

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 54*

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*

Brev till samfundet och manuskript till Forum Navale sänds till:
Sjöhistoriska Samfundet
Arkivarie Per Clason
Krigsarkivet
115 88 Stockholm

Sjöhistoriska Samfundets postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift 200:–.

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 54*

Innehåll

Ordförande Christer Hägg, Däcksloggbok 1998.....	5
Bertil Åhlund, Lotsdirektören, kommandören Anders Almlöfs levnadshistoria.....	7
Christer Hägg, Artilleristrid med en seglande 1800-tals fregatt.....	25
Holger Wichman, En långresa med korvetten <i>Freja</i> för 100 år sedan.....	41
Magnus Haglund, Internationella maritima operationer i Adriatiska havet från 1992.....	57
Anvisningar för manusförfattare.....	64
Medlemskap och inköp av äldre skrifter.....	64

.

Däcksloggbok 1998

Verksamhetsåret inleddes med ett extra höstmöte den 18/9-97. Chefen för Härens avdelning på danska Riksarkivet, Dr Hans-Christian Bjerg, höll ett mycket innehållsrikt och intressant föredrag om Whitehead-torpedernas införande i de nordiska länderna. Efteråt visade Björn Gäfvert relevanta handlingar i ämnet ur Krigsarkivets gömmor. C:a 50 medlemmar var närvarande.

På styrelsemötet samma dag beslutades att investera medlen som tillfallit Samfundet enligt Ebbe Aspegrens testamente i Erik Pensers aktieindexfond, Sverige. Det testamenterade beloppet var cirka 240 000 kr och benämns Ebbe Aspegrens fond. Fondén skall ses som en långsiktig placering och dess avkastning skall utnyttjas till Samfundets syften, främst utgivningen av Forum Navale. Grafen för börsutvecklingen i Sverige har under det år som gått har perfekt liknat en berg- och dalbana och avkastningen i år torde bli liten - om ens någon. Långsiktigt kommer fonden troligen att ge Samfundet större möjligheter att uppnå sina höga syften. Det är i varje fall vad styrelsen hoppas på. Tills dess får vi hålla oss inom den förbättrade ram som den höjda medlemsavgiften ger oss. Med detta nummer av Forum Navale följer också ett inbetalningskort för medlemsavgiften. Jag hoppas att medlemsavgiften inflyter snabbt och bra - den skall nämligen täcka tryckkostnaderna för årets nummer.

Ordinarie höstmöte ägde rum den 13/11-97 och hade samlat ett 60-tal medlemmar. Dr Hans Norman höll föredrag om arméns flotta och redogjorde för att par aktuella forskningsområden inom detta ämne.

Vår- och årsmöte ägde rum på Sjöhistoriska muséet med c:a 60 medlemmar och gäster närvarande. En guidad visning av den pågående specialutställningen Människor och båtar i Norden följde på årsmötet, varefter undertecknad hade den stora äran och nöjet att berätta "Några episoder ur fregatten *Eugenies* världsomsegling". Därefter vankades förfriskningar bland gamla tjärade bruksbåtar - helt stilenligt således.

I slutet av augusti genomförde Samfundet en sjöhistorisk utflykt med waxholmsbåt till Siaröfortet i Stockholms norra skärgård där Översten av 1 gr Urban Sobéus berättade om Stockholms försvar genom tiderna och fortets uppgifter i detta. Sexton medlemmar avnjöt en trevlig båtfärd och en sjöhistoriskt intressant dag.

Med sjöhistoriska hälsningar,

Christer Hägg

Ordförande

Lotsdirektören, kommedör Anders Almlöf levnadshistoria.¹

av Bertil Åhlund

Inledning

Omkring år 1840, vid några och femtio års ålder, började lotsdirektören m.m. Anders Almlöf teckna ned sina minnen. De fem barnen" borde få minnesblad för att därav inhämta hur en man född uti det ringaste stånd uti samhället kan ... genom arbetsamhet och ordentlig levnad förvärva sig en så kallad levnadsställning uti världen, utan att just för erhållandet därav behöva äga vad man kallar geni eller kvickhet".

Det finns anledning att låta Almlöf komma till tals även för en sentida och större krets än den han i all blygsamhet själv vände sig till. Almlöf förmedlar intressanta närbilder av sociala, ekonomiska och tjänstemässiga förhållanden under en långväga karriär i flottan och lotsverket - om man så vill ett stycke kulturhistoria med exempel på ståndscirkulation under 1800-talets första hälft. Almlöf ger också inblickar i den pågående uppbyggnaden av lots- och fyrväsendet samt sjökartläggningen, d. v. s. i viktiga delar av infrastrukturen i det framväxande industrisamhället. Läsaren får även några praktiska exempel på hur det kunde gå till då viktiga svenska exportvaror i industrialismens barndom skulle föras på svenska kölar till utländska köpare

I manuskriptet är Almlöfs ordval och språkbehandling ofta spontana och inkonsekventa. När Almlöf i det följande direkt citeras, har därför hans stavning och interpunktering "moderniserats" för att underlätta läsningen, men ändå i möjligaste mån med bibehållande av framställningens tidsatmosfär.

Den tidiga barndomen

Almlöf föddes den 10 maj 1793 i ett soldattorp i Markims socken i Uppland. Almlöf berättar att fadern var soldat vid Upplands regemente med rotenamnet Flinta. Han hade deltagit i striderna i Finland åren 1788-90 och 1808-09 samt vid Fredriksstad i Norge 1814 ombord på skärgårdsflottans fartyg. Flinta blev med tiden korpral och tilldelades medaljen för tapperhet till sjöss, vilket enligt sonen "ej kunde vara för mycket, efter att hava bevistat 13 större och mindre sjöstrider, dock besynnerligt nog utan att enligt vad jag vet hava blivit blesse-

rad ... Om min fader icke framstått som en hjälte, har han dock varit en erfaren krigare med ofläckad sköld".

Modern, Anna Jonsdotter, var dotter till skräddarmästaren i Markim socken i Uppland, Jonas Mattsson. Anna Jonsdotter "synes hava gjort en mesalliance, då hon gifte sig med en simpel soldat, säger sonen, men "aldrig hörde jag min moder yttra något ditåt". Men soldaten Flinta synes inte ha dragit många strån till stacken då det gällde att försörja familjen. Mellan tjänstgöringsperioderna försörjde han sig själv som lantarbetare på bondgårdar i Uppland och lämnade åt hustrun och barnen att dra sig fram i staden så gott de kunde, skriver Almlöf.

Familjen bodde "i en gård på Squalbergsgatan å Ladugårdslandet (d.v.s. norra delen av nuvarande Grev Turegatan, öster om Humlegården), en liten trähusegendom kallad Paradiset, utav vad skäl vet jag ej, som bestod såväl av ett hus åt gatan som av ett hus åt gården. Det åt gatan hade torvtak, som grönskade med gräs och piplök ... Mina föräldrar bebodde huset på gården, som bestod av tvenne rum, varav det ena beboddes av mina föräldrar och det andra av en artillerist och arbetskarl jämte dess hustru, vid namn Flink". Sonen Anders fick redan i 7 å 8 års ålder bidra till hushållet genom att valla kor på Ladugårdslandet eller vara springpojke hos en baron von Schwerin, en "domestik tjänst" som Anders fick "en avgjord motvilja emot". Emellertid hade den gamle krigsbussen Flinta, som uppenbarligen stod väl till hos sina förmän, föranstaltat att sonen Anders vid 10 års ålder den 1 januari 1804 anställdes som extra skeppsgosse vid Arméns flottas station i Stockholm. Detta innebar en lättnad för familjens försörjning. Den unge skeppsgossen erhöll nämligen två pundbröd ("ankarstock") om dagen och en skjorta (bussarong), ett par byxor, ett par strumpor och ett par skor om året.²

Livet som skeppsgosse

Vid 12 års ålder fick Anders för första gången lämna hemmet för att som skeppsgosse kommenderas till tjänstgöring på hemmema *Styrbjörn*, ett av de största fartygen i arméns flotta.³

Chefen "en äldre man, kapten Sirelius, som var känd som en kärv och obehaglig man för vilken vi pojkar ... buro en stor rädsla, hade av omtanke för pojkarna, eller som han på sitt vardagsspråk kallade rävingarna, förbjudit att de fingo äntra upp i masterna ... men troligtvis blundade hans officerare för denna befallning, emedan jag sällan blev hindrad i mina promenader (till våders)."

Förflyttningen till Sveaborg tog c:a 6 veckor mot under gynnsamma förhål-

landen ett par dygn. "Man förstod den tiden att skynda långsamt, troligen för sjöavlöningsens skull. Men fartyget hade en mindre så kallad transportbesättning och ansågs därför icke böra färdas igenom öppna havet, utan skärgårdsvägen, det vill säga genom åländska och finska skärgårdarna förbi Hangö udde, vartill kom kaptenens otur att snart sagt beständigt hava motvind, varför kryssning och varpningar hörde snart sagt till ordningen för dagen". Det var ett hårt liv med ringa sömn för en tolvåring.

"Äntligen kommo vi till Sveaborg, denna beundransvärda, stora fästning, inneslutande största delen av Sveriges skärgårdsflotta ...oerhörda stridskrafter fick jag här skåda. I mitt barnasinne kom jag att anse allt för ointagligt... Jag fick dock tre år därefter lära inse mitt misstag, då Sveaborg med alla dess härligheter förrädiskt kapitulerade för en svag rysk armé ...Det var känslan av en politisk eller patriotisk sorg jag då fick erfara."

Sommaren 1805 tillbringade unge Almlöf därefter ombord på skeppsgossebriggen *Alexander* samt i land i skeppsgosseskolan (i Sveaborg), där han "fick leva på kronans i land knappa kost". Det var närmast fråga om svält" men som jag därvid ej var obekant, så tog jag saken tämligen lätt". Det var bärtider och tillsammans med kamrater gjorde man utflykter till skogen "och fyllde magens tomrum medelst bärplockning."

Vid hemfärden från Sveaborg i mitten av november hade Anders lyckats spara en "tolvskilling" (eller tre skilling vilket vid denna tid var omkring en femtedel av vad en lantarbetare kunde ha i daglön).Färden gick via Åland och Grisslehamn. En faderligt omtänksam båtsman försåg den illa klädda tolvåringen med en ylletroja mot kylan. Vid återkomsten till Stockholm blev Almlöf befordrad till ordinarie skeppsgosse, med fullständigare beklädnad jämte två skilling och två pund bröd om dagen, "Icke obetydliga fördelar för mig och mina föräldrar".

Nu följde en vinter vid skeppsgosseskolan på Skeppsholmen, varifrån den företagsamma pojken en tid skolkade, för att istället gå till sjöss. Han fick till en början arbete mot daglön på ett skepp vid "Stora skeppsvarvet" på Södermalm (Tegelviken). Äventyret blev kortvarigt. Unge Almlöf förpassades åter till skolan efter ingripande av kompanichefen. Befälet tyckte tydligen att gossen hade en obetvinglig lust för sjöyrket varför det föranstaltades "att jag under året 1807 fick taga undervisning uti Navigationen" av en kapten Stolpe, vars biträde i undervisningen han snart blev.

Underofficerstjänst

Som en följd av det ryska anfallet mot Finland i februari 1808 påbörjades rustningar av flottan tidigt på våren detta år. Med ökat behov av personal, "ansågs jag, ehuru ej fyllda 15 år gammal, värdig att bliva befördrad till Under Officer på förhryd stat."⁴

Almlöf blev nu kommenderad som biträde hos "artillerimajoren", en av de högre cheferna på varvet. Utöver sin ordinarie tjänst ansvarade denne för utrustning och beväpning av alla för kriget förhryda fartyg, och för rekrytering av underofficerare och manskap. Arbetstiden på varvet började kl 0500 och slutade kl 2100. Almlöf beskriver sin chef, major af Trolle: "Denne man ... var i beständig rörelse och av den mängd göromål som ålåg honom, försatt i ett jämnt febertillstånd i avseende på lynnet och visade ... då en sinnets häftighet, domderade och svor erbarmligen". Sedan den värsta skräcken för chefen gått över, visade sig denne i grund och botten vara "god, oegennyttig och hederlig". Almlöf togs under hans vingars skugga och fick kostnadsfritt läsa till sjöofficersexamen hos "Trollen".⁵ 1809 avlade Almlöf navigationsexamen och 1811 sjöofficersexamen, varefter han var berättigad till den högsta underofficersgraden flaggjunkare med "officers fälttecken, armkläde och porte-dé-pée".

Våren 1811 blev Almlöf sjökommenderad som chef på en kanonjolle.

Tillsammans med andra kanonjollar gick expeditionen till skärgården, "först att skrämma den då upproriska Wermdö-allmogen, vilken satte sig emot då pågående bevärningsplikts första införande och därefter till Stockholms yttre skärgårds försvar i trakten av Söderhamn mot engelska örlogskryssare."⁶ 1812 blev Almlöf tillsammans med 25 andra underofficerare kommenderad till Karlskrona för att medverka vid utrustning och bemanning av ett par bataljoner öppna kanonslupar. Bakgrunden var alltså det osäkra utrikespolitiska läget. Almlöf blev chef, tillika uppbördsman, på en kanonslup och skildrar livfullt livet i Karlskrona. Det var en tid av umbäranden, "ofta på gränsen till svält". Almlöf försökte förgäves att "hos en jude i staden" låna pengar på sin klocka. "Befälhavande Amiralen (hade) förbjudit alla låns givande till UnderOfficerare. "

"Det var vid denna tid en överenskommen vana för all stadens ungdom ... att mötas å de gator, där flottans musik-corps framgick, att avhöra aftonens tapt och mönstra varandra, samt göra de slutsatser varje individs inbillning kunde för sig skapa."

Efter nära ett halvt års rustningar, inmönstrades bataljonen. 7 5 veckor senare kommenderades Almlöf åter till Stockholm.

De första officersåren

I april 1813 utnämndes Almlöf "i nåder" till underlöjtnant vid Arméns flotta och kommenderades en kort tid därefter att tjänstgöra som adjutant hos generaladjutanten för flottorna med ett dagtraktamente om 24 shilling banco, men alltså med underofficers lön (50 riksdaler banco årligen).

"Saken var den att... en accordsumma skulle erläggas för att kunna erhålla officers lön, väl ej stor, men dock mer än jag mäktade åstadkomma, nämligen 168 riksdaler." Almlöf berättar emellertid att han genom välvilligt stöd av en äldre, avskedad major efter två år fick låna det erforderliga beloppet.

"Nu var den simpla soldatsonen en fin herre som måste noga tillse sitt yttre såsom en gentlemannan ägnar och anstår, aldrast han såsom stabsadjutant, utstyrd den tiden med blå och gul plym i hatten samt sporrar på stövelklackarna hörde till Konungens Stora Vakt, samt vistades i hovets salar eller vid mera högtidliga tillfällen hade plats på operan uti d.s.k Konungens Stora Loge. Den 20-årige ynglingen ... tilldrog sig ock någon uppmärksamhet ... av unga fruntimmer uti högre societeten, kallande honom den lilla adjutanten, vilka sökte inleda honom till ett intimare umgänge i sällskapslivet ... dessa inviter avböjdes genom diktade sjukdoms förhinder, emedan min stora blygsamhet icke kunde övervinnas ... Om detta förhållande var till min skada eller fördel vet jag ej ..."Jag var ej vad man vanligen benämner fruntimmers-karl."

Hösten 1813 utverkade Almlöf sin chefs tillstånd att medfölja fregatten *Orädd* på en planerad konvojexpedition till Medelhavet. Ett skepp lastat med presenter(mutor) till Barbareskstaterna skulle konvojerars. Expeditionen kom dock inte längre än till Landskrona, där *Orädd* lades upp för vintern och Almlöf återvände till sin adjutanttjänst. Generalamiralen Johan Puke, som nu utnämns till generaladjutant för flottorna hade emellertid andra åsikter än sin företrädare rörande hur unga officerare borde användas. Almlöf kommenderades till linjeskeppet *Äran*, vars sommarexpedition 1814 bl a gick till Norge, vars motstånd mot den beslutade unionen med Sverige måste slås ned med våld. "Jag fick åse och höra hur man använde kanon och musköterikulor på människor, vari jag dock ganska litet fick deltaga", skriver Almlöf. Efter att på hösten ha återinrätt i adjutanttjänsten, erbjöds Almlöf våren 1815 en kommandering på fregatten *Galathea*, ett anbud som han dock avböjde. Han hade nu beslutat att söka sig över till handelsflottan, där bl. a. högre lön och ett friare liv lockade. "För att bringa denna min föresats till en början, begärde jag och

erhöll denna vår (1815) ett års permission till utrikessjöfart med svenskt handelsfartyg."⁷

I handelsflottan och på sjömätning

Almlöf mönstrade som konstapel (understyrman) på briggen *Success*.

Resan beräknades vara i två år, men slutade redan efter fyra månader i England. "Denna vinter fick jag roa mig med att passera graderna uti infanteri- och garnisonstjänst, ett heterogent ämne för en blivande sjöman. Som jag sommaren 1816 saknade anställning inom handelsflottan ... så emottog jag erbjuden sysselsättning, nämligen en kommendering på sjömätningar uti insjön Hjälmaren, vilket även blev förhållandet ... sommaren 1817 då jag hade en dylik sysselsättning uti Sjöarna Vättern och Viken."⁸

Almlöfs kommentarer till sjömätningstjänsten var inte nådiga. Han bad Gud bevara varje ung sjöofficer för att satsa på sådan verksamhet för sinframtid, "hur gagnande och nödvändig denna sysselsättning ... än är för det allmänna och fäderneslandet". En sådan sjöofficer blev, enligt Almlöf, mindre erfaren som sjöman, förlorade i anseende hos kamraterna och hamnade vid sidan av den egentliga tjänsten som sjöofficer.

Då Almlöfs mor samma år avled, måste han i faderns frånvaro taga vård om sina systrar, men "att vara officer och äga endast 200 riksdaler banco i årlig lön, därmed löper man icke långt ... min äldre syster måste ut och tjäna hos andra, min yngre måste jag skaffa in på Stora Barnhuset i Stockholm".

Våren 1818 begärde och erhöll Almlöf åter ett års permission för utrikes sjöfart med svenskt handelsfartyg. Han fick hyra som styrman på skeppet *Oden* som i juli 1818 avseglade från Stockholm med destination Buenos Aires eller Rio de la Plata, "allt eftersom lasten, järn och bräder, kunde fördelaktigt säljas". *Oden* var emellertid en dålig seglare och efter diverse äventyrligheter beslöt kaptenen att i stället söka sig till Västindiska öarna för att sälja lasten där sågott det gick. Man hamnade i Gustavia på St Barthelemi, där lasten såldes till ett pris som inte täckte kostnaderna för utrustning, proviant och hyror. Resan såg således ut att gå med förlust för rederiet. Som returlast intogs "den första laddning salt som ifrån den svenska kolonin ... införts på många år till Sverige".

Almlöf medförde trevliga minnen från "ett ganska vackert, tropiskt land." Ett minne som skildras utförligt är en fest hos den tillförordnade guvenören, kapten Berghult. Saken var den att i den officiella sorgen efter den nyligen bortgångne kung Carl XIII "var alla andra förlustelser än ätande och drickan-

de förbjudna." Detta försiggick med desto större överdåd. Den bacchanaliska festen slutade inte förrän kl 0200 på natten, sedan "en och annan av laget tumlat under bordet eller burits bort alldeles redlös". Almlöf berättar att guvernören vid avskedet "tillkännagav sin belåtenhet att en gång hava fått bukt på mig, vilket jag också måste erkänna, ty tanken hos mig var redig fast knäna voro svaga, vanliga följder av champagnerus."

Växlande kommenderingar och mer sjömätning

Almlöf återkom till Stockholm i juli 1819 med en behållning av 11 riksdaler banco. Den dåliga ekonomin kunde i någon mån repareras, sedan Almlöf under åtta månader 1820 erhållit kommendering som chef på skonerten *Nora*, med uppgift att bevaka kusten och skärgården mellan Landsort och Sandhamn mot "lurenrejare" (d.v.s. smugglare).

Åren 1821 - 1822 kommenderades Almlöf åter till sjömätningsarbeten, denna gång längs norrlandskusten från Homslandet till Umeå.

Almlöf synes ha varit förlagd på "sumpen *Wedfamnen*", som lades upp för vintern i Härnösand. *Wedfamnen* var "vattensjuk och sjöoduglig" och såldes på våren 1823 på auktion. Almlöf synes nu ha blivit mer intresserad än tidigare av sjömätningsverksamheten, "ett för den allmänna Sjöfarten oskattbart, gott, nyttigt och behövt ändanål ... Men jag insåg tidigt att denna verksamhet skulle draga mig ifrån min egentliga levnadsbana, nämligen att bli en fullt utbildad och erfaren duglig Sjöman."

Det var en uppfattning som tydligen delades av Almlöfs höga förmän, ty "om våren 1823 blev jag anställd som kompaniofficer vid Krigs Akademien på Carlberg, varigenom den fördelen vanns, att jag varje år kunde få en ordentlig seglingsexpedition med Siökadetterna." Sålunda gjorde Almlöf sjöexpeditioner somrarna 1823 och 1824 med korvetten *Svalan* i Östersjön och Nordsjön.

Den stora skeppshandeln

Våren 1825 fick emellertid Almlöf ett oemotståndligt anbud, att som styrman mönstra på det "till privat man" försålda linjeskeppet *Tapperheten*, under befäl av kommandörkaptenen, sedermera amiralen, statsrådet och sjöhistorikern m m Karl August Gyllengranat. Besättningen bestod "av diverse folk av högst olika egenskaper, men befälet och underbefälet var ett gott urval."

Resans mål var hemligt. Almlöf fick nu vara med om det sorgligt ryktbara

diplomatiska och sjömilitära äventyr som givits namnet "den svenska skeppshandeln."⁹

Almlöfs berättelse om den dramatiska expeditionen är tyvärr knapphändig och ger oss endast vissa inblickar i livet ombord. Han skriver t. ex. att fartyget åtskilliga gånger sprang läck och därför måste söka hamn och att "fartyget en gång genom stormande väder var på väg att med fulla och forcerande segel styra på land, om ej naturens herre genom vindens omkastning frälst oss lyckeligen därifrån". *Tapperheten* sökte således nödhamn på Irland, I Carricfergus, där skeppet kvarblev i tre veckor för reparation m. m.¹⁰

Även om läget för linjeskeppet var "obehagligt" så syntes vistelsen inte saknat angenäma upplevelser. Almlöf skildrar befolkningens gästfrihet och hjälpsamhet och den uppmärksamhet som ägnades skeppet och besättningen i ortens tidningar. "Detta förhållande var för oss så mycket mera

opåräknat, som vi anlände till Irland troende oss snart sagt endast träffa rövare och skälmar av allra värsta slag, vilken opinion föranleddes av då för tiden ...cirkulerande, för irländarna förklenande tidningsartiklar...Detta var det engelska intressets verk", skriver Almlöf

Resan kunde fortsättas, och i november anlände *Tapperheten* till Cartagena. Det visade sig nu att columbianerna vägrade att ta emot skeppen, om inte den svenska besättningen följde med - vilket den var förbjuden att göra. Efter fyra månaders förhandlingar beordrades *Tapperheten* och *af Chapman* att avsegla till New York, där skeppen skulle överlämnas till civila representanter för den columblanska regeringen.

I New York nåddes skeppsbefälet av meddelandet att den engelska firman dragit sig ur affären, varvid man beslöt att segla hem. Detta visade sig vara lättare sagt än gjort. Då man saknade medel till besättningarnas avlöning och till fartygens underhåll, måste pengar lånas upp. Fordringsägarna lyckades utverka kvarstad på skeppen. Som en sista utväg ur den ekonomiska knipan, såldes allt som inte nödvändigtvis behövdes för hemresan. En domstol upphävde visserligen kvarstaden, men skeppen dömdes i stället till försäljning på offentlig auktion. Almlöf skriver vidare att besättningen under omkring en månads tid var satt på halv ranson, att slutligen alla ordningsregler löstes upp "och ett fullständigt upprorstillstånd mellan befäl och besättning [uppstod] vilket kunnat slutas med ett blodbad av värsta sorten, om blott början därtill timat". Utbrottet "hängde liknelsevis sagt på ett hårstrå".

Efter halvtannat års bortvaro och hemresa med ett amerikanskt fartyg, ankom Almlöf i början av november 1826 till Göteborg, fullständigt utblottad. Pengar måste lånas för att täcka de nödvändigaste utgifterna. Och "sedan att

processa flerårigt om utbekommande av den fordran jag ägde eller ansåg mig äga hos skeppets här varande synbara rederi ... nämligen 1300 riksdaler banco, men vilka svenska rättvisan slutligen fränkande såväl mig som andra fordringsägare ... Genom denna köpmannaörlogs resa och dess följder, förlusten av mitt rättvisa fordringsbelopp, förlorade jag lusten för köpmanssjöfarten, så att jag sedermera ej gjorde något allvarsamt bemödande att åter utkomma i farten samma väg, utan vände min håg till statens tjänst och de fördelar den möjligen kunde mig tillföra".

Almlöf hade i mars 1824 erhållit löjtnants lön om 300 riksdaler och i december 1825 befordrats till premiärlöjtnant med en årslön på 600 riksdaler. Detta belopp var enligt Almlöf otillräckligt för de vardagliga behoven. Bristen måste täckas med lån eller någon vinstgivande sysselsättning.

Åren 1827 - 1828 medförde ingen sjökommendering för Almlöf. Han beordrades till tjänstgöring som adjutant hos Förvaltningen af sjöärendena dåtidens motsvarighet till Marinförvaltningen.

Men livet tedde sig enformigt för sjömannen Almlöf som var nu 34 år gammal och unkarl. Han betraktade sig som "enstöring". Denna ensamhetskänsla varade dock inte så länge. Under 1828 blev Almlöf "upptagen till medlem i en familj, vars dotter skänkte mig sin hand och sitt hjärta". Förlovningen ägde rum hösten 1829.

Sommaren 1829 "återtog iag mitt gamla sjömätareyrke i det att jag utgick såsom chef för en sådan expedition i Stockholms skärgård, först i Arholma sedan i Landsorts trakten, att avmäta och undersöka dessa skärgårdsdelars mest felaktiga lokaler. År 1830 fortsatte nämnda arbete vid Landsort och avslutades". Sommaren 1829 ledde Almlöf mätungsverksamheten från bataljonschefsfartyget *Hilda* och följande sommar från *Hilda* eller systerfartyget *Brynhilda*. Dessa fartyg var relativt nya, med ungefär samma dimensioner som kanonsluparna och med en liknande rigg.¹¹

Vintern 1829 var Almlöf ledamot i en kommitté med uppgift att utarbete ett tjänstgöringsreglemente för skärgårdsfartyg. I juli 1829 kallades han till arbetande ledamot av Krigsvetenskapsakademien, en utmärkelse som han enligt egen uppgift mottog "med största förvåning, tveksamhet och blygsamhet". Det dröjde dock inte länge innan Almlöf publicerade ett vetenskapligt arbete: "Om Sjömätningar eller Kusters Affattande och Special-Sjökartors Uppgörande."¹²

Sjömätningsexpeditioner och sjökartearbeten

Efter en kommendering, sommaren 1831 på korvetten *Jarramas* under expedition med kadetter i Nordsjön och Engelska kanalen, erhöll Almlöf 1832 en arvodestjänst vid Kungl Sjökartearkivet " ... och blev min uteslutande sysselsättning härefter sjökartearbeten och sjömätningsexpeditioner, vars självskrivna chef jag blev." ¹³

Under de närmast följande åren fortsatte Almlöf verksamheten med uppmätning och lodning av bl a smålandskusten. 1834 befordrades han till major, enligt egen uppgift med förbigående av 31 äldre kamrater. Först två år senare erhöll Almlöf dock kaptenlönen. Detta år (1836) utnämndes han till chef för Norra lotsdistriktet var med även följde chefskap för styrmansstatens underofficerare vid Stockholms örlogsstation. "Jag har den fåfänga tro mig vara ganska passande [för dessa befattningar], som i betydlig mån påkallade en ansträngande verksamhet, särdeles som jag har en viss svaghet för att noggrant och väl uppfylla alla mina tjänsteplikter", skriver Almlöf.

På Carlsdagen den 26 januari 1839 (Karl XIV Johans födelsedag), inträffade den i sitt slag märkvärdiga omständigheten, att jag blev utnämnd och ordentligt slagen till Riddare! av Svärdsorden utan annan förtjänst å min sida, än att jag varit en om mina plikter uppfyllande man. Jag kan dock på intet vis gilla dessa yttre teckens hängande på människors klädsel, detta liksom skriftliga intyg på att man är en bra man". Den mänskliga svagheten härför var, enligt Almlöf, något som regeringen ganska rikligt och utan större kostnad begagnade som lockmedel och uppmuntran "till ansträngande så uti såväl tankarnas som i den materiala världens idrotter".

De följande årens sjömätningsverksamhet var förlagda till Norrlandskusten. Chefsfartyg var nu *Hilda* eller *Makrillen*. Mättningsverksamheten var förenat med arbetet att bringa ordning i "jordeböckerna", d.v.s. i de osäkra äganderätts- och underhållsförhållandena rörande byggnader, fyrar och sjömärken m m i anslutning till lots- och fyrplatserna.

"Detta blev ett herkuliskt arbete ... Jag har varit nödsakad att under de första 12 åren nästan oavbrutet börja min dag kl 4 på morgonen, någon gång 2 à 3 ... Hur min företrädare kunde hjälpa sig fram förutan alla dessa upplysningar [om ägarförhållandena], förstår jag icke, men han älskade icke, som han sade, vara lumpsamlare!" Men lotsarnas inkomster ökade, bl. a. genom att lotsbefälet tillhölls att se till att sjöfarande betalade författningsenliga lotsavgifter, och att kronans byggnader blev väl underhållna, konstaterar Almlöf.

Som "slutstenen i den praktiska utövningen (av sjömätningskonsten), er-

höll jag år 1841 av Riksmarskalksämberet uppdrag att avmäta och å karta avfatta en insjöpuss, nämligen Brunnsviken utanför Haga lustslott."

Militära sjömättningsarbeten.

År 1842 erhöill Almlöf ett ovanligt uppdrag, nämligen "att recognoscera kusten från Arholma-trakten till och förbi Öregrund i militäriskt avseende. samt att där över uppgöra och avgiva en försvarsplan".

I november var uppgiften löst och Almlöf överlämnade en hemlig, underdånig berättelse till Chefen för sjöförsvarsdepartementet (f.d. storamiralsämberet). Här omnämndes de försvarsåtgärder som Almlöf ansåg behövliga "för att mottaga fienden på alla till skärgården inledande anfallsvägar."

"Bevärade och snabbt gående ångfartyg torde icke kunna undvaras", skriver Almlöf," dels för rekognosceringar i öppna sjön, för att i tid upptäcka fiendens förehavanden, och dels för att å släptåg fortskaffa roddfartygen ... men vi äro i alldeles avsaknad av alla uppgifter om huru många hästars kraft ett sådant ångfartyg bör äga, för att med en viss fart bogsera ett visst antal kanonslupar eller kanonjollar."

För att bestämma detta fordrades försök, men Almlöf antog tills vidare att för varje bataljon roddfartyg skulle ett ångfartyg krävas.

I tabellform framlades ett förslag till indelning och basering av en eskader skärgårdsfartyg, omfattande åtta ångfartyg, åtta bataljoner skärgårdsfartyg om sammanlagt 48 kanonslupar och lika många kanonjollar, med fördelning på fem hamnar. Därtill kom bestyckning av fem landbatterier ("kustartilleri") med sammanlagt 12 st bombkanoner och 20 st 24-pundiga kanoner. För skärgårdsskaderns och batteriernas bemanning erfordrades 100 officerare, 125 underofficerare och 4500 man. Vidare föreslog Almlöf att "signaleringslinjer" skulle inrättas från havsbandet och inåt skärgården mellan ett antal utkiksposter "till fortskaffande av order och rapporter".

1843 förde Almlöf befälet över två bataljoner om sammanlagt 12 kanonjollar, som var utrustade för en två veckor lång expedition för övning av sjöbeväringen. Man exercerade bl a i taktiska manövrer inomskärs. 1844 följde utnämning till kommandörkapten. Almlöf blev samma år dessutom ledamot i en kommitté för utarbetande av nytt reglemente för Lots-och fyrväsendet. Några år senare (1846) blev Almlöf chef för ett större expedition med uppgift att recognoscera och utarbeta en försvarsplan för skärgårdsområdet mellan Landsort och Häradsöskär".¹⁴

Från och med 1842 till och med 1850 vikarierade Almlöf längre eller kor-

tare perioder i tjänsten som lotsdirektör. "Hur smickrande och meriterande det än kunde vara att tillfälligt få förrätta högre tjänst, skriver Almlöf "har jag fått erfara denna slags utmärkelse mer än jag önskat, ty det har urartat till ett slags drängtjänst detta att snart sagt alltid stå till reds för att vara en fördubbling åt en annan person (lotsdirektören G. E. Lundstedt), då det faller honom in att vilja resa och vila sig från de löpande göromålen". Under längre eller kortare perioder vikarierade Almlöf således för Lundstedt "utan ett runstyckes ersättning". (Runstycke = 1/12 shilling).

Vikariatstjänsten förhindrade längre sjökommenderingar, men däremot inte årliga expeditioner med lotschefsartvget till Norra lotsdistriktet. 1849 utnämndes Almlöf till chef för ett nyorganiserat sjökartarkiv, en befattning som nu helt avskildes från sitt tidigare samband med lots- och fyrverksamheten.¹⁵

Trots sin verksamhet som chef för det nu fristående Sjökartekontoret fortsatte Almlöf att årligen vikariera för lotsdirektören fram till 1854, då han blev befördrad till kommandör vid flottan, tillförordnad lotsdirektör och medlem av Förvaltningen av sjöärendena. Samma år tog Almlöf avsked från tjänsten vid flottan och utnämndes till lotsdirektör, en befattning som han innehade fram till sin död vid 65 års ålder 1858.

Ett kungligt brev och några minnen från krigsårens dagar.

Någon av de första dagarna i maj 1854 fick tf lotsdirektören Anders Almlöf ett brev från flaggkaptenen på linjeskeppet HMS Carl XIII, den 25-årige her-tigen av Östergötland, Prins Oscar:

ank. d. 8/5 H.M.S. Carl XIII. Carlskrona den 3 maj 1854.

S.D.Landsorts

lotsar beordrade

härom.

Högt [ärade] Herr Commandeur Capitainen m.m.

Som Eskadern under loppet af sommaren sannolikt kommer att anlöpa

Stockholms Skärgård och då måhända söka den goda ankarplatsen vid

Rotholmen, så får jag jemte meddelande derom härmed anhålla att Lots-
arne, såväl å sistnämnde ställe som vid Landsort. måtte genom

Commendeur Capitainens försorg varda härom underrättade och bifogar en

lista å de fartyg hvaraf Eskadern består, på det, om möjligt hvarje fartyg

mätte blifva med Lots försedt. Som det vore önskligt att vid ankring å

Rotholmens ankarplats, 1:a och 2:a Divisionerna må kunna ankra på 2 kolonner med, såvidt görligt är, hvarderas lätta Eskader tvärs för eller i närheten af kolonnerna, så får jag anhålla att Commendeur Capitainen på förhand torde beordra Lotsarne, att i och för denna navigering för hvarje fartyg utser lämplig ankarplats.

Vänskapsfullt

Oscar

Flaggkaptenen bifogade en lista på eskadernas fartyg:

1:a Divisionen

Lätta Eskadern

N:o 1 Freg[atte]n <i>Desideria</i> (N) Flagg	N:o 7 Brigg{en} <i>Nordenskjöld</i>
2 —”— <i>Freja</i> (N)	9 Ångkorvet{ten} <i>Gefle</i>
3 —”— <i>Desirée</i>	10 Ångskonert{en} <i>Valkyrian</i>

2:a Divisionen

Lätta Eskadern

N:o 4 Linjeskepp[et] <i>Carl XIII</i> Flagg	N:o 8 Korvett{en} <i>Nordstjernan</i> (N)
5 Fregatt[en] <i>Eugenie</i>	11 Ångkorvett{en} <i>Thor</i>
6 Linjeskepp{et} <i>Pr[ins] Oscar</i>	12 d:o <i>Orädd</i>
	13 d:o <i>Vidaros</i> (N)

I generalorder den 4 april 1854 hade Kungl Maj:t utfärdat instruktion för eskaderchefen, konteramiralen S M von Krusenstjerna. Krimkriget pågick och väntades sprida sig till Östersjön. Det fanns risk att Sverige skulle bli indraget i kriget på västmakternas sida.

Kung Oscar I var inte främmande för ett ingripande. "Natt och dag arbetades på varvet i Karlskrona för att så fort som möjligt få fartygen klara för inmönstring", säger en iakttagare, "ty man väntade att de fientliga d.v.s ryska eskadrarna med det första skulle visa sig till sjöss" och Gotland bedömdes hotat av rysk invasion.

Korvetterna *Gefle* och *Thor* samt ångfartyget *Valkyrian* hade därför rustats tidigt på året och insatts som trupptransportfartyg. De hade t ex i slutet av mars överfört fyra bataljoner om vardera 600-650 man från smålandsrege-

menten via Karlskrona och Västervik till Slite och Kappelshamn, och fortsatte denna verksamhet under sommaren. Även en kavalleriskvadron och några artilleribatterier samt sex kanonslupar överfördes från fastlandet. I juni inspekterades trupperna av kung Oscar och kronprinsen. Under prins Oscars befäl nu såm chef för den eskader som bildats av trupptransportfartygen, färdades de kungliga på ångskonerten *Valkyrian* till Gotland. Detta var en stor händelse för öborna och deras tillfälliga gäster, ty framhöll man, "ingen kung hade satt sin fot där sedan 1629, då den danske Kristian IV besökte ön".

När de norska fartygen förenade sig med de svenska, avseglade hela eskadern till Stockholms skärgård och ankrade vid Älvsnabben. Det politiska läget var inte längre kritiskt. Brittiska och franska örlogseskadrar hade seglat in i Östersjön. "På den vid Älvsnabben förtöjda flotteskadern fördes det mest angenäma lif, omväxlande mellan arbete och nöjen av den friska art, som endast sjömanslivet kan erbjuda", säger den ovannämnda iakttagaren. "En mycket lyckad fest gåfvo svenskarne för sina norska vapenbröder på en liten holme nära Dalarö, Rotholmen, i vilken såväl Prins Oscar som de mer till åren komna amiralerna medlif och lust deltog". Även det brittiska linjeskeppet *Royal George*, "med den i krigets blodiga skola väl bevandrade sir Charles Napier" synes ha ankrat vid Älvsnabben och deltagit i det friska sjömanslivet. Lotsdirektören Almlöf nämner inte något om sina uppgifter i samband med dessa händelser, varvid lotsarna, får man förmoda, fick tillfälle att fullgöra sina uppdrag. Han synes ej ha varit en av de många myndighetspersoner som under dessa minnesvärda dagar gästade örlogsskeppen i Stockholm skärgård.

Den omtänksamme familjefadern.

Ett ständigt återkommande tema i Almlöfs självbiografi gäller ekonomiska bekymmer, särskilt sedan han bildat familj och med tiden hade hustru och fem barn att försörja. Han avslutar sin framställning med en sammanfattande översikt över löneutvecklingen (från 50 riksdaler årligen 1815 till 3300 som lotsdirektör, vilket var ungefär hälften så stor årslön som Almlöfs chef för sjöförvarsdepartementet uppbar). Detta hade "naturligtvis lett min tanke på jämförelser emellan sysselsättningar i samhället och deras olika vinstgivande. Jag sorterar således ibland de sämsta... hela tjänstemannabanan i Statens tjänst". Detta gällde särskilt den militära banan. "Således ger jag privata eller borgerliga yrken och samhällsställning föreråde". Hade man varit lycklig nog att vinna någon bildning och sedan bemödat sig om att vinna insikt i någon borgerlig sysselsättning och varit arbetsam, så hade man inte bara kunnat kla-

ra sin försörjning utan även med litet tur samlat en förmögenhet för kommande ålderdom, "man må vara minut-, kram- eller grosshandlare, fabrikant eller annan industridkare, jordbrukare m m ... Kanal- och vattenbyggeri liksom skeppsbyggnad har ock uti vår tid börjat giva till och med mer än god bärgning." Något av dessa yrken, som "föder sin man", ville Almlöf råda sin son att välja. Läkare var visserligen "ett ej otjänligt yrke", men krävde långvariga studier och praktik, ett ovanligt gott huvud samt "särdeles lycka, ty själva saken att vara läkare eller chirurg fordrar en solid caractère och mycken skicklighet för att vinna ryktbarhet, vilket är liktydigt med full bärgning, ja till rikedom. "Det lärda ståndet. d v s att vara vetenskapsman är nära liktydigt med tjänstemannaståndet, ty sällan bliver någon vetenskapsman förmögen. Den europeiskt namkunnige Berzelius dog fattig, så och Tegnér, Franzén och Geijer m.fl., ja jag vet intet enda exempel på att någon av vår nations ryktbara män efterlämnar någon förmögenhet, endast fattigdom, det är det säkra."

"Jag borde väl också säga dig ett ord om sjömannayrket, vilket ofta leker i den unges håg." Här kunde Almlöf "tala med verklig fackkännedom". För det unga sinnet kunde det raska sjömanslivet te sig hänförande, då man fick tillfälle att se främmande länder och folk "men jag skall säga dig att det lockande däri neutraliseras genom strid med elementen ... vilket jämte de täta klimatombytena hastigt nog förstör hälsa och krafter och då dessa är förstörda bortkastar skeppsredaren sjömannen såsom en utsugen svamp." Almlöf utmålar vidare i dystra färger sjömannens umbäranden till sjöss och ofta utsvävande liv i hamnarna. Hans liv "liknar artistens däri att han lever för dagen". Om man hunnit så långt som till att bli befälhavare kunde man stundom tjäna något mer än sin nödortftiga bärgning, men livet var ändå fyllt av försakelser. "Jag har således fulla skäl att avråda dig från detta yrke".

Almlöfs tankar går slutligen även till sina "söta flickor. Det har för mig varit lättare att tala med eder broder, vilken har ... en viss yrkesbana att välja ... Så är alldeles icke förhållandet med eder, ty vad ni väljer utom att förena edert öde med en mans, blir merendels ett slags nödfallssval och detta är ej lätt för ett fruntimmer!... Men jag har en viss tillförsikt till mina flickors förstånd och upplysta omdöme samt den bildning de innehava, så att de likt den försiktiga lotsen förstå att kringgå livets farliga klippor, grund och skär samt slutligen inlöpa i den lugna hamn med sin levnads farkost fullkomligen helbrädda, så att den icke tagitläck uti någon av dess fogningar".

Med dessa sjömansmässigt kärnfulla ord till sina döttrar avslutar kommandören och lotsdirektören Anders Almlöf sin levnadsteckning.

Fotnoter

1. Sammanställd och kommenterad med ledning av Almlöfs manuskript (förvarat hos fru E. C. Meiton, Täby) av f. kommendörkaptenen, fil. kand. Bertil Åhlund.

2. Skeppsgossar skulle rekryteras från underofficers-, varvshantverkare- och timmermans familjer; extra skeppsgossar från 8 års ålder och ordinarie från 10 å 12 års ålder. Ansökan gjordes av målsman till eskadercheferna i Stockholm eller Sveaborg. Utöver nämnda antagningsvillkor krävdes endast viss läskunnighet och god hälsa.

3. *Styrbjörn* var konstruerad av skeppsbyggmästaren och amiralen F. H. af Chapman, var tredäckad och riggad som en fregatt, c:a 43,5 m lång, 10,5 m bred och med ett djupgående på endast tre m. Huvudbestyckningen bestod av 24st 36-pundiga kanoner. Besättningen utgjordes av fyra officerare tio underofficerare, 125 man och 8 skeppsgossar ur arméns flotta samt tre officerare, fyra underofficerare och 100 soldater ur armén. de senare synes ha embarkerat först sedan fartyget ankommit till Sveaborg. Tiderna var oroliga och Pommerska kriget stod för dörren.

4. Underofficerarna i arméns flotta tillhörde styrmans-, konstapels- eller skepparstaterna. Inom varje yrkesgren fanns tre eller fyra grader. De högsta var flaggstyrmän, flaggkonstapel resp. flaggskeppare. Styrmännen rekryterades från skeppsgosseförbanden. Fullmakt utfärdades av eskadercheferna vid arméns flotta. Vid stationerna tjänstgjorde underofficerarna främst på varven och hade uppsikt över smedjor och verkstäder. I fredstid fick styrmännen, om de så ville ta anställning i civil sjöfart. Till sjöss kommenderades underofficerarna vanligtvis som uppbördsman. Vid arméns flottas kunde underofficerare kommenderas som fartygschefer på fartyg upp till c:a 60 mans besättning, (t ex kanonslupar).

5. Major Karl Henrik af Trolle, född 1763 som son till en handlande i Karlskrona, adopterades 1802 av den adliga ätten af Trolle. Följande år gifte han sig med en dotter till generalamiralen Henrik af Trolle. Karl Henrik blev med tiden konteramiral och avled (barnlös) år 1819.

6. Här har Almlöf misstagit sig. Allmänna beväringssplikten infördes först 1812. Bakgrunden till Almlöfs minnesanteckningar kan bäst uttryckas i en kunglig kungörelse 1811. *"... Då Wi likväl nu befinna Oss i krigstillstånd emot konungariket Stor-Britanien och Irland och en Engelsk Örlogs Flottas snart förväntade ankomst till Östersjön pålägger Oss den ovillkorliga plikt, att ikraft af rikets Ständers eget stadgande i detta fall, nu begagna den Oss öfverlätne rätt att i farans och behofvets stund uppbåda ett inskränkt antal af förstärkningsmanskaper. Under Min Allernådigste Konungs och Herres sjukdom,*

Efter Dess Förordnande CARL JOHAN."

Från november 1810 till juli 1812 var Sverige alltså formellt i krig mot Storbritannien. Engelska flottan siktades vid Vinga, men i övrigt var det ett krig på pappret. Det var utskrivningen av förstärkningsmanskaper (utöver den extra roteringen) år 1811 som ledde till upplöpp på ett flertal platser i landet.

7. Enligt reglementet var skärgårdsflottorna indelade i bataljoner. En kanonslupsbataljon bestod, förutom av chefsfartyg, spaningsfartyg och kokslupar m.fl., av 12 kanonslupar. Dessa var fördelade på tre divisioner. Kanonslupen var den vanligaste typen av skärgårdsfartyg. Vid början av 1808 års ryska krig fanns 135 slupar i arméns flotta, de flesta var "öppna". Längden var c:a 21 m, bredden 4,5 m och djupgåendet endast drygt en meter. Bestyckningen utgjordes av två 24-pundiga kanoner och fyra trepundiga "nickhakar". Sluparna kunde framdrivas med rodd eller seglas. Riggen bestod av två (fällbara) master samt spri- eller loggertsegel. Det fanns plats för 60 roddare på tofter för vardera fyra man som tillsammans hanterade två 8,5 mlånga åror. Besättningen utgjordes av ett 60-tal man, av vilka 50 tillhörde armén (vilka vanligen kampera-

de i land i medförda tält). Efter förlusten av Finland byggdes däckade kanonslupar, som var bättre än de öppna, då det gällde att uppträda till sjöss, även utanför skärgårdarna.

8. Vintern 1816 hade Generaladjutanten för flottorna efter hemställan från Baltzar von Platen medgivit att bl. a. sjöarna Vättern, Viken och Mälaren fick uppmätas. Beslutet hade anknytning till den planerade anläggningen av Göta kanal. Almlöf arbetade tillsammans med en erfaren sjömätare, major du Rées, jämte en underofficer och fem båtsmän från "sumpen" *Kopparormen* (som var i så dåligt skick att den efter första sommarens arbeten försålades).

9. *Tapperheten* var ett c:a 40 år gammalt, inte allt för väl underhållet skepp, bestyckat med 62 kanoner. Hon skulle föra handelsflagga, men var fullt rustad såsom krigsfartyg, dock med undre batteriets kanoner som "bottenlast".

"Stor-Colombia" (d v s Venezuela, Ecuador och Nya Granada under ledning av Simon Bolivar) var ett av de sydamerikanska länder som på 1820-talet kämpade för sin frigörelse från moderlandet Spanien. Vid denna tid behärskades nästan hela den sydamerikanska kontinenten och Mexiko av "de upproriska". Men från de insulära spanska besittningarna, bland den Kuba med sina örlogsbaser, utövade spanjorerna ett herravälde till sjöss som Colombia och Mexiko sökte bestrida. De sökte anskaffa örlogsfartyg i Europa, med vilka spanjorerna skulle bekämpas. Via en handelsfirma i England lämnade man anbud på ett svenskt linjeskepp och en fregatt. Den svenska regeringen gick i största hemlighet med på att överlåta två skepp. För c:a 452 000 riksdaler såldes *Tapperheten* och fregatten *af Chapman* slumpades bort för 230 000.

Spanske ministern i Stockholm fick emellertid reda på affären och protsterade hos regeringen. Då protesten inte ledde till någon ändring i regeringens inställning, vände sig Spanien vidare med sina klagomål till flera europeiska makter, vilket ledde till en diplomatisk kris med bl a Ryssland. Den svenska regeringen sökte nu en utväg ur den pinsamma situationen genom att låta affären återgå. Vid det laget hade emellertid de båda skeppen redan hunnit avsegla. Först ute på Atlanten delgavs besättningarna uppgifter om destinationen och resans ändamål. Den svenska regeringen hade också utfärdat förbud för besättningarna att gå i främmande krigstjänst och för fartygscheferna att överlämna fartygen till någon av de krigförande.

10. Bland Gyllengranats handlingar i Krigsarkivet finns kopior eller koncept till en del av de rapporter som chefen på *Tapperheten* sände till kungl Maj:t eller Befällhavande amiralen i Karlskrona och som dramatiskt skildrar skeppets äventyrliga färd via Revsand i Norge till nödhamnen på Irland. Under stormarna hade skeppet läckt upp till 10 tum i timmen. Den 27 augusti skriver Gyllengranat till "Herr Mickelsson och Benedick" (d.v.s. handelshuset som fungerade som skeppets redare) om inträffade händelser bl a : "Skeppets enda räddning bestod nu i denna ankarsättning, som jag ock lyckades ernå den 14de, men kunde ej för det hårda vädret communicera med landet förrän den 16de. Så snart väderleken tillät började arbeten med skeppets lättande för att åtkomma läckan hvilkken inifrån utforskades var i styrbords bog. Så fort det begärda ankaret ankommer skall jag genast med första vind lemna detta för mig så obehagliga ställe".

11. Fartygen var tacklade som slättoppade skonserter. Dessutom fanns sex par åror. Akterut fanns en mindre hytt, midskepps en kajuta för bataljonschefen (en regementsofficer) och dennes adjutant, (en fänrik). I övrigt fanns utrymme för ett par underofficerare och 16 man. Proviant kunde medföras för c:a sex veckor.

Almlöf har i sin nedan nämnda studie givit exempel på sammansättning av en sådan sjömåtningsexpedition. Mätningsschefen jämte två "mätare" svarade för fältarbetet. Fartygschef, tillika uppbördsman, var en underofficer. Tre båtbesättningar om vardera fem man (fyra roddare och en "lodare"), skulle genomföra det tunga lodningsarbetet, företrädesvis från skötbåtar eller vanliga skeppsbåtar. Dessutom var en kock och en vaktman kommenderad.

Sammanlagt bestod således expeditionen av 17 personer. Besättningen sov ofta i tältförläggning i land. Det kan konstateras att bataljonschefsfartygen var väl lämpade som basfartyg för sjömätningsexpeditionerna.

12. Kungl Krigsvetenskapsakademiens handlingar 1832, 2:a häftet.

13. Vid denna tid hade sjömättings- lots- och fyrverksamheterna några årtionden av organisationsändringar bakom sig. Den tidigare sjömättingskåren hade t ex avskaffats. Verksamheten ombesörjdes nu av kommenderat befäl från flottan. Det nyinrättade storamiralsämbetet, där lotsdirektören var föredragande, hade högsta överinseende över ärenden rörande Sjökarteverket samt Lots- och fyrinrättningen. Inom ämbetet fanns ett sjömättningskontor och ett lotskontor för beredning av ärendena och ledning av verksamheten. Militärt lydde lotsdirektören under "generaladjutanten", ekonomiskt under "Förvaltningen av sjöärendena", som båda var avdelningar inom Storamiralsämbetet. Inga lotsplatser eller farleder fick anläggas eller dras in och inga nya sjökort ges ut utan Kungl Maj:ts medgivande. Sammanställning och utgivning av sjökort var en verksamhet som Kungl Maj:t överlät till en privatperson, kaptenen, sedermera vice-amiralen Gustaf af Klint (och senare till dennes son premiärlöjtnanten E.G. af Klint).

14. Rapporten över föreslagen utbyggnad av försvaret av Stockholms södra skärgård har ej återfunnits.

15. Sjökarteverket hade 1847 delats på två avdelningar, sjömättningskontoret och sjökatrekontoret. I anslutning härtill hade Kungl Maj:t inlöst det af Klintska sjökarteverket. Lotsdirektör Lundstedt "kände sig härav högeligen besvårad", och beslöt att begära sitt entledigand från tjänsten.

Artilleristrid med en seglande 1800-tals fregatt

av Christer Hägg

Inledning

I Sverige färdigställdes de sista seglande örlogsfregatterna under några decennier runt 1800-talets mitt - *Josephine* (1837), *Eugenie* (1846) och *Norrköping* (1858). Deras cert (typ) kan med fog sägas vara slutpunkten på en lång utveckling av örlogsfartyg. Efter dem färdigställdes en segel-ångfregatt, *Vandalis* (1862), och efter henne tillfördes det inte några fregatter till den svenska flottan förrän cirka 100 år senare, då några äldre stadsjagare byggdes om till ubåtsjaktfartyg och då kallades för fregatter. När dessa i sin tur utrangerades försvann benämningen fregatt igen - sannolikt för gott.

Benämningen fregatt förekom redan på 1600-talet, men utan att någon exakt definition förelåg. På 1700-talet förstods allmänt en fregatt vara ett skepp d.v.s. tremastat och fullt råacklad på alla masterna. Huvudbestyckningen utgjordes av mynningsladdade skeppskanoner som placerades på ett täckt batteridäck. Fregatten var byggd för att kunna segla snabbt och manövrera väl. Besättningen uppgick till cirka 350 man.

Ordet fregatt sade dock inte så mycket om vad fartyget främst skulle utnyttjas till. En annan benämning, som fregatterna delade med de mindre korvetterna, vilka hade sin bestyckning på väderdäck, var kryssare. Det är uppenbart att de svenska benämningarna övertagits direkt från engelskans "frigate", "corvette" och "cruiser". För att förvilla definitionerna, så kan nämnas att ett annat vanligt ord för kryssarna under 1800-talet var - jagare!

Fregattens uppgifter

Kryssarna (d.v.s fregatter och korvetter) kunde ingå i en linjeskeppsflotta, men avsågs främst att operera ensamma inom ett tilldelat havsområde - att "kryssa" eller "jaga" - och slå mot fiendens handelsfartyg antingen de seglade ensamma eller under skydd av fiendens kryssare. Man skulle kunna säga att kryssarna skulle utnyttja det relativa herravälde till sjöss som den egna linjeflottan skapade genom att blockera eller bekämpa fiendens flotta. Linjeskeppen lämpade sig enbart för de senare uppgifterna - i kryssarrollen var de alldeles för långsamma och besvärliga att manövrera.

Fregatternas snabbhet gjorde också att de ofta utnyttjades som "linjeflot-

tans ögon", d. v. s. utspridda på flera spaningslinjer framför linjeflottan, dock alltid - via varandra - inom signalavstånd från linjeflottan. Det finns exempel på att siktade fientliga fartyg, via ett antal fregatter, på ett par timmar kunde rapporteras till linjeflottan, som kanske befann sig något hundratal distansminuter bort och dold av horisonten. Genom kontinuerlig spaning med fregatter och rapportering via mellanliggande reläfartyg, kunde linjeskeppen kanske manövrera i ett par dygn för att söka uppnå ett lämpligt läge inför slaget.

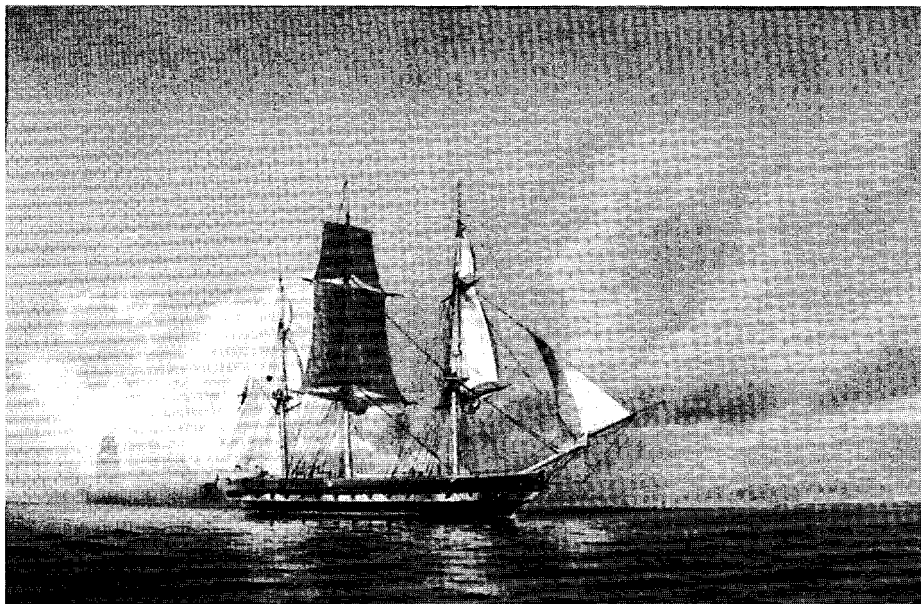
Försökte sig fienden på att skicka fram fregatter för att skapa ett eget spaningsunderlag, ålåg det de egna fregatterna att bekämpa dem och helst ta dem som priser. De engelska fregatterna var så outhärliga i denna roll under början av 1800-talet, att amiral Nelson ständigt pepprade amiralitetet i London med skrivelser för att få sig fler fregatter tilldelade. Amiralitetet var oftast njuggt i detta avseende, ty kryssarkriget mot fiendens sjöhandel var också oerhört viktigt. Just genom att Nelsons eskader under långa tider kunde blockera den franska flottan, kunde de engelska fregatterna utnyttjas till det de var avsedda för och bäst på - att bedriva handelskrig.

När det kom till drabbning mellan två linjeflotter, ingick aldrig de närvarande fregatterna i slaglinjen. De var alldeles för sårbara i en strid mot en linjeskeppskolonn. Istället placerades fregatterna i eldlä om slaglinjen med uppgift att repetera alla signaler som hissades på flaggskeppet och vidarebefordra eventuella signaler från cheferna för slaglinjens tät och kö till befälhavande amiralen. Amiralsfartyget låg normalt i mitten av slaglinjen och dess signaler var oftast besvärliga att se på grund av linjeformeringen och även om de alltid repeterades från skepp till skepp i linjen så tog detta tid. Krutröken kunde förhindra t. o. m. att skepp intill varandra i linjen kunde kommunicera under strid. Genom att hålla ögonen på de egna fregatterna i eldlä, där amiralens signaler också blåste, så fanns det fortfarande en kommunikationsväg.

En annan uppgift för fregatterna under ett större sjöslag var att ta fiendens skadade och manöverodugliga skepp i besittning - vid behov med våld - sätta prisbesättning ombord, tackla upp en nödrigg och försvara det mot återtagningsförsök från de fientliga fregatterna samt försöka få fartyget till närmaste egna hamn.

Taktik

En fregatts värsta motståndare var utan tvekan en annan fregatt. Det fanns några enkla grundregler i en strid mellan två jämnbördiga fregatter, huruvida motståndaren tillät att man kunde tillämpa dem var en helt annan sak.



*Fregatten Eugenie under artilleriskjutning.
Akvarell av J. Hägg, 1883.*

Allmänt ansågs ett lovartsläge vara att föredra av flera olika skäl. Från ett lovartsläge kunde stridens inledande förlopp bestämmas; fienden hade svårt att fly undan, samtidigt som man kunde välja stridsavståndet själv. Genom skickliga manövrer kanske det öppnades ett tillfälle att passera fiendens för- eller akterstäv och på nära håll skicka in en hel bredsida,skjuten i tur, längs med fiendens batteridäck. Detta orsakade alltid stor förödelse. Samtidigt kunde fiendens övre däck bestrykas med skråammunition från karronader och lättare kanoner placerade på väderdäck. En fregatt hade ju normalt bara två kanoner som bar över respektive stäv, så motelden vid en sådan passage kunde oftast absorberas.

I en strid bredsida mot bredsida innebar lovartsläget att krutröken drev ned mot fienden och gjorde det svårt för honom att rikta sina kanoner, medan den som låg i lovart oftast såg fiendens övre stänger och rår över röken och därmed kunde rikta rätt i sida, vilket var det viktigaste. Genom att skjuta studs-skott var man nästan säker på att träffa, om bara sidriktningen var rätt. Lovartsläget var dock en fördel bara upp till och med en viss vindstyrka. Blåste

det för mycket och man tvingades att föra lite för mycket segel för att göra samma fart som motståndaren, så fanns det risk för att fartygets krängning blev så stor att läsidans kanoner inte kunde sättas upp tillräckligt för att nå målet eller rent av att kanonportarna inte kunde hållas öppna. För att kunna hantera riktning, rekyll och tillbordsgång försökte man undvika krängningsvinklar över 7°. Genom att minska segel minskade krängningsvinkeln, men också farten och då öppnade man sig kanske för en passage av fienden under endera stäven. Då var ett läge i lä att föredra, ty lovertssidans kanoner kunde utnyttjas också i hårt väder, även om rekylen kunde vara svårare att bemästra. Farten kunde också lättare anpassas efter situationen.

Inte sällan slutade det inledande manövrerandet med att motståndarna seglade med vinden på parallella kurser och på några hundra meters avstånd - under enbart mässegel och klyvare - och pangade på varandra allt vad tygen höll.

Så fort man kommit inom effektivt stridsavstånd för att skjuta kärnskott (cirka 500 m eller kortare) borde man försöka skjuta stånglod mot motståndarens rigg. Kunde man allvarligt skada fockmasten blev motståndaren nästan helt manöveroduglig, ty han hade då inga segel kvar framför vridningcentrum. Alla större rigghaverier orsakade dock avbräck i manövern. Hade man allvarligt försämrat motståndarens manöverförmåga var nästa steg att gå på gång försöka passera under stävarna och avge bredsidor med dubbelt- eller tredubbelt skarpt - rundkolor eller skrå - tills fiendens motståndskraft och moral sjunkit så lågt att han gav upp; eller om han var envis, försöka borda honom och erövra fartyget genom handgemäng. Även en bordning utfördes bäst från ett lovartsläge.

Allt detta verkar ju i det närmaste självklart och enkelt, problemet var ju att motståndaren antagligen hade samma avsikter. Hade han dessutom en mer tränad och stridserfaren - och stridslysten - besättning och ett något snabbare fartyg, vilka faktorer inledningsvis var okända, var kanske oddsen plötsligt emot en själv.

Faktum var, att strider mellan två eller flera fregatter var den vanligaste formen av sjöstrid. Regelrätta sjöslag inträffade inte ens varje år under Napoleonkrigen. Sjöstriderna mellan fregatter under detta krigs sista år bildade referensramen i de taktikstudier som bedrevs även inom den svenska flottan. De svenska fregatterna var ju i det närmaste identiska med de engelska och franska fregatterna från denna tid, så det låg nära till hands.

Klart skepp till drabbning!

Låt oss nu studera hur man hanterade våra sista seglande fregatters huvudbetyckning, nämligen de tjugosex 24-pundiga kanonerna av Ashlings modell, som de förde på batteridäck. På väderdäck fördes även åtta stycken 24-pundiga kanoner av en lättare modell (m/1839) samt sex stycken 24-pundiga karro-nader. Hanterandet av de senare skiljde sig i vissa delar från de tyngre kano-nerna, men detta behandlas inte här. Trots den stora besättningen hade man inte folk till mer än hälften av kanonerna. Att avlossa fullständiga bredsidor om styrbord och babord samtidigt var således fysiskt omöjligt. Varje kanon-servis hade därför ansvaret för hanterandet av två kanoner - en på var sida.

Artilleriet bemannades vid ordern "Klart skepp till drabbning" eller, om enbart artilleriet berördes, vid "Ställning till kanonerna". Order förstärktes med trumsignaler och drillar i skepparpipor. Kanonserviserna ställde upp sig vid sina tilldelade kanoner och kanonkommendören (en matros eller en artilleribåtsman) höll upprop. Varje man svarade på sitt befattningnamn med sina reglementerade göromål:

Kanonkommendören inledde med att säga: "Jag förser mig med rörtaska och rymnål och klargör kanon om styrbord" varefter han ropade upp varje man:

"Sekund kommendör!" Svar: " Jag förser mig med rörtaska och rymnål och klargör kanon om babord"

"Förste laddare!" Svar: "Hämtar patrontaskorna samt hämtar och utdelar slaghuvar".

"Andre laddare!" Svar: "Hämtar batterilanterna samt hämtar sand och sandar däck"

"Förste hantlangare!" Svar: "Hämtar kulor, skrå och förladdningar".

"Andre hantlangare!" Svar: "Hämtar handsvavel, handspruta, luntstake och reservpersedelväska".

"Kruthämtare!" Svar: "Hämtar och utdelar patroner".

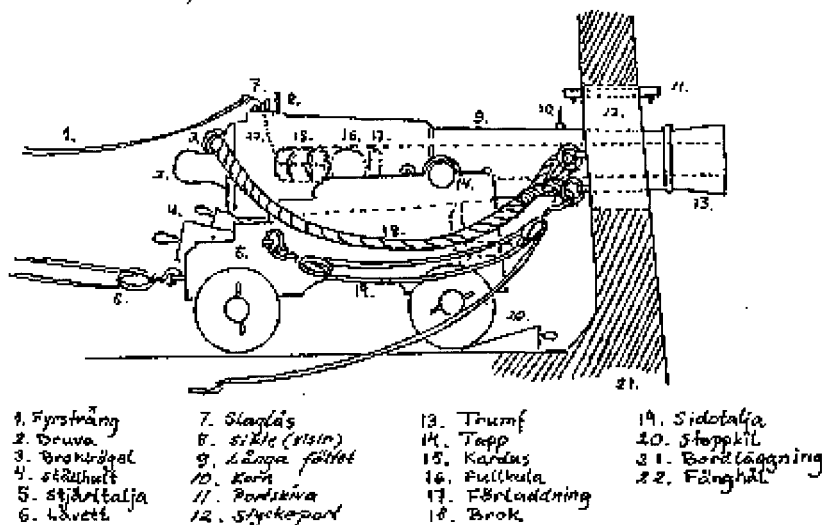
"Förste kanonkastare och

Förste eldsläckare!" Svar: "Klargör kanon om styrbord".

"Andre kanonkastare och

Andre eldsläckare!" Svar: "Klargör kanon om babord".

24-pundig skeppskanon. (klar för skott)



Kanonkommendören beordrade därefter "Marsch!" och hela kanonservisen (elva man) satte igång med sina respektive göromål. Kanonkommendören och sekundkommendörens viktigaste arbete var att skottställa kanonerna, d. v. s. se till att tapparna låg horisontellt i lavetten. Till detta användes vinkelhake, linjal och vattenpass.

Ladda!

När kanonen var klargjord och inhalad beordrades "Ladda!". Laddningen utfördes sedan i sju moment:

1. Kruthämtaren hämtar och öppnar ett krutkoger. 1:e hantlangaren tar upp kardusen ur kogret och räcker den till 1:e laddaren, som sätter in den i mynningen med sömmen på sidan och botten inåt och för in den i loppet så långt han kan med handen. Under tiden: kruthämtaren håller ut eventuellt kvarblivet krut i kogret i läskbaljan och går till nedlangningstrumman till durken och släpper ned kogret. Därefter ställer han sig i kön vid upplangningsluckan för att få ett nytt koger med kardus, vilket han bär tillbaka till kanonen.

2. 1:e laddaren och 2:e laddaren inför kardusen med två kraftiga slag med ansättarstängen och kontrollerar att det yttre märket på stängen är jäms med mynningen.

3. 1:e hantlangaren hämtar en kula och en förladdning, vilka han lägger på kanonens långa fält och håller fast där.

4. Kommendören för ned rymnålen i fänghålet och känner efter att kardusen är vid stötbotten, varvid han tecknar åt laddarna att dra ut ansättaren (han för handen från sig emot mynningen) eller att göra ytterligare en ansättning (slår sig två gånger på bröstet med vänster hand)

5. 1:e laddaren sätter in kulan och förladdningen i loppet och 2:e laddaren sätter in ansättaren.

6. Laddarna för in kula och förladdning med två rörelser och ansätter sedan med två kraftiga stötar och kontrollerar att det inre märket på ansättaren är jäms med mynningen. Därefter dras ansättaren ut hand över hand.

7. Laddarna stiger utanför broken och tar tag i stoppkilarna framför det främre hjulparet. Hantlangarna sträcker ut sidotaljornas löpare till det övriga manskapet och överhalar taljan.

Nästa kommandoord är "Till bords!", vilket utförs i tre moment:

1. Kommendören ställer sig bakom kanonen för att skjuta på, laddarna tar bort kilarna och övriga bemannar sidotaljorna.

2. Kommendören lutar sig framåt och nickar, servisen halar kanonen till bords varvid kommendören ser till att kanonen hamnar mitt i porten. Laddarna ser till att hålla broken klar.

3. Kommendören lägger sidotaljornas bukter över druvan och samsar broken mitt över druvan. Löparna till taljorna styvhalas.

Rikta!

Vid ordern "Rikta!" t ex " Rikta på fregatten, uppsättning 2,5 linjer!" sätter kommendören upp siktet på anbefalld linje, d. v. s. på beordrat avstånd för kulans första studs i vattnet eller vid korta stridsavstånd lika med avståndet till målet. Därefter riktas i sida med hjälp av baxning. Kommendören utnyttjar då kommandoord enligt följande exempel:

"Mynningen till höger	-2:e kanonkastaren baxar ett tag och
- en spak!"	vänster sidotalja halas och höger firas.

- "Mynningen till höger
- två (fyra) spak!" -Två(fyra) man baxar, sidotaljorna halas/firas.
- "Till höger kanon!" -Bröstet på lavetten baxas höger i porten för
att medge större sidvinkel åt vänster.
- "Väl!" -Kommendören viftar med vänster hand för
att varsko att riktningen är bra.
- När kanonen pekade på målet i sida höjdställdes den med kommandoorden:
- "Höj!" -Kanonkastarna lättar på kanonens bakstycke
med hjälp av spakarna, sekundkommendören
drar ut ställhultet till ett lämpligt läge.
- "Dumpa!" -Kammaren lyfts sakta och ställhultet förs in.

När siktlinjen längs visiret och kornet pekar mot målet med hänsyn till skeppets krängning och rullning kommenderas "Väl!" Därefter finjusteras i sida efter behov.

Öppna elden!

Fartygschefen beordrar första salvan genom ordern "Öppna elden!" som förstärks med en lång trumvirvel. Kommendören varskor "Färdig!" varvid sekundkommendören spänner hanen och sätter in antändningsröret i fänghålet. Laddarna fattar stoppkilarna. Kommendören tar några steg tillbaka för att komma ur vägen för rekylén och siktar längs visir och korn och iaktager det egna fartygets rörelser.

Eftersom man borde undvika att avfyras kanonen då dess ändringshastighet p. g. a. skeppets rullning var som störst samt att erfarenheten visat att avfyringen nästan alltid skedde lite senare än vad riktaren önskat och att det alltid var bättre att sikta lite lågt för att utnyttja studseffekterna, borde kanonen avfyras närmast sitt övre läge, när den uppgående rörelsen vänt och just startat sin nedåtgående rörelse. Detta minskade också något rekylens kraft och gjorde det lättare att få kontroll på pjäsen efter skottet.

När fartygets rullning vänder och sikteslinjen på väg nedåt inträffar med målet, ropar Kommendören "Fyr!", och drar kraftigt i fyrsträngen. Kanonen avfyras och laddarna släpper sidotaljornas löpare, stjärttaljan genomhalas hastigt under rekylén och laddarna sätter in stoppkilarna framför det främre

hjulparet för att förhindra att kanonen, genom återstudsens i broken samt fartygets rörelser, åter går till bords. Kanonen hävs vid behov upp eller ned för att ge den en lämplig elevation för viskning och laddning.

Därefter beordrar kanonkommendören "Täpp fänghålet - viska!" och går snabbt fram mot kanonen varvid han kransar upp fyrsträngen och hänger upp den över brokbögel. Därefter för han ned rymnålen i fänghålet och för den upp och ned två gånger för att rensa hålet samt för sedan in en fänghålsplugg i fänghålet och håller den på plats med vänster tumme. Sekundkommendören öppnar rörtaskan och tar ut ett nytt antändningsrör och håller det mellan läpparna, stänger rörtaskan och rentorkar slaglåset.

Laddarna för in den blöta viskaren i botten på kanonen, vrider den medurs två varv under tryckning inåt och drar därefter ut den, hand över hand, under vridning medurs, slår av kolven mot mynningen och rengör den sedan i vattenpytsen. Kommendören för nu ned rymnålen i fänghålet för att rensa det efter viskningen. Kanonen är nu åter klar att laddas.

Skjutregler

Om man ville avlossa en bredsida efter en manöver t. ex. en upplovning eller fallning, kunde alla pjäserna förinställas i sida antingen parallellt eller så att deras skottlinjer sammanföll i någon punkt. Fartygschefen kunde därvid genom att syfta längs kärnlinjen på närmaste kanon på skansdäck, uppskatta hur mycket kursen skulle ändras för att alla kanoner skulle bära mot målet omedelbart efter manövern och fregatten åter låg på rak kurs. Att skjuta under gir fungerade bara på mycket korta skjutavstånd.

Om målet skymdes av rök kunde kanonerna riktas genom s. k. koncentrerad eld. Man satte då upp portskivor i kanonportens övre del. Portskivan var försedd med en linjal med två nedåtvända spetsar som kunde förinställas i sida och vara ett hjälpmedel vid sidoriktningen. Normalt hade man märken för sex olika lägen nämligen : förligt, tvärs och akterligt samt för avstånden 180 och 360 meter. Ställhultet hade också ett antal inristade linjer som motsvarade vissa elevationer. Man kunde också utnyttja gradskivor, hänglod och vattenpass - vilkas värden kompenserades för krängningsvinkeln - för att åstadkomma blind riktning i höjd. Avståndet till målet erhöles genom höjdvinkelmätning, d. v. s. att med sextant mäta vinkeln mellan en punkt i målets rigg och vattenlinjen och sedan med hjälp av en tabell mot målets cert, som gav en god uppfattning om t. ex. storbramsalningens höjd över vattenytan, få ut avståndet i alnar. Eller så utnyttjades en tumregel där avståndet var lika med

målets höjd i alnar eller fot multiplicerad med talet 3438 vars produkt dividerades med höjdvinkeln i bågminuter. Med avståndet som ingångsvärde bestämdes elevationen - vinkeln mellan kärnlinjen och siktlinjen - med hjälp av pjästypens skjuttabell. För kanoner av Aschlings modell utnyttjades elevationsvinklar mellan 0° och 3,5°. Nedan några värden ur denna skjuttabell:

Utdrag ur skjuttabell för 24-pundig kanon m/ Aschling

Avstånd i alnar (meter)	Elevation i grader
100 (30)	0°03'00"
1000 (594)	0°58'50"
1500 (891)	1°50'00"
2000 (1188)	2°53'30"
2300 (1366)	3°36'00" (max tabellvärde)

Avstånden enligt tabellen ovan utgjorde medelnedslagspunkten. På grund av små variationer i kulans vikt, krutets mängd och temperatur, kulans rotation, eldrörets upphettning, lufttryck och vind, tappvinkelfel (orsakat av fartygets rörelser) m.m. åstadkoms en icke så liten spridning, framförallt i längd, men också i sida. Elevationsvinkeln var mot mål på ytan lika med uppsättningsvinkeln och eftersom uppsättningsinstrumentet på kanonen var decimaluppstucket i linjer, fick vinkelns minuter och sekunder först omvandlas till 10-delar av grader. Som reservmetod kunde kanonerna riktas med "hel, 3/4-, 1/2- eller 1/4-dels förlikning", d. v. s. hur mycket av kornet - placerat på långa fältet - som syntes över trumfens kant vid struket korn. Dessa olika förlikningar motsvarade nominellt avstånden 356, 534, 712 och 861 meter.

Maximalt effektivt skjutavstånd ansågs vara det avstånd där kulans inträngningsförmåga var 1/10-del av den på 175 meter. För Aschlings 24-pundiga kanoner innebar detta cirka 1200 meter. Denna distans måste dock minskas om riktningen försvårades p. g. a. sjögång.

Av det ovanstående förstås lätt att det behövdes starkt och väl-drillat folk för att få artilleriet att fungera snabbt och effektivt. Att baxa runt en pjäs på cirka 2500 kg på ett krängade däck, där utrymmet till däcksbalkarna ovanför var

endast 170 cm, belysningen mycket sparsam, kanske hela batteridäck fyllt med krutgaser och rök samt i ett öronbedövande larm, var ingen lätt sak. Sedan gällde det att få kontroll på kanonen efter rekylén och få den till bords efter laddningen utan att någon fick en fot under hjulen eller fastnade i lavetten.

Skotthastigheten berodde inte bara på kanonservisens skicklighet utan också på hur pass besvärliga förhållandena var för riktningsarbetet och nödvändigheten att inte slösa bort för mycket ammunition på långa skjutavstånd, så att brist uppstod när den verkligen behövdes på korta avstånd. Hög salvtakt tröttade också snart ut kanonbetjäningarna. Metodiken var därför att endast utnyttja högsta möjliga salvtakt på korta avstånd (100 - 200 meter). Under några minuter kunde en mycket vältränad betjäning avlossa 5 - 7 skott per minut - om inget riktarbete erfordrades mellan skotten. För varje breddsida - eller "glatt lag" som den också kallades - fick motståndaren uthärda 20 järnkulor med en sammanlagd vikt av 254 kg.

Genom försök och beräkningar hade man ganska klart för sig vilka träffsannolikheter som gällde på olika avstånd och med olika pjästyper. Tabellen nedan visar träffsannolikheten mot en fregatt på olika avstånd med direktträff (under 700 meter) samt träffar efter 1:a eller 2:a studsén (gräsningen):

Träffsannolikheten med 24-pundig kanon mot en fregatt

Avstånd (m)	Träffprocent (rigg och skrov)	
	24-pundig medelgod kanon	24-pundig karronad
178	100	100
356	100	100
534	100	98
712	91	59
891	68	0
1069	31	0
1247	23	0

Sannolikheten att träffa någon väsentlig del av riggen t ex en mast, var mycket liten på större avstånd. Tabellen ovan visar ju träffprocenten mot en hel fregatt (skrov och hela segelplanet), allt sett från sidan. Att avsiktligt sikta mot riggen s. k. "redlös-skjutning" tog man dock till så snart fienden var inom skotthåll, när man jagade honom eller själv jagades eller då man manövrerade för att kunna komma fienden inpå livet för ett avgörande.

Kulornas gång och gräsningar observerades för att genom korrigeringar av uppsättningen ge skott som till hälften föll hitom målet och till hälften bortom. Normalt sköts 3-4 skott innan man gjorde en korrigering. Man började alltid med en något för liten uppsättning för att man därmed lättare skulle kunna observera nedslagen eller gräsningpunkterna. Smul sjö var en förutsättning för gräsningsskott. Riktpunkten, med hel förlikning och struket korn, var då en punkt på målet som låg på samma höjd som den egna kanonen. De första två studsarna från en 24-pundig kanon placerad tre meter över vattenytan föll då på 425 och 1070 meters avstånd, därefter rikoschetterade kulan ytterligare 4 - 10 gånger innan den slutligen stannade på cirka 2020 meter. För att garantera inträngning i en fregatt borde avståndet ej överstiga 900 - 1200 meter.

Eldens verkan

Artilleriets verkan berodde på hur många kulor som kunde skjutas på en viss tid, träffprocenten och den enskilda kulans förstörelseverkan. Eftersom skrovet med dess manskap och artilleri var det primära målet - så snart det inte var frågan om att undvika batalj, då riggen var primärmålet - så var kulans inträngningsförmåga av största betydelse. Vetenskapliga försök i Metz år 1834 hade visat att 24-pundiga kulor under ideala förhållanden, d. v. s. om de träffade vinkelrätt mot skrovsidan och utan föregående gräsning, hade en mycket god inträngningsförmåga:

Inträngningsförmåga i ek av en 24-pundig massiv järnkula

Avstånd (m)	Inträngning i ekvirke (cm)
178	126
535	93
1247	42

Anm. Inträngningen i furu var ungefär lika med 1,5 gånger den i ek.

På korta avstånd var inträngningsförmågan onödigt stor, varför man då ofta valde att utnyttja dubbelt eller tredubbelt skarpt d.v.s man laddade med en krutkardus och två eller tre kulor efter varandra i loppet.

En kula som gick in genom bordläggningen bildade ett hål som var nästan helt uppfyllt av träsplint, vilket gjorde att s. k. grundskott i eller nära vattenlinjen sällan åstadkom sådana skador som hotade skeppets flytbarhet. Sådana hål kunde ganska lätt tätas t. ex. med grynåsar, jutepåsar fyllda med korngryn som snabbt svällde i vatten och tätade hålet. Det var egentligen endast smärre fartyg eller skärgårdsfartyg som kunde sänkas med grundskott. Kulor som trängde in på batteridäck ställde nästan alltid till svår förödelse; kanoner förstördes, manskap döddes eller sårades av splitter, master kunde skadas och eld utbryta.

Artilleristiska honnörer och anekdoter

Artilleriet utnyttjades också för honnörer; att skjuta salut med lösa skott var under 1800-talet en i detalj reglerad honnör, som ibland kunde gå till överdrift. Under *Eugenies* resa till Medelhavet 1846-1847 med prins Oscar ombord, förekom ett så livligt saluterande att till och med prinsen tyckte att de internationellt samstämmiga salutreglementena borde reformeras. Vid ett besök i Grekland avlossades inte mindre än 110 lösa skott från *Eugenie* under en förmiddag, i form av honnörer eller besvarande av sådana. Åtgången av krut för saluter bokfördes noggrant och fick vid hemkomsten redovisas för arklimästaren på varvet.

Slutligen kan nämnas ett rart exempel på artilleriets utnyttjande till befolkningstillväxtens fromma. En engelsk fregatt skulle lämna Gibraltar för att återgå till hemlandet. Ett flertal officersfamiljer, som varit stationerade på Gibraltar kunde erbjudas transport hem på fregatten. Bland de kvinnliga passagerarna fanns det en havande kvinna. Eftersom fregattens chef räknade med att kunna nå England inom 14 dagar, så bedömdes att kvinnan gott och väl skulle hinna hem innan det var dags. I Biscaya hamnade fregatten emellertid i stiltje som varade i en dryg vecka och mot slutet inträffade det som man försökt undvika, kvinnan började sitt födsloarbete. Nu fanns det en fartygläkare ombord och chefen upplät sin kajuta, så allt skulle nog gå bra ändå. Men kvinnan kunde inte föda fram barnet och hennes rop och jämmer hördes genom hela fartyget, där det låg och drev i stiltjen. Ett dygn gick och läkaren informerade chefen att kvinnan och barnet nu var i stor fara och att han gjort allt han kunnat göra, men utan resultat.

Chefen gav då order om att båda sidornas kanoner - tyst och utan signaler - skulle laddas med lösa skott och på hans order avlossades breddsidorna - plötsligt och utan förvarning - varpå kvinnan omedelbart födde en välskapt gosse. Den dagen skrev chefen följande kommentar i loggboken: "Det var nog första gången som min artilleriofficer löste sin uppgift utan att träffa målet".

Det engelska uttrycket "Son of a gun" har dock inget med ovanstående händelse att göra, utan hade en betydligt mer prosaisk bakgrund. Då engelska örlogsmän under napoleonkrigen låg till ankars i någon hamn tilläts kvinnor komma ombord i stället för att riskera att sjömännen rymde i samband med hamnbesök. I vissa fall äkta hälfter, i de flesta fall någoting annat, levde i dagar med sina utvalda på batteridäck bland kanonerna - det lilla mänskliga resultatet av en sådan vistelse kallades ofta "Son of a gun" - i varje fall om det blev ett gossebarn.

Seger och rikedom - eller fångenskap och död.

Tagna fartyg som kunde föras i hamn, försåldes. Det var genom sådana försäljningar som besättningen kunde bli förmögna män. Chansen att det straxt bortom horisonten väntade en pris som skulle göra alla ombord förmögna måste ha utgjort en stark motivation. Under de olika krigen i Europa hade det vid ett flertal tillfällen skrällt till ordentligt då engelska fregatter lyckades ta franska eller spanska handelsfartyg på väg hem med guld, silver och andra dyrbara varor. Efter 1808 fick fartygscheferna i Royal Navy 2/8 av prisens värde; övriga officerare delade på 1/8 liksom allt underbefäl. Manskapet delade på 4/8.

År 1808 uppbringade engelsmännen ett antal spanska fregatter som var på väg hem med en silverlast. Eftersom de engelska fartygen hade tagit de spanska innan en formell krigsförklaring hade utfärdats, dömde amiralitetet att priserna inte var lagliga - trots att de engelska fartygen fått order om att uppbringa de spanska fartygen. Men besättningarna fick ändå en rundlig del av de över 5 millioner silvermynt som tagits och de engelska fartygscheferna vann en ersättning för några timmars strid, som motsvarade 150 årslöner och en vanlig sjöman prispengar som motsvarade 36 årslöner.

Det på 1850-talet gällande svenska prisreglementet (1808) omfattar cirka 30 sidor av detaljerade bestämmelser. Reglementet klargör inledningsvis vilka fartyg som får uppbringas; under krig självklart alla fiendens örlogs- och handelsfartyg samt kapare, men också neutrala staters fartyg som seglar i fiendens ärenden t. ex. med last av krigskontriband (t. ex. myntade penningar,

vapen, ammunition, hästar). Även kapare - eller som de också kallades "commiss-farare" - från neutrala stater som tagit ut kaparbrev hos fienden var lovligt byte. Neutrala fartyg, som utan att föra krigskontraband, försökte gå in i en hamn som förklarats vara i blockad, skulle i första hand "med hövlighet" avvisas. Avvisningsbeslutet antecknades i handelsfartygets pass, connoissementer och övriga skeppshandlingar. Åtlyddes ej avvisningsbeslutet fick våld brukas för att få vederbörande att åtlyda den hövliga avvisningen. Försökte handelsfartyget att därefter åter ta sig in i hamnen fick det uppbringas. Under fredstillstånd var det bara korsarer som fick uppbringas.

Uppbringade fartyg skulle föras till svensk hamn, eller om det inte var möjligt rensas på allt värdefullt och sedan brännas eller sänkas. Efter hemkomsten vidtog ett noga reglerat förfarande genom Krigshovrättens försorg för att antingen ta hand om fartyget eller avyttra det samt för beräkning av de berörda prispengar. Tagna örlogsfartyg togs över av kronan som dess egendom utom de artiklar ombord som inte ingick i den ordinarie utredningen (läs: den ursprungliga besättningens privata ägodelar).

För visad tapperhet fick besättningen på det fartyg som tagit prisen en belöning som beräknades per kanon i huvudbestyckningen på det tagna fartyget - något varierande till beloppet efter fartygstyp. Sålunda var belöningen för en tagen fregatt med 36 - 60 kanoner 800 riksdaler specie (silvermynt) per kanon, t. e.x. 32 000 rdr för en 40 kanoners fregatt. Hade fartyget tagits genom äntering ökades beloppet med $1/20$, som skulle tillfalla det äntrande fartygets besättning allena. Kunde man bränna, sänka eller driva på land ett fientligt örlogsfartyg tillerkändes $1/4$ av de uppskattade prispengarna.

Handelsfartyg med sin last tillföll i sin helhet dem som uppbringat det. Prispengarna delades upp i 12 delar varav chefen för flotta fick en, $7/12$ gick till chef och befäl på det, eller de, fartyg som uppbringat prisen och $4/12$ delades i lika lotter av manskapet. De $7/12$ som skulle tillfalla chef och befäl delades i lotter där chefen, om han var kommendörkapten, fick tillgodoräkna sig 36 lotter, en premiärlöjtnant sex lotter och en underskeppare två lotter. Var det uppbringade fartyget taget av ett "enskilt fartyg" d v s ej ingående i en flotta, tillföll amiralens tolfedel istället chef och befäl på fartyget, som då kunde göra upp lotter på $8/12$ istället för $7/12$.

Hade någon, som var berättigad till prispengar, avlidit under striden eller inom 15 dagar därefter tillföll prispengarna hans änka och barn. Blev någon så allvarligt sårad att han inte fortsättningsvis kunde tjäna kronan blev hans andel fördubblad.

Feghet eller ordervägran under strid straffades med döden, förlust av en strid innebar vanära, fångenskap och armod eller död. Men seger och tagande av en pris innebar ära och rikedom - om man överlevde striden - om inte, åtminstone pengar till familjen. Bevekelsegrunderna för att slåss - och vinna - var starka!

Huvudsakliga källor:

Svenska flottans historia del III, Allhems förlag 1946
 Observationjournal för fregatten Eugenie, aktapärm 84, Marinmuseum
 Generalfördelning och rutiner för fregatten Josephine 1852, Kungl Örlogsmannasällskapets bibliotek i Karlskrona.
 Författningssamling för Kungl. Maj:t Flotta, S W Gynther, 1851 - 1870
 Reglemente för Kongl. Maj:ts Flotta under sjöexpeditioner 1834
 Anteckningar om skeppsmanöver, J Hägg, ca 1860
 Under tretungad flagg, E Hägg, Stockholm 1941
 Lärobok i sjöartillerivetenskapen, J F Ehrenstam, Stockholm 1852
 Exercisreglemente för Kungl. Maj:ts Flotta, 1:a avd., Artilleriexercis (1846)
 Kungl. Maj:t Pris-Reglemente, 1808

En långresa med korvetten *Freja* för 100 år sedan.

av Holger Wichman

I Forum navale nr 48 har jag genom att använda vice amiral Harald Åkermarks brev hem till sina föräldrar skildrat hans läroår 1888- 1894 dels som elev i sjökrigsskolan i Stockholm och dels som sjökadett under flera resor sommartid på fregatten *Vanadis* och andra fartyg.

Några år senare kom han att delta i en resa med korvetten *Freja*, som skulle föra honom såväl till Sydamerika som till Afrika. I breven hem berättar han om sina upplevelser ombord och i land, vilket kan ge ytterligare upplysningar om denna långfärd, som visserligen också tidigare beaktats i litteraturen.

Det första brevet är daterat på sjöofficerssällskapet i Karlskrona den 22 september 1897. Det och följande brev handlar mest om vad han önskade, att man skulle skicka honom till hans utrustning och om att hans rum i Karlskrona hade övertagits av hans kamrat Carl-Emil Holmberg, som också använde en del av hans möbler. Annan egendom tänkte han sälja eller lägga i en kista på vinden hos Holmberg. En häradshövding von Feilitzen hade hand om hans affärer i övrigt, skulle lyfta hans lön och betala hans räkningar m.m. Han kunde också meddela, att han inte var nöjd ned hyttfördelningen på *Freja* men hoppades få den ändrad. Dessutom var han inkallad till tjänstgöring på skeppsgossekåren i stället för en annan person, som fått permission för att förlova sig.

I skeppsgossekasernen låg han natten till den 29 september, då han purrades för att tidigt följande morgon ta emot *Frejas* besättning. Han fick sedan prova allt i den proviant, som skulle halas ombord, vilket inte var litet: 10 ton bröd, 200 liter citronsaft, 10 tunnor smör, 27 tunnor salt fläsk och 10 tunnor salt kött, diverse konserver, örter och gryn samt 200 liter brännvin. "Till slut var jag aldeles mätt och saknade all smak, berättar han. Dessutom hade 35 av 40 smörtunnor varit härska, och "härsket smör retar sannerligen icke upp vare sig smak eller aptit".

Inte minst snärjigt var det, att kung Oscar II dessa dagar besökte Karlskrona för att avtäckta statyn av Karl XI, och Harald hade varit med på alla håll och fått klä om sig flera gånger om dagen i olika kostymer. Avtäckningen var

mycket storartad, skriver han, kungens tal var utmärkt och en utställning hade ordnats med föremål och tavlor från och över gamla Karlskrona.

Klockan 5 om eftermiddagen den 9 oktober lämnade man Karlskrona. Men i det sista hade *Freja* putsats och fejats inför inmönstringen. Vinden var god och vädret vackert men något kyligt. Följande dag passerades Öresund, och man hade ett litet intermezzo med Kronborgs slott. Svenskarna saluterade med nio skott, men danskarnas svarssalut var bara sex skott. Kaptenen friherre Reinhold Leuhusen sändes i land för att erfordra full salut. Han träffade platsmajoren, och de tre felande skotten avfyrades.

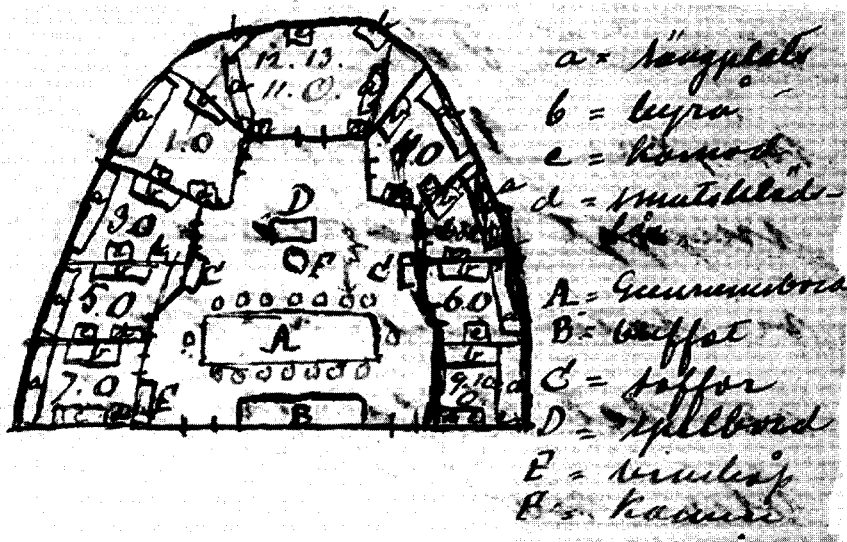
På måndagsmorgonen den 11 oktober rundades Skagen. Nu var det slut med den goda vinden och det sköna vädret. Det blev kyligt och piskande hagelskurar och svår motvind, så att de måste gå med maskinkraft. Natten mellan onsdag och torsdag rullade fartyget, så att Harald, som låg i en överkoj, dinglade fram och tillbaka och riskerade att än trilla in bland kläderna, som hängde innanför kojen, än dunsar ner i durken. På fredagen hade det mojnat, men det blåste emot, och de fick på grund av en maskinskada gå in till Margate utanför Themsens mynning öster om London.

Snart kunde de likväl fortsätta med ångkraft mot Plymouth men fick på söndagen så hård storm emot sig, att de icke kom ur stället utan låg bi utanför Plymouth till på måndagen. Där visade det sig, att de i fått ett nytt allvarligt maskinhaveri, i det att ett fisknät fastnat i propellern, när de gått över Goodwin Sands bankar. Detta hade trasslat, in sig så ordentligt, att propellern till en början var omöjlig att röra och ångan rusade in i dynamomaskinen. I Plymouth var dykare nere och kapade loss nätet från propellern och propelleraxeln. Harald ömmad för de fiskare, som fått sina garn förstörda, men då det varit i öppen allmän farled, som de blivit utlagda, så fick de själva stå risken, tyckte han.

Harald var i land ett par gånger. Plymouth var mest lik andra engelska städer han sett men kanske något smutsigare, vilket han trodde bero på den myckna handeln med fisk. Där fanns emellertid en del bra saker till billigt pris, och han ekiperade sig för den kommande resan i tropikerna. Bl.a. köpte han ett antal papperskragar, som fullkomligt liknade linne och var mycket användbara i värmen. De användes bara en gång och kastades sedan. Han tyckte sig ha köpt mycket men inte alls så mycket som hyttkamraten Gunnar Ekelund. Denne hade köpt saker till sin bosättning och presenter till fästmän och stuvade in på var ledig plats i hytten. Kom därtill att han var fotograf och hade två kameror och ett stativ och en hel kappsäck med plåtar. "Så är det icke

underligt, om vi båda en vacker dag befinna oss utanför hytten", suckade Harald.

Under vistelsen i Plymouth hade han tillfälle att skriva några brev hem, i vilka han berättade, hur man hade det ombord. Gunrummet var stort och rätt snyggt möblerat. Han gjorde en planritning över rummet med bord, buffé, soffor, spelbord och vinskåp. De hade satt upp tavlor på skotten, och det skulle troligen med tiden bli ännu fler, då en av officerarna, löjtnant Georg Bergman, målade tavlor, som man kunde hänga upp. I gunrummet bodde också skeppsläkaren C.J. Lembke, som han senare skulle berättar en del om.



Runt gunrummet låg hytterna med sängplatser, byrå, kommod och smutsklädeslär. Längst i aktern låg den s.k. barnkammaren med de tre yngsta officerarna. Själv delade han hytt med underlöjtnanten Gunnar Ekelund och ritade en särskild skiss av hytten. Den var icke stor, men det gick ganska bra, om man klädde sig en i sänder, och om man höll efter Ekelund, att han inte lämnade saker framme efter sin toalett.

På batteriet fanns hytter för bl.a. sekonden och förvaltaren och kajutan för fartygschefen kommandörkaptenen Eric Cornelius Brusewitz. För om dessa var campagnesalen, där officerarna vistades om dagarna. Där stod de möbler, som anskaffats för *Freja*, då kungen varit med henne i Medelhavet 1890, och

det var fint värre. "Vi vräka oss i eleganta sammetsfåtöljer och soffor och kunna vid festliga tillfällen ur förrådet hala fram en fin brysselmatta till däck-
et."

Akterut på däck fanns en plats, som var bra att sträcka ut sig i, när klimatet blev varmare. Ännu hade man dock mest besvär med att hålla sig varm.

Han meddelade vidare dagsprogrammet. Han steg upp kl. 7 och duschade om det inte var för kallt. Frukost intogs 7.30. Därefter följde divisioner, d.v.s. mönstring av folket, 9.45 - 11.30 exercis, kl. 12 lunch 2.30 - 4 em exercis och 4.45 middag. Kl. 9.30 gick han till kojs. Dessutom hade han vakter.

Vad maten angick ansåg han, att den var bra. Själv var han s.k. vinmamma, d.v.s. han skulle kontrollera tillgången och åtgånen av vin och sprit samt dagligen föra räkenskaper över vad som förtärdes.

Beträffande tjänstgöringen var han på 2 kvarteret tillsammans med Gerhard de Brun och på 4 division med Leopold Arvid Holmen. Vid segelexercisen hade han intet att göra, men vid klart skepp var han plutonbefälhavare för de båda aktra 12 cm kanonerna om styrbord.

De fick ligga kvar i Plymouth längre än beräknat, för när dynammaskinen skulle sättas ihop upptäcktes det ena felet efter det andra. Först natten till den 26 oktober blev allt klart, och de kunde avsegla. Vid tvåtiden passerades Edystones fyr, och kursen sattes ut mot Atlanten.

Nästa brev avsändes från Maderia den 7 november 1897. Resan hade gått långsammare än beräknat. Efter att till en början haft god vind fick de motvind i flera dagar och kom egentligen ingen vart. *Freja* bara stampade och bråkade, stämningen var tryckt och några mådde dåligt av sjögången. Det gällde bl.a. skeppsläkaren Lembke, "allas vår Jonas", en stor och fet och trevlig skåning, som likväl tröstade sig med att när han själv mådde illa så mådde en kagge punsch, som han hade med sig för att få rullpunsch, bra och tvärtom.

Så småningom blev det vackert väder och frisk nordlig vind, och de närma-
de sig Madeira i god fart. Hade chefen tagit upp ånga trodde Harald, att de skulle varit framme redan den 3 november. Men så blev det åter motvind och en dag full storm. På lördagskvällen den 6 november mojnade det, chefen lät taga upp ånga, och strax efter kl. 11 på söndagen ankrade man på Funchals redd.

Då post till Europa skulle avgå följande dag, stannade Harald ombord för att skriva brev. Han hade väl kunnat skriva i förväg, skrev han, men den förlovade Ekelund upptog alltid skrivplatsen, bläckhornet och pennan. Sedan man lämnat Plymouth hade han var dag skrivit ett ark till sin fästmö. Han var nu uppe i ungefär 40 sidor och Harald utbrast: "Ja de förlovade människorna äro



Ångkorvetten Freja.

bra besynnerliga ändå. Jag undrar just hvad de hitta på för att kunna få i hop så mycket att skriva om". Han meddelade, att det var 25° varmt i solen och 22° i vattnet, och att Ekelund just kommit tillbaka från land med härliga kamelior och rosor. Vidare berättade han, att han fått till uppgift att skriva om den engelska flottans manskap och sättet för deras antagning, utbildning och

klassindelning m.m., vilket han tyckte var rätt intressant men arbetsamt.

Han framförde också en önskan om en god jul och ett gott nytt år. Det var väl litet ovanligt att önska det så långt i förväg, men då de troligen kom till Buenos Aires först omkring den 15 december och postgången därifrån till Sverige var 25 dagar, så ville han sända jul- och nyårsönskningarna redan nu.

Ett par dagar senare berättade han om en lunch, som han var inbjuden till hos den svensk-norske konsulen M. de Bianchi tillsammans med fartygschefen, kapten Leuhusen och Gunnar Ekelund. Konversationen fördes på franska och engelska, maten var god och vinerna utmärkta, särskilt maderan.

Oscar Wallenberg och han hade också gjort en ridtur uppför bergen. Till en början var värmen tryckande och vegetationen tropisk, men högre upp blev det svalare och växtligheten mer lik den hemma. Högst upp växte tallskog, och utsikten över Atlanten var härförande. Vid återfärden åkte de den sista sträckan släde ner, en särskild egendomlighet för ön.

I Madeira måste de avpolletera löjtnanten Albert Kraft, som hade fått lung-säcksinflammation. Harald tyckte det var tråkigt att förlora en trevlig kamrat, men var glad över att nu få en egen hytt. I breven skymtar ju som framgått en viss irritation över den hittillsvarande hyttkamraten Ekelund. Det innebar också, att han fick ordentlig plats för kläderna, eget handfat och en större golvyta än förut.

På natten den 9 november lämnade fartyget Funchal, sedan man måst leta efter fyra män, som haft permission men inte kommit ombord. De återfanns berusade under en palm. Man seglade under en gynnsam nordostpassad och gjorde 7 - 8 knop. De första dagarna var temperaturen härlig och på eftermiddagarna brukade officerarna ligga utsträckta akterut rökande och pratande "very agreeable". Vid Mårtens gås hade de gåsmiddag, och då läkaren samtidigt hade namnsdag var det mycket flott. Ombord fanns nämligen s.k. salut- och paraddagar. Salutdag var då någon gunrumsledamot hade födelsedag och då måste bjuda på champagne. Paraddagar var namnsdagar, då offret måste bjuda på vin. Att slingra sig undan gick inte, för en lista på dagarna var uppgjord i gunrummet. Harald bekymrade sig över att han under resan hade två namnsdagar.

Värmen började bli tryckande, och man klädde sig i vita uniformer. Ännu sparade Harald dock sina tunnaste underkläder, ty närmare ekvatorn skulle det bli ännu varmare. Nätterna skulle de snart behöva tillbringa på däck, och redan låg de i hytterna på Madeiramattor av bast i Adamsdress.

Följande brev daterades den 16 november i Porto Grande på ön S:t Vincent, Kap Verdeöarna, där de ankrat för att avpolletera sekonden, kaptenen Gustaf

Dyrssen, som insjuknat i tarmkatarr. Resan tycktes arta sig att bli trist, fann Harald. Först hade Kraft lämnats i Madeira och nu sekonden. Fråga hade varit att också avpolletera Birger Majjström, som fått tarmbråk, så det varit fråga om att operera honom ombord. Han blev emellertid återställd men fick vara försiktig. Läkaren hade det nog inte så roligt att jämt ha sjuka ombord, tyckte Harald, men hoppades att det nu skulle bli bra. Han ansåg också, att Kraft hade det bättre i Madeira än Dyrssen i S:t Vincent. Där var ett härligt klimat och yppig växtlighet, utmärkta hotell och angenämt sällskap. S:t Vincent däremot var nästan uttorkat och ofruktbart, brist på vatten och tryckande hetta, otrevliga lokaler och få människor. Om hälsan tillät skulle sekonden dock efter några dagar avresa med en engelsk postångare till Lissabon och därifrån efter hand fara hem till Stockholm. - Leuhusen blev nu i stället sekond och löjtnant Lars von Stedingk navigeringsofficer.

Den första stora upplevelsen under resann var vistelsen i Buenos Aires i Argentina. Resan dit från Kap Verde varade i en månad, då de bara såg himmel och hav, och livet ombord var litet enformigt, särskilt mot slutet. Om det inte var för varmt, användes dagarna till exercis. Maten var i allmänhet bra men mot slutet mest konserver. Ölet man drack var varmt och föga läskande. Harald hade haft saft med sig, vilket varit utmärkt, men den hade tagit slut. Han hade varit mycket sysselsatt med rapporten om engelska flottans manskap. När den var färdig inlämnades den till fartygschefen, som sade, att den var bra. Han hoppades, att man på högre ort, d.v.s. sjöministern, inte skulle tycka, att den var "hvad vi på svenska skulle kunna säga smörja".

Hettan började bli olidlig, 28° i skuggan och 48° i solen, men då och då kom byar med tropiskt regn i störtfloder. Doktorn med sin stora kroppshydda led svårt av värmen.

Kvällarna tillbringades vanligtvis med kortspel och någon gång musikunderhållning då en av officerarna spelade gitarr och sjöng. I övrigt höll man humöret uppe med skämt och prat och skoj med de "stackars" förlovade karlarna, som jämt skrev brev.

Ett roligt avbrott var, när man passerade ekvatorn. På eftermiddagen den 24 november rapporterades, att en man simmade på babord bog och en rikt utsirad man anträdde upp på kommandobryggan. Det var Löparnisse, som med några väl valda verser tillkännagav, att H M Neptun skulle göra besök följande dag. Denne kom med sin hovstat och svit, övertog befälet och minskade seglen, varpå han och hovstaten inbjöds av chefen på champagne. Hovstaten utgjordes av H K H drottning Afkelia, prinsessan Bert-Mari och två hovdamer. Neptun var skeppar Björkman, drottningen var kajutkocken, "en fet och fro-

dig man", prinsessan och hovdamerna var tre matroser. Den medföljande sviten utgjordes av en hovstallmästare, flera doktorer, rakare, klippare, tvålare, astronomer och badare. vilka alla presenterade sig med roliga och kvicka verser, av vilka Harald tog avskrifter, som förvaras i hans arkiv.

Därefter vidtog, den s.k. hönsningen, då alla, som inte tidigare passerat linjen, fick medicin, tvålades och rakades. Inalles hade 234 man inte passerat ekvatorn. Hönsningen började med löjtnant John Friberg. Han fick vin som medicin, medan folket fick en blandning av pickelssaft, olja och ättika. Efter tvålning och rakning, som för folket skedde med kimrök och klister samt en stor trärakkniv, vräktes de i ett segel fyllt med vatten, där sex "negrer" såg till att de blev ordentligt knådade och blötta.

Man passade också på vid andra tillfällen att festa. Den 1 december firades Oscarsdagen, och då det samtidigt var chefens födelsedag bjöd denna på middag. Några dagar senare hade en annan person födelsedag. En dag gjordes klart skepp, och man sköt med tubkanon under gång hela dagen. Den 12 visade sig sköldpaddor flyta på vattnet, och chefen lyckades harpunera en och bjöd hela gunrummet på middag. Sköldpaddssoppa tyckte Harald mest smakade tran, och ragun på sköldpadda fann han lika torr som det konserverade köttet.

Fredagen den 17 december kom land i sikte, de tog upp ånga och styrde in i La Plata. På lördagsmorgonen togs lots ombord, och man fortsatte förbi Montevideo och passerade sandbankarna, vilket var mycket obehagligt. Vattendjupet var på sina ställen bara 23 fot, och här och där låg det fartygsvrak. Det gällde att styra rätt med *Freja*, som stack 20 fot. Men allt gick bra och på natten den 19 december ankrade man utanför Buenos Aires.

På förmiddagen kom ett konsulsombud ut med posten, och Harald tackar för breven hemifrån. På eftermiddagen var det befördringsmiddag för honom och Ekelund, som blivit löjtnanter. De låg 1 1/2 timmes väg ut från stranden och kunde inte komma närmare på grund av bankarna. Bara om vattnet steg två, fot till skulle de kunna passera kanalen, som ledde till dockorna, annars måste de ligga kvar. Det var inte roligt, särskilt som häftiga sydväststormar, de s.k. pamperos, ofta rasade och förorsakade, att de hela tiden måste hålla ångan uppe och bramstänger och bramrår strukna för att inte vräkas mot bankarna.

På morgonen den 20 december kunde de gå in i hamnen och förtöjde i docka nr 4. Infarten var krånglig och passagen i dockportarna trång. Med en bogserare för och en akter klarade de sig dock, fast båten skrapade i på båda sidor.

Samma dag gick Harald och ett par kamrater i land och såg på stan. Han åt

middag på en svensk restaurang och åkte i vagn ut till en fin promenadpark, där det fanns gott om eleganta ekipage med damer ur den högsta societeten - ungefär som i Boulogneskogen i Paris, förmodade han. Följande dag sysslade han mest ombord med kolning och andra arbeten men hann också göra visiter hos de andra örlogsfartygen i dockan. På onsdagen besåg han stan igen tillsammans med Wallenberg och Majström.

Haralds uppfattning av Buenos Aires var blandad. Det var en riktig storstad, men ingenting var fullt gediget. Många förlusteställen fanns men ingen riktigt bra. Allt var business, och pengar var dagens lösen. Beträffande pengar anmärkte han, att det i allmänna handeln inte fanns guld- eller silvermynt utan bara sedlar, och att dessa vanligen var så slitna och illa medfarna, att de knappt hängde ihop.

Det fanns ganska många svenskar och norrmän. Han hade talat med flera svenskar, som sade, att landet var bördigt och fruktbart, och att allt skulle blomstra, om inte viss laglöshet rådde och var och en sökte lura den andre genom diverse tjuvknep. Han skulle själv inte vilja bo där.

Däremot tyckte han om de vidsträckta grässlätterna, pampas, som han lärde känna, då han jämte Lembke, Holmén, Hugo Hvitfeldt och Anders Fröding blev bjuden till en smörfabrik och en estancia ute på slätten, som ägdes av två svenskar, som han träffat. Efter en timmes resa med järnväg hämtades de av ett ekipage, och det bar i väg till estancian på de värsta vägar han dittills sett. Sedan de besett anläggningarna och ätit middag, drack de punsch och sjöng svenska sånger m.m. till midnatt.

Följande morgon väcktes de redan vid tretiden för att ge sig av till en sjö och skjuta änder. Det fanns så gott om fågel, att de på en timme sköt åtskilliga både änder, beckasiner, snäppor och sothöns. Efter jakten serverades lunch i estancian, innan de måste återvända. Harald sade sig aldrig haft en så trevlig utfärd, och särskilt roligt var det att se livet och naturen ute på pampas.

När de på julaftonens eftermiddag kom tillbaka till *Freja*, hade folket börjat sina juldanser på däck, som de deltog i en stund. Vid julmiddagen i gunrummet bjöds på lutfisk, skinka och gröt. Till chefen överlämnades som julklapp en silverbägare med deras inristade namnteckningar. Efter middagen gjorde officerarna en rond bland manskapet, som rimmade till gröten för chefen och de officerare de tyckte om. Också Harald fick några rim såsom: "Denna gröt är kokt i gryta och ej på bark, en god jul till löjtnant Åkermark".

Senare vidtog julklappsutdelning i campagnesalen, dels av julklappar, som en kommission inköpt, dels av dem som enskilt medförts. Harald fick hemifrån bl.a. Flottans bok, som mycket intresserade honom och kollegerna. Tem-

peraturen var under kvällen + 32°, "en liten skilnad antagligen emot hvad det är hemma".

På juldagen deltog officerarna i en utfärd till staden Tigre och några öar. Den hade ordnats av några svenskar och norrmän i Buenos Aires men var illa organiserad. Dessutom började det ösregna. Meningen hade varit att duka lunch i det gröna och sedan promenera och leka ute. I stället måste de äta i en liten villa, där de omkring 50 deltagarna trängdes och knuffades och njöt av allt annat än komfort. Harald fick tag i en bit fårstek och öl. Det hela var nog välment, skriver han, men han kunde inte finna nöje i tillställningen.

När de kom ombord igen, åsåg de en teaterföreställning, som besättningen gav. Därvid uppfördes en pjäs, Närkingarna, i tre akter och en komisk monolog med sång kallad Sanningsvittnet. Båda var mycket bra. Sedan deltog han i en middag, som fartygschefen gav för svenske generalkonsuln och några svenskar och norrmän. Middagen var utmärkt och vinerna goda, men Harald var så trött, att han hade svårt att hålla sig vaken och smet till kojs, när man höll på med kaffet.

På annandagen var det meningen, att de skulle gå. På morgonen saknades fyra man, som rymt och inte kunde anträffas. Efter korum kom värdar och värdinnor från gårdagsutflykten för att bese fartyget, och Harald fick hela dagen visa dem omkring, tacka för den angenäma utfärden och bjuda på förfriskningar. Klockan 5 på em kastade man loss förtöjningarna och under tonerna av den argentinska folksången gled *Freja* ut genom dockportarna, stötte i förbifarten till kajen ett slag och lämnade några bitar svensk ek i dockan. Utkommen på fritt vatten släpptes bogserbåtarna och sattes full fart. Några timmar senare passerade man den argentinska eskadern, och amiralsflaggan saluterades. Hela natten fortsattes färden över bankarna med lots, som lämnade dem vid Montevideo, och de var ute på Atlanten igen med kurs mot Kapstaden.

Besöket i Buenos Aires hade varit för kort, summerade Harald. Allt skulle gå i en flygande fläng och mitt i julhelgen till på köpet. Nu hoppades han, att de skulle kunna segla in litet tid, så att uppehållet i Kap blev något längre.

Seglingen mot Kap gick utmärkt, ett par dygn gjorde man 10 knop i medelfart. I början var det härligt svenskt sommarväder, men sedan blev det kallare och man måste klä på sig vinterkläderna igen och elda i kammarna. En apa, som hade varit med från S:t Vincent, klädde man i lämpliga vinterkläder. Den var allas favorit och mycket tam och sällskaplig. Man fick också hålla utkik efter isberg och omsvärmades av albatrosser i luften och valar i vattnet.

På nyårsaftonen höll officerarna middag för chefen i gunrummet. På nyårsdagen 1898 gav besättningen åter en teaterföreställning, teatergruppen inbjöds till gunrummet och dans anordnades på halvdäck. På trettondagen serverades fläsk av en nyslaktad gris.

Också mot slutet av resan var det fint väder och god vind, och den 20 januari ankrade *Freja* på redan och gick på morgonen följande dag in och förtöjde i Kapstadens harn. Den dagen var det också kung Oscars födelsedag och de paraderade med flaggorna i topp.

Vistelsen i Kap varade till den 31 januari och var naturligtvis en stor upplevelse. Staden såg engelsk ut, anmärkte Harald, men gjorde liksom Buenos Aires intryck av att vara nybygge och koloni. Gatorna var utlagda men bara delvis bebyggda. Klimatet var gott, det bästa i världen sades det, och medan de var där var det vackert väder utom ett par dagar. Vintertiden var inte mycket olik sommaren, kanske bara ett par grader lägre temperatur. De människor man träffade var mycket gästvänliga. På garden party hos konsul Olsson träffade de en mängd människor ur societeten. Av dem var Cecil Rhodes syster den märkligaste, en karlavulen miss, för vilken det mycket krusades. Det fanns gott om kvinnor i Kap, proportionen mellan damer och herrar sades vara 10 till 1. Det väntades, att man sysselsatte sig mycket med dem och Harald gjorde sitt bästa.

Konsul Olsson bjöd också på en utfärd i fyrspända vagnar och livréklädda kuskar och betjänare, som tutade i lur. Färden gick till ett hotell vid Houts bay, där en flott lunch med mycket champagne serverades. Därifrån ställdes färden till Constantia, där de provade vin och druvor, innan de återvände till Kapstaden. Följande dag bjöd en konsul Lithman på en utfärd åt samma håll. Vid Houts bay dukades upp en picknick, som var ännu präktigare än måltiden föregående dag. Vid Houts bay såg man Indiska oceanen framför sig, och Harald kommenterade: "Således har jag nu sett äfven denna lilla sjö. Den såg precisement ut som Atlanten."

Nästa dag vandrade en del upp till Taffelberget. Det var tröttsamt, och några gav upp, men de övriga nådde toppen. En prestation att skryta över.

Från Kapstaden avgick man på eftermiddagen den 31 januari utan att ha fått tag i fem man, som hade passat på att smita, medan fartyget låg vid kajen. Man började med ånga men satte snart segel och gjorde god fart nordvärt. Ett par dar blev det stiltje, men sedan kom sydostpasaden, och det gick undan rätt bra. Det var ännu ingen tryckande värme, och nätterna var ganska svala och så daggiga, att kläderna efter en vakt var så våta, som om det hade regnat.

Exercis hölls som vanligt. Harald hade blivit biträdande navigerings offi-

cer och skulle biträda chefen och navigeringsofficeren. Därvid skulle han morgon och middag ta observationer och bestämma latitud och longitud, d.v.s. var man befann sig. Han undervisade också några man i navigation och observationer. Den lediga tiden tillbragte man som förut med kortspel, musik och sång. Några födelsedagsfester har han också att berätta, och på kvällarna satt man akterut och hade trevligare än någonsin, då temperaturen var lagon och månen lyste på en molnfri himmel.

Man närmade sig nu Kongo, den tredje av resans intressanta destinationer, och hettan gjorde sig gällande. Man gick i konstant transpiration, skriver Harald. På måndagen den 14 februari angjorde man Kongo-mynningen vid några fyrar med oljelampor. In till hamnstationen Banana kunde man gå först vid högvatten följande dag och ankrade utanför fabrikierna. Sedan man saluterat kongostatens flagga, kom hamnkaptenen och en kommissarie samt en svensk löjtnant Glimstedt, som tjänstgjort i kongoarmén, ombord och hälsade dem välkomna till Kongofristaten. Regntiden hade just börjat, och det skulle regna oavbrutet till i maj. Det var ändå oerhört hett, och då man av rädsla för moskitter och malaria inte fick ha ventilerna öppna i hytterna, var det så varmt som i ett ångbad, och man måste dessutom vara väl insvept. Det gick att sova bara några få timmar.

Banana var det inte mycket bevänt med, men det var en egendomlig och säregen plats på en lång smal landtunga. Byggnaderna var uppförda på stolpar och såg precis ut som det stod i Henry Stanleys bok om Kongo. Några negerbyar fanns det också. Negrerna bodde i enkla bambu-

hyddor och låg på marken med bara en bastmatta under sig. Efter Kongo-flodens stränder växte mangroveträd ända ned i vattnet. Några livsmedel fanns inte att köpa, och kunde man inte muta sig till några får eller höns, skulle man få leva på konserver till Azorerna.

Engligt order av belgiske kungen Leopold II, som var statens suverän, anlände guvenören M. Fuchs den 18 februari på sin jakt *Hirondelle* till Banana för att ställa sig till svenskarnas förfogande och flyttade in i guvernörsbyggnaden. Då chefen och några officerare gjorde sin uppvaktning, inbjöd han chefen och officerarna att följande dag företa en utfärd med *Hirondelle* till landets huvudstad Boma ett stycke upp i floden.

Fartyget var ganska litet, ungefär som en skärgårdsbåt på västkusten, bekvämt men utan komfort. Floden och stränderna visade till en början ingenting egendomligt. Mangroveträden växte långt ut i vattnet och såg ut som alarna hemma. Ju längre man kom, desto märkligare blev det emellertid. Bankar låg här och var i floden, palmer täckte stränderna, och infödingar i egendom-

liga kanoter gjorda av trädstammar rodde längs stränderna eller badade i floden. På ett par ställen såg man krokodiler. Vid 2-tiden serverades lunch med god mat, många viner och champagne. Konversationen gick till en början lite trögt på franska, men ju längre det led, desto mer övning fick man "och till slut vurtens man riktigt så att säga urstyf". Efter lunchen serverades kaffe, likörer och rökverk på överbyggnaden.

Floden hade nu blivit oerhört bred, sandbankarna var flera och på stränderna fanns inte längre träd utan högt gräs. Vid 5-tiden ankrade man vid Boma och mottogs av några européer och kommandanten i Boma van Dorph.

Medan guvenören och cheferna genast i ångspårvagn - de snobbade med sådant i det mörkaste Afrika - åkte till guvenörens bostad, togs de övriga om hand av generalsekreteraren. En officer inhystes hos en trevlig dansk kapten Jessen, som var hamnkapten och lotsdistriktschef i Boma. En annan fick bo hos poliskommissarien i en finka. De övriga inkvarterades i ett primitivt hotell och placerades två och två i några rum. Då de var bjudna till middag hos guvernören klockan 7 hade de bara tid att byta om för att i ångspårvagnen fara upp till Guvernörsbostaden. Det var inte så, lätt att hitta, för redan klockan 6 var det alldeles mörkt, men Jessen och en göteborgare, som hette Wall, visade vägen.

Middagen var rätt tråkig, då det var svårt, att få i gång konversationen. Värmen var tryckande och alla var trötta efter resan. På mat och viner var det dock inte fel, och tal hölls för kungarna Oscar och Leopold. Efter middagen bjöds på musik och sång i rökrummet. Klockan 10 var det slut, men med ångspårvagnen for officerarna till Jessens bostad och fortsatte nordiskt nachspiel med tal, musik och sång på svenska, danska, franska och engelska till långt in på natten. Tach vare Jessens negeruppappare, som var försed med en lykta, kom de sedan lyckeligen till hotellet, och efter en ansträngande dag somnade Harald innanför moskitnätet och sov "så godt man kan sofva första gången man sofver i ordentlig säng på 5 månader" .

Harald övergår därefter att beskriva Boma, som var Kongostatens huvudstad och låg på flodens norra strand. Han nämnde två gator, en strandväg längs floden med hus på ena sidan och palmer på den andra, och en gata, som sträckte sig inåt. Med uttrycket gata skulle man likväl inte tänka sig sådana som i Europa utan mera som en landsväg bevuxen med ogräs, där husen låg någorlunda ordnade i räta linjer. I övrigt låg husen spridda här och var utan ordning. Vid strandgatan låg bl.a. hamnkaptenens bostad, ett värdshus, posthuset, en handelsbod och det hotell, där de bodde. Vid den andra gatan låg poliskommissariatet, handelsbodar, ett par hotell och restauranger, en meka-

nisk verkstad, administrationsbyggnader och europeiska bostäder m.m. För sig låg guvernörens bostad, kyrkan, högre ämbetsmäns bostäder, skolan och kasernerna o.s.v. Antalet vita i Boma uppgick till omkring 200 personer, resten cirka 600, var negrer, som bodde i usla kojor av bambubast. De var av flera olika raser från alla delar av det inre Afrika, ibland kannibaler med stora tatuerade vårtor i pannan.

Europernas bostäder var av trä eller järnplåt. Enda tegelbyggnaderna var administrations-byggnaden och poliskommissariatet. Alla byggnader var byggda på pålar för att hindra ormar, ödlor och andra djur att komma in. Järnhusen var av dubbel plåt, så att luften kunde spela mellan väggarna och avkyla något. Kasernerna var av bambu och bast och såg ut som stall. Infödingarnas bostäder saknade bohag. Ibland hade de dekorerat väggarna med illustrationer ur någon tidning.

Européerna var mest belgare, men det fanns också några danskar, svenskar och norrmän. Svenskarna bodde mest längre uppåt floden, men Wall, som de träffade i Boma, var föreståndare förr statens mekaniska verkstad, var trevlig och mycket omtyckt i Kongo.

Följande dag var lika händelserik. Harald väcktes klockan halv 8 av hotellets negeruppassare, som hämtade vatten ur floden åt dem att tvätta sig i och borsta tänderna. I hast intog de frukost bestående av oätbart kött och kaffe och begav sig till guvernören för att möta chefen och åse en truppevy med trupper, som var förlagda i Boma, kasernerna och andra byggnader. Truppevyn fann han vara mycket rolig, och negersoldaterna tyckte han, marscherade bättre än gardisterna i Sverige. Därefter var de bjudna på cocktail hos Jessen och lunch på hotellet Leopold II, där vin och champagne flödade. De åt i ett enskilt rum, där det till hans förvåning hängde tavlor, som föreställde Haga slott och Ulriksdal, och där en stor speldosa bl.a. spelade Carolus Rex.

Efter lunchen begav de sig i båt ut till fästningen, där de visades kring av kommandanten och officerarna och skålade för Kongo och fästningen i skummande champagne. Omkring klockan 6 var de på hotellet igen och skyndade att ordna till sig till guvernörens middag klockan 7. Vid denna träffade de allt vad Kongos huvudstad hade av fint och förnämt folk med ordnar och kraschener i massor. Harald satt mellan generalsekreteraren och en annan hög person. En musikkår av negrer spelade, och tal hölls för Sverige, för svenskarna i Kongo och för *Frejas* officerare, för kung Oscar och kung Leopold, för guvernören och för Kongo. Därefter hölls åter nachspiel hos Jessen till 1 på natten.

Dagen därefter var de tidigt uppe och gjorde avskedsvisit hos guvernören,

som följde dem till *Hirondelle*, som låg med svenska örlogsflaggan på förtoppen. Alla Bomas vita var också nere och tog avsked. Under salut med 21 skott från fästningen gled de utför Kongofloden och kom åter till Banana vid 2-tiden. Med sig hade de Wall och en annan person, vilka tillsammans med Glimstedt och andra européer i Banana var bjudna till middag hos fartygschefen på *Freja*. Denne fick emellertid malaria och måste gå till sängs, vilket dock inte hindrade, att middagen blev av.

Den 22 februari på morgonen lämnade *Freja* Banana och fortsatte resan i en kolossal hetta. Snart fick också några av besättningen malaria och inom kort var 30 stycken sjuka. En officer fick också en släng av sjukan. Efter 14 dar var chefen kry igen och den 13 mars friskskrevs de sista av folket.

Sedan ekvatorn passerats, råkade de i stiltje och tog upp ånga några dar. Då det inte gått att skaffa livsmedel i Banana, gick man in i S:t Vincent, och Harald fick hela förmiddagen besiktiga den inlastade provianten. Därefter fortsattes till staden Horta på ön Fayal i Azorerna. Horta var en riktig hålla, tyckte Harald, men de gjorde också en trevlig utflykt inåt ön. Det började bli kyligare, och man fick ta på sig tjockare kläder. Den 28 mars gick färden vidare till Brest, dit man anlände natten mellan skärtorsdagen och långfredagen den 7 - 8 april och lämnade den 13. Brest fann han mer civiliserat och rymde mer av komfort än de haft, sedan de lämnade Kap i januari. Där fanns befästningar, varv och militärer, och på redde låg den franska nordeskadern med *Hoche* som flaggskepp.

På hemvägen ångade de sedan genom Kanalen och större delen av Nordsjön i stiltje. De gladdes sig just över att ha haft sådan tur med resan över Nordsjön, då en hård nordlig vind började blåsa nära Skagen. Trots ångan gjorde de bara 3 knop och chefen lät stoppa maskinen och de lade sig lade sig bidevind mot den norska kusten för tre revade märssegel. På kvällen vände de vid Lindesnæs, Norges sydligaste udde. Följande dag ökade vinden till storm och det snöade, och mitt på dagen var man på samma ställe som morgonen förut under danska landet. Man vände åter fartyget, och på kvällen siktades Lindesnæs igen. Under 1 1/2 dygn hade de således inte kommit nån vart, och det var högst otrevligt med den isande vinden och snön, som slog i ansiktet som nålar. Den tredje dagen bedarrade stormen, de tog åter upp ånga, rundade Skagen och ankrade den 21 april i Helsingborg för att skicka i land en sjuk. Efter 6° månader var man åter på svensk mark, och Harald telefonerade hem för att sända en muntlig hälsning. De ångade sedan vidare och hade skjutövningar hela dagen i närheten av Bornholm, innan de ankrade i Karlshamns tullstation och tog emot post samt fortsatte till Matvik för artilleriskjutningar.

Onsdagen den 27 april gick man vidare till Karlskrona. Följande dag var uppvisning, korvetten lades in på varvet och avmönstring skedde den 7 maj.

Den händelserika resan var fullbordad.

Källor:

Harald Åkermans samling vol 19 och 32, Riksarkivet.

Internationella maritima operationer i Adriatiska havet från 1992

av Magnus Haglund

Inledning

Efter återkomsten från utlandstjänst, har jag ofta tillfrågats, om jag tjänstgjort i den "svenska FN-bataljonen i Tuzla", vilket förvånade mig något. Att bataljonen (och mitt förband, den svenska underrättelseenheten, SWENIC) faktiskt står under NATO-befäl väckte ofta motsvarande förvåning hos den frågande. Till yttermera visso är den svenska bataljonen numera så nerskuren, att den knappast längre kan kallas för bataljon och den ligger inte ens i Tuzla utan i Zivinice.

Massmediabilden av det svenska deltagandet i NATO-operationen, är alltså ganska torftig och kanske alltför snävt nationell. Den allmänna bilden är också mycket hårt "markoperativt" inriktad - i Sverige tycks enbart UNPROFOR och möjligen IFOR och SFOR vara kända begrepp. En strategisk totalbild av de internationella operationerna mot f d Jugoslavien tycks inte alls finnas.

Om bilden således är ganska snedvriden då det gäller det starkt överdrivna svenska deltagandet i operationen - 450 man av sammanlagt 32 000 man på marken i Bosnien-Hercegovina är faktiskt inte en så stor del av den internationella gemensamma ansträngningen - måste man tyvärr konstatera, att den allmänna svenska kännedomen totalt saknas om de maritima operationerna i Adriatiska havet mot f d Jugoslavien. Syftet med denna uppsats är att försöka klarlägga den maritima komponenten och dess verksamhet, ledning m m under operationerna, men är samtidigt ett slags metodförsök med IT-metoder. Det finns en hel del information tillgänglig på Internet; svårigheten ligger i att sortera informationen till något nyttigare - kunskap.

Händelseutveckling

De maritima operationerna kunde inledas efter ett ministermöte inom Nordatlantiska rådet, NAC, i juni 1992 i Oslo. Efter mötet tillkännagav NATO utrikesministrar sin beredvillighet att understödja OSCE fredsbevarande aktiviteter i f d Jugoslavien från fall till fall och i enlighet med sina egna procedurer. Då NATO-staternas utrikesministrar den 10 juli 1992 träffades i Helsingfors, diskuterades NATO medverkan i att övervaka de sanktioner, som hade beslu-

tats i FN:s säkerhetsråds resolutioner 713 och 757.¹ Ministrarna välkomnade samtidigt Västeuropeiska unionens (WEU) ministerråds beslut att sätta upp en marin övervakningsstyrka och beslöt att fartygen fick utgå ur NATO-förbundet STANAVFORMED.² Ministrarna uppmanade vidare samtliga NATO-enheter att samverka med det beslutade WEU-förbundet. WEU-förbundet omfattade fyra fartyg och sex havsövervakningsflygplan. Det sålunda något reducerade STANAVFORMED ingick med sina återstående fartyg direkt i NATO-operationen.

STANAVFORMED, som således skulle sättas in uppdelad på två sjöstyrkor, befann sig vid tillfället på rutinbesök i Lissabon och beordrades av SA-CEUR, general Shalikashvili, som hade dem under sitt operativa befäl, till Joniska sjön för att förbereda sig att lösa de nya uppgifterna. Nordatlantiska rådet och NATO försvarsplaneringskommitté (DPC) var klara med sitt orderarbete den 15 juli 1992 och dagen därpå gick de första fartygen in i Adriatiska havet och började lösa sina uppgifter, som av DPC hade fastställts till "övervaka, identifiera och rapportera all fartygstrafik på internationellt vatten i Adriatiska havet". NATO-operationen utanför den montenegrinska kusten kallades MARITIME MONITOR och den kompletterande, samtidiga WEU-operationen i Otrantosundet SHARPVIGELANCE.

Samordningen mellan förbanden var genomarbetad i detalj av NATO och WEU ledningsgrupper. Den omfattade förutom indelning i geografiska ansvarsområden övergripande operationsmetoder, samband samt underhåll och försörjning. Samordningen fördjupades sedermera ytterligare, särskilt sedan man redan den 29 juli inlett byten av patrulleringsområden med varandra. Den maritima övervakningen understöddes av flygburen spaning från USA, Storbritannien, Portugal och Grekland. Flygledningen ombesörjdes av NATO radarledningsflygplan, som således ledde all militär och marin flygtrafik inom övervakningszonen. Denna "AWACS"-funktion kallades inledningsvis NAEW - NATO Early Warning - och i oktober, sedan brittiska E-3-or ur NATO inlett sina flygningar, kunde övervakningen utökas att även omfatta luftrummet över Bosnien-Hercegovina, där ett militärt flygförbud införts i enlighet med FN resolution nr 781. Även franska E-3-or hade då avdelats till området, men i första hand avsedda att understötta WEU-förbundet. Lägesbilder fördelades dock hela tiden till såväl NATO-förbanden som till WEU-enheter.

Operation MARITIME MONITOR avslutades den 22 november 1992, när NATO övergick i en ny övervakningsoperation i området - operation MARITIME GUARD. 29 fartyg som brutit mot FN:s sanktioner hade då ertappats.

MARITNE GUARD hade ett utökat ansvar och en något annorlunda ledningsmodell. NATO-operationen stod nu direkt under CINCSOUTH, amiral Boorda, befäl men samordnades fortfarande med den samtidigt i området pågående WEU-operationen, som nu kallades SHARP FENCE. Alla fartyg som var destinerade till eller från f d Jugoslaviskt territorialvatten skulle nu visiteras. Uppdelningen i geografiska ansvarsområden mellan NATO och WEU gällde i princip fortfarande, även om förbanden tid efter annan bytte ansvarsområden med varandra. Från 1993 hade NATO- fartygen dessutom erhållit obegränsat tillträde till albanskt territorialvatten för att genomföra embargo-uppgifterna. Denna del av operationerna kallas för ALBANIAN GUARD. Det flygburna spaningssystemet förstärktes något, samtidigt som flygförbudet över Bosnien-Hercegovina övervakades i en särskild operation kallad SKY MONITOR.

I april 1993 skärpte FN säkerhetsråd sina dittillsvarande resolutioner angående restriktionerna för sjötrafiken till federationen Jugoslavien d v s Serbien och Montenegro. All sjötrafik till och från jugoslaviske sjöterritorium, utom den som hade fått speciellt tillstånd, förbjöds nu och denna skärpta uppgift påbörjade förbanden lösa den 29 april.

STANAVFORMED var nu underställd COMNAVSOUTH medan NATO AWACS var underställd COMAIRSOUTH.

Fram till och med mitten av juni 1993 hade 12 367 handelsfartyg anropats och identifierats av NATO- och WEU-styrkoma i Adriatiska havet och Otrantosundet. Något fler än 1 000 fartyg hade visiterats eller beordrats in i hamn för skeppsrannsakan. Nio fartyg ertappades med att ha brutit mot FN:s embargoeslut.

Vid ett gemensamt möte den 8 juni 1993 godkände Nordatlantiska rådet och Västeuropeiska unionens råd tillsammans, att ett nytt ledningskoncept skulle tillämpas under SHARP GUARD, som den följande operationen kallades. Sjöstyrkan blev nu en Combined Task Force, CTF 440, under COMNAVSOUTH - en italiensk amiral - direkta ledning och i hans stab skulle även stabsofficerare från WEU ingå.

Övervattensfartygen indelades i tre Combined Task Groups, CTG, - två från NATO och en från WEU - varav två ständigt upprätthöll bevakningen inom ansvarsområdet, medan den tredje ansvarade för utbildning och hamnbesök. Ansvaret roterade mellan cheferna för resp. CTG; de två sista CTG, som löste sina uppgifter till sjöss stod under befäl av en tysk amiral, tillika COMSTANAVFORMED respektive en italiensk, som tillika var COMWECONMARFOR.

Den flygburna havsövervakningen genomfördes av en särskild CTF 431 under en amerikansk amirals ledning.

När FN:s vapenembargo mot f d Jugoslavien upphörde i juni 1996 avslutades operation SHARP GUARD verksamhet i enlighet med NATO- och WEU-rådens direktiv. Båda organisationerna är dock beredda att återuppta operationen, om sanktioner åter skulle inledas enligt säkerhetsrådets resolution 1022.

Sedan operationen inleddes har 74 000 fartyg anropats och identifierats av NATO- och WEU- fartyg. Den svåraste incidenten inträffade i början av maj 1994, då jugoslaviska örlogsfartyg försökte störa ett ingripande av SHARP GUARD-enheter mot en maltaregistrerad tanker, som försökte bryta embargot. Tankern eskorterades sedermera in på italienskt territorialvatten. Nära 6 000 fartyg har visiterats till sjöss medan något över 1 400 har dirigerats in till hamn för skeppsrannsakan. Inga fartyg har rapporterats ha brutit blockaden, men i sex fall har försök gjorts.

För det direkta maritima stödet till stabiliseringsstyrkan i Bosnien-Hercegovina, SFOR, och skydd av dess underhållslinjer till sjöss har en särskild styrka, Task Force 436, TF436, avdelats under COMNAVSOUTH. TF436 består normalt av tre fregatter och sju minröjningsfartyg från Italien, Grekland och Turkiet.

Ytterligare en maritim operation genomfördes under perioden 1993 till 1996 av WEU. Omkring 250 man med åtta patrullbåtar genomförde en övervakningsoperation på Donau, i Ungern, Rumänien och Bulgarien. Syftet var även här att upprätthålla FN:s beslutade embargopolitik och nära

7 000 fartyg visiterades under operationen och 422 överträdelser kunde upptäckas. Operationen leddes av en WEU- delegation vid OSCE samordningsorgan för sanktioner i Wien och även den avslutades i juni 1996.

En presentation av den maritima styrkan mot f d Jugoslavien skulle vara oftdlständig utan att Naval Striking and Support Forces Southern Europe, STRIKFORSOUTH, kortfattat redovisades. COMSTRIKFORSOUTH är en amerikansk amiral, som tillika är chef för den amerikanska 6:e flottan och han för sitt befälstecken ombord på USS *La Salle*, men har huvuddelen av sin stab vid AFSOUTH i Neapel. Den kanske tydligaste uppgiften, som sjöstyrkan har vad avser f d Jugoslavien, är att samordna och uppdatera planerna för flygbekämpning.³ Sjöstyrkan är uppdelad i tre förband: hangarfartygsstyrkan (Task Force 502, TF502), amfibiestyrkan, TF503, och landstigningsstyrkan, TF504.

STRIKFORSOUTH har beredd uppgiften att snabbt kunna sättas in mot eventuella hot mot NATO- förbanden i luften, till sjöss och på marken inom

operationsområdet. TF503 har utvecklats till en multinationell amfibiestyrka, Combined Amphibious Forces Mediterranean, CAFMED, som också innehåller enheter för specialoperationer av olika slag - allt från humanitär hjälp till fullskaliga stridsuppdrag.

Några reflexioner

En helt grundläggande strategisk faktor vid alla typer av fredsfrämjande operationer är att det internationella samfundet behöver ha tillgång till förband för att isolera det blivande operationsområdet. Detta kan i de flesta fall enbart ske genom en blockad av något slag - en "klassisk" maritim uppgift. Samtidigt måste det skapas förutsättningar för att sätta in förband på marken samt för att underhålla dessa. Den av Julian Corbett präglade sentensen "The Army is a bullet fired by the Navy" har full relevans även i våra dagar. NATO och WEU principer för de inledande insatserna verkar i allt väsentligt ha följt detta strategiska koncept och vikten av att skaffa sig ett lokalt sjöherravälde för att få handlingsfrihet för ett vidare agerande, har varit väl känd och kan ses som en röd tråd i de inledande operationerna i Adriatiska havet.

Man kan inte undgå att lägga märke till, att det inom NATO alltid läggs stor vikt vid att det verkligen är politiska beslut, som ligger till grund för de maritima och militära insatserna.⁴ Det finns inte något av automatik i de insatser som görs. I den allmänna debatten i Sverige verkar det ju alltid ligga någon form av nästan ödesmättad följdriktighet i varje form av alliansåtaganden. Källmaterialet visar snarare på motsatsen. Det är inte heller så att de fattade besluten i alla lägen måste följas av alla NATO-stater, utan det tycks finnas ett ganska stort mått av möjligheter att själv fatta nationella beslut. För uppgifter på den internationella arenan behövs oftast fregatter och minröjningsfartyg, men behovet av underhålls- och understödsfartyg är alltid stort annars blir operationen lätt beroende av sårbara underhållsvägar till lands och kanske t o m över andra staters territorier, vilket också gör dem sårbara från politisk utgångspunkt. Dessvärre är det för närvarande uppgifter som endast den amerikanska flottan kan lösa. Egendomligt nog finns inga uppgifter om eventuellt deltagande ubåtar i källmaterialet.

Ledningen av de maritima operationerna i Adriatiska havet återspeglar nog ganska väl hur en ledningsorganisation successivt mognar över tiden. Från att inledningsvis i stort sett lett verksamheten operativa och taktiskt direkt från fartygsförbandsnivå går ledningen så småningom över i mera ordinarie och välbeprövade former. Den maritima ledningen utövas när organisationen blivit fullt utvecklad av en marin ledningsorganisation,

COMNAVSOUTH, och flygledning sker på motsvarande sätt genom COMAIRSOUTH.⁵ De behov av integration, som vi i Sverige organisatoriskt lägger på en ganska låg nivå, ombesörjes i NATO:s ledningsorganisation i stället av ett antal samverkansbefäl från andra ledningsorgan på motsvarande nivå. Den övergripande slutsatsen av ledningsstrukturens omvandlingar blir, att det i själva verket endast är NATO ledningsorganisation, som har förmågan att leda internationella fredsfrämjande operationer i Europa, om det ska ske på ett fackmässigt fullgott sätt.

Avslutningsvis kan man inte låta bli, att fundera över hur informationen om de maritima operationerna hade sett ut i Sverige, om vi deltagit i dem med t ex ett minfartyg/stödfartyg och några minröjningfartyg? Det kanske vi skulle ha gjort?

Källor

NATO Basic Fact sheet. March 1997 (<http://nato.int/docu/facts/bpfy.htm>)

Allied Forces Southern Europe Fact Sheet NATO Operation Maritime Monitor (<http://www.af.south.nato..tionMaritimeMonitor.htm>)

Allied Forces Southern Europe Fact Sheet NATO Operation Maritime Guard (<http://www.afsouth.nato..rationMaritimeGuard.htm>)

Allied Forces Southern Europe Fact Sheet Standing Naval Force (<http://www.afsouth.nato..ANAVFORMEDFactSheet.htm>)

Western European Union Fact Sheet. Operations in the Context of the Yugoslav Conflict (mars 1998) (<http://www.weu.int/eng/fs/yugo.htm>)

SFOR Maritime Component. Fact Sheet

(<http://www.afsouth.nato.int/factsheets/SFORMaritimeComponent.htm>)

Noter

1. SHAPE och AFSOUTH uppgifter verkar här något motstridiga. Troligen genomfördes mötet i Oslo, som SHAPE hävdar. AFSOUTH anger ytterligare ett möte, i Helsingfors, vilket verkar något egendomligt, men det kan förstås ha genomförts i samband med något annat möte i staden. Annars kan en sammanblandning av städerna inte uteslutas. Städer i norra Europas utkanter kanske är svåra att skilja på från Neapels horisont.

2. STANAVFORMED, som funnits sedan april 1992, då NATO:s beredskapsstyrka NAVOC-FORMED avskaffades, består normalt av fartyg från Tyskland, Grekland, Italien, Nederländerna, Spanien, Turkiet, Storbritannien och USA. Chefskapet över styrkan roterar mellan deltagarländerna. I januari 1998 var en spansk kommendör chef för styrkan som omfattade 8 fregatter, d v s en "normalsamanansatt styrka"

3. Samordning av målplanen sker bl a genom att samverkansofficerare från AFSOUTH regelmässigt aktualiserar planeringen i SFOR:s högkvarter (egen iakttagelse).

4. Det verkar något egendomligt, att vi inte har motsvarande uppdelning av den "militära" verksamheten i Sverige. Troligen måste terminologin i Sverige anpassas, så att den stämmer bättre överens med NATO:s normer. Man måste kunna skilja på maritima och militära operationer i fortsättningen.

5. Det är kanske på motsvarande sätt de nu tillskapade generalinspektörena i Sverige bör få sin naturliga uppgift?

Anvisningar för manusförfattare:

För att hålla kostnaderna för tryckning av Forum navale på en rimlig nivå önskar redaktören att manus inkommer på diskett och lagrad/sparad som:

1. WordPerfect-fil.
2. Microsoft Word-fil.
3. Lagrad som ASCII-textfil.

Om möjligt sparad på enklaste sätt, utan fetstil, kursiveringar mm.

Sänd gärna med en utskrift, med egna förslag på rubriker, kursiveringar, fetstil mm.

Eventuella bilder bifogas separat, och med anvisningar var de skall placeras i texten. på grund av kostnaden att trycka färgbilder föredrar redaktionen svartvita bilder.

Glöm ej att på baksidan av varje bild skriva bildtext och källa, samt om det föreligger upphovsrättsliga frågor.

Finns ej möjligheten att skriva medelst dator, så tar redaktören emot maskinskrivna manuskript, pappersformat A 4. Redaktionen har möjlighet att scanna in texten till ordbehandlingsprogram.

Medlemskap och inköp av äldre skrifter

Intresse för medlemskap kan anmälas till Sjöhistoriska samfundet, c/o Krigsarkivet, 115 88 Stockholm.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatt priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1-4, 6, 8-45 (50:- per st; hel återstående serie 1.000:-), "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:-) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943" av Uno Willers (20:-). Fraktkostnader tillkommer.

Sjöhistoriska samfundets styrelse 1998

Arbetsutskott:

Kommendör Christer Hågg, Lidingö, ordförande

Docent Jan Glete, Stockholm, vice ordförande, redaktionskommittén

Fil. kand. Ronny Lindsjö, Kista, redaktör

Förste arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare, redaktionskommittén

Arkivarie Per Clason, Stockholm, sekreterare

Övriga ledamöter:

Kommendör 1 Olof Bergelin, Täby

Professor Oscar Bjurling, Lund

Överstelöjtnant Stellan Bojerud, Sundbyberg

Arkivarie Anders Degerström, Stockholm

Kommendörkapten Jarl Ellsén, Stockholm

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Forskningsingenjör Bengt Grisell, Ingarö

Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm

Avdelningsdirektör Lars Ulfving, Täby

Överläkare Björn Werner, Saltsjöbaden

Leg. tandläkare Bo Wiklund, Blidö

Hedersledamöter av Sjöhistoriska samfundet:

Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm

Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm

Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd

Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Innehåll

Ordförande Christer Hägg, Däcksloggbok 1998.....	5
Bertil Åhlund, Lotsdirektören, kommandören Anders Almlöfs levnadshistoria.....	7
Christer Hägg, Artilleristrid med en seglande 1800-tals fregatt.....	25
Holger Wichman, En långresa med korvetten <i>Freja</i> för 100 år sedan.....	41
Magnus Haglund, Internationella maritima operationer i Adriatiska havet från 1992.....	67
Anvisningar för manusförfattare.....	64
Medlemskap och inköp av äldre skrifter.....	64

Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

ISSN 0280-6215

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 1998