Nassau med en styrka på 33 kanonslupar och tre andra fartyg. Tillsammans med vice-amiral Kosljaninovs tidigare anlända flottilj förfogade prins Nassau över 23 galärer, 24 fregatter och andra stora fartyg av olika typ, samt 72 kanonslupar. De ryska styrkorna bestod allt som allt av 50 större fartyg och 150 kanonslupar och var överlägsna ifråga om stora enheter men hade färre kanonslupar än svenskarna. Till prins Nassaus disposition skulle ytterligare ha ställts en flottilj kanonslupar under general Buxhoefdens befäl, men den hann inte fram på utsatt tid. På 35 verst avstånd i riktning mot Viborg, vid Kursalö, stod en avdelning segelskepp, som bevakade farleden mellan Fredrikshamn och Viborg.

På morgonen den 28 juni – det var årsdagen för kejsarinnan Katarinas tronbestigning – beslöt prins Nassau, sedan han fått höra att svenska förstärkningar om 20 skepp närmade sig, att utan dröjsmål stänga inloppet till Svensksund och därmed för svenskarna avskära både kontakten med förstärkningarna och reträttvägen. Han avsåg att inta en position tvärs över sundet från Mussalo till Lehmäsaari och sedan erövra den bredvid liggande ön Kuutsalo, anlägga batterier där och med flankerande eld bestryka de fiendefartyg, som med sin vänstra flank låg intill öns västra strand. För detta ända-

mål bestämde han att de stora skeppen skulle placeras på jämna avstånd i främsta linjen, galärerna i den andra och kanonsluparna på flyglarna. Det var mulet väder och regnade och det blåste ganska friskt från sydväst; förutsättningarna för anfall tycktes gynnsamma. Klockan 7 på morgonen gavs order till kanonsluparna på högra flygeln att gå mot ön Lehmäsaari och på den vänstra mot ön Mussalo; de främsta båtarna i denna avdelning hade att tillsammans med ett av de flytande batterierna gå ännu längre, ända fram till fastlandet. På detta sätt skulle man spärra av inte endast Svensksund, utan också utfarten från Kymmene älv.

Emellertid hade vinden ökat betydligt och de kanonslupar på vänstra flanken, som sänts mot Mussalo, började driva ner mot centern och de, som sänts mot stranden (av fastlandet; övers. anm.), närmade sig svenskarna i älvmyrningen. Fienden som märkte ordningen bland kanonsluparna, sände sina fartyg ner längs stranden för att ta dem i flanken. En av våra kanonslupar öppnade eld, andra följde exemplet och bataljen började. Då Nassau ville korrigeras den oförutsedda avvikelser från den beordrade kursen, som de främsta båtarna företagit, befallde han de övriga kanonsluparna på den flygeln att gå mot stranden och fullfölja den givna ordern. Men striden, som enligt Nassau börjat utan att han givit order om det, överraskade de ryska fartygen innan de ännu hunnit formen sig. Fienden började attackera våra ordnade linjer, där de stora skeppen just höll på att placera in sig. Följderna av denna ordning började visa sig och vinden, som ökade för varje minut, gjorde sitt till. De hopträngda kanonsluparna, som inte hade krafter att gå mot vinden och samtidigt slå sig fria, började retirera. De stora skeppen som nu kommit med i leken, fördes av Nassau allt längre fram för bättre effekt av eldgivningen och därvid beordrades också galärerna med framåt. Men en sådan styrkekoncentration på ett ganska begränsat område endast ökade oredan ytterligare. I en vind som nu ökat nästan till storm kunde fartygen inte manövreras med årorna. De blev stående för ankar och fienden inringade dem allt fullständigare. Under tiden befann sig kanonsluparna på vänstra flygeln i full reträtt. På högra flanken hade de gått rätt bra framåt i skydd av ön Lehmäsaari, men när de måste komma fram bakom ön i den hårda vinden och blev utsatta för fiendens koncentrerade eld, höll de inte heller. Nassau som ville ge de stora skeppen understöd av galärerna, gav en ny order att dessa skulle gå så nära som möjligt. De verkställde ordern, men detta endast ökade förlusterna; i den hårda vinden hade de ingen möjlighet att hålla sig på årorna, på Nassaus order lade de sig igen för ankar och blev ett ännu lättare mål för fienden; därmed steg också antalet offer.

Mot eftermiddagen var redan många fartyg skadade. Klockan halv två blev en bombkutter sönderskjuten och tagen av svenskarna; ungefär samtidigt gick ett likadant fartyg på en sten och havererade redan innan det kommit fram till

stridsplatsen. Vid det flytande batteriet nr 1 på högra flygeln sänktes en skonare som transporterade krut; batteriet måste inställa sin eldgivning under fiendens starka eld och blev på eftermiddagen taget av svenskarna. Det sjönk sedan genast på grund av sina svåra skador. Det andra batteriet, nr 2, på vänstra flygeln blev ensamt kvar, sedan kanonsluparna givit sig iväg, och det utstod under halvannan timme fiendens koncentrerade eld, men efter att ha erhållit flera skador under vattenlinjen och sedan det fått ankartrossen kapad av en vinddriven galär, drev det ner mot stranden och sjönk likaså. Galärerna fick order att retirera; då det var tungt att gå med åror mot vinden, i synnerhet som många av dem var illa skadade, försökte man ta sig undan med hjälp av varpankaren. Men p.g.a. de svåra skadorna hjälpte inte heller den metoden; några galärer sjönk, andra drevs av vind och vågor ner mot ön Lehmäsaari. En del av manskapet räddade sig i sluparna, andra simmande, många drunknade. Men den våldsamma kanonaden fortsatte. Klockan 6 gick fregatten Nikolaj till följd av sina svåra läckor till botten på djupt vatten med nästan hela sin besättning. Fregatten Sankta Maria strök flagg klockan 7. Ungefär vid samma tid sjönk på stället skonaren Rys. Emellertid ville fienden gå runt de våra också på högra flanken och försökte därför ta sig igenom sundet mellan Kutsalo och Kyrkogårdsön (Kirkonmaa), men detta upptäcktes i tid och svenskarna fördrevs av en avdelning av våra kanonslupar, som dragit sig tillbaka. Tyvärr var denna lilla framgång utan betydelse. Slaget som pågått hela dagen, var ohjälpligt förlorat. Kanonsluparna som lämnat stridsplatsen, hade gett sig iväg i riktning mot Viborg. De stora skeppen som redan lidit avsevärd manspillan och erhållit svåra skador, fick i sin tur order att retirera. Efter att ha kapat ankartrossarna gick de till segels men vinden, som hade varit gynnsam för attack, var nu emot och hade inte minskat i styrka; därmed var det inte många som hade möjlighet att fullfölja manövern och komma undan. Några fregatter och chebecker drevs av vinden mot samma Lehmäsaari, där vinddrivna galärer som klarat sig så långt, med knapp nöd ännu höll sig stående för ankar i de skummande bränningarna. De stora skeppen drev nu ner på galärerna, vilkas ankaren släppte, de drogs med och krossades och samtidigt fullbordades katastrofen också för de stora skeppens del. Den annalkande kvällen blev i sanning fruktansvärd. Fregatter, skonare, chebecker och galärer, illa tilltygade av fiendens kanonkulor och granater, utan master, med brustna rår och stänger och söndertrasad rigg, flera med största delen av manskapet förlorat, gick under på klippor och grund till ett antal av flera tiotal. Klockan 8 vattenfylldes chebecken Minerva och sjönk; samma öde rönt strax därpå skonarna Tigr och Kit, vilka nästan krossades till spillror. Med en mycket svår läcka och med förlust av sitt manskap stötte St Alexander på grund klockan 10 och förstördes. Samtidigt blev den grundstötta amiralsfregatten Sankta Katarina tagen av svenskarna med prins Nassaus hela

kansli och kassa. Mot midnatt havererade det ena skeppet efter det andra och sjönk: skonarna Medvedj och Lev, chebeckerna Bellona och Diana samt udemo Oden. Chebecken Proserpina, som förlorat nästan hela sitt manskap, blev klockan 12 omringad av svenskarna och bogserades bort. Fjorton galärer bröts sönder och sjönk, två togs som krigsbyte. De fartyg som ännu var kvar, kämpade mot fienden och mot den hemska stormen. Männen från de havererade skeppen räddade sig till stor del på öarna, där de togs fast och samlades ihop av svenskarna. Då det var omöjligt att rädda galärerna, gavs order om att bränna dem, men detta var svårt att verkställa. De hade antingen brutits sönder och sjunkit eller också var de omringade av fienden.

Från fartyg som klarat sig undan, såg man natten mot den 29 juni ett tjockt rökmoln stiga upp över katastrofplatsen och man hörde då som av en explosion.

Efter att ha lämnat sin amiralsfregatt Sankta Katarina, som sedan togs av svenskarna, försökte prins Nassau på nytt föra kanonsluparna i strid, varvid han i sin slup gick ut till dem, från den ena avdelningen till den andra. Men som redan nämnts, fick han dem inte med sig; kanonsluparna flydde. Sedan de farit och han själv, övergiven av alla, var utlämnad åt det stormiga havet, lyckades han, enligt vad han själv berättat, med knapp nöd ta sig fram till en bombkutter, som befann sig i närheten. Han lät kasta ankar för att invänta fartyg som kunde tänkas ha räddat sig, men fortsatte sedan till den avdelning av Viborgseskadern, som stod vid Kursalo. Under tiden gick kanonsluparna i medvinden ända till Pitkopas. Enligt svenska historiker undgick Nassau med knapp nöd att bli tagen till fånga, då han flydde i sin slup.

De skepp som blivit kvar i Svensksund, fortsatte emellertid så gott det gick utan gemensamt befäl att försöka skjuta sig ut och komma undan tills de, det ena efter det andra, antingen sjönk eller blev fiendens byte. Tretusen man från de havererade fartygen tog sin tillflykt till ön Lehmäsaari, där de blev lämnade utan undsättning och sedan togs till fånga. Först sent, då natten fallit på, upphörde kanonaden. Tidigt på morgonen försökte den sista återstående fregatten, Konstantin, ta sig ut till öppna sjön, men den fortsättningsvis hårda vinden, tillika med ammunitionsbrist och svåra skador, gjorde att också den blev tagen av fienden, sedan den omringats på alla sidor. Klockan 10 på morgonen den 29 juni slutade detta så olyckliga slag, som inte har något motstycke i Rysslands historia sedan katastrofen vid Narva.

De ryska förlusterna var väldiga: enligt ett meddelande som underskrivits av Nassau själv, förlorades 54 fartyg, bland dem 8 fregatter (denna siffra är tydligen ett tryckfel; skall vara 5 enligt vad som framgår av nedanstående, i artikelns fotnot av Ordin bifogade förteckning, och även av det svenska krigsbytesinventarium, som gjordes av C. O. Cronstedt omedelbart efter slaget; övers.anm.), 4 chebecker, 1 udemo, 2 flytande batterier, 2 halvpråmar,

7 skonare, 3 stora och 4 smärre bombkuttrar, 16 galärer och 5 kanonslupar.⁸⁾ Förlusterna i folk har inte kunnat beräknas exakt; förteckningar som uppgjordes efter slaget uppvisar 15 räddade officerare, medan 13 stupat, drunknat eller sårats, men detta gäller enbart infanteriregementena tillhörande gardet och armén; av sjöbefäl nämns endast en kapten, engelsmannen Marshall, som gick till botten med fregatten Nikolaj. Som tillfångatagna har antecknats 130 stabs- och högre officerare, av dem 67 sjöbefäl, de övriga är huvudsakligen från arméregementen och jägarbataljoner, som varit detacherade för landsättningsoperationer. Allt som allt blir det 142 officerare. Men att döma av de uppgifter som sedan gavs i officiella meddelanden, ingick i denna förteckning inte sådana sjöofficerare och officerare i landsättningstrupperna, som befann sig på de fregatter, chebecker, halvpråmar och skonare som gick under, dvs. på de 18 största enheterna. Som en mycket kännbar förlust framstod följderna av att amiralsskeppet och med det kansliet med alla tjänstehandlingar blev fiendens byte. Den av några svenska historiker beräknade förlustsiffran 279 ryska officerare, behöver därför inte anses som överdriven. Likaså bör dessa historikers uppgift om en förlust på 10.000 man av lägre grader, av dem ca 6.000 fångar, bedömas som realistisk. Enligt prins Nassaus egen redogörelse tog sig, såsom redan nämnts, ca 3.000 man upp på ön Lehmäsaari och blev lämnade där utan hjälp; de togs alla till fånga. Flera stora skepp havererade efter det prinsen lämnat platsen och även från dem hamnade manskapet i fångenskap. Otivelaktigt måste också förlusterna i stupade och drunknade ha varit betydliga. Ett stort antal dödades på fregatten Alexander innan den gick på grund och detsamma hände på skonaren Tigr. På ude-ma Oden återstod 30 man. Fregatten Nikolaj sjönk med allt sitt manskap, inemot 500 man. På var och en av de 16 galärer som förstördes eller togs av svenskarna fanns 250 man och enbart den förlusten steg alltså till 4.000 man. Andra som skrivit om slaget uppger mycket högre siffror för de ryska förlusterna. Russofoben Poselt (?) beräknar dem till totalt 14.648 man. Ett ögonvittne som

⁸⁾Fregatterna Nikolaj, Katarina, Maria, Alexander, Konstantin; chebeckerna Proserpina, Minerva, Bellona, Diana; ude-ma Oden; de flytande batterierna Nr 1 och Nr 2; halvpråmarna Lev o Verbljod; skonarna Medvedj, Lev, Barsh, Kit, Orel, Tigr, Rys; stora bombkuttrarna Nr 1, Nr 2, Nr 3 och Nr 4 samt tre smärre; galärerna Orel, Tikvin, Nerva, Kulik, Petersburg, Pustelga, Ustjoshna, Tjoters, Penja, Bezdelka, Hitraja, Sesskarj, Vorona, Inerj, Soroka, Narva; dessutom en stor och tre mindre skonare av svensk modell, vilka förde fram ammunition. Svenska historiker har beräknat förlusterna i fartyg till 55 enheter, dvs. till en mera, sannolikt därför, att det i ett av de officiella meddelandena också nämnts skonaren Slonj som förlorad, men det var inte i Svensksund som denna flög i luften utan, som tidigare sagts, i Viborgska viken några dagar tidigare.

också var svedofil, majoren Kaselak, uppger förlusterna till 12.000 man och 1412 artilleripjäser.

Prins Nassau sände samma dag, den 29 juni, ett meddelande om nederlaget till överbefälhavaren greve Saltykov, lakoniskt och utan att dölja sin förtvivlan: "Till min olycka måste jag meddela Ers excellens, att flottan är slagen och nästan förintad"²⁾

Ryssarnas skrämmande stora förluster skyldes på prins Nassaus lättsinne. Kung Gustav yttrade: "Prins Nassaus tapperhet har, med förlov sagt, kostat Ryssland många av dess undersåtar". I brev till greve Bezborodko³⁾ uttrycker sig greve Saltykov på tal om dessa förluster ironiskt och säger bl.a. med öppen avoghet: "Det var inte för tidigt att den gynnaren fick sig en läxa, låt oss nu se hur han finner sig med åll sin klokskap".

Meddelandet om Svensksund-katastrofen nådde Petersburg natten till den 1 juli. Några timmar tidigare hade man högtidligt och under allmän glädje hållit en tacksägelsegudstjänst med anledning av segern i Viborgska viken den 22 juni. Nyheten kom sålunda att framstå som ännu mer förfärande mot bakgrunden av den allmänna segeryran. Kejsarinnan försökte hålla sig lugn och gjorde även försök att förbättra stämningen i sin omgivning genom att hänvisa till exempel ur historien; hurusom självaste Peter den store före slaget vid Poltava led flera nederlag. Hon tröstade också Nassau och påminde om hans tidigare förtjänster. Men Katarina led nog svårt i djupet av sin själ; så starkt kontrasterade detta mot segern den 22 juni och de rosenfärgade utsikter hon redan hade hunnit börja se fram emot. "Sex dagar efter denna verkligt ärofulla seger", skrev hon till Potemkin den 17 juli, – "följde olyckan med skärgårdsflottan, som var det hårdaste slag som drabbat mig sedan Svartahavsflottan förgicks i stormen"⁴⁾.

Sin redogörelse för nederlaget den 28 juni sände prins Nassau-Siegen till kejsarinnan först den 5 juli, emedan några enskilda befälhavare tillställt honom sina rapporter så sent som den 4; eventuellt fick hon den inte förrän den 7 juli, då han också anhöll om avsked från sin post. Själva redogörelsen är inte daterad⁵⁾. Trots att detta dokument är ganska mångordigt, saknar det både system och följdriktighet i framställningen och det är inte möjligt att på basen av detsamma bilda sig en klar uppfattning om slagets förlopp. Där sägs ingenting om slagets slutskede, då ju prinsen inte var med till slutet, utan då befann sig på 35 versts avstånd från stridsplatsen. Men hela framställningen går ut på att rättfärdiga sig själv och anklaga andra. Nassau sköt hela skulden för nederlaget på kanonsluparna, som enligt vad han påstod, retirerade tvärt emot givna order, och inte lydde hans befallning att gå i strid. Han drog sig inte för att i en officiell redogörelse kalla manskapet på båtarna för fega ("de gens aussi lâches"). På ett annat ställe skrev han; "Fyrtio kanonslupar med oförväget folk skulle ha räckt för att tillförsäkra oss segern". För att ytterli-

gare rättfärdiga sig drog han sig inte heller för att inför kejsarinnan som syndabock utpeka brigadören Slissoff, som nyss blivit befordrad till general för att ha utmärkt sig vid Viborg, där han stått i den värsta elden.⁶⁾

Sådana skymfliga, för att inte säga förfärliga beskyllningar från en utlänning mot den ryska armén och med den mot hela folket, ger oss anledning att gå närmare in på förhållandena för att klargöra hur befogade anklagelserna är och hur sannfärdig domaren. Och framför allt, hur betedde sig den grymme åklagaren själv? Prins Nassau gick med lätt hjärta och utan alla förberedelser till den stora och farliga uppgiften att förrinta en hel fiende-eskader, som visserligen lidit förluster, men som långt ifrån var besegrad och som till och med hade fått förstärkningar. Då han slagit svenskarna på samma plats året innan och fortfarande kände sig stark efter den lättvunna segern den 22 juni, var han tydligen säker på ännu en triumf. Han brydde sig inte ens om att försöka införskaffa nya underrättelser om fiendens position och förhållanden. Visserligen ville prinsen sedan rentvå sig inför kejsarinnan med att påminna om, att han föregående vinter föreslagit att man skulle organisera en riktig spionageverksamhet, men att förslaget inte hade beaktats.⁷⁾ Då han emellertid hela året hade haft kommandot över eskadern och därvid disponerat betydliga penningssummor, kunde han väl ha skött om införskaffandet av nödiga underrättelser utan hjälp av spioner från armén, t.ex. genom sedvanlig rekognosering. Men vad gör han i själva verket? Efter ett kort uppehåll vid Aspö far Nassau den 27 juni raka vägen för att belägra fienden, och sedan han på kvällen ställt upp sig, börjar han rycka an redan klockan 4 på morgonen. Manskapet var till ytterlighet utmattat, då de därförinnan varit i gång i 20 timmar.⁸⁾ Överhuvudtaget skonade prins Nassau inte folket; det har tidigare påpekats att han i slaget vid Viborg hade männen att slita vid årorna 24 timmar i sträck utan att ge dem något att äta. Knappt var linjen nu formerad i en riktning, så kom det order om att i stället gå åt ett annat håll, och detta i ruskigt och blåsigt väder⁹⁾, vilket ytterligare ökade tröttheten hos manskapet. Nassaus plan bestod i att, sedan han med skeppen spärrat av Svensksund, bemäktiga sig ön Kutsalo och sätta i land en styrka där, ställa upp batterier och överraska fienden. För ett sådant företag krävdes starka avdelningar av kanonslupar och landsättningstrupper. Han hade tänkt anförtro befälet över dessa åt general Buxhoefden, men denne hade enligt Nassaus egen utsägo "inte ännu kommit med sina galärer, på vilka befann sig de trupper som han förde befälet över". Utan att ta hänsyn till detta ger prinsen order om anfall. I stället för åt Buxhoefden ger han kommandot över kanonsluparna åt general van der Pahlen. Hur klarade han ett sådant uppdrag? "Jag fick kommandot över dem (båtarna)", skrev van der Pahlen i sin rapport till Nassau – "just då bataljen började, och cheferna på båtarna var helt obekanta för mig".¹⁰⁾ Men inte ens prinsen själv kände de trupper som han förde i strid. "De som utgjorde min

största styrka (kanonsluparna), var bemannade med sådant slödder, som jag aldrig hade fört mot fienden ifall jag hade hunnit bekanta mig med dem”.¹¹⁾ Med dessa ord uttalade Nassau domen över sig själv, ty det var han ensam som hade makt att bestämma tidpunkten för aktionen; endast en fullständigt ansvarslös människa kan tänkas gå till en svår drabbning utan att känna sina egna styrkeförhållanden. I själva verket var båtarna bemannade med rekryter. ”Folket på dem”, skrev Pahlen, – ”är till största delen blandat från olika upp-
båd, och de har inte det minsta begrepp om plikt och skyldighet gentemot befälet och ännu mindre om hur man skall hålla den ordning som krävs i rörelserna (härmed menas sannolikt kanonsluparnas funktioner i strid; övers, anm.).” Och detta var inte allt: ”Många av båtarna var utan officerare och på grund av tidsbristen var det nästan ingen på dem, som kände mig personligen.” Och dessa män, utan utbildning och utan ledare, sände prins Nassau i väg till detta synnerligen riskabla företag! Men för all del, det fanns många befälspersoner som ville bestämma och var och en gav sina order. Slissoff skrev till prinsen: ”Vem som under bataljen gav order om att retirera, vet jag inte, ty det var så många som kommenderade. Alla mina herrar officerare har berättat, att från dem som rörde sig med sluparna kom både två och t.o.m. tre order om en och samma sak, och mina officerare visste inte vilken order de skulle verkställa. Om någon sade något om att han redan fått en annan order att följa, så hördes det svordomar och hotelser om stryk, rop om förrädare och befallning att lyda denna nya order och inte de tidigare, och på så sätt visste de inte hur de skulle göra”.

Bland dem som kommenderade fanns det flera utlänningar, och inte endast i egenskap av officiella befälspersoner, utan också frivilliga, som inte alls kunde ryska.¹²⁾ Både Nassau själv och även hans närmaste man, chefen för galärflottiljen, skrev sina rapporter på franska, och det var med svårighet den sistnämnde ibland undertecknade något papper med sitt namn och sin grad med ryska bokstäver. Befälhavarna på de flytande batterierna, greve Zuccato och Freyre, kunde inte heller mera ryska än så. Hos Nassau fanns dessutom, likaså med befälsfullmakt, grevarna Rodrigéz och Langeron, vilka inte alls var i rysk tjänst. Prinsen själv medgav att de hade fått tolkar till sitt förfogande. Det är lätt att föreställa sig dessa herrars ordergivning med hjälp av tolkarna mitt i stridslarmet och i vinande storm, och det är inte heller så underligt att där hördes både förbannelser och hotelser.

Då han inför kejsarinnan ville försvara denna sin ödesdigra förkärlek för utlänningar, framställde Nassau dem som verkliga förebilder för ryssarna ifråga om mandom och tapperhet. ”Man skulle önska att alla som talar ryska”, skrev han till henne, – ”skulle tjäna Ers höghet så som de.”¹³⁾ Men hur befogad var denna indirekta beskyllning mot ryssarna? Var det verkligen så att ”de ryskatalande” gjorde en så föraktlig insats, som Nassau vill göra gällande?

”Jag anser det som min plikt att underrätta Ers högvälborenhet om den tapperhet, uthållighet och sega vilja, som mitt manskap visade under drabbningen”, skrev överste Freyre, som förde befäl på flytande batteriet Nr 2, på franska till general Pahlen.¹⁴⁾ ”Jag är skyldig Ers höghet en redogörelse”, skrev en annan utlänning, greve Zuccato, likaså batterichef, till Nassau själv, – ”en redogörelse för hur de officerare uppförde sig, som jag hade äran att kommentera på mitt batteri den 28 juni. Det är inte möjligt för mig att tillräckligt prisa dem och likaså hela manskapet, som med den allra största beredvillighet, trots 20 timmars gång och utmattning före drabbningen, kämpade med all den ihärdighet och tapperhet som är utmärkande för ryska soldater.”¹⁵⁾ En tredje icke ryskatalande, greve Litta, som var en av de äldsta befälhavarna, skrev till samma prins Nassau: ”Jag kan inte annat än ge fullt erkännande för den mandom och ståndaktighet, som alla de officerare visade, som var under mitt befäl, och likaså för soldaternas tapperhet och hela manskapets goda uppförande, vilket Ers höghet, som själv var med överallt, kunde övertyga Er om med egna ögon.”¹⁶⁾ Då prins Nassau skyllde på de ryska soldaterna, gjorde han tydligen så öppet sig själv skyldig till förtal, att han måste avslöjas av sina egna närmaste män, vilka dessutom också var utlänningar.

Men vad var det som gav ett stänk av trovärdighet åt hans ogrundade beskylldningar? Att kanonsluparna inte höll stånd. Nassau låtsades inte om, att manskapet var totalt utmattat efter att ha rott 20 timmar i sträck därförinnan och inte hunnit få någon vila, förrän de måste formera linje, först i en riktning och strax därpå i en annan, så att de ännu tvangs att slita vid årorna i den hårda vinden. Den allmänna åsikten bland det högre befälet var att ”... på grund av vindstyrkan var det inte möjligt att manövrera med hjälp av årorna”. Men Nassau krävde att männen skulle ha klarat detta och glömd, att det helt enkelt var så, att den fysiska styrkan inte föreslog i kampen mot naturkrafterna. Härvid bör tilläggas, att manskapet på kanonsluparna var oerfaret och inte kunde stämplas som pultroner, då de på grund av ovanan med det tunga arbetet vid årorna inte kunde utföra det på rätt sätt, utan arbetade med fel teknik och blev totalt slutkörda. Detta bekräftades också av baron van der Pahlen, den improviserade chefen för kanonsluparna. ”Då slaget började”, säger han i sin rapport till prinsen, – ”förde jag dem i elden och de kom i gång i ganska god ordning, men sedan de en gång bragts i förvirring, vilket inte så mycket berodde på fiendens eld som på den mycket hårda vinden, som förorsakade svårigheter med att hålla formeringen under eldgivningen och som drev båtarna på varandra, så tvingades de att i oordning dra sig tillbaka.”

Följaktligen hade Gustav III rätt, då han ansåg att hela olyckan berodde på prins Nassaus brist på omdöme. Och vi vill tillägga: på hans övermåttan stora lättsinne. Det var alfa och omega i den olycka som drabbade ryssarna vid Svensksund den 28 juni, och inte brist på tapperhet och inte heller feghet, så-

som denna internationella lyckoriddare täcktes skriva till kejsarinnan, han som själv, förnuftigt nog, lämnat stridsplatsen före det bittra slutet. Efter att ha börjat slaget utan föregående rekognosering och utan att känna till fiendens styrka till lands, brydde sig Nassau inte ens om att låta Saltykov få veta var han befann sig. Han inväntade inte Buxhoefdens ankomst, vilket skulle ha varit nödvändigt, och han hade inte tagit reda på hur det stod till på kanonsluparna, vilka han dock räknade som sin huvudstyrka, utan sände i strid folk, som var utmattat av långvarigt och tungt fysiskt arbete. Då han dessutom underlät att i tid avbryta anfallet, trots att han såg att förhållandena definitivt inte var gynnsamma, utan i stället beordrade ständigt nya fartyg in i trängseln, – så framstår prins Nassau som den enda skyldiga till denna i vår historia exempellösa olycka. Då han senare blivit tröstad av kejsarinnan och kunde skriva om detta utan att behöva vältra hela skulden på andra, försvarade Nassau sina ”missöden” i huvudsak med de motiga vindarna. Men fakta ligger i öppen dag, och hans oförlåtliga lättsinne står utom allt tvivel.

K. Ordin

Noter

1. Följande skildring baserar sig helt på rapporter och brev av greve Saltykov, Nassau-Siegen, greve Litta m.fl. i texten nämnda personer; dessa dokument förvaras i U.M:s (utrikesministeriets) huvudarkiv i Moskva.
2. U.M:s arkiv i Moskva. Camp. Suedoise 1790. Band 11, sida 148.
3. Ibid., sida 178, brev av den 11 juli.
4. Kejs. Hist. Sällsk. saml., band XLII, s. 91; brev till Potemkin 29 aug., s. 103. T. I, brev till Nassau-Siegen 9 juli, s. 210.
5. Relation du combat de 28 juni. Mosk. Arx. Nassau-Siegen, Récept.; band 9, s. 165 och följ.
6. ”M. le brigadier Slissoff, qui commandait les 10 scuns et le vaisseau bombardier, s'est trouvé avec eux le plus grand feu”. Ur Nassau-Siegens redogörelse för slaget vid Viborg, band 9, s. 82 och följ. Nu kom prinsen med beskyllningar, som enbart grundade sig på rykten. Då han for till Kursalo (förrän slaget var slut), ”hade han fått höra” att Slissoff färdats i spetsen för kanonsluparna och påstods ha uppmanat alla att fly till Viborg. Prinsen lyckades i sitt uppsåt: när kriget sedan inom kort var över, var Slissoff inte bland dem som blev ihågkomna med utmärkelser, trots att sådana rikligt utdelades. Nassau själv fick han en dyrbar värja och en mycket värdefull servis.
7. ”Ers Majestät torde känna till”, skrev han till kejsarinnan den 7 juli,” – ”att jag hela vintern begärde att få använda spioner. Jag föreslog inrättandet av en särskild spionageorganisation enligt den modell som alla arméer har, men jag blev hindrad och tillsagd att inte blanda mig i sådana saker.” Ibid., band 9, s. 235.
8. Rapport à S. A. le Prince Nassau Siegen du premier major, commandant la batterie flottante No 1, comte Zukato. Samma band, s. 206.

9. Rapport av kaptenen i flottan, brigadören och kavaljeren Slisov. Samma band, s. 205. – Zukatos rapport den 4 juli, s. 209.
10. I rapport från den 4 juli, s. 203.
11. "L'on est parvenu à faire armer ce qui fait ma plus grande force, avec un ramassi de gens que j n'eu jamais méné à l'ennemi, si j'avais eu le temps de les connaître". – I prins Nassau-Siegens rapport till kejsarinnan den 11 juli, s. 238.
12. Så dåligt kunde Nassau själv det folkets språk, för vilket han kämpade, att han inte ens kunde skriva sitt eget namn på ryska, utan undertecknade officiella meddelanden och andra dokument med sin franska namnteckning.
13. Den 7 juli, s. 235. – Il eut été à desirer que tous ceux qui parlaient le russe, aient servi V.M.I. comme il(s) l'ont fait.
14. Je crois de mon devoir d'informer V. Exc. de la conduite courageuse, constance et bonne volonté, qu'a montré ma troupe pendant le combat. – Ib. 9, s. 213.
15. Greve Zukatos rapport av den 31 juli, s. 206.
16. Greve Littas rapport den 4 juli, s. 202.

Amiralitetsbagare i Stockholm

Av förste intendent Jonas Berg

Under mitt arbete på en större framställning om bagarskrået och skråbagarna i Stockholm i äldre tid har jag funnit uppgifter om några andra, mera marginella kategorier av bagare, nämligen slottsbagarna, som arbetade för det kungliga hovet, hovbagare som arbetade för enskilda (hög)adliga adelsmän och åtnjöt dessas beskydd, bagarna vid Amiralitet, som skall bli föremål för denna framställning, och slutligen kronobagarna, som synbarligen i viss grad uppträder i amiralitetsbagarnas ställe efter flottans avflyttning till Karlskrona 1680.

Amiralitetsbagare uppträder i flottans rullor 1642–1680, men jag har inte lyckats finna när befattningen inrättades. Det förefaller klart att den tillkommit inom ramen för Gustav II Adolfs och hans medhjälpares uppordnande av den centrala förvaltningens olika grenar. Dess upphörande som en del av Amiralitetets verksamhet i Stockholm synes vara reellt och en följd av Karlskronas anläggning. Där organiserades bakandet i av Kronan uppförda bagerilokaler, medan lokaliseringen av verksamheten i Stockholm inte är lika självklar.

Ett bagarhus fanns i varje fall i slutet av 1600-talet i anslutning till Kungsgården på Ladugårdsgärde. Byggnaden ingår som den södra delen av vad vi idag kallar Kronobageriet. Den norra delen av Kronobageriet har en portomfattning från Johan III:s tid och brukar betecknas som det första stenhuset på (nuvarande) Östermalm. 1698 uppger i ett brev till Kungl Maj:t den dåvarande kronobagaren att bagerihuset är ”inrättat för över hundra år sedan”, vilket onekligen antyder att även detta hus emanerade från 1500-talet. Om det redan då inrymt ett bageriverk kan dock inte fastställas.

I Flottans rullor uppträder under åren 1642–1680 sammanlagt sju namn. Om två av dessa har jag inte lyckats få fram några som helst andra uppgifter. Men fem av Amiralitetets bagare uppträder också i olika kommunala handlingar och kan därigenom ges en rikare belysning och bli mera levande för oss.

1642–1654	Mäster Joakim Lifvendahl
1655–1657	Mäster Jörgen Nicolaus ”antagen 1/1 1655”
1659–1663	Mäster Conrad Gerckens
1664–1669	Mäster Hans Schmidt
1669–1675	Mäster Petter Lorentz
1677	Erik Blaar ”död 20/9 1677”
1677–1679	Mäster Johan Grünwaldt

Om *Lifvendahl* finns i de militära källorna ytterligare ett par notiser. Han skall enligt kontrakt med (Amiralitets) Kollegiet 1/3 1650 avlönas med 35 Dr i månaden. Han förlovas ur tjänsten 1/1 1655. Lönesumman är så pass hög att

man får förmoda att han på denna lön, enligt det så vanliga systemet, skulle avlöna erforderligt antal gesäller.

Enligt dödsboken i Jakob begravs mästare Joakim Lifvendahl bagare på kyrkogården 31/3 1667. Vidare två av hans söner 9/4 1669 och slutligen hans änka 3/10 1677.

Hans hustru hette Anna Eriksdotter och efter henne föreligger en bouppteckning BOU 1679/2:961. Arvtagare är tre av hennes söner med bagaren och tre minderåriga barn till en fjärde bortgången. Ytterligare en av sönerna, ogift, dör året efter modern. Peter Lifvendahl var hampspinnare och Jürgen Lifvendahl uppträder som gårdsägare på Ladugårdslandet i Tomtboken, som anses avspegla förhållandena 1668.

Troligen etablerat sig Joakim Lifvendahl i Stockholm omkring 1640, gifter sig då och får minst sex söner med sin hustru, som överlever honom med 12 år. Han blir aldrig skråbagare i staden och inte heller borgare.

Om *Gerckens* finns inte mycket i det militära materialet, men desto mera vet vi om hans borgerliga gärning. Conrad Gerckens von Riga, greve de la Gardies hovbagare, gifter sig 28/12 1652 i Sankt Gertrud med Gertrud Timansdotter von Schoting, dotter till en borgare i Göteborg, vars änka Clara du Rées tydligen flyttat till Stockholm och troligen gift sig där. En äldre syster till Gertrud hade 1646 gift sig med apotekare Daurer på Markattan i staden, en yngre syster gifte sig några år senare, 1658, med köpsvennen, sedermera banco-kommissarien Hans Hasselhuhn i Stockholm. En broder, Paul von Schoting, var borgare i Sölvesborg.

I början av 1650-talet var vår man, här kallad Cordt Graken (1652) och Cord Gratz (1654), verksam i Gamla stan. Åren 1659–1663 var han alltså amiralitetsbagare. Antingen bedrev han bageri i bagarhuset vid Kungsgården eller också i anslutning till bostaden i södra delen av Stadens östra kvarter. Det finns också den möjligheten att han vid detta tillfälle anlägger det verk i kvarteret Sandbacken i Katarina, som han drev till sin död 1669, men detta verk kan lika väl ha tillkommit i samband med att han lämnade Amiralitetets tjänst. Burskap i Stockholm synes Gerckens aldrig erhålla. Han dör 25/12 1669 och blir begravd i Sankt Gertrud där han två år tidigare begravt en son. Han efterlämnar änka och sex barn.

Änkan står upptagen för verket i Sandbacken 1671. Hon gifter om sig i Tyskan 29/5 1672 med bagarmästare Hans Henrik Grefve. Denne erhåller burskap 14/3 1677 som bagare och han hade en bror som var skomakare i Stockholm. Grefve står upptagen för verket i Sandbacken 1676 som Greeff bagare. Inför det nya äktenskapet upprättas 17/5 1672 bouppteckning efter den förste mannen, Conrad Gerckens, BOU 1672:403. Det var ju viktigt att barnens rättigheter fastställdes. Två av barnen Gerckens blir vuxna och bär yrket vidare. Sonen Jacob Gerckens (1654-1707) är verksam som bagare i kvarteret

Sporren på övre Västermalm. Dottern Maria Gerckens (1662?–1704) gifter sig 1687 med bagarmästare Petter Holm, som brukar verket i Sandbacken 1687?–1715?. Bageriverket äger bestånd intill 1783 på samma fastighet. Varken han eller svågern erhåller burskap i Stockholm.

Om *Schmidt* meddelar rullorna att han antogs till amiralitetsbagare 27/7 1664 men trädde i tjänst först 1/9 samma år. Han får på egen begäran avsked ur tjänsten 22/9 1669.

Namnet är diskutabelt, det skrivet ibland och med tiden allt oftare, Schmertz och någon gång till och med Smör. Om hans bakgrund är ingenting tills vidare bekant, men det vill förefalla som om han sommaren 1664 var en troligen tysk nybliven bagarmästare, som väljer att starta sin karriär på detta sätt. Han gifter sig 1665; alltså som amiralitetsbagare, med Anna Hobe (1645–1678), dotter till en bagarmästare och borgare verksam i kvarteret Sturen i Katarina. Svärfadern hette Mikael Hobe, han dog 1675 som en av de ledande bagarna i Stockholm. En annan dotter till honom gifte sig samma år, med bagaren Baltzar Quast, som på 1670-talet blev ålderman i skräet, i dennes andra gifte. En tredje dotter blev gift med den förste kyrkoherden i Katarina, Herr Per (Arenbeckius), och en son blev bagare efter fadern. Med Anna Hobe hade Hans Schmeer fem barn som levde ännu 10 år efter faderns död 1697; se nedan.

Hans Schmeer erhåller burskap som bagare 7/7 1669, alltså kort före det han lämnar Amiralitetet. Hans löftesmän är svågern Baltzar Quast och Mattias Johansson (Uritz) både bagare och verksamma på Södermalm. Han är senast från 1671 verksam på ett verk i kvarteret Oroen i Katarina. Det förefaller troligt att han byggt upp detta som en ny anläggning inför lämnandet av tjänsten i Flottan, men det kan inte säkert avgöras var han bakade som amiralitetsbagare, här eller i kronans bagarhus på nuvarande Östermalm.

Hans Schmeer gifter om sig, troligen 1680 med Magdalena Joakimsdotter Brun. (–1710), som efterlever honom. I detta äktenskap blev en son vuxen; se nedan.

Hans Schmeer dör i maj 1697 och det föreligger dubbla bouppteckningar efter honom, BOU 1706:1252 och BOU 1715:811. Vid det senare tillfället är den andra hustrun död liksom fyra av de sex barnen. Arvtagare är då en son i Danzig, en dotter, en sonson och en dotterson.

Han var själv verksam på Oroen 1670–1697 och verket drives rimligen av änkan 1697–1703 och av den yngste sonen Joakim Schmertz 1703–1710. Senare brukar medlemmar av bagarfamiljen Thiesen detta verk.

Barnen Schmertz:

Maria Hansdotter gift med hovslagarmästare Böttger.

Johan Schmertz, bagargesäll utomlands 1697 och 1706, död före 1715.

Margaret Hansdotter gift 1691? med Arent Köster, bagarmästare i hans andra gifte. Han död 1703, hon före 1715. Sonen Arent Köster arvtagare 1715.

Mikael Schmertz, bagarmästare i Stockholm, burskap 1702, "för tiden i Norrköping 1706" död barnlös före 1715.

Mårten Schmertz, bagargesäll "som reser uppå sitt hantverk och nu är vistades i Danzig" 1706, bagarmästare i Danzig 1715.

Joakim Schmertz (1682–1710) bagarmästare i Stockholm, burskap 1709, gift 1703 med Maria Leffler, en sockerbagardotter. Båda makarna liksom hans moder döda i pesten 1710. Sonen Magnus Schmertz arvtagare 1715.

Om *Lorentz* meddelar rullorna att han blev antagen 23/4 1669 och att han kvarstår i tjänst till och med år 1675. Han var från Husum i Holstein och familjen synes ha invandrat till Stockholm under 1660-talets andra hälft, modern dör här 1672 och bouppteckning upprättades. Först på plan var väl system, som 1666 gifte sig med den skotskbördige guldsmeden Hans Clerck. Av de sex barnen Clerck blev en bagare, han uppträder som gesäll 1715 och bor ännu 1740 på Norrmalm som f d bagargesäll.

Själv är Peter Lorentz förmodligen nybliven (tysk) mästare när han antages av Amiralitetet. Han startar alltså sin karriär i det nya landet på detta sätt. Han gifter sig 1669? med en änka efter en handlande Nortman, Katarina Trotzig, som inte hade någon bagaranknytning. Däremot hade hon en syster som sedan 1659 var gift med änkemannen efter guldsmeden Clercks syster.

Makarna Lorentz får 1672 en son Jacob som synes dö som barn. Katarina Trotzig dör 1697 och i det urarva boet ingår då inte någon fast egendom. Som presumtiv arvinge uppträder, utan namns nämnande, en sondotter, väl i hennes första äktenskap. Kort efter det han lämnat Amiralitetets tjänst erhåller han 1676 burskap som bagare med två bagare, Johan Striker och Pavel Johansson, löftesmän. Två gånger under det följande decenniet, 1683 och 1686, uppträder han själv som löftesman för nya bagare, i båda fallen för tyska mästare och tillsammans med en annan bagare.

Det förefaller troligt att Peter Lorentz under 10–15 års tid driver ett bageri- verk någonstans i Stockholm, även om källbristen gör att detta ännu inte kunnat identifieras. Möjligen blir hans ekonomi urholkad. En teori som stöds av hans inlaga från 1698 (nedan), är då att han inemot 1689 återknyter sina kontakter med Amiralitetet och av reformatorn Salomon von Otter engageras i uppbyggnaden av flottans bageriverksamhet i Karlskrona, för att sedan erhålla tjänst som kungsgårdsbagare/kronobagare i Stockholm med dispositionsrätt till bagarehuset både som bostad och verk. I hustruns bouppteckning 1697 finns en gesäll upptagen liksom båt, schäs, säckar och en sugga, men ingen fastighet.

Den 15 december 1698 inlämnar Peter Lorentsson en inlaga till konungen för att förhindra att bagerihuset på Ladugårdslandet rekvideras av krigskollegium, som vill upplåta det till vånhus (boningshus) åt arkliskrivaren. (Detta sker av allt att döma i turbulensen efter den stora slottsbranden.) Han bor

själv i huset mot att han på egen bekostnad håller bakugnarna vid mark och förrättar kronobakning. Själv har han ”med stort besvär uti åtskilliga fästningar ... inrättat tjänlige bakerijn”. Bagerihuset i Stockholm är ”för mer än 100 år sedan med stor kostnad så väl inrättat att dess like (förutan det i Karlskrona) uti hela Europa näppeligen finnes”.

Då krigskollegium föreburit risk för våldel som ett skäl för avhysningen har Peter Lorentsson anskaffat ett intyg från stadsingenjören i Stockholm, som intygar att distansen mellan arklihus och bagarehus är drygt 60 alnar, medan däremot distansen över gatan mellan arklihuset och det hus artilleriöversten Johan Meck bebor är blott knappt 20 alnar.

Peter Lorentz gifter om sig 1698, denna gång med en bagardotter, Magdalena Schultz (1672–1706) dotter till den 1697 bortgångne Jacob Schultz, verksam på verket i Havssvalget på ladugårdslandet 1664–1697. Möjligen övertar Peter Lorentz driften av detta verk under några år. För sin svärmoders räkning inköper han 1703 en fastighet vid Kaptensgatan på Ladugårdslandet som hon bebor till sin död i den stora farsoten 1710. Efter henne uprättas en bouppteckning (urarva) långt senare, 1717. I denna hävdar Peter Lorentz att han underhållit svärmodern i 13 år, vilket måste innebära 1697–1710, alltså från giftermålet. Han köper från arvingarna samma fastighet i kvarteret Klippan. Hustrun dör i maj 1706 och efterlämnar som arvingar mannen och en gemensam dotter, Margareta Lorentz. I boet ingår en gård i Klippan vid Kaptensgatan på fri grund. Två gesäller arbetar i rörelsen. Gården av allt att döma grannfastighet till svärmoderns gård.

Dottern lever ännu 1717 och är då gift med en skomakare, Mäster Gustaf Smålander.

Peter Lorentz gifter om sig 1708 med en officersdotter Maria Svensdotter Blom (–1717). Möjligen en dotter till löjtnant Sven Blom som stupade vid Hangöudd 1714. Makarna döper 1710 sonen Peter Alexander, men han lever bara en månad. Hon dör i januari 1717 och av bouppteckningen framgår att verket låg vid Kaptensgatan på ofri grund och att en gesäll var anställd. Skårpebröd levererades till Slottsmagasinet och andra. Det är inte klart vilken av fastigheterna det gäller, men det förefaller som om detta är den som tillhört svärmodern i andra giftet. Boet är urarva. Peter Lorentz gifter sig ännu en gång, troligen 1718, med Anna (E) Röhlefinck, som möjligen räknade släktskap med hans första hustru. Hon efterlever honom, står upptagen här i mantalslängden 1721 och försäljer 19/9 1723 fastigheten i Klippan till bagaren Anders Werdig Ott, eller Anders Otte, som han oftast kallas. Denne driver ett bageriverk här några år.

Peter Lorentz dör 27/4 1720 enligt Hedvig Eleonora dödbok och någon bouppteckning har inte påträffats.

Om *Grünwaldt (Grönvall)* säger rullorna att han blev antagen 2/12 1677,

uppenbarligen efter den Erik Blaar som enligt samma källa avled 20/9 1677. Grönvall uppträder i rullorna 1677–1679, medan den sista rullan enligt den gamla ordningen saknar namn under rubriken Bagare. Hans anställning torde ha fortsatt ty i staten för 1684 upptages 300 dr för bagaren i Stockholm och 1685–1686 150 dr vardera året. Från 1687 upptages bagare endast i Karlskrona i Amiralitetets stater. Dessförinnan heter det om bagaren i Stockholm, dvs Johan Grönvall, att han "bakar och nedersänder bröd" till Karlskrona. Överflyttningen av bageriverksamheten sker således successivt och 1686 synes vara det sista året Grönvall avlönas. Därefter uppträder han några år som innehavare av en fordran på Kronan.

Johan Larsson Grönvall gifter sig mot 1670-talets slut med en Karin Eriksdotter. Hon dör 1689 och han 1690 och en gemensam bouppteckning upprättas 25/9 1691. Här kallas Grönvall Mäster och kungsgårdsbakare. Arvingarna är tre gemensamma barn: Maria, 12 år, hos klockaren i Grödinge, Anders, 11 år, hos bagare Hans Möllers änka, och Johanna, 10 år hos mätaren Erik Andersson, Den sistnämnde kan teoretiskt vara barnens morfader. Hans Möller hade avlidit våren 1691 och hans bageriverk låg på Kungsbacken. Inget släktskap har kunnat konstateras.

Boet lämnar praktiskt taget inget överskott, framför allt på grund av en stor skuld till proviantmästare Petter Hall. En gård på ofri grund bebyggd med tre ålandsstugor (tidens monteringsfärdiga timmerhus) på Norrmalm i Lutterns gränd och hörnet emot Rännilen upptages liksom, intressant nog, ett fähus i Kungsgården. Av bakningsutensilier upptages en stor handkvarn med skruv och vev och ett baktråg. Fastigheten låg tydligen i kvarteret Sparven i stort sett ute på nuvarande Stureplan.

*

1680 skapas örlogsbasen Karlskrona och samtidigt förflyttas Amiralitetet dit, det torde vara fråga om den första utlokaliseringen av en central myndighet i vårt land.

Bageriverksamheten i Karlskrona synes ta sin egentliga början den 1 november 1688, då det nya bagarhuset på Trossön vid bron till Stumholmen. Detta bagarhus förstördes helt i den stora stadsbranden 1796, medan den yngre kopian på andra sidan sundet då klarade sig.

Bagare vid Amiralitetet i Karlskrona är Sven Andersson Berg, som under de tio första månaderna 1688 uppbär halv lön och under de två sista fullön. Årslönen var, vilket också framgår av staten 200 dr. Sven Andersson kvarstår i sin befattning åtminstone under 10 år.

På 1687 års stat hade 4 898 dr reserverats för det nya bagarehusets uppbyggnad och det år synes också mindre skulder uppstå till två bagare i Karlskrona, möjligen i samband med planeringen. De två hette Rasmus Rolofsson och Nils

Johansson Fincke och de synes inte ha fått betalt varken 1687 eller 1688.

Några handlingar från 1691? och 1693 visar att kamreraren vid Amiralitetsstaten i Karlskrona Salomon von Otter (1647–1732), intresserade sig för bakningen under sitt reformarbete, som pågick under perioden april 1689 – april 1691, men det är en annan historia. I Stockholm övergår bagarhuset vid Kungsgården till att betecknas som kronobageriet, och under detta namn går fastigheten än idag.

Källor:

Riksarkivet – Städernas akter

Krigsarkivet – Amiralitetskollegii arkiv, rullor och kontrakt

Stadsarkivet – Mantalsfängder

– Kyrkböcker

– Hantverkarlängder

Jakten Fortunas plundring och sänkning 1749

Av organisationsdirektör, jur kand Tryggve Foghelin

I slutet av oktober 1749 inställde sig hos svenske kommissarien i Helsingör, Krüger, tre svenskar som uppgav sig vara skepparen på halländska jakten Fortuna, Olof Jeremieson, och hans besättning, styrmannen Anders Mogren och matrosen Sven Jansson.¹⁾ Jakten hade under resa från Stockholm till Göteborg sjunkit vid Bornholm. Alla ombord hade lyckats rädda livet genom att ta sig ombord på jakten Maria Christina, också den från Halland, vilken turamt befunnit sig i närheten. Jeremieson avgav därefter till magistraten i Helsingör sjöförklaring, som beedigades av honom och hans besättning. Skepparen på Maria Christina, Petter Svensson, intygade också riktigheten av sjöförklaringen och fortsatte sedan sin resa till Halland.

Krüger uppsöktes därefter av ytterligare en svensk som uppgav sig vara Olof Jeremieson och den sjunkna jakten Fortunas skeppare. Efter Maria Christinas ankomst till Helsingör hade han hållits kvar på fartyget och inte fått lämna det förrän det var klart för avsegling. Fortunas last hade mot hans vilja till stor del plundrats och försålts bl a på Bornholm eller lastats på Maria Christina och ett annat fartyg. Fortuna hade därefter sänkts utanför Bornholm av Jeremiesons son Thore Olofsson, som var styrman på Fortuna, och matrosen på fartyget, Sven Jansson. Skepparen Petter Svensson m fl var medansvariga för plundringen och sänkningen. Hans styrman på Maria Christina, Christer Andersson, hade i Helsingör felaktigt utgivit sig vara styrmannen Anders Mogren på Fortuna.

Ostindiska kompaniet och flera andra, bl a Jonas Alström, hade befraktat Fortuna för resan till Göteborg med koppar- och järnplåt, segel- och flaggduk m m. En stor del av lasten var försäkrad till något över 43 000 daler kopparmynt (DKmt) hos Sjöassuranskompaniet i Stockholm.

Krüger anmälde vad som hänt till magistraten i Helsingör, och Jeremieson, Olofsson och Jansson sattes i häkte. Svensson och hans folk hade redan hunnit avsegla och kunde inte gripas i Helsingör. Krüger skickade också snabbt rapport till Stockholm, bl a till Sjöassuranskompaniet, om det inträffade. Saken väckte stort uppseende och togs upp i rådet vid tre tillfällen i november 1749. Landshövdingen och överkommendanten i Malmö beordrades att ombesörja "militärisk vakt" till mottagandet av Fortunas folk vid deras utlämnande till Sverige och att föranstalta om deras säkra uppsändande till Stockholm, där rannsakning enligt rådet skulle hållas vid kämnarsrätten. Rättegången påbörjades snabbt där och forsattes sedan upp till högsta instans. Som åklagare i målet fungerade ombudet för Sjöassuranskompaniet vice fiskalen i Rikets ständers Bank, Jacob von Langenberg.

Fartyg, redare och besättning

Fortuna var byggd 1730 av ek på kravell och på 7 1/2 läster (drygt 18 ton dödvikt) samt var hemmahörande i Kungsbacka.²⁾ Hälften av jakten ägdes av högaren och borgaren i Göteborg, Jonas Ekling, som 1748 hade köpt sin andel på auktion efter handelsmannen Per Persson Bennich i Kungsbacka. Skepparen Per Olofsson Klot i Ysby, Vallda socken, ägde 1/4 av jakten tidigare, i varje fall sedan 1745. Ägare till den återstående fjärdedelen var änkan Malena Andersotter i Ysby, vilken förvärvat sin andel efter 1745, tydligen efter skepparen Per Larsson i Kyrkbyn i Släps socken. Ekling, Klot och Malena Andersdotter var också ägare till andelar i andra fartyg.

Under rättegången påstods från svarandesidan att Fortuna befann sig i dåligt skick, men rätten tog inte upp saken. Fartyget var visserligen som nämnts byggt 1730, men hade därefter "förbyggt", varmed förstås att det var ombyggt eller snarare att på det gamlas botten byggt en ny överdel. Redarna yrkade i rättegången inte någon ersättning, och de tycktes inte ha haft någon försäkring. I domstolsprotokollen finns ingen uppgift om fartygsvärdet.

Jeremieson blev skeppare på Fortuna 1749. När jakten var klar för avsegling från Stockholm till Göteborg i slutet av september 1749, utgjordes hans besättning av hans son Thore Olofsson som styrman och Sven Jansson som matros. En skeppsgosse hade i Stockholm tagit hyra på ett annat fartyg. Jeremieson var 60 år och hade varit på sjön i 40 års tid. Han betygade inför rätten att han under sina år till sjöss "städse beflitat sig om ärlighet och godt samvete". Jeremieson var född i Onsala socken och bosatt där. Han var liten till växten och "till utseende av icke särdeles kropstyrka". Även Olofsson, 29 år, var född och bosatt i Onsala. Han var "något lång och stadig till växten samt, efter utseendet, av helbrädda lemmar". Olofsson hade några år rest till sjöss, men det var första gången som han for med sin fader på Fortuna till Göteborg. Jansson var 23 år, född i Varberg och för första gången till sjöss med Jeremieson. Han var av "medelmåttig växt och till utseende av stadiga krafter".

Skepparen på Maria Christina, Petter Svensson, var 36 år, född i Onsala och bosatt där. Han hade "någon tid" farit till sjöss och var "af medelmåttig växt och, efter utseende, til sina lemmar helbräddad".

Lasten

Följande uppställning upptar de målsägare, befraktare av Fortuna, som i rättegången begärt ersättning och deras av kämnarsrätten i sin dom upptagna ersättningskrav på tillsammans drygt 50 000 DKmt:

Sjöassuranskompaniet

(försäkringar för Ostindiska kompaniet,
handelshuset Jean Le Febure & Co och
handelsmannen Johan Condon)

43300

Kommerserådet Jonas Alström	1751
Rådmannen Hindric Möller	1402
Handelsmannnen Samuel Albin Johansson	741
Handelsmännen Nerstadius och Kohlberg	1310
Handelsmannen Diedric Bohm	125
Handelsmannen Peter Hall	1032
Handelsmannen Jacob Blinke	96
Apotekaren Hindric Schwetz	262
Handelsbokhållaren Jacob Dahlström	119

Riksdagen beslöt 1739 att ett sjöassuranskompani skulle få bildas. Tidigare hade sjöförsäkring endast kunnat tecknas i utländska institut med stort utflöde av valuta från Sverige för premiebetalning. Till en början kallades det "Assurance Compagniet", men namnet ändrades sedan. I likhet med vad som gjorts i försäkringshistoriska arbeten, användes här namnet Sjöassuranskompaniet. Grundkapitalet var en miljon daler silvermynt (DSmt), vilket belopp uttryckt i DKmt bör ha varit tre gånger så stort. Kompaniet gick med vinst redan från början.³⁾

Ersättningskraven från Ostindiska kompaniet uppgick till 37 500 DKmt för koppar- och järnplåtar. Jean Le Febure var själv delägare i Sjöassuranskompaniet.⁴⁾ För hans handelshus uppgick ersättningskraven till 5200 DKmt och avsåg segel- och flaggduk.

Johan Condons försäkring omfattade ett bodmerilån i Stockholm till Jeremieson på 575 DKmt enligt ett bodmeribrev av den 12 augusti 1749. Bodmeri var en på den tiden i sjölagen medgiven pantförskrivning av fartyg, frakt eller last som en skeppare under resa utom hemorten "i hög nöd och trångmål" tilläts göra för att skaffa medel till resans fortsättande. Rättsläget för försäkring av bodmerilån var vid denna tid oklart såsom framgår av uppgifterna i slutet av denna undersökning. Sjöassuranskompaniet hade i varje fall godtagit försäkring för Condons lån till ett belopp av 600 DKmt.

Jonas Alström hade befraktat Fortuna med bl a metallvaror, såsom filar, järnplåt, järn- och mässingstråd, gammal takkoppar, med matvaror, såsom konfektrussin och konfektfikon, sill, stockfisk och sik samt utrustning för textiltillverkning, såsom klädmakarskottspolar och vävskidor. Hindric Möllers del av lasten bestod bl a av en kista med silver- och tennsaker, linnekläder, nankinsbyxor, vit väst, näsdukar, nattrock, hårpung, strumpor, tofflor, två klänningar och en spegel samt av en säck med grönt sidentyg m m till en säng.

Samuel Albin Johansson hade sänt fyra säckar kork och två packar bomull med Fortuna och Nerstadius och Kohlberg bl a flaneltyg och raggsockor samt åtta fjärdingar med blå russin och två fjärdingar med fikon. Diedric Bohm

hade befraktat Fortuna med en ny fin hatt, ett par grå silkesklänningar och två par skor, och Peter Hall med sill och strömming. Jacob Blinke skickade med bl a två tunnor becolja, Hindric Schwetz 10 3/4 skålpund bittersalt och Jacob Dahlström fyra tunnor rödfärg och 50 fat kimrök.

Händelseförloppet

Kort före Fortunas avsegling från Stockholm begärdes kvarstad på fartyget av en hökare i Stockholm, vilken hade en fordran på Jeremieson på 560 DKmt. Olofsson skaffade strax fram pengar genom att han, fadern ovetande, försåg sig med nycklarna till lastrummet och där tog två rullar segelduk och sålde dem. Han betalade skulden men behöll överskottet på 15 DKmt. Ett sådant belopp betydde åtskilligt för en jaktstyrman på den tiden. Hans månadshyra, utöver kost, kunde röra sig om 80 DKmt. En matros kunde ha 30 DKmt.

Trots att Jeremieson fått bodmerilån på 575 DKmt, lån på konossement och dessutom privatlån hade, enligt vad han uppgav för rätten, så mycket gått åt till förnödenheter till Fortuna att han inte kunde betala skulden. Vid avseglingsögonblicket omtalade sonen hur han kunnat betala den. Eftersom lots då redan gått ombord och otåligt yrkade på avresa hade Jeremieson underlåtit att inför domstol beivra sonens tilltag att olovligen ta segelduksrullarna och i stället seglat.

Sedan Fortuna passerat Sandhamn utbröt storm och bommen blev så skadad att Jeremieson måste söka sig till Visby för att få den reparerad. Enligt Jeremieson skall sonen och Jansson under resan till Visby satt sig upp mot honom och tagit kommandot. De hotade att kasta honom över bord därest han "knystade". Sonen och Jansson berättade däremot att Jeremieson "onödigtvis" varit otidig mot dem. Jeremieson hade "supit sig drucken och til kienst warit oförmögen". I rättens protokoll finns ingen uppgift om att Jeremieson yttrat sig om supandet. Han påstod att han vid ankomsten till Visby omtalade för tullfolket vad som "vederfarits" honom, men att man inte brydde sig om honom.

När Fortuna kom till Visby fanns där tre skeppare från Halland med sina fartyg, nämligen Petter Svensson från Onsala, Hans Röse, också han därifrån, samt Anders Ankarfly vars jakt hade ägare i Värö. Röses fartyg hade fått en akterskada som måste repareras i Visby och de övriga tog in last där. De fyra fartygen låg samtidigt i Visby ett par veckor och under den tiden hade Olofsson "plägat festligt umgänge" med skepparna. Jeremieson uppgav, att han för att skaffa pengar till "någon sin förnödenhet" pantsatte två tjocka kopparplåtar från lasten hos Ankarfly men tänkte "lösa dem åter utan at någon derav skulle få kundskap". Ankarfly talade emellertid genast om saken för Olofsson "med utlåtet det wore icke förbudet mera Olofsson at handla med ladningen än fadern". Ankarfly, Olofsson och Svensson kom nu fram till att

man inte bara skulle ta hand om Fortunas last utan också sänka fartyget. Vem som var initiativtagare hade de inblandade olika meningar om. Svensson påstod att Olofsson hade sagt att Fortuna kunde sänkas eftersom den var farlig. Ankarfly hade till sin besättning sagt att han oroade sig för Fortuna enär fartyget var gammalt och av intet värde.

Jeremieson och Röse förnekade att de hade haft någon kännedom om planerna på Fortunas plundring och sänkning, dock medgav Jeremieson att sonen efter ankomsten till Visby tagit hand om lastrumsnycklarna och hade "misstänkte" samtal med Ankarfly och Svensson.

Olofsson började med hjälp av Jansson att överföra åtskilligt av lasten till Ankarflys och Svenssons fartyg. Med Jansson närvarande bröt Olofsson därvid upp rådmannen Möllers kista och Ankarfly tog hand om silvret och åtskilligt av tennsakerna i den medan Svensson tog mycket av återstoden. Jeremieson påstod att han tvingades att bara åse plundringen. Hans förmaningar brydde man sig inte om utan han hotades att bli illa hanterad om han inte höll tyst. Enligt Röse hade framkommit att Jeremieson i Visby "stadigt skal warit af drycker öfwerlastad". På fråga under rättegången varför Jeremieson inte i Visby hade vänt sig till landshövdingen eller vederbörande domare med anmälan, svarade han att han inte kunde förstå att så bort ske.

Enligt uppgörelse mellan Olofsson och Svensson skulle Svensson "med all försiktighet" sälja en del av de saker som han mottog från Fortuna och sedan "dela resten rätt med Olofsson". Ankarfly gav Olofsson 20 DSmt i Visby och därtill försäkran att de "riktigt vid hemkomsten skulle med hvarandra liquidera".

Olofsson försökte utan framgång sälja en spegel i Visby. Däremot lyckades han till Röse sälja två flaggduksrullar och två fjärdingar russin. Vidare fick Röse en porslinsskål till skänks. Röse ansåg dock att flaggduken och russinen endast var panter för ett lån till Olofsson på 18 DSmt.

Lastningen av Ankarflys och Svenssons fartyg och lagningen av Fortunas bom avslutades ungefär samtidigt. Ankarfly lämnade Visby först och seglade mot Onsala. Hans besättningsmän, alla från Värö, hade hjälpt till att motta "misstänkt" gods från Fortuna i Visby. Vid ankomsten till Onsala hjälpte de också till att förvara det. Som förklaring uppgav besättningen att "alt hwad de gjort och tagit sig före skal skiedt efter Ankarflys antydan och alfvarsamme befallning".

Jeremieson och Svensson avseglade någon dag efter Ankarfly i sällskap mot Göteborg respektive Kungsbacka. Röse låg kvar ytterligare någon tid i Visby och seglade därefter till Stockholm.

Innan Jeremieson, Ankarfly och Svensson lämnade Visby hade ett brev till en av Fortunas ägare, Jonas Ekling i Göteborg, avsänts. Brevet, som var skrivet i Jeremiesons namn, var daterat den 26 september 1749 och rörde Fortu-

nas oduglighet, försäkring m m. Jeremieson påstod att han visserligen några gånger skrivit till Ekling, men nu angivna brev kändes han icke vid. Han trodde att brevet skrivits i hans namn av Ankarfly.

Fortuna och Maria Christina löpte in i tre hamnar på Bornholm – Hasle, Sveneke och Nexö. Olofsson påstod att det berodde på storm och motvind. Befolkningen skulle enligt Olofsson "efter deras plägsed" frågat om något kunde köpas från fartygen. Olofsson och Svensson började då sälja gods från Fortuna. Åtskilligt fördes också över till Maria Christina. Priserna blev låga eftersom folket på Bornholm visste att det rörde sig om tjuvgods. Jeremieson skulle enligt Jansson varit "efterlåten, supit sig drucken och icke wetat något till sig" och inte ingripit. Jeremieson yttrade sig inte om berusningen, men påstod att han under plundringen av Fortuna klandrat sonen och Jansson. Jansson förstod att han genom sin delaktighet i plundringen kunde råka illa ut och "satte sig därför i sinnet" att på flera ställen gå ifrån jakten. Vid Nexö måste sålunda Olofsson hämta Jansson åter till Fortuna.

Plundringen avslutades vid Nexö. Olofsson hade börjat förbereda sänkningen med hjälp av Jansson och folk från Bornholm genom att föra sten till Fortuna. 4-5 båtlaster fördes dit och Jansson bar ned stenarna i lastrummet. Där fanns kvar bl a Ostindiska kompaniets järnplåtar, som inte gått att sälja. Jeremieson måste före sänkningen flyttas till Maria Christina men ville inte lämna Fortuna. Jansson måste tillgripa både stenkastning och överfall för att Jeremieson skulle lämna sitt skepp. Svensson, som på olika sätt medverkade i sänkningen, förklarade i domstolen Jeremiesons flyttning till Maria Christina med att denne var sjuk.

Svensson talade nu – den 28 oktober 1749 – om för sin styrman Christer Andersson och sin matros Bengt Bengtsson att Fortuna skulle sänkas. På fråga av rätten varför de inte då avrådde Svensson från sänkningen, svarade de att de "icke tordes fråga Petter Svensson, såsom deras skieppare och förman, något emot". Bengtsson flyttades från Maria Christina över till Fortuna, där han sattes att sköta rodret. Fortunas ankarlina kapades och båda fartygen seglade i sällskap från Nexö. När de seglat cirka tre mil gick Olofsson och Jansson ned i Fortunas kajuta och Jansson började att med en yxa hugga hål i båten bog. Olofsson fortsatte huggandet tills mycket vatten började strömma in. Jansson hade för sitt "besvär" med huggandet av Olofsson utlovats en dansk krona. Efteråt fick Jansson sedan ytterligare tre danska kronor och löfte om ytterligare ersättning. När vattnet stigit ungefär sex fot ropade Olofsson på hjälp, varpå Svensson, som med sin båt låg intill Fortuna, kunde "rädda" både Olofsson, Jansson och Bengtsson. Efter någon stund såg sedan Jeremieson, som det sägs i rättens protokoll, "sin jakt med hissade segel och av en nordostvändlig vind lutande på ena sidan drivas åt stora siön". När Olofsson kom ombord på Maria Christina var fadern enligt Olofsson "ursin-

nig och icke vid sina sinnen”. Olofsson föll i gråt av sin faders hårda klander.

Maria Christina seglade efter Fortunas sänkning mot Helsingör och kom dit efter någon dag.

Rättegången

Sedan Jeremieson, Olofsson och Jansson förts från Helsingör till Stockholm kunde rannsakingen mot dem påbörjas den 8 januari 1750.

Svensson och hans besättning rannsakades vid Fjäre häradsrätt, häktades där och fördes sedan till Stockholm för vidare rannsaking vid kämnersrätten. Vid häradsrätten rannsakades också anhöriga m fl, som fått del av den på Maria Christina överförda lasten från Fortuna.

Ankarfly och hans besättning rannsakades vid rådhusrätten i Varberg och vidare vid Viske häradsrätt. Under transporten av Ankarfly och hans besättning till vidare rannsaking i Stockholm, lyckades Ankarfly fly nära Varberg, och en särskild rättegång hölls vid Faurås häradsrätt med dem som hjälpt Ankarfly eller visat försumlighet i bevakningen.

När rapporter i mitten av november 1749 kom till Stockholm om Fortunas plundring och sänkning befann sig skepparen Hans Röse med sitt fartyg där. Uppgifterna från Helsingör pekade på att han hade medverkat i plundringen. På von Langenbergs yrkande beslöt därför kämnersrätten den 18 november 1749 att hämta Röse och hans besättning till rannsaking. Röse hade oturligt nog redan hunnit lämna sitt fartyg och uppsökt sin stamkrog när rättens folk påträffade honom. Han fördes därför i berusat tillstånd inför rätten. Innan han insattes i häkte för att nyktra till hann han med att komma med många okloka yttranden. Han förnekade exempelvis att han alls haft med Fortunas last att göra och kryddade sitt tal med svordomar. Efter ytterligare ett par rättegångstillfällen erkände han att han i god tro lånat Olofsson pengar mot pant i flaggduk m m från Fortuna. Hans besättning ansågs inte inblandad och släpptes, men själv häktades han. Sammanlagt rannsakades över 30 personer i Fortunamålet.

Till en början försökte Olofsson och Svensson att också inför kämnersrätten komma med den version av händelseförloppet som angavs i den falska sjöförklaringen i Helsingör. Detta trots att de inför rätta där ändrat sig och medgivit att Jeremiesons berättelse var riktig. Efter att de enligt kämnersrättens beslut hade prövat på svårare fängelse, ändrade de sig snabbt och kom med berättelser som överensstämde med Jeremiesons version. Langenberg yrkade också på att Röse skulle sättas i svårare fängelse, men det ville inte rätten. De tortyrtade insättningarna i svårare fängelse var ganska vanliga under denna tid och kunde ske med lagens stöd.⁵⁾

Kämnersrättens dom i målet avkunnades den 4 maj 1750. Olofsson dömdes

att, för plundringen och sänkningen av Fortuna och för mened, halshuggas och steglas samt att ersätta den av honom orsakade skadan.

I 1667 års sjölag och 1734 års lag hade man inte infört någon straffbestämelse för uppsåtlig sänkning av fartyg. På den tiden ansågs emellertid att man i ett sådant fall fick döma ut straff enligt något lagrum som reglerade en någorlunda liknande situation.⁶⁾ Kämnersrätten åberopade sålunda missgärningsbalken (MB) 21 kap. 2 §, som stadgade halshuggning, stegling och skadeståndsskyldighet för den som förledde till skeppsbrott genom uppgörande av eldar m m. Vidare åberopade rätten motsvarande stadgande i 1667 års sjölag kap. 6, det som färgstarkt inleddes sålunda: "Skulle någon vara så sniken efter en mordisk vinst at han under sken av fiskande uptände eld om nattetid i båtar eller på klippor ellerock brukande annat påfund att dermed förleda den sjöfarande..."

Kämnersrätten åberopade också MB 21 kap. 4 § om eldsåsättande å strandad farkost eller rövande av något från sådan farkost, vilket lagrum också i vissa fall stadgade dödsstraff.

Även MB 42 kap. 3 § åberopades. Där stadgades bl a om nidingstöld, varmed bl a avsågs skeppares eller besättnings stöld av gods, som de hade att transportera. Straffet var normalt återlämnande av stulet gods eller ersättande av värdet och böter på fyrdubbla värdet. Om tjuvnaden skett genom uppbrytande av kista o dyl, aktuellt i detta mål, kunde det dock bli dödsstraff genom en särskild förordning från 1745. Denna förordning tillämpades dock endast i undantagsfall och kämnersrätten omnämnde inte uppbrytandet av Möllers kista i sin dom. Slutligen hänvisades med anledning av den beedigade falska sjöförklaringen i Helsingör till rättegångsbalken 17 kap. 19 § om mened, vilket lagrum i detta fall stadgade ett bötesstraff på 40 daler och ärelöshet för menedaren.

Svensson dömdes att, för delaktighet i plundringen och sänkningen av Fortuna och för mened, halshuggas, steglas och ersätta den av honom orsakade skadan. De lagrum som åberopades mot Olofsson, åberopades också mot Svensson, men dessutom åberopades bestämmelserna i MB 61 kap. om delaktighet.

Sven Jansson hade enligt rättens dom mot ersättning och med otillbörlig lydnad varit delaktig i Fortunas plundring och sänkning samt begått mened. Jansson dömdes därför, under åberopande av de lagrum som angivits beträffande Olofsson och Svensson, att mista livet och ersätta den skada han orsakat.

Matrosen Bengt Bengtsson på Maria Christina hade hjälpt sin skeppare Petter Svensson att ombesörja att plundrat gods från Fortuna fördes till Svenssons hemtrakt Onsala. Som ersättning härför hade han av godset fått en påse russin och "något annat derav". Vidare hade Bengtsson, när Svensson kort före Fortunas sänkning meddelat honom att så skulle ske, i stället för att

”sådant efter möjligheten söka förekomma”, satt sig vid rodret på Fortuna medan Olofsson och Jansson högg håll. Efter sänkningen hade Bengtsson av Svensson mottagit sju DSmt och ”döljt och aldeles förteget” den grova gärningen. Under åberopande av de lagrum i MB som angivits beträffande Olofsson, Svensson och Jansson, dömdes därför Bengtsson att mista livet och med sin egendom bidra till skadans ersättning.

Styrmannen Christer Andersson på Maria Christina hade hjälpt till att på Maria Christina ta emot plundrat gods från Fortuna och i förväg varit underlättad om att sänkning skulle ske, men varit ”icke nödgad utan måst sådant sökt förekomma”. Han hade vidare under falskt namn inför magistraten i Helsingör på ed givit falsk sjöförklaring. Han dömdes för mened att mista äran och vidare att, för delaktighet i de brott Olofsson m fl begått, straffas med 40 par spö och sedan försändas till någon Kronans fästning för att arbeta där i tre år.

Röse hade vid samtal med Jeremieson fått kännedom om att låsen till Fortunas luckor var rubbade, varför Röse måste ha insett att de saker, värderade till 76 DSmt, som Olofsson lämnade honom som pant, varit stulna. Rätten åberopade MB 41 kap. 3 § om främjande av tjuvnad och MB 42 kap. 3 § om nidingstöld. Röse dömdes därför att ”stå tiufsrätt” och böta 304 DSmt eller, om han inte betalade, sitta 26 dagar i fängelse vid vatten och bröd; varefter han skulle undergå en söndag uppenbar kyrkoplikt samt av sin egendom ersätta skadans värde.

Det lades Jeremieson till last att han trots vetskap om plundringen av Fortuna inte angav de skyldiga. I den händelse, sade rätten, att han gjort sin skyldighet hade det plundrade godset ”på färsk gierning kunnat tillrättascaffas samt hvad sedermera med Jachten och des öfriga laddning blifwit wärkställt äfwenledes kunnat hindras och aldeles förekommas”. Jeremieson hade vidare handlat oredligt med lasten därigenom att han tagit två kopparplåtar ur den och pantsatt dem hos Ankarfly. Rätten åberopade MB 61 kap. 2 och 3 §§ om delaktighet med mindre vållande respektive hjälp att dölja brott, samt 42 kap. 3 § om nidingstöld. Trots att Jeremieson sålunda borde straffas efter ”tiufsrätt” och trots sin märkliga efterlåtenhet, ansåg dock rätten med hänsyn till hans ålder, kläna växt och svaga hälsa att han endast skulle dömas till 26 dagars fängelse och undergå en söndag uppenbar kyrkoplikt samt ersätta värdet av de bortstulna kopparplåtarna.

Skeppsgossen på Maria Christina, Hans Nilsson, hade känt till att ”olovligen fångat” gods förts ombord, hjälpt till att föra godset till skepparens hem och inte ”behörigen uppenbarat det”. För sin delaktighet dömdes han därför till 14 dagars fängelse vid vatten och bröd.

Styrmannen Olof Hindricsson, matrosen Börje Olofsson och skeppsgossen Hans Böriesson, alla på Ankarflys fartyg, hade känt till att ”misstänkt” gods

förts ombord från Fortuna och fraktats till Halland, där det på ett "misstänkt" sätt förvarades. Vid rannsakingen i Halland lämnade styrmannen frivilligt fram vad han mottagit medan de övriga vid ankomsten till Onsala gömde godset. De dömdes för delaktighet till fängelse vid vatten och bröd, styrmannen i 16 dagar och de övriga vardera i 12 dagar.

Svenssons hustru, Bengta Persdotter i Onsala, befanns vid rannsakingen vid Fjäre häradsrätt ha av mannen mottagit kopparplåtar, segel- och flaggduk m m, allt värderat till 389 DSmt, och vidare "en hop" danska och andra pengar. Dessa saker och pengarna hade hon sedan gömt i en källare och under stenar m m i en hage. Hon dömdes under åberopande, såsom också skett för Röse, av 41 kap. 3 § och 42 kap. 3 § att "stå tiufsrätt" och böta fyra gånger skadans värde eller 1556 DSmt. Om hon inte betalade skulle hon sitta 28 dagar i fängelse vid vatten och bröd, varefter hon skulle undergå en söndag uppenbar kyrkoplikt.

Övriga åtalade, som i Halland mottagit saker från Fortuna, frikändes eftersom de inte kunde bevisas ha haft kännedom om plundringen. Ankarfly, som ju rymt, kunde rätten "såsom frånvarande" inte döma "för denna gång". Lagenberg hade yrkat dödsstraff.

Kämnarsrättens dom underställdes Svea hovrätt. Hovrättens utslag den 14 juni 1750 i målet finns refererat i rådsprotokollet i justitieärenden den 22 augusti 1750. I hovrättens arkiv finns intet kvar om målet.

I inledningen till sitt utslag tog hovrätten upp händelsen med uppbrytandet av rådmannen Möllers kista och plundringen av dess innehåll.

Hovrätten konstaterade att ett brott av det slag som Fortunas sänkning utgjorde egentligen inte fanns utsatt i de av kämnarsrätten åberopade lagrummen, sjölagens 6 kap. och MB 21 kap. 2 §. Hovrätten hemställde emellertid till Kungl. Maj:ts gottfinnande "änskiönt i thette fall ej någon beskrefwen lag finnes, Thore Olofsson icke thesto mindre bör sin ogudaktlige och tillförene ohördra gierning med dödsstraff umgälla". Som skäl härför anförde hovrätten att Olofssons gärning var av lika eller svårare beskaffenhet än det vållande till skeppsbrott som angavs i de nämnda lagrummen. Eftersom välståndssökningen i landet i hög grad var beroende av att handel och sjöfart kunde bedrivas säkert och obehindrat, fordrades vidare att ett så grovt brott som det Olofsson begått genom att uppsåtligen sänka sitt fartyg, belades med dödsstraff. Hovrätten hemställde att Olofsson "androm till så mycket större skräck och varnagel, halshugges och på fem stegel lagd warder". Normalt gällde att en avrättad lades på fyra stegel.

Svensson och Jansson bedömdes lika brottsliga som Olofsson och borde undergå samma straff.

Matrosen Bengt Bengtsson fick kännedom om beslutet att sänka Fortuna samtidigt med sin order av skepparen att gå ombord på detta fartyg och sedan där sköta rodret. Genom att Bengtsson var ung till åren och inte tidigare varit

till sjöss ”ägde han icke tillräckeligt rådrum at eftersinna then för händer varande gierningens grofwa beskaffenhet och at honom i sådant fall tillkommit, at undandraga sig fullgiörandet av Skepparens Befallning”. Bengtsson var därför inte lika brottslig som Olofsson, Svensson och Jansson och kunde inte fällas till lika svårt straff. Bengtsson hade dock haft kunskap om lastens plundring utan att lämna besked härom till Jeremieson. Vidare hade han biträtt sin skeppare med att ta hem last från Fortuna, haft sin del av den samt varit med vid sänkningen utan att varken förekomma eller avråda gärningen. Bengtsson dömdes därför för sin ”myckna delaktighet” att straffas med 40 par spö och därefter sändas till Kalmar fästning för att där arbeta i tre års tid.

Christer Andersson dömdes också till 40 par spö och att därefter sändas till Bohus fästning för att där arbeta i tre års tid.

Skeppsgossen Hans Nilsson på Maria Christina fick sitt straff höjt från 14 till 16 dagars fängelse, medan Ankarflys besättningsmän, Hindricsson, Olofsson och Böriesson dömdes till oförändrade fängelsestraff, 16 dagar för Hindricson och 12 för de övriga.

Röses fängelsestraff – för det fall att han inte betalade sina ”tiufareböter” – sänktes från 26 till 24 dagar. För Jeremieson skärptes fängelsestraffet från 26 till 28 dagar. Hovrätten ansåg vidare att skepparen Petter Svenssons hustru Bengta Persdotter ”ej fullleligen hade varit underrättad om hur mannen erhållit de hemförda delarna av Fortunas last, som varit i hennes vård. Med hänsyn härtill och andra omständigheter som framkommit borde hon inte dömas till ”tiufareböter” utan till 28 dagars fängelse vid vatten och bröd. Övriga som rannsakats i målet fann hovrätten i likhet med kämnarsrätten inte kunna dömas till något straff.

Hovrättens utslag var inte enhälligt. En ledamot, assessorn Ridderstolpe, hade skiljaktig och lindrigare mening i vad angick Svensson och Jansson.

Hovrätten hemställde i samband med sitt utslag i skrivelse att Kungl. Maj:t skulle avge förklaring att ett sådant brott som det Olofsson m fl förövat genom ett fartygs uppsåtliga sänkande, skulle straffas lika strängt som det som i MB direkt angavs i MB 21 kap. 2 §.

Vid kämnarsrättens sammanträde den 10 juli 1750 anmäldes att Jeremieson avlidit i fängelset föregående dag. Hans kropp hade ingen ”åkomma utan hade blivit sotdöd”. I enlighet med straffbalkens regler skulle hans döda kropp läggas avsides på kyrkogården, vilket rätten föranstaltade om.

Målet föredrogs i rådet den 22 augusti 1750. Hovrättens utslag gillades, dock med undantag för straffen för Bengtsson och Andersson. Den förstnämnde borde dömas, förutom till spöslitning, att försändas till Kalmar fästning och arbeta där i sex år. Anderssons straff borde också skärpas i det han utöver spöslitning borde arbeta i sex år på Bohus fästning. Hovrättens hemställan om lagförklaring borde överlämnas till Lagkommisionen för utlåtande.

Riksråden var inte eniga om domsluten för Svensson och Jansson. Riksrådet Tessin ansåg i utlåtande den 29 augusti 1750 till skillnad från alla övriga deltagande riksråd, att Svensson och Jansson skulle dömas att "stå tiufsrätt" och straffas med 40 par spö samt under deras livstid arbeta vid någon fästning.

Kungl Maj:t dömde i målet den 29 augusti 1750 i enlighet med rådets majoritet. Hovrättens hemställan om lagförklaring överlämnades till Lagkommissionen för utlåtande.

Olofsson, Svensson och Jansson begärde hos Kungl Maj:t att av nåd bli befriade från dödsstraff. Genom beslut den 18 oktober 1750 avslogs deras begäran. När nådeansökningen behandlades i rådet ville dock riksrådet Tessin, under hänvisning till sitt ståndpunktstagande av den 29 augusti 1750, inte utlåta sig om Svensson och Jansson.

Dödsstraffen verkställdes före 1750 års utgång.⁷⁾ För att "som thet förmodas skola hos allmänheten göra bättre intryck" hade Kungl Maj:t föreskrivit att de brottsliga skulle undergå sitt straff samtidigt.

Följdhändelser

Landshövdingarna i Visby och Halmstad hade att ombesörja att gods från Fortuna kunde återställas till målsägarna eller betalas. På Gotland hade intet hittats eller ersatts. Röse, som där tagit emot varor från Fortuna till som nämnts ett värde av 76 DSmt och sen sålt dem, betalade därför inför kämnerrätten i Stockholm den 22 november 1750 detta belopp till sina målsägare. I Varberg hade någon rulle segelduk m m kunnat tas i förvar. Åtskilligt av det gods som förts till Onsala och trakten däromkring, hade beslagtagits. Någon uppgift om sammanlagda värdet av vad som kunnat tillrättaskaffas eller ersättas i pengar, har inte gått att ta fram. Värdet av det som påträffades hos Svenssons hustru Bengta Persdotter uppgick, som ovan angivits, till 389 DSmt.

Hos danska regeringen hade begärts att efterlysning av gods skulle ske på Bornholm. I sin slutrapport den 14 juli 1751 redovisar svenske ministern i Köpenhamn Otto Fleming resultatet. Trots att myndigheterna på Bornholm från svensk sida fått vissa namnuppgifter m m på inblandade personer, hade endast en bomullsmatta eller ett täcke kunnat återfinnas. Inga köpare som hade att betala värdet av gods från Fortuna hade påträffats. Ej heller hade myndigheterna kunnat få fram vilka som hjälpt till med att fylla Fortuna med sten.⁸⁾

Lagkommisionen avgav sitt utlåtande om lagförklaring den 15 december 1750⁹⁾, varefter Kungl Maj:t i enlighet med utlåtandet den 31 januari 1751, utfärdade "påbud angående deres straff som nedsänka fartyg". Det inleddes med en genomgång av innehållet i MB 21 kap. 2 §, som ju stadgade halshuggning, stegling och skadeståndsskyldighet för den som förledde till skeppsbrott genom uppgörande av eldar m m, varefter följde: "Fördenskul, och som jemväl den, hwilken antingen hugger håll i sielfwa Fartyget, så at det sjunker i

grund, eller på hwad sätt det wara må, uppsåteligen nedsänker, eller sätter på grund Skepp eller Fartyg, så at Skeppsbrott sker, sig til lika straff skyldig giort; Alltså, och til den angelägna handelens och siöfartens desto större trygghet och säkerhet, hafwer Kongl. Maj:t sådant, til allmän Warning och efterrettelse, kungjöra welat". Detta påbud kom sedan att gälla tills strafflagsändringarna genomfördes i mitten av 1800-talet.

I Danmark tycktes man ha dragit lärdom av Fortunas plundring och sänkning. Liksom hos oss befanns lagstiftningen behöva kompletteras. Den 3 september 1751 utfärdades sålunda en förordning om hur skeppare, styrmän och skeppsfolk, som på ett tjuvaktigt och spetsfundigt sätt förskingrade fartygslast eller sänkte fartyg, borde bestraffas. Straffet var hängning för skeppare och styrmän samt för medhjälpare och tjuvgömmare ryggstrykning, brännmärkning i pannan och arbete på fästning under deras livstid.¹⁰⁾

I försäkringsbalken i 1667 års sjölag angavs vilka försäkringsgrenar som var tillåtna eller förbjudna. Bland inte omnämnda försäkringsarter befann sig försäkring på bodmerilån. Svenskar tog emellertid försäkring utomlands för sådana lån. Två rättsfall vid svensk domstol (kommerskollegium) på 1670-talet visar detta.¹¹⁾ När svensk sjöförsäkring började bedrivas efter 1739 års riksdagsbeslut erfordrades att sjölagens försäkrings- och sjöskadebalkar ändrades av ny lagstiftning. Sådan kom dock inte till stånd förrän den 2 oktober 1750, då en försäkrings- och haveristadga utfärdades. Försäkring för bodmerilån var där tillåten. Sjöförsäkringsverksamheten i Sverige bedrevs under 1740-talet i väntan på ny lagstiftning bl a med ledning av två till svenska översatta utländska stadgor, en Hamburgsstadga från 1731 och en Amsterdamsstadga från 1744.¹²⁾ I båda stadgorna var försäkring av bodmerilån tillåten.¹³⁾ Mot Sjöassuranskompaniets ovannämnda försäkring av Condons bodmerilån 1749 gjordes under Fortunarättegången ingen invändning från domstolssidan.

Flintberg, som i sina arbeten redovisat justitierevisionens praxis i ett antal fall från 1700 -talet, har om Fortunamålet anför¹⁴⁾: "Ehuru Kongl. Maj:t förklarade sig hafwa funnit 21 Cap. 2 § MB ej alldeles wara lämpeligt till det af Styrmannen T.O, jämte flere föröfwade brott, att uppsåteligen hafwa försatt ett fartyg och ladningen plundrat; så dömdes han likwäl, i likhet med ovannämnda lagrum, att halshuggas samt att kroppen skulle å 5 stegel läggas". Rättsfallet visar, som väl Flintberg menar, att Kungl. Maj:t kunde gå mycket långt på den analogiska lagtolkningens väg när så bedömdes nödvändigt. Fortunafallet omfattade emellertid både plundring, som var dödsstraffsbelagd låt vara bara genom att en kista uppbrutits och stöld därur skett, och fartygs-sänkning för vars bestraffande ingen beskriven lag fanns. Utdömandet av dödsstraff genom att analogivis åberopa MB 21 kap 2 § för den uppsåtliga sänkningen av Fortuna, underlättades säkerligen av att målet också handlade om dödsstraffsbelagd plundring.

Noter

- 1) Uppgifterna om händelseförloppet, last och rätttegången från Stockholms kämnerrätts protokoll, Crim avd, 1749 och 1750, rådsprotokoll i justitieärenden 17/11, 22/11 och 23/11 1749 samt 22/8 och 18/10 1750.
- 2) Uppgifterna om fartyg och redare enligt Sandklef sid 143, 149 och 281, kämnarsrättens protokoll och Jedeur-Palmgren sid 45 och 59. Om besättningen nämnda protokoll.
- 3) Söderberg sid 146 ff.
- 4) Samuelsson sid 115.
- 5) Wieselgren sid 198-201.
- 6) Malmström sid 128.
- 7) Olivecrona sid 110.
- 8) Diplomatica Danica Vol 233.
- 9) Lagkommisionen ÄK vol 16.
- 10) Anmärckningar wid Svenske Post-Tidningarne 11/3 1751, sid37-39.
- 11) Söderberg sid 139-142
- 12) Söderberg sid 207 och 208. Sondell sid 21.
- 13) Hamburgsstadgan bl a sid 22. Amsterdamsstadgan bl a sid 85.
- 14) Flintberg Anmärckningar till Sveriges rikes sjölag sid 651 och Lagfarenhets-Bibliothek sid 385.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Riksarkivet: Diplomatica Danica. Rådsprotokoll i Justitieärenden. Justitierevisionens registratur. Lagkommisionen.
Stockholms stadsarkiv: Kämnarsrättens protokoll.

Tryckta källor och litteratur

Sveriges rikes sjölag 1667.
Sveriges rikes lag 1734.
Staden Hamburgs assecurance- och hafweriordning. Stockholm 1745.
Amsterdams assecurance- och averye förordning. Stockholm 1745.
Förordning den 20 december 1745 angående straffets skärpande för Tiufwar.
Försäkrings- och Hafweristadga den 2 oktober 1750.
Påbud den 31 januari 1751 angående deras straff, som nedsänka Fartyg.
Anmärckningar wid Svenske Post- och Tidningarne (1751).
Flintberg, Jacob Albrecht, Anmärckningar till Sveriges rikes sjölag. Stockholm 1794.
Flintberg, Jacob Albrecht, Lagfarenhets-Bibliothek, 5:e delen. Stockholm 1803.

Jedeur-Palmgren, Gunnar, Sjöfararsläkter och fartygsöden. Vår bygd. Halmstad 1966.
Malmström, Åke, Rättsutvecklingen 1736-1809. Minnesskrift ägnad 1734 års lag. Stockholm 1934.

Olivecrona, Knut, Om dödsstraffet. Uppsala 1891. 2 uppl.

Samuelsson, Kurt, De stora köpmanshusen i Stockholm 1730-1815. Stockholm 1951.

Sandklef, Albert, Allmogesjöfart på Sveriges västkust 1575-1850. Halmstad 1973.

Sondell, Edvard Johan, Afhandling om Bodmeri. Uppsala 1755.

Söderberg, Tom, Försäkringsväsendets historia i Sverige intill Karl Johanstiden. Stockholm 1935.

Wieselgren, Sigfrid, Sveriges fängelser och fångvård från äldre tider till våra dagar. Stockholm 1895.

Prins Oscar och sjöförsvarsplanen 1850

Av förste arkivarie Lennart Rosell

Åren kring 1800-talets mitt blossade debatten upp om flottan, dess roll i rikets försvar och sammansättning. En av dem som deltog i debatten var prins Oscar, sedermera kung Oscar II. Hans intresse för försvaret i allmänhet och sjöförsvaret i synnerhet är väl känt. Hans agerande i en konkret fråga skall här tas upp till belysning: Baltzar von Platen d y:s sjöförsvarsplan 1850.

Oscar var inte bara *intresserad* av sjöförsvaret. Han hade kunskaper om det också. Han hade en god teoretisk och praktisk sjömansutbildning. Han avlade sjöofficersexamen 1845. Han var kommenderad på sjöexpeditioner åtskilliga gånger, ej sällan på viktiga poster. Så t ex var han flaggkapten (stabschef) på den 1854 rustade eskadern. Under dansk-tyska kriget var han 1864 en tid chef för en svensk-norsk eskader på västkusten. Åren 1858-66 var han inspektör för flottans exercisskolor.

Prins Oscar hade goda och rikliga kontakter inom flottan. Han var också stolt över att vara sjöman, kände sig som en i kretsen av sjöofficerare. Därom vittnar bl a tonen i många av hans brev till sjöofficerare. I detta sammanhang är det berättigt att nämna hans omfattande korrespondens med officeren i danska flottan Alexander Wilde. Breven speglar en äkta "sjömannavänskap". Det är inga viktigare frågor som behandlas. Det är i huvudsak på det mänskliga planet breven har sitt intresse.

Oscar II:s arkiv i Bernadotteska familjearkivet på Stockholms slott är omfattande. I det finns åtskilligt som belyser den unge prinsens intresse för och aktiviteter kring inte minst sjöförsvaret.

När diskussionen om sjöförsvaret kring mitten av 1800-talet intensifierades, var det fortfarande den gamla diskussionen om seglande örlogsflotta kontra i huvudsak roende skärgårdsflotta som var aktuell. Att de två 1824 slagits ihop administrativt, genom att skärgårdsflottan överförts från armén, tog inte död på diskussionen. Detta var helt naturligt. De två vapengrenarna var mycket olika till sammansättning (tonnage, beväpning m m) och användningsområde. Eftersom ingen av dem operativt kunde ersätta den andre, försökte sjöförsvarskommittéer tillsätta 1809, 1816 och 1826 naturligt nog att tillfredsställa bådas önskemål.

Vid 1800-talets mitt var statsmakternas inställning i sjöförsvarsfrågan baserad på 1826 års sjöförsvarskommittés betänkande: Sverige skulle alltså ha både en örlogsflotta och en skärgårdsflotta. Kommittén leddes av prins Oscar, sedermera kung Oscar I. Allan Jansson har påvisat att kommittén var starkt styrd av sina direktiv, vilkas utformning givetvis präglats av Karl XIV Johans syn på saken.¹⁾ 1826 års kommitté "föreslog" att sjöförsvaret skulle bestå av 10

linjeskepp, 10 fregatter och 12 mindre segelfartyg samt 302 beväpnade skärgårdsfartyg av skilda typer (huvudsakligen kanonslupar och kanonjollar) och 48 rekognosceringsfartyg och trossfartyg.²⁾ Detta innebar en viss tyngdpunktsförskjutning till skärgårdsflottans förmån.

På riksdagen 1840-41 restes frågan om en minskning av antalet linjeskepp, innefattande bl a en idé om att hugga ner några av dem till fregatter, alternativt utränga dem. Riksdagen uttalade också att Sveriges sjöförsvaret i huvudsak borde vila på skärgårdsflottan. I december 1841 tillsattes en kommitté för att pröva riksdagens förslag. Den fullföljde inte tanken på att minska linjeskeppsflottan, utan föreslog tvärtom en upprustning av den. Någon regeringsproposition ledde denna kommittés förslag inte till. I stället lade på riksdagen 1847-48 sjöförvarsministern Carl August Gyllengranat fram en plan, som innebar ett nytänkande. Ångkraften och propellern skulle nyttiggöra sjöförsvaret. Existerande linjeskepp skulle förses med propeller, nya ångfregatter och ångkorvetter skulle byggas och övrig befintlig materiel behållas. Flottan skulle enligt denna plan komma att bestå av 8 ånglinjeskepp, 8 ångfregatter, 8 ångkorvetter, 8 ångbogserbåtar, 8 segelfregatter, 8 segelkorvetter eller briggar, 8 skonserter eller mindre exercisfartyg och över 200 skärgårdsfartyg.³⁾

Jan Glete har visat att denna nydanade framstöt var väl genomtänkt av Gyllengranat. 1845 hade han i en promemoria avsedd för kungen redovisat sin åsikt om ångkraftens och propellerns fördelar. Han var ganska tidigt ute med dessa idéer. Under 1840-talets början hade de amerikanska och engelska flottorna byggt försöksfartyg med propellerdrift. En svensk maskinofficer hade också i dessa länder studerat nyheterna.⁴⁾ Men planen avvisades av riksdagen. En viktig del av den, gällande flottans bemanning med värnpliktiga, godtogs dock i huvudsak.

När Oscar I i mars 1848 i skuggan av februarirevolutionen i Paris och oroligheter i Stockholm, som krävde ett trettiotal dödsoffer, avskedade regeringen och en ny konservativt inriktad sådan tillträdde under G A Sparre, efterträddes Gyllengranat som sjöförvarsminister av översten i flottornas konstruktionskår Johan Fredrik Ehrenstam. Denne avled i februari 1849. Ny sjöförvarsminister blev Baltzar Julius Ernst von Platen.

*

Baltzar von Platen, som i unga år lämnat flottan som premiärlöjtnant, var en moderatliberal politiker med känd preferens för skärgårdsflottan. Han framlade 1850 ett förslag till sjöförsvarets omdaning. Han redovisar sin syn på sjöförsvaret i en underdånig rapport till konungen, tryckt i efterhand (1851, 162 sidor).⁵⁾ Planen föredrogs och godkändes i konselj i november 1850. Då

återgavs den inte i sin helhet. I stället omnämndes och åberopades den såsom redan känd för konungen. Därför nöjde sig von Platen med att arbeta in förslagen på relevanta platser i statsrådsprotokollet och att utveckla huvuddragen av sina tankar i ett underdånigt anförande till protokollet. I denna senare form trycktes planen sedan i statsverkspropositionen till riksdagen.⁶⁾

Enligt von Platen är lantförsvaret huvudbeståndsdel i det centralförsvårssystem, som vid denna tid utgjorde grunden för försvarstänkandet. Sjöförsvaret tilldelas i detta system en understödjande funktion. Dess uppgift blir inte att slå angriparen till sjöss och på så sätt förhindra en invasion över havet, eftersom en sådan uppgift bedömdes som omöjlig att utföra. Uppgiften blir att understödja arméns operationer. Medlet att nå målet är att formera ett yttre sjöförsvår och ett kustförsvår. Det yttre sjöförsvårets stridsmedel, en seglande flotta, skall inhämta underrättelser om motståndaren, med mindre styrkor anfalla och tillfoga hans transporter skador samt att skydda egna sjötransporter och civil handel. Kustförsvaret, anförtrött skärgårdsflottan, skall i och från skärgårdsterräng anfalla transporter och etablerade förrådsplatser.

von Platen fäster stor vikt vid tillgången på kompetent personal, ja den bedöms t o m som gränssättande för sjöförsvårets storlek och fördelning på de två flottorna. Det yttre sjöförsvårets fartyg måste bemannas med folk, som äger gott sjömansskap, medan av skärgårdsflottans personal endast en mindre del behöver ha goda sjömanskunskaper och sjövana. En annan viktig komponent i hans grundsyn är kvalitetstänkandet beträffande materielen. Den skall vara bra, tillgången på reservmateriel god.

När det gäller det yttre sjöförsvårets materiel värderar von Platen det befintliga fartygsbeståndet. Han konstaterar att de enligt honom brukbara 6 linjeskepp flottan disponerar är mellan 18 och 31 år gamla, vilket innebär att deras ålder överstiger den livslängd man räknar med i Storbritannien: 16 år. För att erhålla godtagbar kvalitet på det yttre sjöförsvaret måste de sex linjeskepp och två av de fem fregatter von Platen räknar med ersättas. Kostnaden härför anser han vara för hög, särskilt om man tar i betraktande att en flotta av denna storlek inte kan göra någon betydande insats mot en överlägsen flotta – det är den ryska det är fråga om vid denna jämförelse. Han föreslår därför att linjeskeppen utgår och att det yttre sjöförsvaret skall bestå av en seglande flotta på 6 större och 3 mindre fregatter, 3 korvetter, 3 briggar och 3 skonserter. För framför allt bevaknings- och konvojeringsuppgifter anser han att 6 ångkorvetter erfordras. Större ångfartyg, ånglinjeskepp och ångfregatter anser von Platen alltför dyra och deras användbarhet ej tillräckligt prövad.

Linjeskeppen skall alltså enligt von Platen utgå ur organisationen. Fyra av dem anser han böra göras om till blockskepp – flytande batterier – för positionsförsvår. De två som är under nybyggnad (Stockholm och Skandina-



*Prins Oscar i sitt skrivrum på Stockholms slott 1849.
Ur Fritz von Dardels Album (Sthlm 1915).*

vien) och det äldre som man håller på att bygga om (Försiktigheten) bör färdigställas som fregatter.

Kustförsvaret, skärgårdsflottan, bör enligt von Platen utökas till att omfatta 168 kanonslupar organiserade i 14 bataljoner och 96 kanonjollar organiserade i 8 bataljoner. För dessa fartygs förflyttning behövs 22 ångbogseringsfartyg tillhöriga flottan. Alternativet att vid mobilisering hyra in sådana fartyg avvisar han.

Detta radikala förslag väckte givetvis debatt. Denna är till sina huvuddrag väl känd och redovisad i litteraturen.⁷⁾ Vad jag här kan bidra med är att redovisa prins Oscars syn på von Platens plan. Han tillhörde dem som ogillade den. I januari 1851, samma månad som han fyllde 22 år, författade han Tankar om Sveriges Sjö-Försvär i anledning af den nya planen. Arbetet finns bevarat i en

handskriven avskrift i samlingen Sjöförsvarsfrågan ur Wilhelm Linders boksamling i krigsarkivets bibliotek.⁸⁾ Avskriften omfattar 98 sidor.

Ett försök skall här göras att lyfta fram de grundläggande idéerna i prins Oscars Tankar. Det bör sägas, att det här inte är fråga om tankar i form av hugskott. Prinsen eftersträvar att med åberopande av sakskäl, beräkningar och exempel underbygga sina slutsatser. Han granskar von Platens plan ur tre huvudaspekter, ”den materiella nyttan, så i politiskt som rent militäriskt hänseende, vi af sjöförsvaret enligt planen, kunna påräkna; antalet och beskaffenheten af den personal, vi hafva att tillgå till flottans bemanning, och slutligen den kostnad sjöförsvaret enligt samma plan i verkligheten kommer att erfordra.”.

Med den politiska nyttan av en flotta menar prins Oscar en flottstyrkas förhandlingsvärde i utrikespolitiken. I det spelet är det linjeskepp som räknas, då det gäller att dra till sig allierade.

Vad beträffar den operativa problematiken betonar han att bara en seglande sjöstyrka kan fungera som försvar av öppen kust. En sådan styrka bestående av linjeskepp anser han helt överlägsen en av fregatter sammansatt.

En av linjeskepp bestående flotta kan vålla en angripare svåra avbräck. Disponerar Sverige en sådan, tvingas en angripare skydda sin landstigningsstyrka med linjeskepp – flera än om angrepp av endast fregatter behöver befaras – liksom underhållstransporter. Motståndarens styrkor måste splittras för att parera hotet om anfall på platser, som en offensivt verkande svensk linjeskeppsflotta kan välja.

Skärgårdsflottan tillmätas av prins Oscar stort värde för huvudstadens skydd, då den opererar i skärgårdsterräng. Skärgårdsflottan kan inte klara försvarsuppgifter vid öppen kust. Om den t ex skulle bogseras till Grisslehamn med dess öppna kust för att där bekämpa en invasion, blir den en ”lekboll” för invasionsflottans större skepp. Erfarenheterna från danska operationer mot de upproriska provinserna Slesvig och Holstein 1848-50 styrker detta. Linjeskeppet Skjold sköt effektivt mot skärgårdsfartyg innan dessa kom inom effektgivande skotthåll. Danskarna behärskade havet. De slesvig-holsteinska kanonjollarna vågade sig sällan ut och då så skedde endast en kort distans från basområdet. Örlogsflottan och armén frälste Danmark, menar författaren.

Det är en *seglande* örlogsflotta prins Oscar pläderar för. Ångkraften anser han skall användas till bogserbåtar eller som hjälpmotor ombord i de större fartygen.

Prins Oscars granskning av personalberäkningarna i von Platens plan leder till vissa kritiska anmärkningar. Han anser att det finns möjligheter att få fram ett större antal kompetenta sjömän för flottans behov än vad som räknas med i planen.

Det tredje granskningsområdet gäller kostnadsberäkningarna i von Platens

plan. Nästan halva prins Oscars opus upptas av ekonomiska beräkningar och resonemang kring dem. Hans utgångspunkt är att jämföra det ekonomiska värdet av sjöförsvarets materiel enligt von Platens plan och värdet av den befintliga materielen bringad i komplett tillstånd. Han analyserar också kostnaderna för att hugga ner tre linjeskepp till fregatter och jämför dessa med kostnaderna för att färdigställa de två linjeskepp som var under byggnad och moderniseringen av det tredje linjeskepp, som enligt von Platens plan skulle huggas ner till fregatt. Prins Oscar finner, att nedhuggningsalternativet inte "är besparing av absolut kostnad, utan tvärtom är en absolut utgiftsökning".

Prins Oscar tar i sina Tankar också upp frågan om de olika fartygstypernas stridseffekt, mätt på annat sätt än att bara räkna antalet kanoner. Han åberopar då beräkningar beträffande resultatet av elden, som den här tidigare nämnde sjöförvarsministern Ehrenstam upprättat under sin tid som tygmästare i Karlskrona. Ehrenstams beräkningar visar, menar prinsen, "att man inte måtte nedhugga våra bästa och bland dem vårt största linjeskepp".

Frågan om sjöförsvarets behov av ångbåtar blir föremål för ganska omfattande beräkningar. Prins Oscar anser i motsats till von Platen att civila sådana vid mobilisering bör hyras in. Eftersom den inrikes civila ångbåtssjöfarten måste komma att lida svåra avbräck vid krig, är det värdefullt om staten kan ge den sitt stöd på detta sätt.

Den kritiska värdering prins Oscar gör av von Platens plan vad beträffar kostnaderna för det yttre sjöförsvarets materiel efterföljs av en lika kritisk bedömning av kostnadsberäkningarna för skärgårdsflottan. Bl a måste betydande investeringar göras på varven för skjul för vinteruppläggning av fartygen. Han konkluderar: "vi hava nu sökt visa, att en skärgårdsflottas skapande i ekonomiskt hänseende är dyrt, dyrare än något annat vapen". Och, säger han, denna dyra flotta erbjuder oss inget verkligt kustförsvär.

*

Beträffande prins Oscars Tankars tillkomst ger oss hans eget arkiv goda kunskaper. Att han inte blev fullkomligt överraskad av att sjöförvarsministern framlade en plan som han själv – prinsen – inte kunde gilla är helt klart. von Platens utnämning till posten i fråga misstuckte han starkt. Till Bertil Lilliehöök, kaptenlöjtnant och tygmästare i Karlskrona, skrev han den 1 maj 1849 beträffande utnämningen av von Platen: "Detta kan man ej undvika att anse som en Skärgårdspartiets seger öfver flottans partie".⁹⁾ Så kom von Platens plan. Prins Oscar grep pennan. Den 24 januari 1851 meddelade han Lilliehöök att han hållit på med att skriva ihop en "avhandling" mot den nya planen.¹⁰⁾ Han har också tillställt Lilliehöök resultatet av sina mödor. Den i krigsarkivet förvarade avskriften av prinsens Tankar om Sveriges Sjö-Försvär är försedd med 13 sidor kommentarer av Lilliehöök. Långt senare genomläste han ånyo dessa Tankar enligt följande påskrift på avskriften: "ånyo genomläst

af H M Konungen samt försetdt med anmärkningar och rättelser 1877”.

Det var med ett betydande engagemang prinsen grep sig an sitt författarvärv. Till löjtnant Richard Björkstén skrev han den 30 januari 1851: ”Mina åsikter om vapnet känner du. Likaså de antipodåsikter som i den nya sjöförsvarsplanen hafva kommit i dagen!”. Engagemanget kompletterades med intensitet i arbetet. ”Jag satte mig ned och skref, dagar och halfva nätter igenom”, säger prins Oscar i samma brev.¹¹⁾

*

Prins Oscars Tankar av år 1851 föreligger som nyss nämnts i en avskrift. Och avskriften är gjord efter det att författaren år 1877 ånyo läst igenom originalet samt försett det med anmärkningar och rättelser, vilka inte särskilt markerats i eller fogats till den här använda avskriften. I ett sådant källäge finns det skäl att vara tacksam för att det också finns ett utkast till aktstycket i fråga, som är daterat (den 13 jan 1851) och försett med författarens underskrift. Utkastet, som finns i Bernadotteska familjearkivet, är på 20 sidor plus ett appendix på 5 sidor.¹²⁾ I detta utkast återfinner vi de argument, beräkningar och slutsatser, som tidigare här återgivits.

I samma bunt i arkivet som utkastet ligger i finns en svart bok innehållande bl a Tankar om Sveriges sjöförsvär ur J F Ehrenstams efterlemnade papper, kopierat av prins Oscar i december 1849. Ehrenstams papper kom i prins Oscars ägo och förvaras i tre buntar i hans arkiv.¹³⁾

*

Prins Oscars Tankar om Sveriges Sjö-Försvär i anledning af den nya planen är ingen studie för studiets egen skull. Den var ett led i hans försök att påverka utvecklingen. Hur han gick till väga framgår av det ovan citerade brevet av den 30 januari till Björkstén. Sedan prinsen fått sin uppsats färdig, satte han sig ”i directe – men ännu mera i indirecte förbindelse med Statusutskottets medlemmar och Si! mitt opus kröntes med framgång, ty Statsutskottets utgifts Afdelning har i sitt principbetänkande tvärtemot StatsRåd, Regering och Ständer uttalat sig mot Stora Flottans förstörande, mot Linjeskeppens Nedhuggning, och i allmänhet gynnsamt för anslag. Om jag har *någon* del i detta lika oväntade som glädjande beslut, så har Puke så mycket större, och har förfvärat sig anspråk på Corpsens och Flottans tacksamhet.”¹⁴⁾

Allan Jansson har exempel på att prins Oscar per brev bearbetat riksdagsledamöter och ”t o m i en utförlig pm framlagt sina synpunkter för O I Fähræus”.¹⁵⁾ Denna promemoria, som är daterad den 30 mars 1851, är på fyra sidor. Prinsen lämnar i promemorian – till följd av anmodan, säger han – vissa uppgifter till denne landshövding och riddarhuspolitiker, tidigare statsråd. Som

första punkt behandlar han den tilltänkta nedhuggningen av tre linjeskepp till fregatter, varefter följer andra synpunkter, som lätt låter sig knytas till prinsens Tankar.¹⁶⁾

Prins Oscar höll sig väl underrättad om ärendets gång. I ett brev den 27 mars 1851 till Lilliehöök relaterar han de ovannämnda ställningstagandena i statsutskottets utgiftsavdelning och inför utskottets kommande beslut i plenum skriver han: "Vi försöka nu allt, för att få Linieskeppens nedhuggande hindrad uti Utskottet – och hoppas lyckas deruti, genom den konservativa majoritet, som der finnes". Men allt var inte glädjande sett ur prins Oscars synpunkt. Statsutskottet i plenum följde i ett avseende inte utgiftsavdelningens förslag, nämligen att sammanhålla medlen för underhåll och nybyggnad i en enda anslagstitel, utan man "delade efter Platens plan, eller om du det heldre så vill, efter Platens Middagar. Sedan ha flere ångrat sig – en Prest var full! Honny soit qui mal y pense".¹⁷⁾

Riksdagens beslut gick von Platen emot. Hans förslag att hugga ned linjeskepp till fregatter bifölls inte. Åskandet om medel till att anskaffa ångbogsersingsfartyg avlogs.

Frågan hur anslagna medel skulle användas blev föremål för diskussioner inom regeringen. von Platen ville hålla nere kostnaderna för linjeskeppens förbättrande så mycket som möjligt. Prins Oscar var väl underrättad om stämningarna inom regeringen. Den 28 november 1851 skrev han till Lilliehöök att det stod och vägde inom konseljen men att det mer och mer vägde över till linjeskeppsanhängarnas sida.¹⁸⁾ När von Platen försökte få till stånd en kommitté för att utreda om Sverige i framtiden skulle ha linjeskepp i sitt sjöförsvär och detta bordlades i regeringen avgick han. Till dem som då blev glada hörde prins Oscar. Han sade sig i det nyssberörda brevet till Lilliehöök livligt önska von Platens avgång.

*

Efterträdare till von Platen på sjöministerposten blev varvschefen i Karlskrona, kommandörkapten Carl Hans Ulner. I mars 1851 förutsåg prins Oscar von Platens avgång. Han skrev då om detta till Lilliehöök och räknade med två tänkbara efterträdare. Den ene var Ulner och han var den prinsen föredrog. Det är inte förvånande. Prinsen och Ulner hade i grunden samma åsikter. De hade också kontakter i samband med diskussionen kring von Platens plan. I ett odaterat brev på 16 sidor med tillhörande bilagor, som genom innehållet bindes till denna diskussion, uttalar han sig mycket bestämt till förmån för en linjeskeppsflotta.²⁰⁾ I fem femårsplaner visar han att denna flotta i första hand kan sättas i tjänstbart skick – här avses de befintliga skeppen – och därefter förnyas genom nybyggnad. Han anser "den gamla Sjö Nationens politiska och Merkantila sjelfbestånd uppoffradt i samma stund,

som det yttre Sjöförsvaret reduceras till endast några Fregatter". Ulner anser att åtta linjeskepp är vad nationen (ekonomiskt) förmår hålla, och att dessa vid nybyggnader bör byggas med linjeskeppet Stockholm som förebild.

*

Vi har nu följt prins Oscars agerande efter det att von Platen lagt fram sin plan. Av det tidigare citerade brevet till Björkstén i januari 1851 får man intrycket att han blev överrumplad av planen. Han satte sig ned och skrev dagar och halva nätter igenom, berättade han. Men frågan är hur överraskad prinsen blev, i varje fall vad avser innehållet i stort i von Platens plan. Att von Platen var en skärgårdsvapnets man, det visste han. Han visste också att kungen skrivit en promemoria till von Platen. Den 1 maj 1849 skrev prins Oscar till Bertil Lilliehöök – dagen innan von Platen som statsråd första gången deltog i konseljen – och omtalade att "Kungen utgaf, ty värr en P M deri skedde betydligare dragning (åt) Skärgårdssidan, hufvudsakligen till följd af Eckernfördestridens olyckliga utgång".²¹⁾ I brevet berättar prins Oscar också att han fått kungens tillstånd att skriftligen reservera sig mot promemorian. Denna reservation finns bevarad i prins Oscars arkiv.²²⁾ Den är daterad den 7 eller möjligen 27 (svårläst) april 1849. Den inleds med att författaren refererar till Ehrenstam, som ansett att Sverige tyvärr inte kunde hålla en "komplett" linjeflotta efter tidens krav. Man borde dock behålla de gamla skeppen utan att kosta på dem dyrbara reparationer. Att ändra skepp till fregatter var inte ändamålsenligt och dyrbart. De halvfärdiga skeppen kunde dock ändras till fregatter. Prins Oscar uttalar sig i denna handling positivt om ångkorvetter, som han anser böra vara stridsklassen av vår ångfartygseskader. Linjeskeppen bör så småningom utrustas med auxiliärmaskiner för propellerdrift. Om skärgårdsflottan deklarerar prins Oscar att den inte bör utökas, då den seglande flottan minskas.

Vid läsningen av reservationen finner man att prinsen behandlar idéer, som senare återkommer i von Platens plan. Och det är idéer, som kungen för fram. Man konstaterar också, att prins Oscars invändningar saknar den kraft, som senare uttrycks i hans Tankar. Det finns anledning att senare i denna uppsats återkomma till detta.

Ungefär ett år senare, den 18 april 1850, upprättade prins Oscar en handling Anmärkningar vid U P M 1850 om Sjöförsvaret.²³⁾ Handlingen består av tio foliosidor. I trettio punkter kommenteras den underdåniga promemorian. Punkternas innehåll visar, att det är von Platens sjöförsvarsplan det är fråga om i den form den senare – 1851 – med kungens tillstånd publicerades. I denna skrift av den 18 april 1850 upplyser prins Oscar att han för "icke längre sedan än 3 ne dygn fullkomligt var uti okunnighet om den förevarande U P M". I mitten av april 1850 hade prins Oscar således kunskap om innehållet i von

Platens plan, som han med stor frenesi började argumentera mot i januari 1851 i sina Tankar om Sveriges sjöförsvär. Att han då fick så bråttom beror givetvis på att frågan då blev en riksdagsfråga.

*

Prins Oscar var en man som odlade kontakter. Hans omfattande arkiv vittnar om detta. Fakta och synpunkter strömmade emot honom, övervägdes och värderades. I den fråga som här behandlats, sjöförsvarsplanen 1850, har prins Oscar haft kontakt med ett flertal personer. En person, 1850 dock nyss avliden, framstår som särskilt betydelsefull för prins Oscars värderingar: statsrådet J F Ehrenstam (1800–1849). Prins Oscar har tagit hand om dennes efterlämnade papper, nu förvarade i tre buntar i Bernadotteska familjearkivet. Han har i en svart bok infört noteringar ur dem. Han åberopar också i flera sammanhang Ehrenstam. I inledningen till förteckningen över Oscar II:s arkiv i Bernadotteska familjearkivet skriver förste arkivarien Nils F Holm, som ordnat arkivet, att Ehrenstam hade "varit lärare och handledare för den unge hertigen av Östergötland, som hyste en uppriktig beundran och varm vänskap för den framstående sjömilitären."

Utan att alltför mycket gå in på detaljer må det sägas, att när det gäller de operativa avsnitten i prins Oscars Tankar, så kan man lätt finna likheter, ja t o m näraliggande formuleringar, i utdragen i svarta boken ur Ehrenstams papper. För att lösa den operativa uppgiften erfordras seglande linjeskepp som kärna, utrustade med hjälpmotorer, refererar prins Oscar sin forne lärare.

När prins Oscar den 7, alternativt 27, april 1849 avgav sin reservation mot kungens PM, pläderade han inte kraftfullt för linjeskeppen. De befintliga skeppen borde behållas men inte kosta på dyrbara reparationer. De halvfärdiga linjeskeppen kunde ändras till fregatter. För dessa åsikter åberopar prins Oscar "hädangångne" Ehrenstam. I den nyssnämnda handlingen Anmärkningar vid U P M 1850 om Sjöförsvaret, daterad den 18 april 1850, är tonen nästan uppgiven. Tanken är här att de få linjeskepp Sverige med de låga anslagen till flottan mäktar hålla "heldre kunde och borde ersättas af svåra fregatter. Detta sade ock salig Ehrenstam till mig på sin dödsbädd bland andra oförgätliga ord". Men i Tankar om Sveriges Sjö-Försvär 1851 är pessimismen övergiven. Prins Oscar argumenterar där för linjeskepp och mot ändring av linjeskepp till fregatter. Hur förklara denna attitydförändring? Prinsen ger oss själv svaret. I december 1850 författade han Utkast till Anmärkningar dels mot sjelfva Rapporten, dels ock särskildt mot svaret på C B L anmärkningar.²⁴⁾ I detta aktstycke omtalar han att en tänkt anslagshöjning till skärgårdsflottan, så att den "fördubblades och Seglande Flottan så godt som kupades", enligt prinsens mening i stället borde tillfalla örlogsflottan. Så

kunde han återgå till Ehrenstams och sin egen *verkliga* åsikt, att sjöförsvaret behövde linjeskepp och formulera denna åsikt i sina Tankar om Sveriges Sjö-Försvar i anledning af den nya planen.

Noter

- 1) Jansson, A, Försvarsfrågan i svensk politik från 1809 till Krimkriget (Uppsala 1935), s 154. Detta arbete erbjuder läsaren en vetenskaplig översikt över bl a sjöförvarsfrågans utveckling och debatten kring den. Se vidare Norrbohm, O E G, Försök till hisorisk öfverblick af striderna om Sveriges sjöförsvaret, deras uppkomst och utveckling under innevarande århundrade jemte deraf föranledda betraktelser, i: Tidskrift i sjöväsendet (TiS), 1880–1885. Göran B Nilsson redovisar i sitt arbete André Oscar Wallenberg I, 1816–1856 (Stockholm 1984) bl a Wallenbergs och gruppen kring honom deltagande i sjöförvarsdebatten vid här behandlad tid.
- 2) Bäckström P O, Svenska Flottans historia (Stockholm 1884), s 316
- 3) Bäckström, s 338 f
- 4) Glete, J, Kustförsvaret och teknisk omvandling. Teknik, doktriner och organisation inom svenskt kustförsvaret 1850–1880 (Lund 1985), s 50 f. Utg av Delegationen för militärhistorisk forskning som nr 1 inom projektet Svenskt försvar och utländska impulser.
- 5) von Platen B J E, Underdånigste rapport till Hans Maj:t Konungen afgiven och med Nådigste tillstånd till trycket befördad (Stockholm 1851).
- 6) Statsrådsprotokoll i sjöförvarsärenden den 13 nov 1850, Riksarkivet. Bihang till riksståndens protokoll 1850, 1851, 1 samlingen, 1 avd, nr 1, bil. 4.
- 7) Jansson, s 365 ff, Nilsson s 255 ff, Norrbohm i Ti S 1881, s 277 ff.
- 8) Sjöförvarsfrågan, S 09 Sv, KrA bibliotek.
- 9) Bernadotteska familjearkivet, Oscar II:s arkiv , vol 28, Stockholms slott.
- 10) Ibidem
- 11) Oscar II:s arkiv, vol 27.
- 12) Oscar II:s arkiv, vol 92.
- 13) Oscar II:s arkiv, vol 138–140.
- 14) Oscar II:s arkiv, vol 27.
- 15) Jansson, s 369 f.
- 16) G 71, Brev från Oscar II till O I Fåhraeus, Uppsala universitetsbiblioteket.
- 17) Oscar II:s arkiv, vol 28.
- 18) Ibidem.
- 19) Jansson, s 372.
- 20) Oscar II:s arkiv, vol 90.

- 21) Oscar II:s arkiv, vol 28. – Eckernfördestriden ägde rum den 15/4 1849. En dansk eskader på fyra fartyg kom i strid med två slesvig-holsteinska kustbatterier. Danskarna förlorade ett linjeskepp och en fregatt. Prins Oscar skrev en artikel i Kungl Krigsvetenskapsakademiens tidskrift om Eckernfördestriden. (1849, s 202 ff)
- 22) Oscar II:s arkiv, vol 91, Om Sveriges sjöförsvär med anledning af P M till Grefve Platen (Reservationsvis).
- 23) Oscar II:s arkiv, vol 91. Åberopad handling ligger i fascikel Utkast till Anmärkning vid U P M om Svenska Sjöförsvarets Organisation m m uti alldra största hast uppgjorde i april 1850. O F.
- 24) Oscar II:s arkiv, vol 91.

.

Sjöfarten på Mälaren, Hjälmarén och Strömsholms kanal

Rapport om ett pågående forskningsarbete

Av Kjell-Ove Matsson

Sedan drygt 20 år sammanställer jag uppgifter om sjöfarten i Mälaren, Hjälmarén och Strömsholms Kanal.

Sammanställningen innehåller uppgifter om ca 5.000 fartyg inom detta område från mitten av 1500-talet till nutid. Alla förekommande fartygstyper finns representerade i sammanställningen, alltifrån de typiska storbåtarna/kajutbåtarna över målarejakterna och sluparna till senare tiders pråmar, bogserbåtar, lastfartyg och passagerarefartyg.

En mängd källor har använts vid arbetet med sammanställningen:

Skeppareskrånas protokoll

I synnerhet Arboga, Köping och Torshällas protokoll har varit värdefulla bidragsgivare. Även Enköping och Uppsala har en hel del protokoll bevarade.

Skeppsmätningshandlingarna

Stockholms Stadsarkiv förvarar Stockholms Skeppsmätares arkiv 1779–30/6 1866 och 1/7 1866–1922 i två separata arkiv. Sammanlagt 40 hyllmeter. De edsvurna skeppsmätarna har vandrat från kaj till kaj och mätt fartyg som saknat giltiga mäthandlingar. Här förekommer Mälarens och Hjälmarens fartyg i en salig blandning med finska, tyska och franska skonserter och skepp.

Sveriges Skeppslista

Skeppslistan innehåller fartyg i namnordning över ett visst tontal med uppgifter på redare, skeppare och hemorter. Långt ifrån alla fartyg från mitt aktuella område förekommer här, men Skeppslistan är ett gott komplement.

Hamnjournaler

Samtliga bevarade hamnjournaler, som förvaras i resp. stads Stadsarkiv, har genomgått, vilket givit en bild av fartygens typiska rutten inom området. Varifrån de kommit och vart de gått. I de flesta fall kan också fartygslasterna utläsas i hamnjournalerna. De äldsta bevarade hamnjournalerna finns i Västerås i en obruten svit från 1852. Eljest utgör hamnjournalerna ett ojämnt material från slutet av 1800-talet och framåt.

Muntlig tradition

Ett viktigt inslag utgör den s k muntliga traditionen. Kvarvarande sjöfolk

inom området har många minnen av nu för länge sedan bortgångna skeppare och deras slupar, motorpråmar och andra mindre fartyg på landsbygden.

Dagspressen

De dagliga tidningar, som förr i tiden utkom 1–2 gånger i veckan, har i varje nummer aktuella ångbåtsannonser införda. Varje stad har haft sitt eget passagerareångfartyg med stadens namn, såsom ENKÖPING, WESTERÅS, STRENGNÄS, KÖPING o s v för trafik på Stockholm. Städerna hade dessutom lokaltrafik med ångslupar i de närmaste omgivningarna, som också livligt annonserades. Tidningarna är under sommarhalvåret fyllda med artiklar och notiser om ångbåtar som tappar sina propellrar, kör på bryggor, sammanstöter, passagerare som faller över bord och skutor som går på grund eller blir sänkta av något ångfartyg.

Förutom denna sammanställande verksamhet har jag under årens lopp genom dykning kontrollerat drygt 250 vrak i Mälaren. Ett drygt 30-tal vrak är dessutom kända i Strömsholms Kanal. Till Hjälmarén har min dykundersökning ännu inte sträckt sig.

Genom kartuppgifter, lokal litteratur och muntlig tradition har ca 1.200 kulturhistoriska aktiviteter positionerats på sjökortsunderlag runt Mälaren, t ex sjökrogar, vrakplatser, ångbåtsbryggor, lastageplatser, ankarplatser, tegelbruk och varv.

Min förhoppning är att i sinom tid kunna publicera materialet.

Materialet finns under arbetets gång hos artikelförfattaren, som också gärna står till tjänst med frågor rörande områdets sjöfart, fartyg och sjöfolk.

Kjell-Ove Matsson
Herrgården
730 60 Ramnäs

*Sammanställning (fartygsblad), exempel 1*FREDEN
mälarejakt*Mätuppgifter*

1796 55
28 oktober
Byggort Torshälla
Skeppare And: Jac: Alander
Byggnadsmatr furu
Byggnadssätt kravell
Längd 59.80 fot
Bredd 18.00 fot
Svåra läster 39.40

1835 168
22 oktober
Byggort Torshälla
Skeppare C.G. Eklund
Byggnadsmatr ek och furu
Byggnadssätt kravell
Längd 61.10 fot
Bredd 20.20 fot
Svåra läster 36.37

1810 83

10 september

Byggort Torshälla
Skeppare Erich Idström
Byggnadsmatr ek och furu
Byggnadssätt kravell
Längd 59.70 fot
Bredd 18.20 fot
Svåra läster 26.67

Torshälla Skeppareskrås arkiv:

FREDEN 36 läster

1796

1797

1798–1804 skeppare Bisittaren Erling
1805–1812 " Anders Sandberg
1813 " Ålderman Sandberg
1814 " And: P: Ståhl
1815–1818 " Nordin
1820 " Modin
1821–1826 " Nordin
1828 " Nordin
1829–1834 " Ålderman Sandberg
1836–1837 " Eklund
1839–1845 " Barkstedt
1848 " C. Dahlström

1813 76

12 juli

Byggort Torshälla
Skeppare Anders Sandberg
Byggnadsmatr ek och furu
Byggnadssätt kravell
Längd 61.20 fot
Bredd 19.10 fot
Svåra läster 26.09

1824 62

21 juni

Hemort Torshälla
Skeppare J.O. Nordin
Byggnadsmatr furu
Byggnadssätt kravell
Längd 59.50 fot
Bredd 19.45 fot
Svåra läster 30.79

Fartyget är hemma och tillika
förbyggd uti Torshälla.

*Sammanställning (fartygsblad), exempel 2*FREDEN
slup*Mätuppgifter*

1876 539

27 oktober

Hemort Löt socken, Enköping

Redare C. Gültzau

Befälhavare C. Sandin

Byggnadsmatr furu

Byggnadssätt klink

Längd 59.40 fot

Bredd 19.20 fot

Reg. ton 32.22

Flat akterspegel, fallande stäv, 1 däckad, 1 mastad.

Tidigare mätt i Stockholm 14/9 1866 till 12.5 nyläster.

Ej anträffad i skeppslistan.

Uppsala Stadsarkiv, hamnjournaler

slup FREDEN

1862	7/5	skeppare	C.J. Blomqvist	13.95	läster
	2/6	"	"		
	28/6	"	"		
	17/7	"	E. Blomstedt		
	2/10	"	C. Blomstedt		
	1/11	"	"	14	läster
1863	23/5	skeppare	C.A. Nyström	13.95	läster
	15/9	"	"		
	16/11	"	"		
	1864				
	8/6	"	"		
	18/6	"	"		
	28/6	"	"		
	25/9	"	"		
	29/9	"	"		
	12/10	"	"		
	20/10	"	"		
	26/10	"	"		
1866	31/5	skeppare	C. Sandin	13	läster
1891	6/6	"	"		
1892	17/8	"	"		

Anlöper Västerås hamn:

FREDEN 32 ton Hemort: Löt & Ekolsund
 1878 30/4 ank. Stockholm, last Skeppare C. Sandin avg. Stockholm 2/5, tom

Anlöper Köpings hamn:

slup FREDEN Hemort: Löts sn
 1891 2/10 Carl Sandin

Anlöper Eskilstuna hamn:

slup FREDEN 32 ton
 1890 6/10 C. Sandin

Passerar Hjelmare Kanal:

slup FREDEN 12.5 nyl
 1876 4/9 Sandin
 7/9 "
 16/9 "
 20/9 "
 8/10 "
 12/10 "

Öresundsbro hamnjournaler 1858–1892

slup FREDEN, 12 läster, skeppare C. Sandin, hemort: Stockholm
 ank. 4/7 avg. 8/7 1870

FREDEN ligger sjunken SO Grytskär strax S Marstrand.

Hjelmare Dockas arkiv

G Vle:1 Dagsverksjournaler vid varvet
 Fartygsreparation 1876
 slupen FREDEN, skeppare Sandin

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Arbetsutskott:

Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm, ordförande

Sjökartedirektör Folke Hallbjörner, Norrköping, vice ordförande

Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie

Förste arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare

Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Övriga ledamöter:

Redaktör Ebbe Aspegren, Stockholm

Professor Gösta Berg, Stockholm

Kommendörkapten Sune Birke, Stockholm

Professor Oscar Bjurling, Lund

Överstelöjtnant Stellan Bojerud, Sundbyberg

Arkivarie Anders Degerström, Stockholm

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Museichef Sibylla Haasum, Stockholm

Docent Staffan Högberg, Sigtuna

Kommendör Per Insulander, Stockholm

Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm

Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm

Leg. tandläkare Bo Wiklund, Solna

Förste arkivarie Margareta Östergren, Stockholm

Hedersledamot av Sjöhistoriska Samfundet:

Viceamiral Einar Blidberg

Innehåll

<i>A I Dubravin</i> , Tsar Peter och hans flotta. Skeppsbyggeriet under Norra krigets år. Till minnet av 250-årsminnet av freden i Nystad. Översatt och bearbetat av Erik Hall	5
En rysk historikers skildring av slaget vid Svensksund 1790 (<i>K F Ordin</i>). Översatt av Rainer Mattsson	15
<i>Jonas Berg</i> , Amiralitetsbagare i Stockholm	27
<i>Tryggve Foghelin</i> , Jakten Fortunas plundring och sänkning 1749	35
<i>Lennart Rosell</i> , Prins Oscar och sjöförsvarsplanen 1850	51
<i>Kjell-Ove Matsson</i> , Sjöfarten på Mälaren, Hjälmaren och Ströms- holms kanal. Rapport om ett pågående forskningsarbete	63

Pris ca 90 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Box 10233, 100 55 Stockholm

ISSN 0280-6215