



KORVETTEN CARLSKRONA SISTA RESA

O. R. SYLVAN

AKTUELLT 1996 – MARINMUSEUM



KORVETTEN
CARLSKRONAS
SISTA RESA

KORVETTEN CARLSKRONAS SISTA RESA

INMÖNSTRAD $\frac{5}{8}$ 1845,
FÖRLIST I FLORIDAGOLFEN $\frac{30}{4}$ 1846

Av

O. R. SYLVAN

*Utgiven av Sjöhistoriska Samsfundet 1945
och med dess tillstånd i faksimiltryck 1996
av Föreningen Marinmusei Vänner i Karlskrona*

Årsbok Föreningen Marinmusei Vänner i Karlskrona:
Aktuellt 1996 Marinmuseum
ISSN 1103-5595

ILLUSTRATIONERNA UTFÖRDA
AV FÖRFATTAREN

*Marinmusei Vänner tackar Sjöhistoriska Samfundet
för tillståndet att utgiva denna skrift.*

Marinmusei Vänners redaktionskommitté:
Nils Abrahamson, Bengt Holmquist, Per-Inge Lindqvist,
Leif Stenholm, Bo Swahn

Abrahamsons Tryckeri AB 1996

Åt minnet av

CAPITAINEN VID KGL. MAJ:TS FLOTTA

RIDDAREN AV KGL. SVÄRDSORDEN

Erik Gustaf af Klint

ÄGNAS DETTA ARBETE

INNEHÅLL

	Sid.
Företal	9
Författarens förord	11
I. Korvettens utrustning. Varför måste avsegling ske snarast möjligt. Missöden på Karlskrona redd. Inmönstring	13
II. Avsegling från Karlskrona. Uppehåll i Köpenhamn. I Brest anskaffas instrument	20
III. Från Brest till Gibraltar. Ratificering i Tanger av konventionen den 5/4 1845 med Sultanen av Marocco. Konsul Lindblad. Sir Robert Wilson	23
IV. Gibraltar till Teneriffa. Passaden. Livet ombord. Linjen passeras. Ankring i Montevideo. Krigstillstånd mellan Argentinska Konfederationen och Frankrike jämte England. Försök med destilleringsapparat för vatten	25
V. Segling till Buenos Ayres. Presidenten Juan Manuel de Rosas. Kapten af Klints diplomatiska Instruktion. Argentinas huvudstad. Svensk läkare överlämnar naturföremål avsedda för Riksmuseet i Stockholm	35
VI. Korvetten seglar åter till Montevideo. Därifrån till Rio de Janeiro. Brasiliens huvudstad. Segling till Westindien. Tävling med amerikanska fregatten Raritan. Till ankars vid S:t Barthelemy. Angenämt uppehåll i Gustavia. Korvetten seglar till S:t Croix	40
VII. Från S:t Croix till Havana, där korvetten kvarligger 6 dagar. Levnads-sätt i Cubas huvudstad. Klimatet	47
VIII. »Karlskrona» seglar från Havana morgonen den 30 april 1846, förliser i Floridagolfen på kvällen samma dag	53
IX. Kaptenlöjtnant Tersmeden färdas med de räddade av besättningen till Karlskrona. Missljud i pressen. Landssorg i Sverige	57
X. Krigsrätt i Karlskrona. Undersökningsmålet överlämnas till Krigshov-rättens avgörande	63
XI. Förklenande rykten och vittnesmål. Smädliga beskyllningar. Ryktes-floden växer, enstaka undantag	67

	Sid.
XII. Gynnsamma auspicier vid avseglingen från Havana. Korvettens konstruktion, seglingsegenskaper och stabilitet. Hennes läge vid orkanbyns anfall	74
XIII. Berodde kantringen på att kanonerna voro lossgjorda, varom rykten hade spritts?	80
XIV. Orkanbyns kraftverkningar	83
XV. Missvisande familjetraditioner. Var den manöver som försöktes att frälsa korvetten den rätta?	85
XVI. Plötsliga och oväntade orkanbyar i de vestindiska farvattnen ha sänkt en mängd fartyg. Tyska Marinens segelskolskepp Niobe. Kaptenlöjtnant Tersmedens deklaration vid krigsrätten i Karlskrona	87
XVII. Hade fartygets konstruktion och utrustning någon inverkan på korvettens kantring?	91
XVIII. Epilog	92
Källor	94
Noter i texten	95
Bilaga 1. Mönsterrulla för korvetten Karlskrona	99
Bilaga 2. Capitaine af Klints instruktioner (3 st.)	104
Bilaga 3. Rutin för tjänstgöringen i hamn samt rutin för tjänstgöringen till sjös	113
Bilaga 4. Sjöförklaring och kaptenlöjtnant Tersmedens underdåniga rapport	119

FÖRETAL

Författaren till föreliggande arbete, f. d. överstelöjtnanten Otto Sylvan höll den 21 mars 1944 i Sjöhistoriska Samfundet föredrag över ämnet »Korvetten Carlskronas sista expedition (1846)». Föredraget utgjordes av en skildring av orsakerna till och omständigheterna vid nämnda korvetts förlisning i Floridagolfen på valborgsmässoafton 1846. Omedelbart efter föredraget, som väckte livligt intresse bland samfundets närvarande medlemmar, tillfrågade ordföranden överstelöjtnant Sylvan, om han icke skulle vilja utge en redogörelse för resultaten av sina forskningar i ämnet i samfundets vanliga skriftserie.

Överstelöjtnant Sylvan förklarade sig villig att tillmötesgå samfundets önskan, men sedan samfundets ledning tagit närmare del av hans forskningar, fann sig samfundet böra med hänsyn till dessas omfattning och värdefulla resultat samt på grund av det intresse, som från många håll visades ämnet, överväga, om det icke kunde blija möjligt att publicera undersökningarna i deras helhet. Samfundets ekonomiska resurser medgävo dock icke, att arbetet publicerades på dess bekostnad, varför det blev nödvändigt att söka finansiellt stöd för utgivandet hos intresserade personer. Samfundet har sålunda här att erkänna sin stora tacksamhetskuld dels till överstelöjtnant Sylvan själv, som åtagit sig en väsentlig del av tryckkostnaderna, dels till advokaten Sten S:son Ankarcrona, Stockholm, viceamiral Ch. de Champs, Stockholm, kommandör Björn Holmgren, Karlskrona, kommandörkapten Erik af Klint, Stockholm, kamrer Carl Lidman, Stockholm, amiral Otto Lybeck, Stockholm, överingenjör Nils Tersmeden, Motala och konteramiral Karl Wester, Stockholm, vilka likaledes åtagit sig att stödja utgivandet med olika belopp. Samfundet har slutligen att till chefen för I. Forsners Förlagsaktiebolag, direktör Nils Ericson uttala sin tacksamhet för att förlaget velat åtaga sig att förlägga arbetet och svara för de betydande kostnader, som icke på annat sätt

kunnat tackas. Utan nu nämnda personers insatser hade detta arbetes tryckning icke kunnat komma till stånd. Därutöver vill samfundet framföra sitt tack till arkitekt G. A. Lundell, vilken ställt sig till förfogande för ledningen av det tekniska framställningsarbetet.

Korvetten Carlskronas undergång var den största fredstida katastrof, som under 1800-talet drabbade vår seglande örlogsflotta. Helt naturligt kom händelsen därför att göra ett mäktigt intryck på folkfantasien. På dennas vanliga sätt kom därför den redan i och för sig så dramatiska händelsen att ytterligare utbroderas, under det att det verkliga förloppet suddades ut. I denna sägenflora har överstelöjtnant Sylvan genom sitt mer än tjugoföråriga forskningsarbete nu röjt upp och på grundval av de autentiska skildringarna, gömda i tjänsterapporter, krigsrättsprotokoll och andra officiella handlingar, rekonstruerat situationen, sådan den verkligen tedde sig vid olyckstillfället. Men han har dessutom med den numera sällsynta sakkunskap, som hans mångåriga tjänst vid vår seglande örlogsflotta givit honom, skildrat hela den intressanta och ingalunda händelselösa expedition, som föregick olyckan, givit oss en bild av de förutsättningar, som livet och rutinen ombord samt kännedomen om de genomseglade farvattnen och deras klimatiska förhållanden gävo eller rättare sagt icke gävo för katastrofens avvärjande och slutligen utrett såväl de mänskliga som de tekniska orsakerna till korvettens förlisning. Han har också givit oss en bild av, hur kännedomen om olyckan så småningom nådde hemlandet och ur vilka källor den uppbyggade folkfantasien omedelbart började ösa för att småningom ge till resultat den falska bild, som först nu genom författarens trängna mödor skingrats och efterträtts av en riktigare och rättvisare kunskap. Slutligen har han också med konstförfaren hand i bild åskådliggjort de viktiga momenten i händelsen och orsakssammanhangen.

Sjöhistoriska Samfundet vill med dessa ord tacka överstelöjtnant Sylvan för det arbete han skänkt Sveriges sjöhistoria. Samfundet ger uttryck åt förhoppningen, att arbetet skall finna många läsare, hos vilka det skall befästa eller grundlägga förståelse för den sjöhistoriska vetenskapen, intresse för dess utövare och en rättvis uppskattning av gångna tiders män och gärningar på havet.

Stockholm i augusti 1945.

Sjöhistoriska Samfundet.

FÖRFATTARENS FÖRORD

Otaliga äro de berättelser där okunnighet om förhållandena på sjön, familjetraditioner o. d. givit falska bilder, och i synnerhet av omständigheterna vid korvetten Carlskronas undergång. Flere av dessa i tryck synliga berättelser som synts alldeles omöjliga har författaren i föreliggande arbete velat vederlägga och på samma gång klargöra den verkliga orsaken till korvettens kantring.

Författaren är ingalunda okunnig om att vederhäftigheten av dessa sägner redan förut bestritts från auktoritativt marint håll, och det kan därför synas onödigt att ånyo upptaga dem till granskning. Som mina forskningar och icke minst de omdömen som kommit mitt arbete till del givit nya och vidsträcktare synpunkter så har jag ej tvekat att framlägga dem, också därför, att en morbroder till mig, den 24-årige sekundlöjtnanten Carl Lidman var en av de många som omkommo vid detta sorgliga tillfälle. Därjämte har boken velat giva såväl en analys av nautiska, hydrostatiska och aerodynamiska förhållanden i samband med katastrofen, som en så vitt möjligt fullständig bild av resans förlopp, varvid huvudsakligen följts fartygschefens rapporter samt till dels konsulära berättelser. Materialet har varit av skiftande innehåll. Källorna som använts har mest varit otryckta, i riksarkivet och dess Östermalmsavdelning, samt från Flottans arkiv i Karlskrona, ävensom tryckta såsom tidningar och böcker i Kgl. biblioteket.

Till alla dem, som med ekonomisk garanti säkrat arbetets utgivande, för amiral Lybecks och marindirektör Herlins sakrika och välvilliga granskning av detsamma samt för fil. dr Arne Forssells städse osparda möda i och för verkets tryckning hembär författaren sin värdsamma och uppriktiga tacksamhet.

Stockholm oktober 1945.

O. R. Sylvan.

I.

*Korvettens utrustning. Varför måste avsegling ske snarast
möjligt. Missöden på Karlskrona redd.*

Inmönstring.

Knappt hade korvetten Karlskrona kommit hem från sin andra expedition förr än ny order om utrustning mötte. Generalorder den 16 juli 1845 befallde att hon genast efter hemkomsten skulle istandsättas för en ny expedition »för handelns skyddande och unga officerares exercis» samt vara klar att inmönstras vid Juli månads utgång. Uttrycket »för handelns skyddande» torde hava betytt att ett svenskt bevärat örlogsfartyg borde vara tillstädes i Tanger vid ratificeringen av den konvention angående upphörande av de förenade Rikenas årliga tribut till Sultanen av Marocco, vilken avslöts den 5 april 1845. Denna i flere avseenden märkliga urkund har följande ordalydelse.

»Konvention avslutad uti staden Larasch emellan Hans Maj:t Konungens fullmäktige, generalkonsuln och Riddaren M. Ehrenhoff och kommandörkapitänen och Riddaren C. H. Ulner å ena sidan samt paschan Buselham Ben Ali, fullmäktig för Hans Maj:t Sultanen av Marocco å den andra.

Lovad vare Gud allena! Hans Maj:t sultanen av Marocco har emottagit begäran från Hans Maj:t konungen av Sverige och Norge genom befullmäktigade ombud, generalkonsuln Ehrenhoff och kommandörkapten Ulner att för framtiden avstå ifrån den årliga betalning av 25 000 piaster, vilka erlades till honom enligt den konvention som avslutades år 1218, svarande efter de kristnes tideräkning mot år 1803, emellan Hans Maj:t Sultanens företrädare och Hans Svenska Maj:t; och har hans Maj:t Sultanen av Marocco av gunst godhet och välvilja för ifrågavarande nation beviljat Hans Maj:t Konungens av Sverige och Norge begäran och avskaffat och tillintetgjort nämnda tribut, stadgad i ovanberörda konvention;

och har det vid detta tillfälle blivit överenskommet mellan Hans Maj:t Sultanens av Marocco fullmäktige, talben Sidi Buselham Ben-Ali och Hans Maj:t Konungens av Sverige och Norge ovannämnde ombud att allt vad som är skyldigt å tributen för tvänne år skall betalas blott till denna dags dato. Och skall denna Convention ratificeras inom 5 månaders tid eller kortare om ske kan ifrån innevarande dags dato. Avslutad uti staden Larasch 27^{de} dagen av månaden Rabia-al-Uel år 1261, svarande emot den 5 april 1845.»

Översättning enl. arabiska originalet intygar den 9 april 1845. F. Cruzenstolpe. Frågan om skänker kunde icke upptagas uti konventionen.

Förutom 1 $\frac{3}{4}$ års återstående »årlig betalning» samt utlovade skänker till sultanen Muley Abd-er-Rhaman och dennes ämbetsmän, åtskilliga andra gåvor och resekostnader förenade med underhandlingarne, kostade nämnda traktat de förenade rikena ej mindre än 133 532 Riksdaler svenskt Banco. Häruti dock ej inräknat konvojkommissariatets andel i utgifterna för den under Kommendörkapten Ulners befäl stående eskader, vilken hade till uppgift att utöva nödig effekt på underhandlingarne.

Som synes skulle konventionens ratificering ske senast inom september månad, varför korvettens avsegling måste ske snarast möjligt. Enligt capitaine af Klints diplomatiska Instruktion, skulle han till generalkonsul Ehrenhoff i Tanger överlämna en »gåva» avsedd att genom denne, med anledning av traktaten, efter erhållen föreskrift utdelas.

Vid hemkomsten efter sin 2:a expedition den 18 juli 1845 ankrade korvetten på inre reddan och inspekterades samma dag av bef. amiralen. Avrustningen började omedelbart, och efter 5 dagar nedhalades flagg och vimpel, varpå besättningen avmarscherade till mönstersalen för avmönstring.

Den 24 juli mottog sekonden den nya besättningen varmed korvettens klargöring bedrevs med all möjlig skyndsamhet och driftighet. Hon hade under förra resan haft några smärre haverier, som väl då reparerades, men likväl nu tarvade förnyad översyn. En destilleringsapparat, som på försök inköpts från Frankrike inmonterades till kabyssen och den för S:t Barthelemy avsedda ammunitionsutredningen samt kanonlavetterna togs ombord. Den 2 augusti började spisningen ombord och korvetten förhalades ut från varvet och ankrade på det s. k. »inre krysset» (ungefär mitt på linjen Kungshall—Söderstjärna). De viktigaste fördelningarne såsom backlag (»fatlag»), segels sättande och bärgande, ankring och lättning genomgingos, undersökning av kompassens »lokalattraction» verkställdes,

krutet togs ombord och förråden kompletterades. Slutligen mottogs ett par lådor porfyrpjäser från Älvdalen som skulle avlämnas i Gibraltar samt en låda innehållande modeller å en 6 pundig och en 12 pundig kanon med lavett och förställare och en, som innehöll ett exemplar av vardera av de senast för armén fastställda gevär och pistoler. Dessa båda lådor hade genom dåv. chefen för lantförsvarsdepartementet G. A. Peyron och på nåd. befallning avsänts till korvetten för vidare befordran till Brest.

Samma höst var en mängd Flottans fartyg ute på expedition varför det knappa övningsanslaget¹ var hårt anlitat: korvetterna Jarramas och Najaden, ångfartyget Thor, briggarne Snappopp, Två Bröder och Harmonien, ångfartyget Svenska Lejonet och postjakten Postiljonen vartill kom några skärgårdsfartyg från Stockholms och Göteborgs stationer. Följaktligen fanns ej mycket »befaret» folk kvar för korvetten Carlskrona.

Angående den tidens uttryck »befaren», »obefaren» etc., vilka antecknades i den »kunskapsrulla», som tjänade till ledning för manskapets fördelningar, torde följande varit normerande:

1. *Väl befaren* till sjöss kan icke en sjökrigare vara som icke gjort 40 sjömånadens tjänst och däröver, samt är kunnig rorgångare och kanonkommendör.

2. *Befaren* torde ingen med skäl kunna vara som icke gjort minst 24 månadens tjänst till sjöss och lärt sig rorgången.

3. *Mindre befaren* anses envar som blott gjort 12 till 24 månadens sjötjänst.

4. *Sjövan* torde vara lämpligast att anse 4 till 12 månadens sjötjänst. Men under 4 månadens tjänst ombord är föga mer att anse än *obefaren*, och torde sålunda böra sammanföras med dem som blott göra första resan.

Den fastställda besättningslistan för en korvett var 130 man, vare sig det var fråga om exercis med kadetter och manskap eller »unga officerares exercis». I senare fallet torde man räknat med att antalet matroser och jungmän, varpå tillgången nu var knapp, kunde minskas och antalet båtsmän, och sådana fanns i överflöd, ökas. I viss mån räknade man också med att »unga officerare», vilka enl. reglementet hade att passera graderna, kunde öka antalet förhandsmän. Besättningslistan (se bilaga 1) utgjordes sålunda av 17 officerare, 1 proviantförvaltare, 1 uppbördsläkare, 3 hantverkare, 13 underofficerare, därav 1 uppbördstimmerman, 10 sjöartillerister, 10 matroser, 20 jungmän, 6 skeppsgossar och 50 båtsmän. En jämförelse med den fastställda besättningslistan framgår av följande:

	Fastställd besättning	Kommenderad besättning
Chef	1	1
Sjöofficerare	3	16 ¹
Underofficerare	12	13
Gemenskap	97	87 ²
Soldater	10	10
Civilpersonal	7	4
Summa	130	131

¹ därav 14 gradpasserare.

² därav 6 skeppsgossar och 1 hantverkare.

Av de 50 kommenderade båtsmännen torde större delen nu göra sin första sjöresa eller varit »obefarna». Blott en av dem var korpral och kunde möjligen klassificeras såsom »befaren». Då de 10 matroserna åtgingo till 1:e och 2:a korpraler vid stationerna back, skans, trossbotten samt för- och stormärs så måste kryssmärsen nöjas med 2 jungmän. De 10 sjöartilleristerna hade sina givna befattningar vid kanoner och som »musköteri» och skansgastar.

När då gemenskapen och soldaterna minskas med v. p. 10 »frivaktare» så inses att med omkring 86 man kunde exempelvis manöver med de vanliga seglen icke ske på en gång (i synnerhet när blott ena vakten fanns att tillgå) utan måste göras efterhand och enligt praktiskt omdöme. På sjömanskap och yrkesskicklighet måste därför icke ställas ringa krav, och befälet hade stort ansvar.

Premiärlöjtn. v. Schwerin, den ende »kommenderade officern» hade nära 3 års sjö tjänst bakom sig. Sekundlöjtnant Ringheim² hade som extra understyrman tjänstgjort å korvetten under dess första expedition till Medelhavet 1841—1842, och var nu hemkommen från 3 års kofferditjänst som styrman på svenskt handelsfartyg (resor på Brasilien och Medelhavet). De 7 äldsta sekundlöjtnanterna hade varit kommenderade på korvetten Carlskrona under dess andra expedition till Medelhavet 1844—1845. Sekundlöjtnanterna Afzelius, Dahlström³, Hammar, Lidman, Ankarcrona och Arnoldsson hade omedelbart före deras kommendering tjänstgjort som gradpasserare på exercisskeppet Fäderneslandet. Lidman hade före kadett-tiden på Karlberg (1839 ¹⁰/₁₂—1844 ⁶/₁₂) seglat till kofferdis jämte sin vän Bergenstråhle april 1837—aug. 1839 på svenskt handelsfartyg till Batavia, Holland och Medelhavet. Alla fem hade erhållit sina fullmakter som

sekundlöjtnanter år 1844. Sekonden, kaptenlöjtnanten och ridd. av Franska hederslegionen F. A. Tersmeden (f. 1805 d. 1888) blev kadett vid Kongl. Krigsakademien 1820 och sekundlöjtnant vid Kgl. Maj:ts flotta 1824, varpå han några år idkade kofferditjänst och inträdde sedan i fransk örlogstjänst, varunder han tjänstgjorde bl. a. på linjeskeppet Breslau under straffexpeditionen mot Alger och i Levanten. 1838—43 tjänstgjorde T. i Generaladjutantsexpeditionen och i Sjöförsvarsdepartementets Kommandoexpedition. Han ansågs som en av Flottans mest praktiska officerare, tillika human men sträng i tjänsten och rättvis mot underlydande. 1851 avancerade han till capitaine överflyttades 1855 på reservstat och erhöll 1858 avsked med pension.

Chefen capitainen och ridd. Erik Gustaf af Klint föddes 1801 den 15 okt., äldst av 14 syskon, blev kadett vid Kongl. Krigsakademien 1813 och utnämnd till underlöjtnant vid Örlogsflottan vid en ålder av 16 år. I denna grad var han kommenderad ombord på fregatten Fröija, korvetten Svalan samt linjeskeppet Carl XIII då detta fartyg, eskorterat av fregatten Fröija och skonerten Experiment, under generalamiralen frih. O. R. Cederströms befäl, år 1823 överförde kronprins Oscar med sin unga gemål Josephine jämte kronprinsens moder, Carl XIV Johans gemål, från Lybeck till Stockholm. 1821 och 1824, 1825 idkade han kofferditjänst, sistnämnda året ombord på försålda linjeskeppet Tapperheten och blev transporterad på ävenledes försålda fregatten af Chapman, vid den s. k. »skeppshandeln» då fregatten återkallades. Året förut hade han i samband med regleringen och sammanslagningen inom Flottan fått ny fullmakt som »secundlöjtnant vid Kgl. Maj:ts Flotta». 1827 kommenderades han att biträda vid Sjökarteverket, blev samma år premiärlöjtnant och informationsofficer vid Styrmansskolan i Karlskrona. Sedan hade han en rad sjökommenderingar ss. på fregatten Camilla, flaggskepp i en eskader under frih. O. G. Nordenskjölds befäl, och expedition till Medelhavet, kanonjollsexpedition i Stockholms skärgård, på fregatten af Chapman, flaggskepp i kommendörkapten Gyllengranats övningseskader, och 1836 sekond på linjeskeppet Fäderneslandet, exercisskepp på Karlskrona redd. Efter faderns, viceamiral Gustaf af Klints död fortsatte Erik dennes sjökarteverk vartill regeringen anslog ett belopp av 1 000 rdr banco årligen. De läroböcker han medhann att utgiva hava för många sjöofficerare utgjort grunden till deras kunskaper i Navigationsvetenskapen. Vi nämna Plan Trigonometri med förberedande avhandling om logaritmer, Sferisk trigonometri, nautiska och logaritmiska tabeller. De båda förstnämnda reviderade av hans yngre

broder Victor (inspektör för Rikets Navigationsskolor, kommandör), och använda som läroböcker i Kongl. Sjökrigsskolan. Tabellverket kompletterades efter Erik af Klints död av hans medarbetare och vän, sjökaptenen och föreståndaren för Navigationsskolan i Stockholm P. S. Högfeldt, som även utgav Klints lärobok i navigationsvetenskapen i fulländat skick. Hans hustru var Fredrika Silfversvärd född 1808, d. 1853 i Stockholm. Deras enda barn Christina Fredrika Amalia dog vid 3 års ålder 1834. Som vetenskapsman var af Klint synnerligen framstående. Han var som praktisk och teoretisk sjöman, som militär och som människa en förvisso utmärkt och erfaren befälhavare.⁴

Capitaine Erik af Klint hade givetvis åtskilligt att uträtta före nedresan till Karlskrona. Befattningen vid Sjökarteverket som han hade på entreprenad överlämnades till capitainen vid Kgl. Topografiska Kåren Thulstrup. En mängd ärenden i samband med den förestående expeditionen, uppgifter för hans egna vetenskapliga rön, audiens, uppvaktningar m. m. måste anskaffas eller uträttas. Han tog ett vemodigt avsked från sin vän Högfeldt.⁵ Slutligen reste han ner till örlogsstaden med hjulångaren Gotland som då gick regelbundna turer till Karlshamn med anlöpande av Karlskrona.

Av chefens instruktioner (bil. 2) synes att åt honom hade anförtratts rätt ömtåliga uppdrag som tvivelsutan fordrade både takt och erfarenhet att verkställa, särskilt det i Buenos Ayres, som då var blockerat på grund av kriget mellan Argentinska republiken och de allierade makterna Frankrike och England.

Tisdagen den 5 aug. inmönstrades korvettens besättning av bef. amiralen, vice amiral O. G. Nordenskjöld. Följande dags middag äro anförvanter och vänner av båda könen samlade på Kungsbron och Kungshall för att åse avfärden, som också iakttogs från linjeskeppet Fäderneslandet som låg på yttre redde. Förberedelserna för lättning började, men straxt därpå hände en olycka ej alldeles okänd då cabellarium användes. Härom skriver chefen i ödmjuk rapport den 7 aug:

»Rörande den i gårdagens rapport omnämnda olyckshändelsen har i dag blivit verkställd en närmare undersökning varvid blivit utrönt: Sedan på ankarstället i inre krysset märsseglen med tvänne rev uti blivit satta och inbrassade på vanligt sätt, lättades ankaret, klyvaren hissades, märsseglen fylles, ett till Smörasken utfört spring losskastades och korvetten började göra fart i farvattnet väster om Getskär. Då det kort tid därefter varskoddes att ankaret var uppe, anbefalde jag att katten skulle huggas.

En stoppare hade då av styrman Nilsson blivit pålagd för om betingen, och de båda backskorpralerna Åhlfelt och Nilsson nedhoppade på ankarstocken för att hugga katten, utan att därtill avvakta backsbefälets befallning. I samma ögonblick släpptes stjärten på stopparen av den därvid delade jungmannen. Secundlöjtnant Bergenstråhle, vilken uppsigten över avsejsningen tillkom⁶, hade under tiden låtit avtaga sejsingarne akter om betingen i ändamål att lägga tåget till betingen, men vid samma tid och av sagd anledning började tåget att spela, varjämte det varskoddes att två man gått över bord. Märsseglen och klyvaren bärgades genast. Skeppare Pettersson och konstapel Ågren nedsprungo i lotsbåten och kapade fånglinan. Kort tid därefter lyckades det med tillhjälp av förhands- och rumstoppare att stoppa tåget, så att korvetten svajade upp. Den ene av de överbordgångne matroserna syntes flyta och blev av lotsbåten bärgad, men den andre syntes inte till ifrån första ögonblicket då olyckan inträffade. På det ställe där denne sistnämde eller matrosen av 2^a kompaniet nr. 44 Nilsson jämte ankaret föll, har i dag blivit utlagd en vakare bestående av ett bräde med en liten stång, på det att dragning må kunna ifrån stationen verkställas. Den andra karlen, matrosen av 4^e komp. N^o 37 Åhlfelt har på läkarens tillstyrkan och under hans vård behållits ombord för natten, varunder han återkommit till sansning, men som han sannolikt erhållit ett slag över bröstet, till följd varav hans snara tillfrisknande icke kan påräknas, avpolleterades han tidigt i dag till sjukhuset.⁷ Vid denna tilldragelse anser jag någon försummelse vara begången av secundlöjtnant Bergenstråhle och styrman Nilsson, öberäknat den jungman som släppte stopparestjärten; och äro därför de förra dömda arrest och den senare extra judicialiter⁸ avstraffad. Corvetten är nu åter till segels och håller söder om Getskär för att invänta ersättning för de avgångna matroserna. Så snart denna ersättning ankommer ämnar jag fortsätta resan enligt erhållna instruktioner. Kort efter kl. 9 inträffade tjocka, varför jag fann mig föranlåten ankra med korvetten tvärsför målarepricken på Tjurkö, och emedan ett till vattendestilleringsapparaten hörande rör utombords, i anseende till hård kultje och sjögång icke i går kunde fastsättas, har jag fogat anstalt att detta i dag bliver verkställt.»

Den 8 aug. en kvart före kl. 5 e. m. gick korvetten till segels från ankarstället vid Tjurkö, men då hände att hon efter en timmes kryssning stötte på grund nordväst från Kungsholmens norra bastion (nuvarande Pepparkullen) under nära halvgången genomvindsvändning. Medelst backade segel och sedan några kanoner flyttats akteröver, gick hon kl.

¹/₂ 7 e. m. åter av grund och ankrade under Gerskullarne vid Aspölandet. Korvetten lotsades vid detta tillfälle av ansvarsstyrmannen, överstyrman Sandvall, som en tid förut varit lotsälderman på Aspö. Pumparne tillkännagåvo emellertid att korvetten efter grundkänningen var lika tät som förut, och enär hon under grundståendet rullade något så förmodade chefen att korvetten endast stått på löskölen, och att således kopparen icke blivit skadad. Befälhavande amiralen beslöt att ansvarsstyrman Sandvall skulle efter korvettens återkomst åtalas vid krigsrätt men detta blev ingenting av.

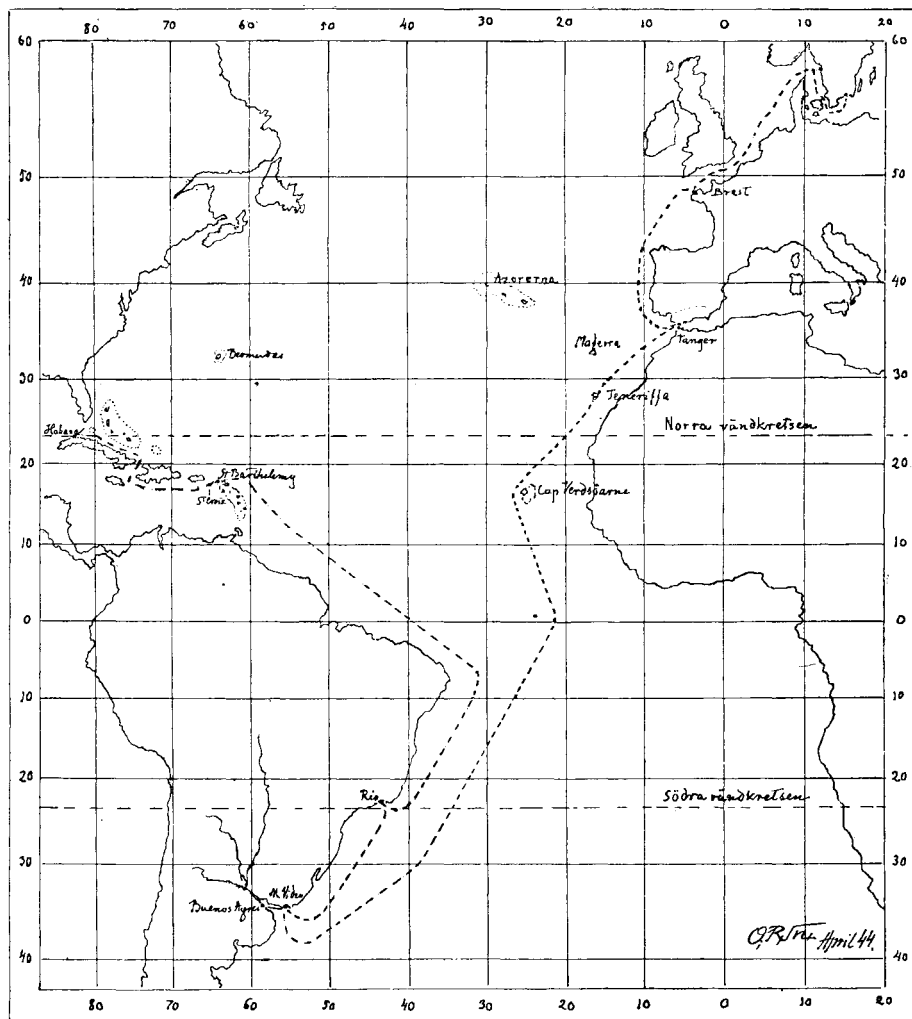
II.

Avsegling från Karlskrona. Uppehåll i Köpenhamn.

I Brest anskaffas instrument.

Den 9 aug. på morgonen gick äntligen korvetten till segels för laber SV vind, kryssande i stora farleden förbi sjökastellerna. Kungsholmens kastell saluterades med 4 skott och sedan yttre grunden passerats sattes sjöväkt, och sjöräkningen började. Stämningen ombord var nog ganska tryckt efter händelserna vid avseglingen, men med sjömäns vanliga sorglöshet glömdes de snart. En god middag serverades denna första dag till sjöss i gunrummet, och där skålades både för en lycklig resa och för »absent friends» där hemma. Den labra SV vinden friskade småningom till kultje varmed korvetten passerade fyrskeppet »Cyklopen» vid Falsterborev, angjorde Dragör, där dansk lots⁹ embarkerade och lotsade genom Drogden till Köpenhamns redd där hon ankrade efter en segling på två dygn. Fig. 1 återger korvettens reseroute från Karlskrona till Havana med tider för ankomst och avgång vid de olika hamnarne. På Köpenhamns redd låg kadettkorvetten »Najaden», chef capitaine A. F. Palander. (Dennes son var Louis, den berömde ishavsfararen, statsråd och chef på Sjöförvarsdepartementet, amiral.)

Givetvis sammanträffade de båda fartygens officerare och manskap såväl i land som ombord och man dryftade förhållandena på andra sidan Atlanten, dit korvetten Karlskrona för första gången var destinerad. I Köpen-



Hamn	till	från	Hamn	till	från	Hamn	till	från	Hamn	till	från	Hamn	till	från
Karlskrona		9/8 45	Vinga	15/8 45	16/8 45	Gibraltar	18/9 45	25/9 45	Buenos			St Barthe-		
Köpenhamn	11/8 1845	13/8 45	Brest	30/8 45	4/9 45	Teneriffa	5/10 45	7/10 45	Monte Video	7/1 1846	10/1 46	St Croix	2/3 46	2/4 46
Helsingör	13/8	45	Tanger	11/9 45	18/9 45	Monte Video	25/11 45	28/11 45	Rio	22/1	46	Habana	24/4 46	30/4 46

Resan varade 264 dagar, därav 141 till segels, och 123 dagar i hamnarne.

Fig. 1. Skiss över korvetten Carlskronas route från Karlskrona till Habana

hamn kände man ännu dyningarne efter sommarens nordiska studentmöte, där Orla Lehmann höll sitt Skandinaviska brandtal. Kadetter och officerare rönt en stortartad gästfrihet bl. a. i Carstensens nyligen anlagda Tivoli. Efter ett par dagars uppehåll lättar Carlskrona och tar avsked från Najaden. Hon seglar till Hälsingör där hon ankrar, då hård nordlig kultje och ström tvingar henne att kvarligga till framemot aftonen den 14 aug., då vinden drog sig sydligare och strömmen upphörde. Nu gick korvetten till segels och kryssade upp mot Vinga Sand. Där ankrades och lotsbåten skickades till Göteborg för att avhämta ett kreditiv på 3 000 pund sterling och vidarebefordra chefens underdåniga rapporter. Uppbördsläkaren medföljde för att rådgöra om event. avpolletering av sekundlöjtnant Bildt, som några dagar besvärats av en svårartad halssjuka. B. tillfrisknade emellertid och kunde åter tjänstgöra vid ankomsten till Gibraltar. Strax efter lotsbåtens återkomst gick korvetten till segels. Den 19 aug. uppnåddes Doggers bank, då storm kom från SV och fortfor i 3 dygn. Sydlig vind fortfor alltjämt varför sundet mellan Dover och Calais ej kunde passerats förrän efter ytterligare 5 dygn, då hård kultje åtföljd av tjocka inträffade. En påträffad lots togs ombord, och med ombytliga vindar passerades engelska kanalen. Natten mellan 29 och 30 aug. ankrade korvetten på Brests redd.

Saluter för Frankrikes flagga samt för kommandanten ges och besvaras. På reddan låg 15 franska örlogsfartyg, därav linjeskeppet Borda, skol-skepp med tender, samt tre fregatter om 52 kan., tre korvetter om 24 kan., två briggar om 20 kan., två lastkorvetter, ett ångfartyg på 120 hkr samt ett mindre dylikt för ständig »Gabare» (transporter) på reddan.

De fyra dagarnas uppehåll i Brest upptogs av besök på några av de större fartygen, återbesök och därtill anknytna bjudningar m. m. Örlogsvarvet besågs av korvettens befäl. Därom skriver chefen i sin underdåniga rapport: »Den betydliga materiel, som där finnes, tyckes vara i ett fullständigt och ändamålsenligt skick. En ytterligare utvidgning i stor skala pågår, i synnerhet i fråga om ångmaskiner och övriga mekaniska inrättningar, förrådsbyggnader m. m. Under byggnad äro 3 fregatter, det nära färdiga linjeskeppet Valmy om 120 kan. på 3 däck, samt ångfregatten Canada 450 hkr, för närvarande inredd för passagerare. Av övriga fartyg synas få vara i fullt tjänstbart skick. Anledningen därtill torde vara att största delen av den till Brest hörande flottan småningom förflyttats till Toulon.»

Hos guvernören avlämnar chefen några dyrbara vapen som gåva till

hertigen av Aumale (son till »fransmännens konung» Louis Philippe), från H. M. Konungen av Sverige, tvivelsutan som uttryck av beundran för hertigens bragd i Algeriet, då han erövrade Abd-el-Kaders läger därstädes. Denne beryktade arabhövding var oförsonlig motståndare till fransmännen. Förrädd av sultan Abd-ar-Rahman blev han år 1847 fransmännens fånge, frigavs efter fem år mot åtnjutande av en statspension på 100 000 francs för att framdeles hålla sig absolut neutral.

De tvenne lådorna med vapen från Svenska armén avlämnades till Svensk-Norske vicekonsuln för vidare befordran. Chefen upphandlade några barometrar, hygrometrar och magnetiska instrument avsedda för observationer¹⁰ i de Vestindiska farvattnen, och därmed äro de fem dagarnas uppehåll i den franska örlogsstaden till ända.

III.

*Från Brest till Gibraltar. Ratificering i Tanger
av konventionen den 5/4 1845 med Sultanen av Marocco.
Konsul Lindblad. Sir Robert Wilson.*

Den 4 sept. 1845 seglar »den svenska juvelen» (»le bijou de la rade» kallades hon i Brest) från redde för laber ONO vind, varmed hon passerar franska bukten. Vinden drog sig som vanligt på nordlig vid närmandet till portugisiska kusten. På höjden av Cap San Vincent mötte SV vind och korvetten ankrade efter sju dagars segling på Tangers redd, just lagom för närvaro vid ratificeringen av konventionen med Marocco.

Landets flagga saluterades, chefen besökte de förenade rikenas generalkonsul Ehrenhoff och lämnade till honom den gåva av tre briljanterade dosor som denne, enligt given föreskrift från ministern för utrikes ärendena, skulle överlämna till de maroccanska delegerade vid ratificeringen. En fransk örlogsbrigg låg på redde och hade sin station vid Tanger, Cadiz, Gibraltar och Malaga. Capitaine Erik af Klint hade ingen instruktion om sitt förhållande vid ifrågavarande ratifikation. Han skriver i underdånig

rapport från Gibraltar, daterad ¹⁷/₉ 1845: »Då med anledning av Paschans nyligen inträffade återkomst till Tanger, fråga förevar därom att under loppet av sednast förflutna dagar ratificera Conventionen mellan Sverige och Marocco och mellan Svenska och Norska Generalkonsuln i samråd med den kungl. Danska, befans lämpligt att jag i egenskap av vittne vore närvarande under nämnda ratificeringsakt, så ansåg jag mig böra efterkomma denna önskan, för vilket ändamål jag jämte berörda Generalkonsuler och deras sekreterare den 14 september infann mig hos Paschan, där nämnda högtidlighet försiggick med biträde av tolk och i närvaro av några till Paschans omgivning hörande ämbetsmän.»

Uppehållet i Tanger varade 4 dagar. Den 15 sept. kl. 2 e. m. avseglade korvetten och ankrade på Gibaltars redd samma dag kl. ¹/₂ 6 e. m. Salut gavs för Storbritanniens flagga och besvarades från fästningen. På reddan låg linjeskeppet Formidable 82 kan. med f. d. befälhavande amiralen på Malta, vice amiralen Owen ombord, vidare ryska ångfregatten Kamschatka om 600 hkr samt engelska örlogsbriggen Fantom 12 kan. Formidable tog följande morgon bogsering och avseglade till England. Västlig vind med motsvarande strömsättning i Gibaltarsund höll i sig, varför korvetten, som enl. instruktion bort avsegla den 19 eller 20 sept., måste avvakta gynnsammare vind. Man fick god tid att förnya bekantskapen med staden och fästningen. Konsul Lindblads hem var öppet för korvettens officerare, och hans charmant fru blev förtjust när hon fick mottaga den bordskiva av porfyr och mosaik, som chefen medfört från H. M. Konungen. En dag voro chefen och några hans officerare inbjudna till kommenderande generalen, Sir Robert Wilson, sedan denne genom en deputation förut mottagit den gåva av ett par porfyrvaser från Älvdalen vilken Hans Maj:t förärat honom som tack för de tjänster han bevisat korvetten Carlskrona vid fartygets föregående expeditioner. Hon var välbekant i staden från sina båda föregående besök och mycket beundrad för sin vackra resning, sitt smäckra skrov och verkligt örlogsmässiga hållning och vackra segelmanövrer. Korvetten erhöll nu en välbehöflig målning, tacklingen översågs, förråden kompletterades tillika med proviant och vatten.

Gibraltar till Teneriffa. Passaden. Livet ombord.

*Linjen passeras. Ankring i Montevideo. Krigstillstånd mellan
Argentinska Konfederationen och Frankrike jämte England.*

Försök med destilleringsapparat för vatten.

Äntligen infann sig vind från Ost, och torsdagen den 25 sept. går »Carlskrona» till segels. Den svaga vinden för henne genom Gibraltar sund. Nu kom hennes välsägling väl till pass, ty på höjden av Cap Spartel mötte vestlig bris, som nödgade flere under vägen förbiseglade fartyg att återvända till Gibraltar. Sedan blev vinden ganska ombytlig och ovanligt laber i synnerhet på Madeiras latitud, där korvetten uppehölls i flere dygn ända till den 3 okt., då den friska nordliga brisen infann sig. Påföljande afton angjordes Teneriffa och efter att ha legat bi under nattens mörker ankrade korvetten vid staden S:ta Cruz kl. 5 f. m. söndagen den 5 okt. 1845. Omedelbart omringades hon av en hop krejarebåtar, därifrån män och kvinnor högljutt utbjödo sina varor av frukt, höns, spetsar, kanariefåglar m. m. Eftersom det var dålig ankargrund på reddan beslöt chefen att ej stanna längre än ett par dagar. Med konsuln ordnades att under måndagen intaga vatten och »förfriskning» åt besättningen.

Tjänstefria officerare gingo i land, några av dem besökte konsuln som älskvärt erbjöd sig att lämna vägvisare vid en färd uppåt ön. Själv skulle han göra officiellt besök ombord. Man njöt först en god frukost varefter vi, skriver en av deltagarne, ridande på borickor eller hästar färdades förbi orangelundar, cypresser och fikonträd samt vackra med vita murar omhägnade gårdar, där oranger, ananas och mandelträd, vinrankor, cactéer och alla slags blomster överflödade, fägnande ögat med sina prunkande färger. Efter vid pass en timmes ritt stannade vi i närheten av ett kloster i den äkta spanska staden La Laguna. I vår vägvisares, en konsulattjänstemans sällskap, besökte vi en närbelägen lantgård, där en med honom bekant familj bodde. Vi presenterades för det artiga värdfolket, man, hustru och två, de vackraste döttrar. Tyvärr måste vi dock snart bryta upp för att

medhinna vårt program. Värddinnan framsatte de läckraste frukter, och efter en avskedsdryck i kanarisekt togo vi med saknad avsked och fortsatte uppåt berget Pico de Teyde, nu till fots. Luften var underbart ljuv att andas, och man gick så lätt att man tyckte sig kunna sväva över marken. Tiden tillät emellertid ej att fortsätta denna behagliga vandring. Vi rastade en stund och började så vår vandring nedåt S:t Cruz, där vår middag smakade förträffligt efter dagens strapatser. Kl. 9 embarkerade vi i korvettens slup, som hade order att hämta officerare och uppbördsmän. Komna ombord stanna vi ännu en halvtimme i gunrummet språkande om dagens upplevelser med varandra och våra kamrater som fått stanna ombord. På måndagen upphandlades färskt kött och grönsaker, vatten intogs varjämte segelexercis övades. En del av besättningen erhöll landpermission till kl. 8 e. m. Tisdagen gjordes sjöklart och på aftonen avseglade korvetten från »de lyckliga öarne», gynnad av frisk NO bris.

Vid den tid varom här är fråga ansågs det bland djupvattenseglare vara mycket viktigt för fartyg som ämnade sig till Rio eller längre söderut på Sydamerikas ostkust, att ej skära ekvatorn västligare än 25° väst från Greenwich. Ej heller ville man komma öster om 20° västl. longitud i anseende till där härskande stiltje och regnväder samt motiga vindar från SV. Att skära linjen längre västerut än 25° västl. longitud ansågs medföra faran att till följd av den där löpande strömmen, som sätter västvärt, ej kunna mot sydostpassaden ligga över Cap S:t Roque, Sydamerikas östligaste udde.

Sedan korvetten passerat Kanarieöarnas vatten sattes kurs SV för att komma väster om Gröna uddens ofruktbara ögrupp. Den nordligaste, S:t Antonio är liksom de övriga öarna av vulkaniskt ursprung och har en höjd av omkring 7 600 fot. Det är svårt att få kännning av denna ö. Plötsligt ser man mot den blågröna luften en liksom med ritstift dragen fin linje som vid närmare iakttagande visar sig vara konturen av ön, men innanför eller nedom denna linje syns intet land. Bilden liknar en nyss påbörjad teckning på kolorerat avtonat papper, varpå synes en skarp brun linje på den vaga gränsen mellan den upptill ljusare, nedtill dunklare färgtonen. Först efter ett par timmar, varunder man kommit ungefär 20 sjömil nära ön börjar landets massa framträda ur den ensfärgade omgivningen, och det dröjer ännu någon timme innan ön får tillräcklig färg för att ögat skall kunna iakttaga dess form.

Då ön S:t Antonio var akterut om babord ändrades kursen till S. t. O. Man blir allt mer belåten med denna värld, där luften är mild, vinden

stadigt densamma och fartygets rörelser jämna och regelbundna. Friskt och kraftigt klingar den melodiska djupa tonen från de frambrusande vågorna, med ett sorlande, som liknar bränningarnas vid hemmets strand. Massor av flygfiskar sväva i långa bågar över vattenytan, jagade av Bonitos, vilka t. o. m. i luften lyckas sluka sina offer. Bidevindare, dessa manetartade polyper kryssa omkring med hjälp av sina opalskimrande segel.

Det är söndag. Besättningen är nu invand vid livet ombord.¹¹ Lördagsrengöringen har varit grundlig vid den driftige sekondens övervakande. Tidigt på söndagsmorgonen har däckens ytterligare överhalsats, vapen och blankverk putsats. Besättningen har ömsat rent linne och klätt sig i första stället med vita bramduksbyxor samt spiset sin frukostskaffning. Kl. 10 blåses divisioner och karlarna, som mestadels redan är på däck, ordnar sig på bestämda platser längs relingen samt rättas av divisionsofficerarna. Anblicken av dessa sjömän och deras alltigenom svenska utseenden inger en känsla av samhörighet och gemenskap. Med lugna jämna, dock betydliga rörelser plöjer korvetten det i blå emalj skimrande havet, som tycks smälta samman med den vid horisonten i rosa förtonande luften.

När sekonden fått rapporter från divisionsofficerarna och uppbördsmännen går han ner i kajutan för att till chefen anmäla klart för inspektion. När denne kort därefter kommer på däck, höres sekonden kommendera »giv akt». På halvdäck stående lediga officerare göra honnör för chefen som vänligt besvarar deras hälsning. Inspektionen tar sin början, denna gång grundligare än vanligt. Uppbördsläkaren och proviantförvaltaren följer med. Var man får säga sitt skeppsnummer och namn dels för att chefen önskar känna igen sin besättning, dels för att få klarhet huruvida karlen vet det nummer som tillhör hans fördelningar för seglens och kanonnernas skötande, vakter, backlag, båtar o. s. v. Finner chefen skäl till någon anmärkning får vederbörande befäl upplysa om orsaken, så att felet må avhjälpas. Efter avslutad rond på däck, varvid chefen ej underlåtit efterse om galjon samt under backen befintligt rundhus voro i behörig ordning »blåses bort», och besättningen stannar på däck vid inspektionen på trossbotten och i rummen därunder. Uppbördsmän och deras karlar beordras till sina rum, och allt genomgås noga: hytter, sjukrum, durkar, kabyss samt rum för proviant och annan utredning. (Jfr korvettens inredningsritning fig. 2.) Proviantförvaltaren har anmält att de från förra resan kända, bland grynen förekommande små vita maskarna fortfarande finnas i stor mängd. Chefen bestämmer att en besiktningsförrättning skall undersöka förhållandet, och så är han färdig med inspektionen.

På däck har man under tiden haft det behagligt, trots att soltälten ej fått sträckas såsom hinderliga för manövern. Nu höres sakta slag på skeppsklockan kalla till korum. Besättningen drar sig akteröver, underofficerarna på lä, officerarna på lovarts halvdäck akterut. Trossbottensunderofficeraren, överkonstapel Kloo varskor »alle man uppe» till sekonden, som anmäler »klart» till den nyss från kajutan uppkomne chefen.

Sammanringningen har tystnat. Mössorna avtagas, en av »frivaktarne» tar upp den gamla psalmen av Hakvin Spegel »Min gärning nådigt skåda» och man sjunger allmänt med. (Ps. 429 v. 9 i Wallinska psalmboken.) Därefter läser försångaren Fader vår och välsignelsen. Han tager upp sista versen av psalm 429, varuti alla med kraft instämma.

Så utbringar chefen ett »Gud bevare Konungen och Fäderneslandet», varpå gemensamt svaras »Gud höre det».

En säregen högtidlighet har kännetecknat gudstjänsten på detta oändliga brusande hav, där korvetten ilar fram på sin väg mot okända öden. Chefen ger order om »vakt på däck». Besättningen njuter av sin ledighet. Capitaine af Klint spanar från lovarts kommandopall föröver, där luften synes töcknig. Ännu driver NO passaden korvetten framåt med god fart. Den loggas och chefen får rapport om 7 knop — alltså mindre än på morgonen. Han går ner i kajutan med ansvarsstyrman Sandvall för att granska besticket. Det kan nu ej vara långt till »the doldrooms» (ekvatorialkalmerna). 20 min. före middag synes ansvarsstyrman komma akteröver med sin sextant och åtföljd av en understyrman. Några sekundlöjtnanter jämte en av de fyra kvartercheferna ha redan gjort observationerna på kronometern i chefens kajut, samt därmed jämfört sina ur. De ha också försett sig med reflexionsinstrument från styrmansuppbörden.¹²

Observatörerna med sina tidtagare gå upp på hyttan, där vakthavande officeren låtit intaga mesan för att ej hindra utsikten. Solhöjden tages, varvid den ene sköter sextanten eller oktanten, den andre observerar uret och antecknar. Dylika middagsobservationer och uträkningar av lat. och long. ingick i de unga officerarnas »exercis». Observationerna med uträkningar granskades av fartygschefen, vilken för övrigt ålåg att giva utlåtande över sina officerares kunskaper och duglighet. Följande observationer, vilka ingingo i sjöofficersexamens betyg i nautisk astronomi, skulle repeteras och beräknas under de unga officerarnas första långresa nämligen: latitud på stjärna, d:o på månen, tidvinkelsobservation, longitudsobservation, kompassens variations finnande, latitudsobservation enligt dubbel latitud.

Ansvarsstyrman har på förmiddagen gjort en uträkning av longituden och ställt skeppsuret så att detsamma visar »sann tid» vid middagen. Hans middagsräkning är färdig och han anmäler att korvetten den 12 okt. kl. 12 middagen sann tid befinner sig på latitud nord 14° 2' och longitud 26° 50' väst.

Kl. 11.30 (7 glas) utdelas brännvin till besättningen och 10 min. före middag sker uppbackning av maten. Vakthavande officeren har uppvaktats av skeppskocken med en provtallrik av manskapets middagsmat, ärtor och fläsk. Inom varje backlag (8 man) utsågs skiftesvis s. k. backlagsmän, som ålåg att sätta upp och nedtaga bord och bänkar, hämta backlagets mat hos skeppskocken och rengöra backlagskärlen m. m. Kl. 12 blåses »alle mans skaffning»¹³ med långvariga drillar på skepparepipan. Däcket blir genast så gott som tomt på folk — jämte vakthavande officeren och underofficeren blott utkiken, en man vid rodret och glasvakten tillika »löpare». Ett glas blåses »förfånga», då postavlösning sker, och två glas »bort från skaffningen». Backlagsmännen bära upp matkärlen på däck för att diska. Bord och bänkar återställas på sina platser. Vakthavande officeren låter sopa trossbotten, där man nyss spiset middag, och nu inträder allmän ledighet. Besättningen sysselsätter sig med läsning eller skrivning, somliga röker pipa, andra sträcker ut sig på gångbord och back för att ta sin siesta.

Kl. 2 blåses »proviantutvägning», då även utdelas bröd och vatten, allt i närvaro av proviantofficeren, förvaltaren och skaffningsunderofficeren. Officerarna som spiset lunch mellan kl. 12 och 1, sysselsätter sig efter håg och lust. Ågarna av hytt finna där en stunds vila. De fyra äldsta officerarna premiärlöjtnanten von Schwerin samt sekundlöjtnanterna Bildt, Bergensträhle och Rålamb gå sjöväkt i 4 kvarter och dela middagsvakten i 2 törnar eller plattvakter: 12—2 och 2—4. För manskapet är däremot eftermiddagsvakten delad i 2 plattvakter, de gå således vakt om vakt i 7 vakter på dygnet. Gradpasserarna äro fördelade *dels* till korprals och underbefälstjänst *dels* på officersvakterna i egenskap av backsofficerare eller biträdande vakthavande. Officersvakterna bliva ävenledes 5 st. 4-timmars vakter och 2 st. 2-timmars vakter.¹⁴

I gunrummet sysselsätter man sig med schack eller bräde, violinisten och flöjtisten spela några populära melodier. För luftväxlingen under däck sörja väderseglen, som noga tillses av vaktens underofficer att de väl fyllas av den friska passadvinden. Kl. 4 är vaktombyte och »klara upp däck», och besättningens (styrbords eller babords) 1:a plattvakt begynner.

En del officerare promenera på lä halvdäck före middagen som är mellan $1\frac{1}{2}$ 5 och $1\frac{1}{2}$ 6, några äro inbjudna på söndagsmiddag hos chefen, den angenämaste värd, som bjuder på utsökt mat och goda viner och vilkens konversation är både spirituell och innehållsrik. Kl. 5 är manskapets afton-skaffning torrt bröd, smör och $1\frac{1}{2}$ jungfru brännvin pr man. Skeppsgossarna få i stället öl. Måltiden är snart expedierad. Kl. $1\frac{1}{2}$ 6 röres trumman och ställning till kanonerna intages. Uppbördskonstapel Hansson överser kanonernas surringar, och undre halvportarna, som för luftväxlingens skull varit nedfällda under dagen, slås upp för natten. Uppbördsmännen lämna in sina förrådsnycklar till sekonden. Efter ställning »blåses bort», däckat klaras upp och kl. 6 intages som vanligt nattrevet, varpå vaktombyte sker. Vakthavande officeren brassar rårna efter den nu svagare nordostliga vinden, som, kommande låringsvis om babord för korvetten fram på dess sydliga kurs. Manskapet har ledigt och roar sig med spel och dans. Skratt och mången glad sjömansvisa skallar från back och gångbord. Hur härlig ter sig ej solnedgången; var naturen fylld av poesi under dagen så sparar hon det skönaste till dess att solen dalar mot horisonten. Färgspelet i atmosfären är betagande med alla dessa otroligt underbara nyanser. Havets blå antager djupare toner, vågornas brus klingar allvarligare och berör sinnet likt en erinran om alltings förgänglighet. Utkiken på förmärstråtar sin plats på fockrån och en annan placeras på hyttan. Kl. 8 är vaktombyte till »första vakten», och vaktens skeppare blåser »alle mans kojor». De föreskrivna lantärnorna på trossbotten tändas och dagen slutar med att det blåses »fria vakten till kojs». Varje halvtimme under natten går vaktens konstapel »eldrund», varvid lantärnorna på trossbotten överses. Kl. 10 skall ljusen i gunrum och hytter vara släckta.

På efternatten den 13 okt. avtar vinden betydligt i styrka, och snart ligger korvetten i stiltje. Hennes rörelser bli slingrande, seglen klatscha och slå emot tacklingen, en och annan blixst skär skarpt genom den för-tätade luften. Vakthavande officeren varskor chefen, som redan på fartygets rörelser märkt att passadvinden upphört. Han ger order om bärgande av bramseglen och mesan, går upp på däck, kallar ansvarsstyrman och granskar sedan med honom besticket. I sin rapport skriver han: »Gynnad av en frisk NO bris befann sig korvetten den 13 oktober på omkr. 13° Nordl. Lat., men redan då inträdde den bland sjömän allmänt kända föränderligheten i vind, kultje och väderlek, som tillhör en norr om ekvatorn belägen trakt, vars variabla utsträckning i nord och syd antages vara nära sitt maximum vid ifrågavarande årstid. Omvexlingarne av

stiltje, åskbyar och störtregn fortfor ända till den 26 oktober på omkring 3° Nordl. Lat. då Sydostpassaden mötte.»

Ombord var nu allt vått, alla kläder våta. På trossbotten råder en instängd lukt. Skalkade luckor och skylighten över kajut- och gunrum hade sällan kunnat öppnas. Hur ljuvligt att efter alla dessa vedervärdigheter famnas av den sydostliga passaden och finna luften klar med farande vita moln, sol och värme. Alla luckor öppnas, undre halvportarna likaså, vädersegel sätts upp och segelföringen ökas efter brisen. Alla torka sina kläder och sig själva. Nu följa några dagar utan exercis med segel och kanoner, puts och torkning utgör ordningen för dagen. Besättningen lever liksom upp igen, njuter av fritiden och behöver ej vara ständigt beredd att kallas till brassar och segel. Muntra sånger klinga över vattnen, ackompanjerade av skeppsgossarnas flöjter.

En vacker kväll, tisdagen den 28 okt., då korvetten skär ekvatorn på 21° västl. long. ändras kursen till SSV på kompassen. Då höres förifrån ropet »skepp ohoj» som besvaras av vakthavande officeren med »vem där». Över relingen antrar adjutanten hos havets härskare Neptun. Han frågar efter skeppets namn och destination samt anmäler sin härskares snara ankomst ombord. Därpå försvinner Triton i det rådande mörkret, lämnande efter sig ett brinnande bloss akterut.

Påföljande morgon klargöres korvetten för att mottaga Neptun och hans celebra följe. Segelföringen minskas, rutinen ändras för evenemangets skull, pumparna bemannas, ett underläsegel uppnajas för om stormasten och fylles med vatten. Precis kl. 2 kommer det brokiga foljet förifrån. I täten flöjtblåsande skeppsgossar följda av en hop gestikulerande negrer. Sedan havets härskare med sin drottning, båda sittande på en reservkanonlavett, tillriggad som en flaggprydd tron och dragen av fyra muskulösa negrer. Sviten kom efter, bestående av skrivaren, barberaren, doktorn och astronomen, alla groteskt maskerade. Tåget stannar på halvdäck och presentationen börjar. Neptun hälsar fartygschefen och hans besättning välkomna till sitt rike, och astronomen får med sin kolossala kikare konstatera att linjen befinner sig akterut. Chefen besvarar hälsningen och förklarar sig mycket ärad av det höga besöket. Alla som ej förut passerat ekvatorn få nu genomgå neptunidopet. En del av besättningen rakas med den ofantliga träkniven, rengöres i munnen med tjärvatten, behandlas »medicinskt» av doktorn, en eller flera av dessa kurer beroende på huru de förhållit sig till kamraterna. Tillgång till bassängen sker på ett vippbräde, över vilket delinkventen får vandra, följd av två negrer, som vippa

brädet varvid denne handlöst hamnar i vattnet. Dopet tar lång tid, ty flertalet av besättningen äro noviser. Efter ett par timmar äro alla ombord »neptunisöner». Neptun med drottning och följe bjudes på förplägnad, fartygschefen och officerarna avtackas av Neptun, som jämte sin uppvaktning återvänder till sitt rike.

»Klara upp däck» höres vakthavande officerens kommando, och sedan allt blivit återställt i sitt förra skick utdelas en »extra» av brännvin pr man åt besättningen, som därefter får sin middag. Sydostpassaden blåser allt friskare och rymmer något, så att korvetten redan den 12 november når parallellen för 28° sydlig latitud. Men härefter, rapporterade chefen, »följde en särdeles otur i avseende på fortkomsten, i det att vinden, såsom ganska ovanligt under dessa latituders vårtid, nästan alltjämt höll sig på sydkanten, och var i allmänhet mycket laber fastän byaktig». För att icke av ström och vind pressas för nära sydamerikanska kusten nödgades korvetten flera dagar göra långa slag sydostvärt om Montevideo för att med den sydliga och labra vinden kunna segla upp till denna stad. Den 23 nov. är korvetten utanför La Plataflodens breda mynning där lots embarkerar. Lodet är i gång varje halvtimme, och hon seglar sakta uppför flodens slammiga gulfärgade vatten. En hop sjölejon och albatrosser, dessa fåglar som sjömän emellan sägs vara bärare av döda sjömans själar, synas till sjöss, de hade sin hemvist på den flacka ön Lobos, som passerar på omkr. 3 sjömil avstånd. Snart är Flores fyr i sikte och därefter kullen Monte Video, som givit staden dess namn. Omsider ankrade korvetten utanför staden och frampå dagen den 25 lättade hon åter och kom närmare staden, seglade ut förtöjning¹⁵ mot den mest fruktade SV vinden eller »Pampero» som också infann sig på natten ehuru jämförelsevis lindrig. »Solnedgången», skrev den unge sekundlöjtnant Lidman (som jämte de övriga officerarna var uppe på däck för att beskåda fenomenet), »var den mest majestätiska, himmelen var alldeles överdragen av stora stålgrå molnmassor, som av den nedgående solen schatterades eldröda, som om de varit glödande heta. Vattnet var gulgrönt, luften alldeles ljum fastän det blåste hårt.»

Samma dag korvetten »förtöjde» avsände chefen, med den följande dag över Rio de Janeiro till England avgående »paketen», sin underdåniga rapport: »I anseende till den korta vistelsen på stället och till någon del på grund av ett naturutbrott (pampero) hindrad kommunikation med land och på redan liggande örlogsfartyg», skriver chefen, hade han ej kunnat förskaffa sig någon fullständig kännedom om de politiska förhållandena

där och fortsätter: »Sedan Kungl. Storbritanniska och Franska Rege-
ringarnes Ministrar i Buenos Ayres icke lyckats i deras bemödanden att
på diplomatisk väg bilägga de tvistigheter som länge ägt rum mellan Argen-
tinska Confederationen och republiken Uruguay, utan tvärtom dessa mi-
nistrar funnit sig föranledda att avresa till Montevideo, så hava därför de
engelska och franska eskadrarne gjort gemensam sak till förmån för re-
publiken Uruguay, för att med väpnad styrka vinna det åsyftade ändamålet,
nämligen en för alla nationer fri segelfärd på La Platafloden och dess
grenar Uruguay och Parana — samt handel med alla därvid belägna orter.
Dessa eskadrar hava nu till en början upphävt Argentinas belägring från
sjösidan av Montevideo genom att taga den argentinska flotttiljen (1 kor-
vett, två briggar, två skonare och några mindre fartyg), samt fördela den-
samma mellan de tvänne stormakterna. Därefter har ön Martin Garcia,
staden Colonia och den lilla orten Salto återtagits. Slutligen är nu Buenos
Ayres och den av presidenten Rosas anhängare General Oribe intagna
staden Maldonado blockerade av engelska och franska örlogsfartyg i för-
ening med den hitkomna Uruguayska armadan. Men under det att Ar-
gentinska Confederationens område sålunda hårt ansättes från sjösidan,
är däremot större delen av Uruguays territorium ockuperat av General
Oribe. Denne belägrar nu Monte Video så noga, att all tillförsel från
landsidan är stängd. Härav har uppkommit en oerhörd dyrhet på livs-
medel och övriga förnödenheter.» I rapporten nämnas alla på reddan och
i Monte Videos hamn liggande örlogsfartyg av engelsk, fransk, spansk,
brasiliansk, nordamerikansk och genuesisk nationalitet, bland dessa en
engelsk fregatt förande konteramiral Inglefields flagg och en fransk med
konteramiral Lainés. »Styrkan av de blockerande eskadrarne är för mig
ännu obekant, och jag har icke kunnat med visshet utröna, huruvida de
övriga genom sina örlogsfartyg här representerade makterna taga någon
annan del än åskådarens i de pågående förhandlingarne.

Emedan de nu i underdånighet anförda förhållandena inträtt efter kor-
vettens avsegling från Sverige, så har jag trott mig handla i överensstäm-
melse med Ed. Kungl. Maj:^{ts} Nåd. vilja, då jag hos de här stationerade
franska och engelska amiralerna *dels* anmält att Ed. Kungl. Maj:^t behagat
i Näder anbefalla Corvettens avsegling till Buenos Ayres för att undan-
rödja ett inträffat missförstånd angående tillsättandet av en Consul där-
städes, *dels* begärt upplysning huruvida denna Kommunikation med
Buenos Ayres vore i någon mån stridande emot de grunder som gälla
för den nu pågående blockaden. Svaret har som jag väntat blivit fullkom-

ligt tillfredsställande, varför jag ämnar med första lägenhet avsegla dit. Vid ankomsten hit mötte mig underrättelsen om Generalkonsul Tarras i början av Augusti timade död. Handlanden Luangas, som nu bestrider konsulsbefattningen här läser icke vara hågad att därmed fortfara, varför jag i hans ställe får i underdånighet föreslå svenske undersåten Willner, som en längre tid varit sekreterare både hos generalkonsul Tarras och hans interimsefterträdare, samt så vidt jag kunnat utröna är till denna befattning fullt kvalificerad.¹⁶ Corvettens besättning är frisk. H. M. Corvett Carlskrona förtöjd vid Montevideo den 25 Nov. 1845. E. G. af Klint.»

Svenska regeringen följde med intresse händelserna i Sydamerika. H. M. Konungen hade i november 1845 utnämnt generalen i republiken Venezuela Paez till kommandör med stora korset av Svärdsorden. Denne hörde till de s. k. »unitarerna», vilka skoningslöst bekämpades av presidenten Rosas anhängare, »federalerna». Rosas var enväldig härskare över Argentina och residerade i Buenos Ayres. Unitarerna hade makten i Montevideo och Uruguay samt understöddes av Brasilien.

År 1828 kommo »federalerna» under gauchoshövdingen Rosas till makten, sedan »unitarernas» ledare general Lavalle blivit slagen. Rosas kuvade med järnhård hand de oroliga partierna, tilltvang sig diktatorisk makt och blev den 8 december samma år vald till guvernör i Buenos Ayres. Han organiserade La Platastaterna till en Argentinsk konfederation och lät ständigt omvälja sig till president. Genom hans ohöljda tyranni, inblandning i grannrepublikernas inre strider, övermodiga uppträdande och dåraktiga krig mot Frankrike och England minskades hans trots allt stora popularitet, och det var vid den tiden som korvetten Carlskrona anlände till La Plata. De långvariga krigen och många på Rosas befallning verkställda avrättningar hade i hög grad minskat befolkningens manliga del, varjämte många yngre sökte sin säkerhet i flykt och utvandring.¹⁷

Korvettens försöksvis i Carlskrona installerade vattendestilleringsapparat hade före ankomsten till Montevideo gått sönder på ett sådant sätt, att dess reparerande knappast syntes möjligt. Chefen beslöt därför att nedtaga apparaten och i stället uppsätta den medhavda vanliga kabyssen. Detta med så mycket större skäl som han i alla händelser tänkt vidtaga samma åtgärd före korvettens ankomst till tropikerna, i anseende till den nästan olidliga värme, som denna apparat under den hetaste tiden av överseglingen från Europa spritt omkring sig på trossbotten, och varav han med stöd av läkarens vitsord haft anledning befara ett menligt inflytande på

besättningens hälsa, oberäknat svårigheten att konservera åtskilliga proviantartiklar, då den starka värmen även trängt ner i hålskeppet.

Emellertid ansåg chefen att idén med en sådan apparat ej borde förkastas, men den borde vara mera uthållig och man borde skilja ångans kondensering från matens kokning, enär det icke varit möjligt på korvetten att destillera en för både drickning och kokning tillräcklig kvantitet vatten. Den ovan anförda olägenheten med den starka värmen förtjänar även att tagas i noga betraktande slutar den ödmjuka rapporten till bef. amiralen i Karlskrona.

Sedan kommunikation med land i Montevideo åter tillåtits kunde man äntligen upphandla »förfriskning» av färskt kött och grönsaker åt besättningen ehuru för dyrå pengar. Några av officerarna gingo i land för att bese staden som likväl nu på grund av blockaden från landsidan genom presidenten Rosas hantlangare general Oribe, knappast kunde motivera en utflykt utåt stadens omgivningar.¹⁸

V.

Segling till Buenos Ayres. Presidenten Juan Manuel de Rosas.

Kapten af Klints diplomatiska Instruktion.

*Argentinas huvudstad. Svensk läkare överlämnar naturföremål
avsedda för Riksmuseet i Stockholm.*

Den 28 november tar chefen lots. Efter de besvärliga lättningsarbetena¹⁹ går korvetten till segels kl. 6 f. m. och började under lotsens ledning kryssa uppför La Platafloden. Bankarna i floden tillåta ej att komma raka kursen till Buenos Ayres, utan man måste först hålla över åt flodens södra strand. Farvattnet går emellan denna strand och den stora Ortizbanken men besväras av andra mindre bankar. Generalkonsul Tarras hade under sin ämbetstid insänt fullständiga seglingsbeskrivningar över farleden mellan Monte Video och Buenos Ayres och vice versa. Den var då utmärkt med bojar men då sandbankarna förändrades måste lodet ständigt vara i gång.

Bankarna bestå av sand under det att segelrännorna ha dybotten. Så länge lodet ger dy är allt väl, men om sandkorn förmärkes i dyn får man vara på sin vakt. Påföljande dag ankrade korvetten på Buenos Ayres yttre redd. Där låg en engelsk fregatt och en korvett samt en fransk korvett, alla tre blockadfartyg. En portugisisk korvett samt tre örlogsbriggar lågo också där, en brasiliansk, en sardiniansk samt en nordamerikansk, dessa senare dock utanför blockaden. Av dessa fartyg, såväl blockerande som neutrala, avgingo flera, resp. ankommo, nästan dagligen. Samtliga fartygen deltog i den flaggning och salut, som ombord ägde rum med anledning av H. M:t Konungens höga namnsdag. Korvetten Carlskrona deltog på samma sätt, när den brasilianska örlogsbriggen firade sin kejsares högtidsdag.

Över en månad kvarlåg korvetten på Buenos Ayres redd, men så hade chefen också i sin egenskap av konungens av Sverige och Norge särskilda sändebud flera delikata uppdrag att slutföra, särskilt då att avgiva och underteckna en officiell och formlig deklaration av K. M:ts erkännande av den argentinska confederationens republiks suveränitet, frihet och självständighet. Egendomligt nog har en argentinsk arkivforskare nyligen funnit detta dokument. Vid en högtidlighet i Buenos Ayres påvisades detta fynd samt överlämnades sedan i fotografisk kopia till vår därvarande minister Winther. Dokumentet är daterat den 3 januari 1846 och undertecknat av dåvarande utrikesministern don Felipe Arano samt K. M:ts ombud capitaine E. G. af Klint. Denne skulle, som framgår av hans diplomatiska instruktion, installera en svensk och norsk konsul i Buenos Ayres samt tillse att denne erhöill vederbörlig exequatur vid företeende av sitt utav K. M:t utfärdade diplom. Detta blev dock ej fallet. Svenska regeringen ansåg efter närmare kännedom om krigsläget vid La Platastaterna och därigenom försvårade handelsförhållanden lämpligt låta konsuln i Montevideo så gott sig göra lät samtidigt svara för göromålen i Buenos Ayres, som först år 1847 med greve E. Frölich erhöill eget svenskt-norskt konsulat. Intill sistnämnda år svarade vice konsul Luangas i Montevideo för båda konsulaten.

Staden ägde då ingen hamn, endast två redder skilda genom en större bank. Den yttre där korvetten ankrat låg omkr. en svensk mil från staden, den inre på kort avstånd därifrån. Inre reddan var mindre djup och avsedd för fartyg med under 10 fots djupgående. Kommunikation med land var besvärlig. Från båt embarkerade man i höghjulade kärror, förspända med häst, som skickligt manövrerades av högröstade körsvenner, begärande

orimliga priser för transporten. Längs med stranden löper en alameda, som ligger några alnar högre än floden. På avstånd synes stadens citadell, vars kanoner kunna bestryka Alamedan. Kommen upp för en tämligen brant backe är man på en i ungefär NV till SO löpande gata, Calle de Mayo, som fått sitt namn efter den 25 maj 1810, då landet förklarade sig oberoende av det spanska moderlandet. I närheten av citadellet lågo torgen Plaza de la Constitucion och Plaza de la Victoria, båda skilda genom en av arkader omgiven byggnad, som inrymde varjehanda salubodar. Mitt emot denna byggnad låg rådhuset innehållande poliskammare och ett antal fängelseceller, där man sade att guvernören Juan Manuel de Rosas låtit verkställa massmord på krigsfångar och politiska motståndare. Katedralen i närheten av rådhuset är den äldsta bland stadens många kyrkor. Fasaden åt torget är med sina pelare i korintisk stil ganska vacker och dess inre saknar ej storhet och prakt. Allt var dock under reparation vid den tiden. Kyrkan byggdes under senare delen av 1600-talet. Staden är planerad likasom Montevideo med kvadratiske kvarter, och gatorna skära varandra i rät vinkel. Husen hava oftast endast bottenvåning, och det platta taket omgives av ett murat bröstvärn. Till husen höra vanligen en eller två gårdar. Den yttre är skyddad mot solen av ett tält och är ganska prydd, med sitt golv belagt med släta olikfärgade stenar. Från gatan leder en port in på denna gård, på vars mitt är en fontän, som får sitt vatten från en murad cistern, vilken upptar regnvattnet från husets tak. De flesta husen hava ingen yttre prydlighet, utan fasaderna äro släta och vitrappade, men inredningen är vacker och bekväm. Framför fönstren äro starka järngaller som skjuta ett stycke utanför muren, så att de som sitta i fönstret kunna obehindrat se åt gatans sidor. Presidenten hade för egen räkning byggt om ett helt kvarter inneslutande bl. a. ett par stora trädgårdar. Vid den s. k. Floridagatan låg utlänningarnas bekväma klubblokaler i engelsk stil. Staden hade många hotell, där man kunde bo bra och billigt, 5 riksdaler om dagen för rum och mat. Vid längre tids vistelse gör man dock bäst att bo i enskilt rum och dinera på klubben, där man har tillfälle att göra bekantskaper. Många utlänningar äro gifta med infödda fruntimmer och i deras, med spansk-kreolsk gästfrihet, vid första bekantskapen öppnade hus, kan man i de flesta fall påräkna ett hjärtligt och välvilligt mottagande. Det var lätt att stifta bekantskaper. Man besökte främlingsklubben och kunde genom landsmän introduceras i spansk-kreolska familjer.

På gatorna såg man för det mesta blott flickor och yngre damer, »La Portenaz», som de benämndes. De voro synnerligen vackra och välpropor-

tionerade, därtill välklädda med oftast kortärmade klänningar i bjärta färger, huvudet obetäckt, håret omsorgsfullt upplagt och vanligen prytt med en blomma av högröd färg. Det var stor risk att i Rosas republik bära motståndarnas, unitarernas färger ljusblått och vitt. Många damer hade den vackra mantillan på huvudet. Ett omtyckt nöje var att vackra dagar vid middagstiden flanera på Perugatan, där de förnämsta bodarna lågo och där man kunde betrakta stadens unga damer och beundra deras vackra växt, blixtrande mörka ögon och elastiska gång. Bekantskap med damerna var lätt att inleda, ehuru språket inverkade, ty de infödda familjerna talade högst ogärna annat än sitt eget.

Vid den vanliga promenadtiden efter dinén (kl. 5—6) syntes en mängd åkande eller ridande människor begiva sig utom staden till Rosas lantställe Palermo. Detta hade endast en våning, och var omgivet av trädgård och kaserner för diktatorns livvakt. Presidenten Rosas var mycket smickrad av den utsökta artighet som svenska regeringen genom sin representant capitaine Erik af Klint visade honom och hans utrikesminister, en artighet som återgäldades med en storartad gästfrihet mot korvettens officerare och besättning. Utflykter åt landet där man rastade vid något av de många förfriskningsställena, får se hur gauchon hanterar sin lasso vid slaktboskapens infångande m. m., jakter och banketter avlöste varandra. Vid en bal i presidentens residens i Buenos Ayres förekom få utländska damer men desto flera »Portenaz» i nätta och smakfulla toiletter, stundom »vågade». Av herrarna voro många i staden bosatta utlänningar, och förutom de flesta officerarna från den svenska korvetten förekom många av diktatorns livvakt i de mest glänsande uniformer. Vid 10-tiden började man dansa den enformiga »la danza» som pågick nästan oavbrutet till inpå morgontimmarna. Hela tiden voro förfriskningar tillgängliga i särskilda rum. För de många dansande paren var utrymmet det minsta. Dansen bestod i att efter enformig musik röra sig långsamt hit och dit, så gott som på samma fläck i nära timplång omfattning. De svenska officerarna voro även inbjudna till en mottagning hos presidentens dotter, donna Emanuelita de Rosas. Där lär vinet ha flödat och umgänget haft tämligen fria former.

Klimatet i Buenos Ayres (betyder god luft) är oaktat fuktigheten och hastiga temperaturväxlingar ganska sunt. Nästan hela året blåser nordostvinden, stundom ersatt av en kortvarig, mycket våldsam sydvästvind med åska, regn och dimma. Sommarmånaderna december—mars äro rika på regn, medan vintern är torr. Febr. är varmast och juli kallast. Högsta

temperaturen är omkr. 30° Celsius och termometern visar sällan under noll. Emedan nordanvinden kommer från tropiska trakter medför den en myckenhet vattenångor som förorsaka fuktigt klimat. Kommer vinden mera från ost medför den gott väder, men särskilt från väster om nord blir luften kvävande, livsmedel skämmas snart, järn rostar. Himmelen är under tiden liksom överdragen av en slöja och hägringar synas ofta. Snart inträffar en reaktion. Moln i allt tjockare massor hopas i SV, förbliva någon tid stilla, men höja sig därefter bildande en båge med en egendomlig blågrön färg. Ibland skiner solen över staden, vilkens vita hus därav egendomligt avteckna sig mot den mörka hotande bakgrunden. Barometern som vid nordanvinden fallit, stannar och börjar stiga. Då vet man att pamperon är nära. Molnbågen närmar sig zenit och ofantliga massor av damm, upprivet från de torra slätterna, uppfylla luften till den grad, att de starka blixterna med möda genomtränga mörkret. Kort efter dessa förelöpare kommer regn och vind med större eller mindre våldsamhet. Särskilt om sommaren kan vinden vara orkanartad. Regnet faller i sådan mängd att gatorna översvämmas alnsdjupt och backarna från Majgatan till Alamedan bilda skummande vattenfall. Dammet blandas med regnet och husväggarna sölas av blandningen, som dock tämligen väl borttvättas av den senare renade skuren. Sedan regnet en stund fortfarit klarnar himlen, luften blir frisk och ren, naturen får nytt liv. Om sommaren drar sig vinden snart på sydost vidare motsols till NV, då man åter kan förvänta en pampero. Om vintern är däremot fenomenet mindre våldsamt, och SV-vinden kan då blåsa några dagar.

I Buenos Ayres uppsöktes korvettens chef av med. kand. Munck af Rosenschöld som varit läkare ombord på briggen Oscar under den s. k. Oxehufvudska expeditionen 1840—41 och efter dennas snöpliga upplösning slagit sig ned i Paraguay, där han idkade naturhistoriska studier, och hade blivit läkare hos dess president. Han överlämnade nu en samling växter och övriga naturföremål m. m. avsedda för Riksmuseet i Stockholm. Om hans vidare öden i Paraguay känner man blott att han på presidentens anstiftan blev mördad under dennes krig mot Uruguay. En annan svensk, som också medföljt den nämnda expeditionen, timmermannen Hedström, hade förvärvat en liten förmögenhet i Buenos Ayres och önskade återvända hem. Hans anhållan att få medfölja korvetten beviljades, och han lämnade sina pengar i chefens förvar mot anvisning att återfå dem vid hemkomsten.

Sedan capitaine af Klint äntligen hade utfört sin diplomatiska mission

i Buenos Ayres så långt omständigheterna tilläto enligt instruktionen från vår minister för utrikes ärendena, så var tiden ute för korvettens vistelse där.

VI.

Korvetten seglar åter till Montevideo. Därifrån till Rio de Janeiro. Brasiliens huvudstad. Segling till Westindien. Tävling med amerikanska fregatten Raritan. Till ankars vid S:t Barthelemy. Angenämt uppehåll i Gustavia. Korvetten seglar till S:t Croix.

Den månadslånga vistelsen i Buenos Ayres hade icke tillbragts enbart med utflykter och nöjen. Tvärtom tränades besättningen med segelexercis, tackelarbeten, båtrodd, artilleriets hanterande, skjutning med handgevär m. m. enligt 7:de paragrafen i chefens instruktion. Tacklingen och stående godset översågs, provianten kompletterades då man visste att sådant var betydligt dyrare i Montevideo än här. Några dagar före avseglingen hade officerarna lunch för sina vänner i staden. En del uppvaktningar och visiter återstod och den 6 januari 1846 lättade korvetten och seglade med lots åter till Monte Video, där hon efter 17 timmars segling ankrade på reddan. Där låg nu samma större örlogsfartyg som vid korvettens förra uppehåll därstädes, med undantag av nordamerikanska fregatten »Raritan» som avseglat till Rio. I Montevideo gjordes några kompletterande upphandlingar, chefen uppvaktade amiralerna Inglefield och Lainé, sekonden gjorde fartyget klart, och den 10 januari på morgonen avseglade korvetten med destination till Rio.

Den 18 och 19 januari kom storm från NNV och VNV och Cap Frio siktades. Lodet gav 25 famnar och korvetten passerade där förbi under frisk NO vind, som förde henne i sikte av den s. k. »Sockertoppen». Efter mörkrets inbrott den 21 på kvällen visade sig fyren på Ilha Rasa utanför

inloppet, och korvetten lade bi för att invänta morgonen, då sjöbrisen satte in, sakta fläktande från SSO. Den svenska korvetten närmar sig inloppet, passerar skansen S:ta Cruz och ankrar vid middagstiden den 22 januari i Rios hamn. Brasiliens flagga saluterar med 21 skott som besvaras från skansen Villegaignon. På redde lågo 2 nordamerikanska svåra fregatter, den ena »Columbia» förde Commodore Rousseau's standert, ett engelskt linjeskepp som holk för emottagande av negrer från uppbringade slaveskepp, en engelsk brigg och en skonert, en portugisisk korvett samt en brasiliansk och en sardiniansk brigg. Utanför inloppet till hamnen möttes en engelsk fregatt med trupper ombord, destinerad till Goda Hoppsudden och förande konteramirals flagg. I hamnen låg 20 svenska och 2 norska handelsfartyg. Korvetten Carlskronas däck skulle drivas och chefen hoppades vara segelklar före slutet av januari månad. Men ett oförmodat uppehåll med en del rekvirerad proviant, nämligen bakningen av brödet, fördröjde avseglingen till den 4 februari. Man fick således god tid till att se sig om i land. Staden var dock föga tilltalande. Man landade vid en ruskig trätrappa, där pladdrande negrer trängdes och tulltjänstemän stodo på lur. Papegojor och åsnor skräna i kapp med negrerna. Då man i hettan och stanken släpat sig förbi otäcka slaktarbodar i Praya de S:ta Lucia, och nalkas kyrkan Nostra Señora da Gloria, blir staden behagligare, och sedan man uppnått förstaden Botofago öppnar sig en vacker utsikt. Prydliga villor äro belägna vid den vik som givit sitt namn åt förstaden. Där bakom reser sig berg i omväxlande gestalt, och det spetsiga Corcovado sticker genom den täta skogen på dess sluttningar upp sin kala hjässa till en betydande höjd.

Den ovan omtalade landstigningstrappan är nära torget Paco do Largo, där kejsrerliga palatset, en obetydlig byggnad, är beläget. Dom Pedro II vistas dock mest på lustslottet S:t Cristovar utanför staden. Mitt på torget är en springbrunn, vid vilken en mängd negresser samlades för att tvätta eller hämta vatten, vilket senare göromål stundom avbröts av besättningar på handelsfartygen. Negresserna buro vattenkrukorna på huvudet, utom när deras ullhåriga babies fingo rida gränsle på mammas ena höft, med hennes arm till ryggstöd.

En mängd negrer från Väst- och Östafrika voro slavar, och deras antal ökades jämt, trots engelsmännens uppbringningar av slavhandelskepp. Detta hade ingalunda minskat Brasilianarnas hat mot Albion. Norrut från torget leder en gata Rua Direita, där de flesta bodarna för skeppsförnödenheter äro belägna. I närheten ligger stadens marknadsplats, som omslutes

av en mur och är indelad i gator, allt efter de olika varorna. Mattor hade sin gata, kvastar och halmhattar sin, likaså fisk och grönsaker, som förekom i massor och utbjudas av brokigt klädda negresser. Svarta ungar krypa omkring nakna eller mättas vid den moderliga barmen. En gata som skär Rua Direita står med galanterivaror, de flesta av franskt eller tyskt fabrikat, som föga intresserar, men ett par bodar där fjäderblommor tillverkas ådraga sig mera uppmärksamhet. Här köpte många Karlskronit minnen för hemkomsten till att ge sin vän. Värmen var i Rio ganska tryckande, vartill stadens belägenhet mellan berg, som utestänga sjövinden, mycket bidrager. Av den gästfrihet man mötte i Argentina fanns ej spår bland stadens bildade befolkning.

Sedan man gjort klart ombord lättade korvetten vid middagstiden den 4 febr. för att segla vidare till de Västindiska öarna. Efter ett par dagar träffades utanför Cap Frio nordamerikanska fregatten »Raritan», chef captain Gregory som redan den 3 lämnat Rio. »Vi hade förnöjelsen», skriver capitaine af Klint, »att i olika men alltså frisk bris under tre hela dygn hålla alldeles lika fart bidevind med denna fregatt, som likväl stundom förde något mera segel än korvetten. Efter dessa tre dygn höll hon av rumsbots från vårt kölvatten och seglade oss ur sigte.» Såsom en märkvärdig tillfällighet må nämnas att chefen på Raritan var sekond på fregatten »Brandywine», då hon år 1826 vid ingående till New York blev förbiseglad av f. d. svenska fregatten af Chapman. Filadelfiatidningen Public Ledger den 2/11 1845 omnämner hurusom »Raritan» under mer än 10 dygn varit i sällskap med fregatten »Congress» (USA) och befunnits vara denna betydligt överlägsen i segling. Officerarna på Raritan erbjödo därför offentligen vad till hur stort belopp som helst, att de skulle förbisegla vart och ett på brasilianska stationen då befintliga örlogsfartyg. »Härav synes», skriver capitaine af Klint, »att Karlskronas prov icke varit av de sämre.»

Ehuru stundom laber, var vinden gynnande under hela seglingen till Barthelemy, så att korvetten med NV vind utan vändning sträckte upp nord om ön Trinidad. Där kom ostlig ehuru knapp passad, som med ett nästan omärkligt avbrott nära ekvatorn övergick till nordost och sedan alltså fortfor. På aftonen den 1 mars angjordes Guadeloupe och på följande dag på e. m., således efter den ovanligt korta tiden av 26 dygn från Rio, låg korvetten till ankars i Gustavia hamn vid S:t Barthelemy.²⁰ En hel månad kvarlåg korvetten därstädes och undergick under tiden en genomgående översyn, som också anbefallts uti chefens instruktion. De

för Gustavias batterier avsedda lavetterna fördes i land, varjämte på guvernörens rekvisition 11 centner styckekrut överlämnades. Översten och ridd. Håasum, som då var guvernör på ön, anhöll hos korvettens chef att därest någon av dess officerare skulle vara hågad att övertaga batteribefälhavare-tjänsten, denne då måtte avpolletteras och tillträda tjänsten i stället för capitaine D. W. Lyon, som erhållit ett års tjänstledighet. Sedan det blivit upplyst att sekundlöjtnant A. Afzelius önskade överta denna tjänst, blev han avpolletterad den 31 mars, erhöll i lön 400 spanska piaster (omkr. 1 200 kr.) samt respengar utgörande en årslön vid återresa till Sverige, samt in-kvarteringsbidrag utgörande 48 spanska piaster.²¹

Man hade god tid att lära känna ön och dess befolkning. Denna utgjordes till stor del av negerslavar, vilka behandlades mycket väl. De köptes fria genom medel som anvisades genom konvojkommissariatet, och slaveriet där upphörde för alltid med år 1847. Gustavias hamn på öns västra sida var särdeles god. Ön hade inga källor och regn föll mycket sparsamt varför växtligheten var dålig. De förnämsta utförselvarorna voro, ehuru sparsamt, tobak, bananer och socker, dessutom hudar, fjäderfän och stråhattar. Befolkningens huvudnäring var fiske.

Den 12 mars ankrade på redan en brigg Ariel, kapten Martinsson. Hon hade på resa från Havana till engelska kanalen, OSO-vart från Bermudas-öarna, varit utsatt för en orkanlik vindstöt som så upprört sjön, att denna spolierat däckskajutan, spolat 3 man överbord samt nedstörtat i rummet och förstört en betydlig del av lasten som bestod av socker. Capitaine af Klint hade gjort dylika stormbyar till sitt särskilda studium och hade under resan hållit föredrag om de häftiga virvelvindarna i dessa farvatten samt deras kännetecknande och förebud. Vid avseglingen från Gustavia gav han order att varje glas anteckna barometerståndet, att noga aktgiva på temperaturförändringar och skiftningar i luftens och havets utseende, att hålla vakten akterut klar för hastig bärgning av akterseglen, att vid varje manöver kalla alle man på däck, och att folket därvid genast utan order skulle gå till sina fördelningar vid under- och aktersegelns bärgande, att aldrig taga en by hur lindrig till utseendet den än var, genom upplovning, utan alltid falla och länsa undan.

De svenska officerarna voro mycket omtyckta och hade flitigt umgänge med stadens affärsmän och familjer. I rapporten från S:t Croix skriver chefen bl. a.: »Såväl Hr. Guvernören som övriga invånare på S:t Barthelemy eller i staden Gustavia hava omfattat samtliga Corvettens officerare med den mest utmärkta välvilja, och hava så att säga tävlat om att göra allas

vårt vistande därstädes angenämt. Kort före avseglingen emottog jag av därvarande handlande en adress, som jag i anseende till dess halvt officiella egenskap anser det vara min pligt att till Eders Maj^{ts} höga kännedom i underdånighet meddela, under det att jag likväl sjelv är den förste att på välmeningens räkning allena skriva åtskilliga av de däruti förekommande personligen smickrande uttrycken. Denna adress ävensom det i största hast uppsatta svaret därå bifogas därför i avskrift:

Sir,

The pleasure which is always felt in our little Colony by seeing our national flag wave in the harbour on board one of His Majestys' ships has been greatly heightened by the arrival of the 'Carlskrona' under your command.

The neatness, order, discipline and superior gunnery of the ship would render her an ornament to any Navy and adds to your credit, already high in repute, as her commander.

Little as we have been accustomed to see in these seas any of H. M.:s ships of war, general pride mingled with astonishment was the result of the fine specimens we have of late had; their comparative qualities leaves with us the pleasing reflection that they could vie with the ships of the proudest Navy.

Yourself and your officers have given us an equally flattering impression that whenever our common Country shall require the active services of its Navy, her flag will never be disgraced.

It has been pleasing and gratifying to us to learn and to have read in the public prints, that the Carlskrona under your command has plucked a Laurel in sailing and manouvering from one of the finest and swiftest sailing ships belonging to a Nation jealous as it is boasting of the Superiority of its Navy.

The urbanity and gentlemanly deportment too, of yourself and officers will leave among us an impression of friendly feeling which will not soon be forgotten.

In parting we greet you and them with our warmest wishes for your future welfare and, convinced that your merits as a Gentleman and as officer will secure to you H. M.:s approbation, we will learn with pleasure when it will please Him to reward them.

We have the honour to subscribe ourselves with sentiments of high consideration.

Your obedient servants

Louis Lambert, R. Dinzey, C. O. E. Ridderhjerta, A. S. Delisle, W^m H. Morton, Gust. Ekerman, W. Haddocks, W. B. Hodge, Fred. G. Millander, M. L. Hassdl, W^m Haddocks jun., A. Haddocks, W. J. Hassell, H. P. Haddocks.

Sir Erik Gustaf af Klint Kn^t Commander of His swedish Majesty's ship 'Carlskrona'.

S^t Barthelemy 1 April 1846.»

»His Majesty's ship Carlskrona the 2^d of April 1846.

To the Gentlemen subscribers of the address to the undersigned.

Gentlemen,

Your most esteemed adress of yesterday I received last night and have this morning communicated it with all the officers of His Majesty's ship.

It is with the deepest feelings of gratitude we look upon this last testimony of a friendship which, although cherished only for a month, is fast and for ever rooted in our bosoms, and the flower of wich always will remain as one of our dearest remembrances. Your brotherly and hospitable reception has made us to forget that our mothertongues differ, and now at our departure we feel that we leave behind true countrymen and brethren. The value of a Colony depends upon its mercantile body. Yoy have for a long time laboured under adverse conjunctures and it is owing to Your industry and capacity that trading vessels are still seen in the harbour. It is however to be hoped that the great improvements of the fleet which, by his Majesty's most gracious care, are dayly taking place, will cause a more frequent communication between Sweden and S^t Barthelemy, so highly to be desired for the interest of them both.

It is, Gentlemen with the highest respect, esteem and gratitude we have the honour to remain

Your most obedient
humble Serv^{ts}

E. G. af Klint

(the names of the other officers of his M^{ts} ship
'Carlskrona')»

Några dagar före avseglingen från S:t Barthelemy anlände en dansk örlogsbrigg. En holländsk örlogsskonert, stationerad i Västindien anlöpte också Gustavia, men blott för en dag. Chefens rapport från S:t Barthelemy den 11 mars 1846 slutar med följande: »Hoppas att vid slutet av Mars vara härifrån segelklar, och har på förhand räknat tiden för återstoden av resan sålunda, att jag skulle lämna St Croix omkr. 8 april och Havanna den 28^{de} à 30^{de}, så att om vinden blir särdeles gynnande (såsom i början av hemresan åtminstone bör kunna påräknas) kan korvetten inträffa vid Kängö i slutet av Maj månad, men eljest mer eller mindre långt in i Juni, i den mån nordvestlig vind eller stiltje är rådande i Engelska kanalen och Nordsjön.»

Den 2 april 1846 låg »den svenska juvelen» segelklar på Gustavia redd. Nymålad och väl trimmad i varje detalj låg hon där, lätt på vattnet. Lots för S:t Croix var ombord. Hela stadens befolkning var ute för att åse korvettens avsegling och vifta farväl. Precis kl. 12 höres sekondens skarpa stämma genom roparen: »Alle man gå till segels.» Nu loss göres mär, bram, undersegel, klyvare, man tar hem på kettingen, seglen sätts och inbrassas och i samma ögonblick ankaret är lätt går klyvaren i topp. Korvetten faller in på kursen mot S:t Croix. Med flaggan hälsas avsked till S:t Barthelemy, och småningom för den labra ostliga passaden korvetten ur sikte. Påföljande dag nära solnedgången ankom hon till ankarsättningen utanför Fredrikstad på S:t Croix. Där låg danska örlogsbriggen Örnen om 16 kan., chef kapten Krenchel. Likasom i Gustavia mottogs korvettens officerare här på det mest förekommande och vänskapliga sätt, såväl av myndigheterna och befälet å den danska örlogsbriggen, som av privata personer. En brevskrivare från ön säger: »I början av April hade vi den stora glädjen att en svensk korvett 'Carlskrona' kom hit och stannade i 8 dagar. Skada att det inträffade just i stilla veckan och att det religiösa livet här upptar allting. Första aftonen hade officerarne en bal, men sedan måste de nöja sig med middagssällskap. Undertecknad gjorde bekantskap personligen med samtliga officerare och såg många av dem på middag hos mig. Major Klint och Kapten Tersmeden besökte jag ombord och blev särdeles väl emottagen. En bättre uppsättning av officerare och de voro 17 st., har jag aldrig sett i någon nations örlogsfartyg. En dansk örlogsbrigg Örnen låg bredvid korvetten, och officerarne voro som en nation.»

Chefens rapport från S:t Croix, den sista som veterligen framkommit, nämner i slutet: »... i övermorgon den 10 april ämnar jag härifrån avresa i enlighet med erhållna nådiga instruktioner. Corvettens befäl och besätt-

ning äro friska med det ringa undantag att jag i nära två veckor besvärats av en fotvrickning, som nödgat mig förbliva ombord och vars följder sannolikt komma att fortfara ännu någon tid.»

VII.

Från S:t Croix till Havana, där korvetten kvarligger 6 dagar.

Levnadssätt i Cubas huvudstad. Klimatet.

Sedan korvettens officerare haft en avskedsfest för sina danska vänner gjordes sjöklart, och den nämnda dagen avseglade hon på väg till Havana, därifrån chefen, som han förklarade i sin rapport från S:t Barthelemy, ämnade göra uppbrott för resa direkt hem. De förhärskande vindarna äro vid de Västindiska öarna hela året ostliga eller syd om ost, utgörande en fortsättning av NO passadvindarna i Atlanten. Vid små Antillerna (Windward Islands) är vindhastigheten vanligen omkr. 7—10 knop (vindstyrka enl. Beaufort = högst 3), men bland de större öarna längre västerut blir han mera variabel och vanligen labrare. Söder om Cuba i Caraibiska havet äro vindarna mera oberäknliga. Chefen torde hava föredragit att med västlig kurs gå söder om Puerto Rico och S:t Domingo mot Jamaica, därpå runda västligaste udden på ön Haiti och ta sig nordostvärt upp genom Jamaicakanalen, samt ovanför Cubas ostligaste udde taga ungefär NV kurs utmed öns norra kust (jämför fig. 3). Vid seglingen längs nämnda kust passeras Pan de Matanzas (Matanzas bröd) ett 1 277 eng. fot högt kupolformigt berg, som ligger nära staden Matanzas ungefär 36' östvärt om Havana. Utanför inloppet till sistnämnda stad låg och ligger än ett gammalt Castell, Castillo del Morro, som har en fyr, vars höjd ö. v. numera är 175 fot.

Endast ett par veckor räckte seglingen från S:t Croix till Havana, och den 24 april tog korvetten lots utanför kastellet »del Morro». Den vanliga sjöbrisen förde henne genom det smala inloppet till NV delen av Havanas hamn, där hon ankrade. Svenska konsulatet förestods då ad interim av hr Jean Nenninger som snart kom ombord för att erbjuda chefen sina tjänster. I brev daterat 9 maj 1846 skriver Nenninger bl. a. till kom-

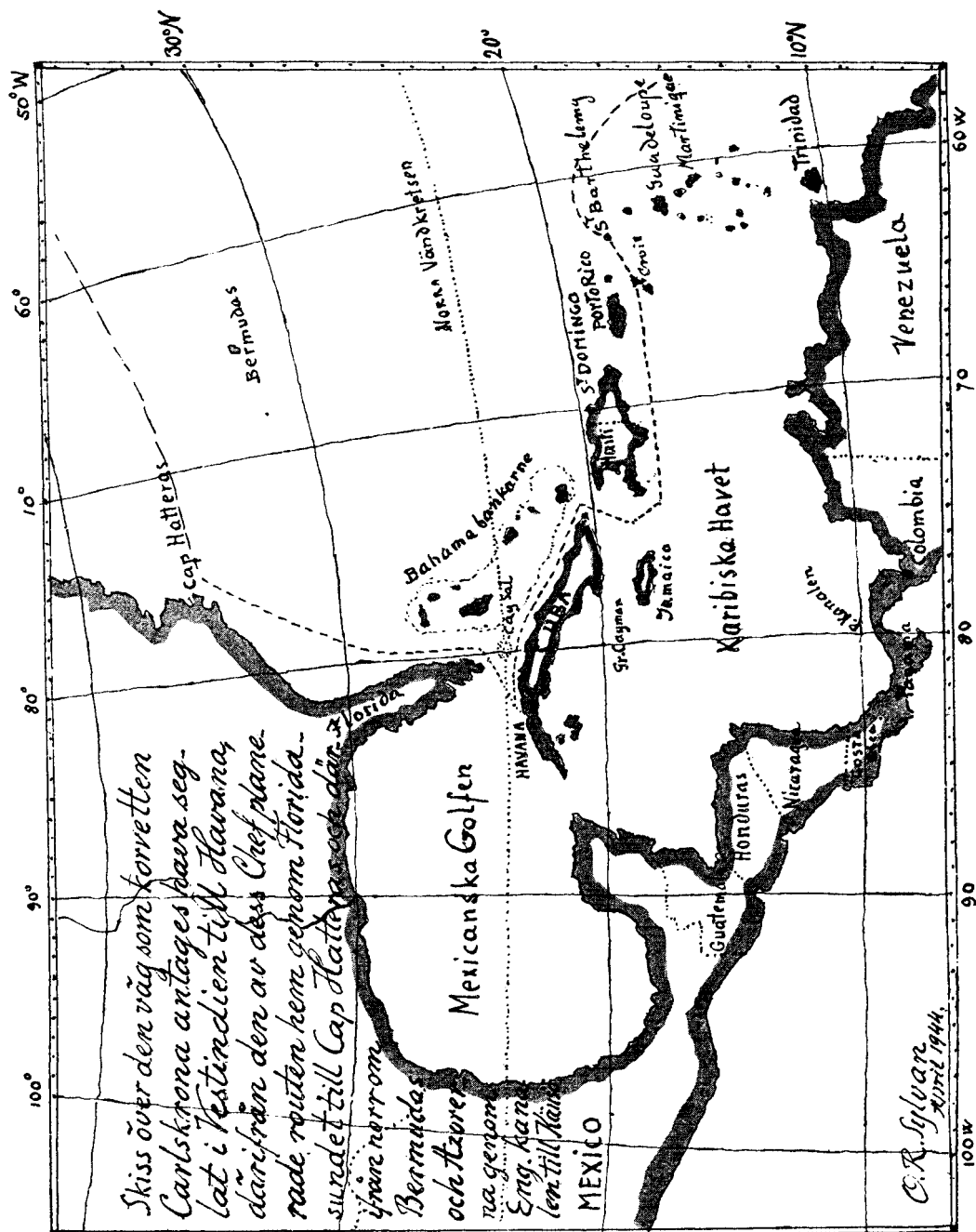


Fig. 3.

merskollegium i Stockholm: »notre Port a été visité par le navire de Guerre de Sⁿ Majesté, le Carlskrona Commandant Klint, arrivé de S^t Croix à ce Port le 24 du mois passé, et j'ai eu le plus grand plaisir de rendre à Monsieur le Commandant tous les services en mon pouvoir. J'eus ainsi l'honneur de presenter Monsieur le Commandant aux Autorités principales de cette ville et Port et je suis heureux de pouvoir assurer le College Royal (Kommerskollegium) qu'en lieu accueillit une reception attentive et distinguée. Le navire est parti sur son voyage de retour en Europe le 30 d'avril. Monsieur le Commandant ainsi que les officiers et le reste de l'equipage jouissant de la plus parfaite santé.»

Havana besöktes sällan av svenska handelsfartyg troligen beroende på att gula febern periodvis härjade där, vartill kom att oroligheter ofta förekom från de »svarta» (slavar och frigivna). Emellertid låg nu i hamnen för lastning av socker 7 stycken svenska fartyg nämligen briggen Argo, kapten Söderqvist, briggen Atalante, kapten Paran, briggen Louise, kapten Hultman, tremastaren Audacia, kapten Vally, tremastaren Amphion, kapten Tropp, tremastaren Ulrika, kapten Wahlgren, tremastaren Goalette, kapten C. G. Petersén. Av förut citerade franska brev synes att korvettens officerare tvivelsutan blivit väl mottagna, och den vecka korvetten kvarlåg i Havana användes såväl för hennes klargöring för en lång resa, som för att lära känna staden och dess omgivningar.

Bland stadens sevärdheter märktes den år 1724 i gammal spansk stil uppförda katedralen, i vars kor Columbus ben då vilade, flera sjukhus, varav ett av de största ägdes av en dr Belot, dess direktör och specialist på gula febern. Sjukhuset mottog företrädesvis utlänningar som patienter, vidare ett kloster Real Casa de Beneficencia som innehöll både sjukhus, dårhus och fattighus, ett universitet grundat 1728 samt ett Jesuit Collegium Nuestra Señora de Belén innehållande museum, bibliotek och observatorium, där man samlat viktiga astronomiska och klimatologiska uppgifter rörande Cuba. Många palatslika luxuöst inredda byggnader, utgörande bostäder för förnäma och rika familjer fanns där, men i allmänhet var de flesta husen mycket enkla, byggda av sten med verandor och platta tak. Rummen sparsamt möblerade med kala väggar utan några prydnader. Fönstren har galler, räcker ner till gatan och har endastalousier till skydd mot solen. Lika enkelt är det i fråga om mat och dryck. Nationalrätten är ris, som dagligen förtäres två gånger, vid frukosten tillika med bananer och ägg och till middagen med kött, vartill man dricker enkelt vin. Affärstiden är mellan kl. 7 och 4 e. m., varunder damerna sysselsätter sig med

att göra ingenting eller sova. Husens inre är då stängda med fördragna jalousier. Efter kl. 4 promenerar familjerna eller åker i sina vagnar på Paseo Publico för att ses och träffa bekanta. Det är en verklig ögonfägnad att skåda de sköna spanjorskorna, de vackra hästarna och de rikt utsirade vagnarna. Denna spatsertur räcker sällan mer än en timme, varpå man beger sig till huvudmåltiden, middagen, som vid festliga tillfällen vanligen består av flera rätter. Dessa framsättes alla, från soppan till efterrätten, samtidigt på bordet. Någon rätternas inbördes ordning förekommer ej, utan varje bordsgäst förser sig med vad han eller hon har lust till. Herrarna röker vanligen en cigarrett efter varje rätt, innan de övergår till någon annan. Alla rätter ätas på en och samma tallrik. Europeisk sed att skåla tillämpas så att en gäst skickar till den andra en liten bit av en rätt, även om denna person skulle sitta alldeles i närheten av ifrågavarande rätt. Damerna begagnar för detta ändamål sin egen gaffel som av tjänarna återlämnas, sedan den gynnade herrn avätit matbiten i fråga. Denna artighet besvaras genom att låta giva sig en ren tallrik, lägga därpå en liten bit samt sända den till damen.

Gästfriheten är storartad och verkligt menad, icke endast fraser såsom »hela huset står till Er disposition» eller »min fru och mina barn äro Edra tjänare», utan här är vem som helst som inträder i huset under pågående måltid välkommen att sitta ner vid bordet och äta. Maten är dock ganska medelmåttig och omväxlingen däri och i fråga om grönsaker är obetydlig. Endast sötsakerna är läckra och förekommer i en mängd olika former. Fisken är ypperlig och därav finns många arter, men kocken får noga se till att den serveras i rätt månad, ty den är giftig andra tider på året. Mjölken är oförfalskad, ty bruket är att kon eller åsninnan ledes från hus till hus och där mjölkas. Man brukar uppföda åsninnan delvis med levertran, emedan mjölken därav anses bliva ett gott hälsomedel mot bleksot och lungsot.

Efter middagsmåltiden följer en kort vilopaus, och sedan börjar det egentliga sällskapslivet bestående däri att familjerna (damerna i sällskapsdräkt) råkas utan att förfriskningar serveras. Damerna sysselsätter sig med att prata, varemot herrarna efter en kortare stunds närvaro går till något café. Vissa familjer har också bestämda mottagningsaftnar med dans, då trakteringen är enkel: några kalla rätter, en blandning av öl vatten och socker för damerna, samt öl eller konjak och vatten för herrarna. Inbjudna gäster såsom officerare på främmande örlogsfartyg blir vid dylika tillfällen bjudna på cigarrer spunna med färska tobaksblad, som

vid rökningen utvecklar en aromatisk lukt. De infödda röker cigaretter som de med mycken skicklighet rullar, t. o. m. med en hand. Underhållningen är ganska otvungen, behandlar ofta helt naturliga ting som för en främling kan tyckas vulgära utan att dock slå över i det frivola — för övrigt betecknande för folk av latinska rasen.

En egendomlig form av sällskapsliv utgör »Asalto» (överfall). Bekantskapskretsen överenskommer att hemsöka en familj eller ett örlogsfartyg vilkas officerare umgåtts i någon av stadens familjer. En dag får fartyget ett kort med tillkännagivande att en viss dag kommer ett antal personer att göra ett besök ombord, naturligtvis överenskommet i förväg. Fartyget dekorerar och förplägnad göres klar. På den fastställda dagen sändas båtarna i land, i förbifarten hämtande officerare från event. befintliga andra örlogsfartyg. Kl. 4 är hela sällskapet ombord, mest bestående av kreolskor, och blott få herrar. Snart börjar musiken från fartygen eller i brist därav lånad från land. Damerna visas omkring på däck, i trossbotten, gunrum och hytter och vid »Habanerans» toner börjar »la Danza» i långsam vaggande rytm efter den enformiga men eggande musiken.

Staden har en teater, där ambulerande sällskap uppför spanska pjäser. De rika familjerna har fasta loger där man kan få se damerna i stor toilett, starkt pudrade över ansikte, hals, skuldror och byst.

Den personliga säkerheten i staden och dess omgivningar var under slavtiden ganska ringa. Ett negeruppror 1845 föranledde masshåktningar av dem. De ställdes inför krigsrätt, underkastades tortyr, dömdes till döden och avrättades, i de flesta fall på mycket lösa grunder.

Som Cubas huvudstad var Havana residens för den spanske generalkaptenen H. Exc. Tacon. Generalintendent för Cuba var H. Exc. greve Villanueva. Staden låg vid den rymliga hamnen och var omgiven av murar. Antalet invånare utgjorde ungefär 100 000. Öns materiella välmåga var i stigande, socker och kaffe samt tobak odlades i ganska stor mängd, tack vare importen av negerslavar, som dock upphörde med slaveriets avskaffande mot slutet av 1880-talet. Kommunikation mellan hamnen och den närbelägna staden Matanzas ägde dagligen rum med ångfärja. Hälsootillståndet i staden var vissa år otillfredsställande då gula febern härjade. Vid den svenska korvettens uppehåll åtnjöt, som konsuln skrev, chef, officerare och besättning den yppersta hälsa. I hamnen liggande fartygsbesättningar beklagade den otrevliga lukt som där spriddes. Efter kl. 6 på aftonen öppnades stadens kloakledningars utflöden till hamnen vilka jämte avfall från slakterier blandades med vattnet, vilket alstrade de vidrigaste lukter. Som

ingen märkbar ebb och flod äger rum här, så kunde hamnvattnet icke strömma ut i havet. Luftströmningen förmådde ej heller något, ty om dagen tränger den starka sjöbrisen in vattnet och den nattliga landvinden är för svag till att uttränga det. I NV:a delen av hamnen är likväl vattnet mera rent, beroende därpå att med landbrisen sätter vanligen en lätt ström nordvästvärt ut från hamnen. Man plägade med båt begiva sig ut genom det smala hamninloppet till det kristallklara djupblå havet och där segla i närheten av land, undvikande att komma i Floridastråmmens närhet. Det var en sann njutning att genomfläktas av sjöbrisen och i fulla drag insupa den friska rena luften.

I Havana börjar dagen med en laber eller mycket lätt landbris från SO eller däromkring. Mellan kl. 7 och 8 ändras landbrisen från SO-vart till en sjöbris från NO-vart mycket svag till en början, men småningom ökande till efter kl. 12, då den har en hastighet av 10 till 16 knop. (Enl. Beaufort omkr. 4, frisk bris.) Den avtar så småningom till solnedgången då den ändrar sig till en mycket lätt landbris från SO-kanten. Barometern stiger och faller två gånger dagligen med stor regelbundenhet. Den står högst om mornarna och sena aftonen men lägst på e. m. och tidiga morgonen. Gradvis fall av barometern, varunder den dagliga variationen ännu är tydlig, må anses såsom en varning för orkan, och någon markerad skillnad från den reguljära dagliga variationen betyder indication på en ändring av vädret möjligen en orkan. Den vanliga vägen för orkanerna tycks uppstå mellan Windward Islands (små Antillerna) och Jamaica, tagande en NV kurs genom Yucatan Channel tvärs över västra änden av Cuba, vänder sig i östra delen av Mexicanska golfen, korsar Florida-halvön till Nordatlanten med nordlig och NO kurs. En andra gren, icke så noga känd, uppkommer från norra gruppen av Windward Islands i VNV-lig riktning, tvärs över Bahama Islands och vänder ut i Nordatlanten öster om Florida. Dessa vindförhållanden, hämtade från seglingsbeskrivningar av *modernt datum* kunde naturligtvis ej vara kända för korvetten Carlskronas chef.

Sista dagarna i april avklarades alla ärenden med land, provianten kompletterades för 2 månader och fullt vattenförråd intogs, upphandling av färskt kött och grönsaker, får, morötter, bananer m. m. gjordes, korvettens läge för och akter antecknades i loggboken, rigg och segel m. m. översågs, och på aftonen surrades kanonerna under tillsyn av överkonstapel Hansson. Chefen gjorde sina avskedsuppvaktningar.

Att en och annan saknade det glada livet i Havana lider intet tvivel, men nog var alla belåtna över den stundande hemresan.

VIII.

*»Carlskrona» seglar från Havana morgonen den 30 april 1846,
förliser i Floridagolfen på kvällen samma dag.*

Tidigt morgonen den 30 april torsdag kl. $\frac{1}{2}$ 7 f. m. kallades alle man på däck. Sekonden för befälet, chefen är på däck. Ankaret lättades, märs, bramsegel, klyvare och mesan sattes. De båda läringsbåtarna bogserade korvetten ut genom hamninloppet. En laber landvind drog från syd och sydväst. Hög barometer. Kl. 8 f. m. rundades Morrokastellet, läringsbåtarna hissades och surrades, lotsen avtackades, underseglen sattes och kursen NOtO. Premiärlöjtnant v. Schwerin tar emot förmiddagsvakten. En mängd seglare, törhända däribland några av de svenska kofferdister som samtidigt med korvetten lågo i hamnen, siktades, men Carlskrona seglade förbi dem alla.

Som tvättning av kläder och rengöring inombords efter vistelsen i Havana var synnerligen behöfelig och vädret var vackert, beordrades fria vakten göra rent på trossbotten och vakten till linnetvätt på däck. Middagsskaffningen utspisades i vanlig tid, varefter förmiddagens arbeten fortsattes. På eftermiddagen friskade vinden och kastade till NV frisk bramsegelskultje, efter att förut hava blåst laber från S och SV. Korvetten halsar om, brassande rårna lätt bidevind för babords halsar och lovar upp ett streck. Det började mulna och man väntade regn eller stiltje. Före kl. $\frac{1}{2}$ 6 på aftonen var tvätten avslutad och klädgölingarna påstuckna och hissade.

När chefen strax före fyra glas kom upp på däck hade han nyss tagit observationer på instrumenten, och det syntes tydligt på lugnet i hans intelligenta ansikte att utslaget varit gott. Han steg genast upp på babords kommandopall för att syna horisonten åt alla håll. Ingenting gav någon anledning till oro. Havet rörde sig alldeles naturligt i förhållande till vinden — värmen som på dagen varit ganska stor hade minskats på eftermiddagen. Luften var något mulen och som vanligt här, litet mörkare i vindögat. Hela utseendet gav snarare anledning förmoda regn och att den närvarande brisen skulle mojna ut. Något tecken eller någon varning att en orkanby var på väg att bryta ut fanns icke. Kl. halv sex på aftonen

pejlades Pan de Matanzas i S 27° V på 25 à 30 minuters gissad distans. Ansvarsstyrman Sandwall gick ner i kajutan för avsättning i sjökortet. Kl. 6 e. m. kallades alle man på däck. Sekonden, som varit i sin hytt för skrivgöromål, gick upp på däck, emottog roparen av vakthavande officeren, sekundlöjtn. Rålamb. Första revet i märsseglen intogs (det vanliga s. k. »nattrevet»). Alle man stannade därefter på däck utom stb. 1:a del, som nedsändes till att omvända trossbottensluckorna. Luftens utseende var icke så hotande strax efter nattrevets intagande att chefen drog i betänkande att på trossbottensunderofficerens begäran nedsända en fjärdedel av manskapet till trossbotten. Sekonden stod på kanontaljan vid 8:e kanon för om chefen som yttrade »jag tror ej det blir något av denna by» varpå sekonden svarade att han heller icke ansåg den så hotande, men tillade lyssnande »vind har den allt med sig ändå». Ja! svarade chefen och i detsamma hördes ett underligt dån i luften. Innan chefen hann säga vilka segel först skulle bärgas voro stora gigtåg och gårdingar samt mesane brok och gigtåg räcka. »Nej, vi bärga bramseglen först» yttrade chefen. Bramseglen hann endast förgigas, kommando gavs till storseglets och mesans bärgande, att lägga upp rodret och att låta löpa märsseglen. Folket på trossbotten uppskallades. Under utförandet av dessa befallningar föll över korvetten den mest förfärande orkanby, som inom vad som tycktes icke vara mer än några sekunder, gav henne en så våldsam överhalning att ingen ända löpte och ingen man kunde behålla sin plats.²² Vattnet i lä störtade över styrbords bastingage, spolade bort alle man på gångbordet och snart därpå dem som hållit sig kvar i lovart eller lyckats ta sig dit upp. Korvetten på sida, rigg och segel i vattnet, havet in genom däcksluckorna, fyllde och sänkte henne inom högst 2 minuter. Nästa sjö rullade fram och ingenting fanns kvar över vattnet annat än den rytande orkanen, de sönderpiskade sjöarna och — besättningen.

Sedan fartyget var sjunket återstod blott det obeskrivligt fasansfulla i att se den efter räddningsmedel strävande besättningen och höra dess klagorop. En halv timme efter orkanens övergång hade sjön lagt sig och resten av natten var tämligen vacker. Olyckan skedde omkr. $1\frac{1}{2}$ 7 e. m. lokal tid och vid 7-tiden var sjön lugn. Från pejlingen av Pan de Matanzas kl. $1\frac{1}{2}$ 6 e. m. förflöt alltså v. p. en timme till dess att katastrofen ägde rum. Enär korvetten vanligen gjorde omkr. 8 knop vid jämn bramsegelskultje och vind tvärs, så är antagligt, med hänsyn till den starka avdriften, att hon sjönk ungefär 8 distansminuter ONO-vart från det ställe där pejlingen togs, d. v. s. på lat. N 23° 25' long. V 81° 22'. Då tidsskillnaden här från

Stockholms observatorium (long. O $18^{\circ} 3 \frac{1}{2}'$) utgör 6 t. 37,7 m. så torde tragedien hava skett då tiden i Stockholm var $7 \frac{1}{2}$ min. över kl. 1 på natten den 1 maj 1846.

Vid samma tid hade chefens vän kapten Högfeldt i Stockholm en dröm som han genast antecknade i närvaro av sin hustru, som kommit tillstådes av mannens rop. Han hade i sömnen sett för sig ett stort örlogsfartyg som en vindstöt plötsligt kastat på sidan, kanonerna föllo över i lä, fartyget kantrade, kanonportarna trycktes under vattnet och inom ett par minuter sjönk fartyget. Besättningen greps av hajar och vattnet färgades rött av blod. Han såg tydligt för sig huru en stor haj grep hans vän Erik af Klint och förde honom med sig i djupet och huru denne i detta förtvivlans ögonblick höjde sig över vattnet och ropade »Högfeldt Högfeldt tänk på mitt verk».

Om en så märklig syn icke kan tagas precis efter ordalydelsen så är likväl fastslaget, att den framkom i samma ögonblick som olyckan ägde rum. Ombord lade ingen märke till chefens undergång. Det sista som syntes av honom var när han försökte kapa en båtgina till babordsslup. Händelsen måste hava skett tämligen snart efter kantringen, då han möjligen ännu led av sviter från den fotvrickning, som han i rapporten från S:t Croix betecknade som »ett ringa undantag från det i övrigt goda hälso-tillståndet ombord». I så fall skulle det hindrat honom från att någon längre tid hålla sig uppe i den av orkanbyn uppvärkta sjön. Då kantringen skedde torde alla varit uppe på däck likväl med undantag av doktorn med. lic. J. Scherin och proviantförvaltaren kammarskrivare H. W. Ringheim, som var i sin hytt. Dennes syssling var sekundlöjtnanten A. F. Ringheim som överlevde katastrofen. Den i Buenos Ayres embarkerade timmermannen Hedström lär, sedan orkanbyn gått förbi, ha kommit till slupen med dess mast vilken nedtvingades tvärs över båten uti roddluckorna för att söka hejda den i marvatten flytande slurpens omkantringar. Men en häftig dyning kantrade åter slupen runt, varvid masten träffade H. i huvudet så att han genast dödades. Dessförinnan hade flera andra fått dråpslaget av de täta omkantringarna. Många har såsom icke simkunniga drunknat, andra neddragits av hajarna, några lyckades hålla sig uppe med hjälp av trappor, åror, spiror o. d. samt, jämte folket vid den i marvatten liggande slupen, biträda vid försöken att få den läns.

Om besättningen och de bärgade förmåler sekondens rapport, efter att ha namngivit de 17 överlevande följande: »Sedan en del av dem som händelsevis blivit av sjön kastade mot den utkantrade slupen och i den

sökt sin räddning, blivit därifrån skilda till följd av dess täta omkantningar, kvarblevo i densamma vid lugnare vatten 8 personer, bland vilka jag befann mig. Nästan utan kläder ty större delen av dem togs till nödvändigare ändamål, passerades natten, slupen nedtryckt ungefär en fot under vattnet. Vi sågo ljuset från ett fartyg och avgåvo nödrop, vilka från flere håll omkring oss repeterades. Fartyget, som i dagningen observerades vara en brigg, låg på en liten distance från oss, som under förnyade rop om hjälp arbetade på att närma oss briggen. Efter $\frac{1}{4}$ timme höll fartyget av, tillsatte segel och gick ur sigte. Nu upptäckte vi nio av våra medolycklige flytande på luckor och trappor omkring oss. Vi sågo även signalen från en längre avlägsen grupp bestående av, som vi trodde, secundlieutenant Lidman och jungmännen Johansson och Söderlund, men dessa avhördes sedan ej mer. Vi gjorde strax några försök att länsa båten men förgäves. Förnyade dessa försök längre fram på förmiddagen även utan framgång. Omkring kl. 4 e. m. tvingades vi av den mängd hajar, som började omringa oss, till ett tredje försök, som efter oerhörda ansträngningar lyckades. I den nu flytande båten kringirrade vi alla 17 försedda med mast och två åror under stark solhetta på nästan blottade kroppar om dagen, regn och kyla om natten, jagande fartyg om dagen och arbetande oss åt land om natten till dess vi äntligen söndagen den 3 Maj kl. omkr. 10 f. m. blevo upptagna av amerikanska barkskeppet Swan, fört av kapten Benjamin Snel och destinerat till Philadelphia.» Det var på lat. $25^{\circ} 10' N$ och long. $79^{\circ} 49' W$ mitt i golfströmmen, som här löper med nära 3 knops fart, samt på 135' avstånd från olycksplatsen.²³ Fig. 4 visar korvetten Carlskronas väg från Havana mot Florida-sundet den 30 april 1846.

Ombord på barkskeppet »Swan» underskrevs sjöförklaringen av de räddade. Tillika med kaptenlöjtn. Tersmedens underdåniga rapport, avsändes dessa handlingar från Philadelphia den 11 maj, och anlände till Sjöförsvarsdepartementets kommandoexpedition den 8 juni 1846, bilaga 4.

Från de skeppsbrutnas vistelse å Swan berättar sekundlöjtnant Dahlström i brev, skrivet till en kamrat den 7 maj 1846, bl. a. följande: Den gamle hederlige kapten Snel och hans besättning gjorde allt för att pyssla om de bärgade. Presenningar breddes ut under suntältet, där de behandlades med olja som hälldes över deras av solen brända hud. Kaptenen delade ut kläder, likaså gjorde styrmän och besättning. Mat och vatten delades med besättningen som aldrig knotade, fast det måste ransoneras för dem. När kaptenen hört berättelsen om olyckan anmärkte han att däri fanns inget märkvärdigt annat än bärgningen av de överlevande. »Att

Kartskiss. visande Korvetten Carls
kronas väg från Habana mot
Florida-sundet den 30 April 1846.

C. R. Sylvan.
april 1944

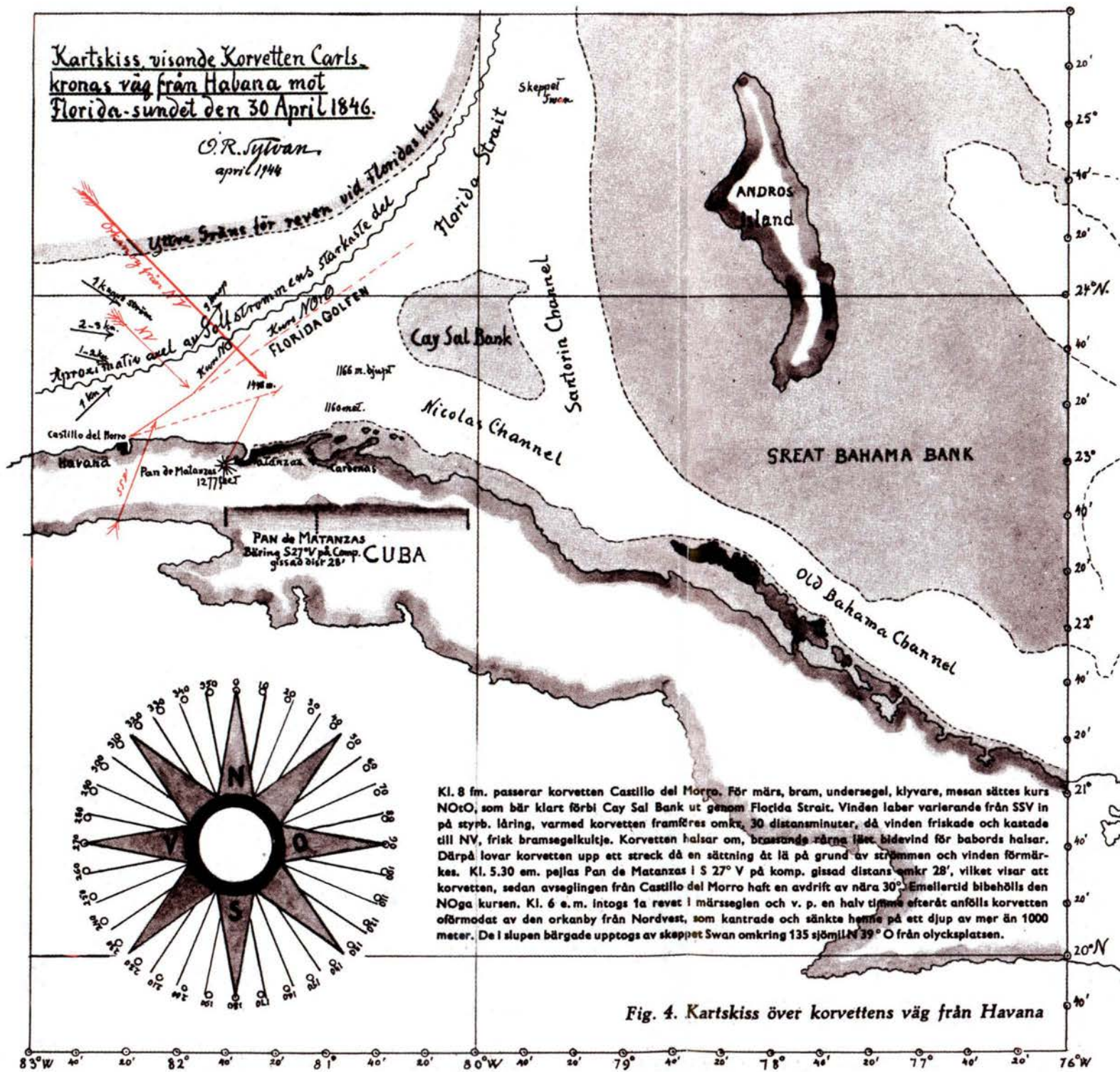


Fig. 4. Kartskiss över korvettens väg från Havana

både handels- och örlogsfartyg kantra i dessa 'White Squalls' är ingenting ovanligt. I torsdags var det Carlskronas tur och hon hade många handelsfartyg i sällskap. Allt som låg i stråket för 'Squallen' gick. Jag har sett spillror från många vrak, varav flere drivit upp mot Bahamabankarne.»²⁴ Barkskeppets rigg var i ett övermåttan uselt tillstånd och på frågan huru den kunnat stå sig genmålte kaptenen: »Riggen är sådan den skall vara i dessa farvatten, den kan gå själv, men den kan inte kantra fartyget.» Under dylika samtal pågick resan, och de 17 bärgade voro vid ankomsten till redden vid Filadelfia, måndagen den 11 maj kl. 2 f. m., fullt återställda efter sina strapatser.

Samma dag skrev kaptenlöjtnant Tersmeden till svensk-norske generalkonsuln i New York, A. Edv. Habicht om olyckan med korvetten Carlskrona, samt bad denne fortskaffa hans underdåniga rapport härom. Denna rapport avsände generalkonsuln den 14 maj till hans excellens, statsrådet och ministern för utrikesärenden m. m. välborne herr baron A. v. Ihre. Generalkonsul Habicht hade genast efter underrättelsen om olyckan anmodat vice konsul Seldener i Filadelfia att på allt sätt draga försorg om de skeppsbrutnas uppehälle och beklädnad m. m., varjämte han anmodat Tersmeden att med de andra räddade avresa till New York. Eftersom svenska briggen »Superb»²⁵ där lastade för Göteborg och troligen skulle bliva segelfärdig 10 à 14 dagar senare föreslog han Tersmeden att med dennes kontingent återvända till fäderneslandet ombord å detta snällseglande fartyg.

IX.

Kaptenlöjtnant Tersmeden färdas med de räddade av besättningen till Karlskrona. Missljud i pressen.

Landssorg i Sverige.

De skeppsbrutna svenskarna erhöll alltså inkvartering i Filadelfia jämte mat och kläder, och den 18 maj avreste T. med dessa pr järnväg till New York, där de erhöll inkvartering till den 24 samma månad. Sistnämnda

dag embarkerade de på förutnämnda brigg, kapten Nissen (far till sedermera kommandörkapten Rudolf Nissen). Briggen hade intagit full last av harts, färger, mjöl och ris m. m. och medförde 48 passagerare inklusive de 17 skeppsbrutna. Samma dag avseglade briggen och anlände till Göteborg den 30 juni, där de skeppsbrutna inkvarterades på Nya Varvet. Från Göteborg skrev kaptenlöjtnant Tersmeden till statsrådet och chefen för Sjöförsvarsdepartementet en rapport, där det talas om avresan från New York samt ankomsten till Göteborg och fortsättes: »som jag antager att det är Herr Barons och Statsrådets m. m. mening, så reser jag även till Carlskrona, dit vår avresa troligen sker om söndag den 5 Juli. Med anledning av H. M^t Konungens inträffande vid Edet den 2 och 3 Juli har jag trott mig böra först avresa dit, och hoppas att däruti ej hava handlat emot Herr Barons och Statsrådets önskan.»

De skeppsbrutna avreste till Karlskrona landvägen och ankommo dit den 6 juli 1846. De möttes av en stor skara människor långt utanför staden. Många grät över sina saknade anhöriga, en del trängde sig fram för att se på de resande, så att vagnarna som de åkte uti måste köras sakta. Färden fortsattes till befälhavande amiralens kansli. Vice amiralen Carl Fredrik Coyet (då t. f. under bef. amiralen O. G. Nordenskjölds tjänstledighet) hälsade dem, lyckönskade dem återkomna till fosterjorden, varefter de fingo uppsöka sina anhöriga.

Första underrättelsen om olyckan framkom till Karlskrona söndagen den 7 juni genom ett nummer av tyska tidningen Börsen Halle. Meddelandet var synligt i tidningen Carlskrona Weckoblad därpå följande onsdag då även Tersmedens rapport var där införd. Det blev en oerhörd bestörtning i örlogsstaden, där man fick händelsen bestyrkt av befälhavande amiralen. Olika rykten om förloppet av olyckan kom i gång. Den skulle ha hänt natten mellan 1 och 2 maj under en häftig orkan som kastat fartyget på sidan, varigenom kanonerna skulle åkt ner i lä och därigenom orsakat kantringen, vidare skulle de 17 räddade hava tillhört vakten på däck, som kunde vid en säkerligen hastigt påkommen, i Västindiska farvatten ej ovanlig orkan, haft rådrum att rädda sina liv.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning införde den 17 juli 1846, efter intervju av några av de hemkomna skeppsbrutna, en artikel där det heter: »På samma gång som det gör en godt ända in uti själen, när man erfar den högaktning och tillgivenhet som de ombord å Carlskrona varande officerarna förvärvat sig, samt den utmärkelse, vilken nästan överallt under deras befäl kommit den svenska örlogsflaggan till del — på samma gång

är det i högsta grad smärtande att höra de rykten som, sedan den räddade delen av den förolyckade korvettens besättning återkommit till fäderneslandet, överallt kringsmyga och viska om att det icke alltid stått så väl till inom bord på Carlskrona, som de besökande främlingarna haft anledning förmoda, och även flere gånger helt öppet uttalat. I synnerhet har fartygets sekond kaptenlöjtnant Tersmeden blivit av åtskilliga bland de räddade betecknad såsom en i högsta grad kitslig och tyrannisk officer. Överallt och allestädes säges han i egen person hava åt besättningen utdelat hugg och slag, och då den menniskoälskande befälhavaren Major E. G. af Klint någon gång blev det varse, gick han helt tyst och stilla ned i sin kajuta, som man förmodar av det skäl, att han såsom ej varande någon egentlig sjöman i detta ords praktiska och i allmänna livet mest förekommande bemärkelse (ehuru för övrigt en i hög grad human och med ovanliga teoretiska kunskaper utrustad befälhavare) icke ville stöta sig med sin sekond, vilken han ansåg vara den i yrket mest skicklige och övade av de ombord varande officerarne. Ännu samma dag olyckan skedde berättas kaptenlöjtnant Tersmeden hava med en tågända i vilken var fästad en järnkaus så våldsamt hanterat en av besättningen att den misshandlade genast måst intaga sjuklägret, från vilket hans kamrater näppeligen vågade tro att han skulle uppstiga såsom för tjänsten någonsin mera användbar. Vad beträffar korvettens undergång så äro berättelserna därom av en sådan beskaffenhet, att de påkalla en i hög grad sträng och noggrann undersökning. Ty får man sätta tro till dem, så måste olyckan helt och hållet tillskrivas uraktlåenhet av de nödvändigaste och vanligaste försiktighetsmått vid ett annalkande byväder. Se här vad därom blivit berättat. Någon stund förr än olyckan inträffade, under det man ombord var sysselsatt med att laga i ordning för tvätt för den påföljande dagen yttrade underskeppare Nyman till en av officerarne baron Rålamb: vi få snart annat att göra, ty det synes bliva orkanväder (Nyman hade förut varit i olycka för orkaner i samma vatten, och hade alltså kännedom om luftens utseende och beskaffenhet före deras utbrott). Baron Rålamb, en human och anspråkslös ung man begav sig då genast ned i kajutan till sekonden för att rapportera förhållandet, och då kaptenlöjtnant Tersmeden kom upp på däck gav han befallning till intagande av blott ett enda rev i märseglen, varefter han åter gick ned. Några minuter därefter yttrade Nyman till Rålamb: inom kort hava vi byn över oss och då äro vi förlorade. Se bara i lovart alla de seglare som på samma gång som vi lämnade Havanna hava redan bärgat sina segel. Rålamb skyndade då ånyo ned till sekonden för att rapportera,

vilket även hade till följd att såväl denne som chefen själv kommo upp på däck.

Kort därefter inträffade olyckshändelsen på sätt kaptenlöjtnant Tersmedens officiella rapport om densamma närmare tillkännagiver. Att någon enda av de förolyckade blev räddad sägs i första rummet böra tillskrivas underskeppare Nymans lugn mod och rådighet under de förfärliga timmar som följde efter olyckshändelsen. Också lär det varit åt honom som befälet obestriddt överlämnats, sedan man äntligen med otroliga ansträngningar lyckats få barkassen flytande och den inom sina svaga plankor inrymda återstoden av den vackra svenska örlogsmannens olyckliga besättning. Den amerikanska tidningens uppgift att kanonerna vid olycksfallet *icke* voro surrade utan vid korvettens krängning rullade över åt läsidan, säges vara fullkomligt enligt med rätta förhållandet. Av vad här ovan blivit anført torde vederbörande finna att en allvarlig och noggrann undersökning inför en blivande krigsrätt blir rent af nödvändig, och vi våga till Hr. Justitiekanslern hemställa, huruvida han icke skulle finna vara sin pligt likmätigt att förorda ett särskilt samvetsgrannt och opartiskt ombud såväl för att övervara rannsakingen om korvettens förolyckande som att med sin uppmärksamhet följa undersökningen om besättningens behandling under expeditionen.

Även här på platsen gav kaptenlöjtnant Tersmeden ett prov på sitt stränga och rigorösa sinnelag sålunda att han lät arrestera 4 båtsmän, därför att de efter utståndna livsfaror mödor och besvärligheter vid återkomsten till den kära fädernejorden dröjde något över den tid som till ett besök i en av stadens förstäder blifvit dem beviljad.»

Ehuru denna tidningsartikel ju icke kunde upptagas vid krigsrätten, så framgick likväl av dennas förhandlingar artikelns minst sagt, ovederhäftiga och sanningslösa beskaffenhet. Överallt i Sveriges land beklagade man korvettens och dess besättnings undergång samt de anhörigas förluster. Man samlade in pengar åt de omkomnas familjer. I flera av Sveriges städer ss. Uppsala, Stockholm, Linköping, Hålsingborg hölls konserter till förmån för de omkomnas anhöriga. I Amiralitetskyrkan i Karlskrona hölls en minnesgudstjänst, varvid kollekten utgjorde ett bidrag för samma ändamål. Marinregementets Musikcorps utförde harmonimusik i Hoglands park, som var illuminerad, man inträdde genom de östra och västra portarna och inträdesavgiften var »efter behag». Även från på expedition utevarande fartyg insändes till bef. amiralen sammanskjutna medel.

Den 20 sept. 1846 ägde en sorgfest rum i Linköping till minnet av den

förolyckade svenska korvetten. I staden bodde då moder och syskon till en av de därvid omkomne officerarna sekundlöjtnanten Lidman. Annon- sen om denna fest var införd i tidningen Östgöta Correspondenten den 16 sept. och återgives här:

»Sorgfest

efter de vid korvetten Carlskronas förolyckande omkomne landsmän an- ställes söndagen den 20 Sept. kl. 7—10 e. m. i professor Åmans trädgård. Musiken utföres av Kongl. Livgrenadjärernas musikcorpser och trädgården ekläreras. Entrépriset bliver 16 sk. banco för äldre och 8 sk. för yngre och tjänare. Biljetter säljas vid ingången, som bliver *endast* genom stora gårds- porten. Behållna inkomster kommer att tillsändas Chefen för Sjöförsvars- departementet för att utdelas åt enkör och mödrar och barn efter de vid skeppsbrottet omkomna underofficerare, hantverkare, matroser, jungmän, båtsmän och skeppsgossar, vadan tillställningen till det bästa anmäles. För dem som möjligen skulle vilja betala sina biljetter till högre pris än det ovannämnda finnes anteckningslistor i stadens båda boklådor. Anhålles att inga hundar medtagas. *Obs* om väderleken missgynnar uppskjutes festen till nästa vackra dag. *Program*: 1. Sorgmarsch av baron Koskull. 2. Sång. 3. Ouvertyr till operan Alceste av Gluck. 4. Poutpourri ur operan Jessonda av Spohr. 5. Carolina, anonym. 6. Ouverture till Melodram Yelva av Reissiger. 7. Divertissement ur Ryno, av ***. 8. Ouvertur till operan Iphi- genie av Gluck. 9. Choer och Cavatina ur Vilh. Tell. 10. Sorgmarsch av Crusell. 11. Folksång.»

Enligt referat bevistades festen av mer än 1 000 personer och hade ar- rangerats av professor Åman. Kapten Rappe hade åtagit sig arrangemen- tet. Sången som avsjöngs var av Rdd (Ridderstad, Correspondentens re- daktör) och lydde:

Havet brusar avgrunden bävar
Över djupet stormvinden svävar
Vålnader hemskt på vågorna fara
Stigna ur havsfurstens ståtliga dal
Vindens stolthet böljornas ära
Svenska korvetten är dem så nära
Fursten bjudit älsklingen vara
Gäst i sin glada glänsande sal.

Skeppets toppar skimra förgyllda
Seglen bukta av vindarne fyllda
Havet slår upp sin port av kristaller
Skummig bana öppnar sin famn
Männerna redo stå uti leder
Blicka i djupet där solen går neder
Målet är hunnet ankaret faller
I korallernas skimrande hamn.

Männerna komma aldrig tillbaka
Havets länder hajar bevaka
Blott i natten då djupet svallar
Dunkelt ett dödsskepp seglar fram
Långsamt skrider det över vågen
Liksång tonar dovt uti tågen
Dystert är skeppet, timrat av skallar
Svithiods flagga fladdrar i stam.

Svea sitter och klagar på stranden
Ritar sin sorg med griffeln i handen
Djupt uti klippan för tider som komma
Lyste av hävdernas flammande bloss
Böljor beständigt böljor må jaga
Vindar må avsked av vindarne taga
Aldrig skall sagan om fartygens blomma
Svenska korvetten dö ut ibland oss.

X.

*Krigsrätt i Karlskrona. Undersökningsmålet överlämnas
till Krigshovrättens avgörande.*

Fyra dagar efter de skeppsbrutnas ankomst till Karlskrona samlades Krigsrätten i Högvakten. Krigsrätten hade sammanträde i ej mindre än 7 sessioner nämligen 10, 23 och 31 juli, 7 augusti, 28 september samt 9 och 17 november 1846. Sistnämnda dagen blevo de ekonomiska följderna av korvettens förlust utredda, och åklagaren ansåg nu att alla undersökningar voro avslutade. Krigsrätten resolverade samma dag att, då undersökningen bl. a. rörde officerares förhållande under tjänstens utövning, skulle samtliga handlingar jämnlikt 14 kap. 14 § i Krigsartiklarna utskrivas samt till höglovliga Kongl. Krigshovrätten insändas för målets omedelbara avgörande.²⁶ Så skedde och den 11 december 1846 ankom dit ifrågavarande handlingar, som den 17 i samma månad remitterades till krigsfiskalen för dennes utlåtande. Detta har följande lydelse:

Ödmjukt Memorial!

Av den utav Krigsrätten vid Kongl. Maj^{ts} Flotta i Carlskrona hållne och till Kongl. Krigs Hof Rättens omedelbara avdömande överlämnade undersökning angående Örlogskorvetten Carlskronas förolyckande i Floridagolfen den 30 April nästlidet år har Krigs-Fiscals-Embetet inhämtat bland annat, att sedan Corvetten under befäl av Herr Capitainen och Riddaren av Kgl. Maj^{ts} Svärdsorden Erik Gustaf af Klint såsom Chef och Herr Capitaine Lieutenanten och Riddaren av Kongl. Franska Heders Legionen Fredrik August Tersmeden såsom Second samt med besättning för övrigt av 14 Officerare, en uppbördsläkare, en proviantförvaltare och 113 man underbefäl och manskap, ovannämde den 30 April på morgonen avgått från Havanna med destination till Azorerna och kl. $1\frac{1}{2}$ 6 på aftonen befunnit sig ungefär i NNO från Pan de Matanzas på omkring 25 à 30' distans, så har då korvetten styrt NO med NV vind och jämn B. S. Kultje, himlen ifrån att förut på dagen hava varit klar, småningom blivit halvmulen och något mörkare i NV, varföre Chefen, sedan 1^a revet i Märsseglen kl. 6 på aftonen efter vanligheten blivit intaget, låtit alle man å

däck kvarstadna utom Stb. 1^a del, som blivit nedsänd att omvända trossbottensluckorna; därefter då vädret i detsamma antagit ett mera hotande utseende, befallning givits om bramseglens bärgande, om det nedsända manskapets återinställande på däck, om mesanebrok och gigtågs samt store gigtågs och gårdingars räckande, rodrets uppläggande samt märsefallens och undersegels-skotens losskastande, vilka arbeten likväl dels icke ännu hunnit verkställas, dels hindrats av fartygets krängning och därav föranledda omständigheter, då en orkanby med ovanlig kraft och häftighet fallit över fartyget, som på mindre än 3 à 4 sekunder kantrat med hela tacklingen i vattnet och efter omkring 2 minuter sjunkit först med akter- och sedan med förskeppet. Av besättningen hade Herr Capitaine Lieutenanten Tersmeden, Secundlieutenanten A. F. Ringheim och J. R. Dahlström samt 14 till Underbefäl och manskap hörande personer blivit räddade, varemot hela övriga besättningen omkommit och fartyget med alla därtill hörande och till utrustningen för resan medförde Kongl. Majt och Kronan tillhörige effekter gått förlorade.

Den räddade delen av besättningen med undantag av Herr Capitaine Lieutenanten Tersmeden har med vittnesed bekräftat sanningen av några dagar efter olyckan avgiven så kallad sjöförklaring, lämnande de upplysningar angående fartygets förolyckande, som här ovan finnas antecknade, varjämte av samma vittnens inför Krigsrätten avgivna berättelser närmare blivit upplyst beskaffenheten av de luftförändringar som föregått orkanen samt åtskilliga omständigheter vid fartygets kantring och däribland att en eller två kanoner sprängt sina surrningar och kommit i gång.

Vad undersökningen sålunda och i övrigt giver vid handen innefattar efter Krigs Fiscalsämbetets åsigt ingen bevisning därom att den orkan som anföll fartyget och vållade olyckan föregicks av sådane omständigheter att orkanens annalkande därav kunde och borde förutses, att någon möjlig och lämplig åtgärd för fartygets räddande vid orkanens inträffande underlåtits eller att de av befälet vidtagna åtgärder för seglens bärgning och fartygets försättande i säkerhet emot det ringare oväder som av luftförändringen antyddes varit i detta avseende mindre ändamålsenliga. Den omständigheten att en eller annan av fartygets kanoner vid kantringen kommit i gång kan så mycket mindre läggas befälet till last, som kanonerna efter flere vittnens berättelser varit behörigen försäkrade och fartygets förolyckande visserligen icke kan i någon mån tillskrivas kanonernas av kantringen uppkomna rörelse. Vid dessa förhållanden anser Krigsfiscals Embetet sig sakna anledning att lägga den timade olyckan någon av far-

tygets befäl och besättning till last eller för den därav för Kongl. Maj^t och Kronan uppkomna förlust fordra ersättning ävensom Krigsfiscals Embetet finner sig för övrigt icke eller hava skäl att framställa något påstående av ansvar i detta mål.

Stockholm av Krigs Fiscals Contoret den 14 Juni 1847.

A. G^{son} Bennich.

Sedan detta memorial inkommit föredrogs detsamma inför Kongl. Krigshofrätten, varefter följde dess utslag. Protokollet härom lyder:

Kongl. Maj^{ts} Krigshofrätts utslag uti ett hos Krigsrätten vid K. M. Flotta i Carlskrona undersökt och till Kongl. Krigshofrättens omedelbara avdömande överlämnat mål angående den händelse att Örlogscorvetten Carlskrona under befäl av Capitainen vid Kgl Maj^{ts} Flotta och Riddaren av Kongl. Svärdsorden Eric Gustaf af Klint såsom Chef samt Capitaine-Lieutnanten och Riddaren av Kongl. Franska Heders-Legionsorden Fredric August Tersmeden, i egenskap av Sekond, jämte 14 Officerare, en uppbördsläkare och en proviantförvaltare och besättning av 113 man under befäl och manskap, förolyckades i Floridagolfen den 30 April 1846; uti vilket mål Krigsfiscalen A. G^{son} Bennich med utlåtande inkommit: givet i Stockholm den 29 Julii 1847.

Kongl. Krigshofrätten har de till målet hörande handlingar sig föreläsas låtit och inhämtat att, sedan Corvetten den 30 April nästl. år på morgonen avgått ifrån Havanna på ön Cuba i Westindien med destination till Azoriska öarne, och kl. $1\frac{1}{2}$ 6 på aftonen befunnit sig ungefär i Nord Nordost från Pan de Matanzas på omkring 25 minuters avstånd, samt styrt Nordost med Nordvestvind och jämn bramsegelskultje, himlen, ifrån att förut på dagen hava varit klar, småningom blivit halvmulen och något mörkare i nordvest; att Chefen, sedan första revet i mässeglen kl. 6 på aftonen blivit intaget, låtit alle man kvarstanna på däck, med undantag av styrbords 1^a del, som blivit nedsänd att omvända trossbottensluckorna, att när vädret i detsamma antagit ett mera hotande utseende, befallning givits om bramsegelns bärgande, om det till trossbottensluckornas omvändande nedsända manskapets återinställande på däck, om mesanbroks och gigtågs samt store gigtågs och gårdingars räckande, rodrets uppläggande, samt mäsfallens och undersegelskotens losskastande; att dessa arbeten likväl dels icke hunnit verkställas, dels hindrats av fartygets krängning och därav föranledda omständigheter, då en orkanby med ovanlig kraft och häftighet fallit över

fartyget så att detsamma på mindre än 3 à 4 sekunder kantrat med hela tacklingen i vattnet och efter omkring 2 minuter sjunkit först med akterskeppet och sedan med fören, varvid allenast Capitainelieutnanten Tersmeden, sekundlieutnanterna A. F. Ringheim och J. R. Dahlström samt 14 till Underbefäl och manskap hörande personer blivit räddade, men alla övriga omkommit och fartyget med alla därtill hörande och till utrustningen för resan medförda K. M^t och Kronan tillhöriga effecter gått förlorade; varande fartyget jämte inventarier och effekter, enligt de av vederbörande lämnade uppgifter upptagne i värde: Corvetten med dess barkass och slupar till 56336 Rdr 7 sk 9 rst, Artilleriinventarier och kanoner till 9335 Rdr 9 sk 1 rst, Skeppareinventarier m. m. 23793 Rdr 23 sk 7 rst, Timmermansinventarier m. m. till 10986 Rdr 28 sk 11 rst, Varvs- och Artilleri-Utredningspersedlar till 7618 Rdr 12 sk 6 rst, Kärll och Cisterner till 5001 Rdr 43 sk 7 rst, Mått vigter och säckar till 76 Rdr 32 sk 11 rst, Compasser och glas till 219 Rdr 24 sk samt Sjöinstrumenter till 2887 Rdr 24 sk 8 rst. Summa 116345 Rdr 15 sk allt Banco: och hade Krigsfiscalen Bennich uti ett den 14 nästl. Junii avgivet Memorial ansett, att genom den i målet hållna undersökning ej någon bevisning förekommit därom, att den orkan som anföll fartyget och vållade olyckan, föregicks av sådana omständigheter, att orkanens annalkande därav kunde och borde förutses eller att någon möjlig och lämplig åtgärd för fartygets räddande vid orkanens inträffande underlätits, eller att de av befälet vidtagna åtgärder för seglens bärgande och fartygets försättande i säkerhet emot det ringare oväder som av luftförändringen antyddes, varit i detta avseende mindre ändamålsenliga, samt att den förekomna omständigheten att en eller annan av fartygets canoner vid kantringen kommit i gång, så mycket mindre kunde läggas Befälet till last, som canonerna, efter flere vittnens utsagor varit behörigen försäkrade, och fartygets förolyckande icke kunde i någon mån tillskrivas kanonernas av kantringen uppkomna rörelse; i följd varav Krigsfiscalen förklarat sig sakna anledning att lägga den timade olyckan någon av fartygets Befäl och besättning till last eller för den därav för Kongl. Maj:t och Kronan uppkomna förlust fordra ersättning; ävensom Krigsfiscalen funnit sig i övrigt icke äga skäl att framställa något ansvarspåstående i detta mål.

Detta med vad mera handlingarne innehålla har Kongl. Krigshovrätten i övervägande tagit finnande att, då Chefen Capitainen af Klint, vilken vid ifrågavarande olyckstillfälle själv fört Commando å fartyget omkommit, prövning av hans förhållande vid samma tillfälle numera ej kan äga rum, och som Krigsfiscalen förklarat sig sakna skäl att någon ansvars- eller er-

sättningstalan i detta mål föra, samt av undersökningen anledning ej eller därtill förefinnes prövar Kongl. Krigshofrätten skäligt att låta därvid bero.

Den som med detta utslag icke åtnöjes äger att däruti söka ändring genom besvär, vilka av klaganden själv eller lagligen befullmäktigat ombud skola författas och underskrivas samt sist före kl. 12 å trettionde dagen efter av utslaget erhållen del, den dagen oräknad då sådant skett, varom bevis bör i huvudskrift de underdåniga besvären bifogas, uti Kongl. Maj^{ts} General Auditörsexpedition ingivas, men försummas det skall klaganden hava förlorat sin talan och besvären komma ej under prövning. År och dag som föreskrivet står,

På Kongl. Krigshofrättens vägnar

C. F. Lorichs

/ S. J. Gethe

Lars Johan Ruoclin

Krigshofrättens dåvarande ledamöter voro:

Ordförande: Herr generallöjtnanten och kommendören av Kongl. Svärdsorden med stora korset C. F. Lorichs.

Ledamöterna: Herr översten och riddaren D. Silfverstolpe, herr översten och riddaren friherre U. Koskull, herr kommendörkapitainen och riddaren M. G. Törnqvist, majoren och riddaren J. H. Schütsercrantz, herr krigshofrättsrådet S. J. Gethe samt de av statsrådet och chefen för Sjöförsvarsdepartementet såsom biträden vid målets handläggning utsedde kommendören och riddaren P. G. Hjelm samt kommendörkaptenen och riddaren A. Almlöf.

XI.

Förklenande rykten och vittnesmål. Smädliga beskyllningar.

Ryktesfloden växer, enstaka undantag.

Över ett år förflöt från det Krigsrätten sammanträdde till dess att Kongl. Krigshofrättens frikännande utslag kom. Under tiden spriddes allehanda för befälet på korvetten förklenande rykten och förmodanden angående

orsakerna till katastrofen samt förloppet därvid. Redan då krigsrätten i Karlskrona nyss tagit sin början hade, som vi förut sett, Göteborgs Handels och Sjöfartstidning infört sin för befälet nedsättande artikel. Det mesta av artikelns beskyllningar vederlades genom krigsrättsförhandlingarna. I bemänte artikel sägs bl. a. att Underskeppare Nyman »under sysselsättning med tvätten yttrat till vakthavande officeren baron Rålamb: vi få snart annat att göra, ty det synes bli orkanväder (Nyman hade förut varit i olycka för orkaner i samma vatten och hade alltså kännedom om luftens utseende och beskaffenhet före deras utbrott)». Uppenbarligen med anledning härav frågade Krigsrätten Nyman dels om han förut beseglat de Västindiska farvattnen dels om han själv eller någon annan med hans vetskap hade varskott befälet om en annalkande fara. På första frågan svarade Nyman Nej! och tillade att han farit på Medelhavet, och på den andra frågan också Nej! Vid påföljande krigsrätt den 31 juli hade Nyman som han sade »fört sig till minnes» att under pågående tvätten till sekundlöjtnant Rålamb (tvärt emot sitt förra nekande till frågan om han varskott befälet om en annalkande fara) hava yttrat »titta blott i lovert så får herr löjtnanten se huru där ser ut». Kaptenlöjtnant Tersmeden invände att detta Nymans tillägg innebar att denne skulle hava sett faran eller tillmörknandet i NV åtminstone tre kvarts timme före revningen, då däremot alla de övriga vittnena lägga denna tillmörkning närmare olyckshändelsen som inträffade cirka 10 minuter efter revningen. Vid påföljande session den 7 augusti tillfrågades samtliga vittnen bl. a. om de sett underskeppare Nyman under tvätten gå till vakthavande officeren och hört honom samtala med denne. Ingen hade hört samtalet och ingen hade sett Nyman gå till sekundlöjtnant Rålamb utom skeppare Nymans broder. Frågan om någon förvarning angående kommande oväder i tillräcklig tid observerats för att hinna vidtaga lämplig manöver för korvettens frälsning besvarades med att vittnena allmänt ansågo att tillmulnandet i NV, varifrån vinden kom, efter det sedvanliga nattrevets intagande, bådade regnväder men omkring 10 minuter därefter anföll orkanbyn med sådan våldsamhet att korvetten kantrade så gott som ögonblickligen. Om detta tillmulnande utgjorde underskeppare Nymans ovan sagda frångående av såväl sjöförklaringen som av sitt vittnesmål den 23 juli ett märkligt undantag, som på goda skäl måste betvivlas i fråga om sanningsenlighet.

Skeppare Nymans i Handels- och Sjöfartstidningen, skrytsamma påstående att endast hans lugn, mod och rådighet gjorde att någon enda av de förolyckade blev räddad, samt att det var åt honom som befälet i rädd-

ningsslupen obestriff överlämnades, faller på sin egen orimlighet. Att sekonden efter kantringen med sin energi sitt lugn och sin rådighet ständigt förde befälet måste desto mindre betvivlas, då man vet huru sträng disciplinen var vid den tiden.

Tidningens uppgift att kanonerna vid olyckstillfället icke voro surrade utan vid korvettens krängning rullade över åt läsidan vederlades vid krigsrätten där det vittnades att alla kanonerna voro surrade, att fyra kom i gång, varav tre stannade midskepps eller dessförinnan men att detta skedde icke vid krängningen utan *efter* densamma.

De smädliga beskyllningar mot korvettens sekond som varit synliga i den meromnämnda tidningen hade givit anledning till vissa tvetydiga insändare i Karlskronatidningen Najaden. Med anledning därav hade kaptenlöjtnant Tersmeden ingivit följande skrivelse till befälhavande amiralen:

»Till Befälhavande Herr Amiralen,

Sedan tidningen Najaden åtskilliga gånger uppmanat underbefälet och manskapet av den räddade delen utav förolyckade Corvetten Carlskronas f. d. besättning att antingen öppet erkänna eller ock att förneka vissa, angående Corvettens förolyckande uti Handels och Sjöfartstidningen intagne smädliga rykten, samt att i förra fallet beifra till laga undersökning dem av ryktena som hade avseende på en tyrannisk behandling av besättningen ombord, så har överstyrman Sandvall uti tidningen Najaden för den 20^{de} innevarande förklarat »att han icke ansåg det tillständigt för underlydande att ingå i någon tidningspolemik varken för eller emot sitt befäl, utan önskar även han att förhållandena måtte genom vederbörlig undersökning utredas, då var och en säkerligen är lika villig som skyldig att tala sanning, varken mer eller mindre».

Då överstyrman Sandvall icke ansett det tillständigt att åtminstone befria sitt befäl ifrån sådana beskyllningar som han visste vara osannfärdiga och varav den huvudsakligaste rörande min person redan blivitt vid den skedda krigsrättsundersökningen indirekt vederlagda, ty beskyllningen att jag skulle med en ända varuti en järnkaus skulle varit fästad samma dag olyckan inträffade så våldsamt hanterat en av besättningen, att denne genast måst intaga sjuklägret varifrån besättningen trodde att han icke duglig för tjänsten skulle vidare uppstiga är väl klarligen indirecte därigenom vederlagd, att intet av vittnena uppå till dem stälde frågor huruvida de visste om någon befann sig på trossbotten vid fartygets kantring, kunnat svara att där fanns någon sjuk, vilket säkerligen icke uraktlåtits om

beskyllningen varit sann, varemot nästan alla vittnena sade sin övertygelse vara att alla voro på däck, så vida icke trossbottensunderofficeren eller någon av kockarne kvarblivit därnere — men däremot genom sin önskan att undersökning måtte komma att äga rum m. m. lämnat alla gjorda anklagelserna i sitt tvetydiga skick, så anser jag överstyrman Sandvall genom sitt handlingssätt på indirekt sätt erkänt omnämde i Handels- och Sjöfartstidningen gjorda anklagelser, och är det således till Befälhavande Herr Amiralen jag får vända mig för att ödmjukligen anhålla om skydd mot på dylik väg och dylikt sätt från underhavandes sida gjorda tvetydiga och disciplinförstörande beskyllningar. Ville överstyrman Sandvall enligt hans i tidningarne tillkännagivne önskan hava en undersökning i ämnet, så känner troligen han så väl som alla övriga som kunna hava en klagan att anföra sättet varpå en dylik enligt Krigsartiklarne bör utföras.

Carlskrona den 25 Augusti 1846.

Fr. Aug. Tersmeden.
Capitⁿ Lieut^{nt} vid Flottan»

Man får anta att bef. amiralen icke ansåg lämpligt att göra sak av denna framställning. Någon klagan från underbefälets och manskapets sida ingavs icke.

Krigshovrättens utslag i målet om korvetten Carlskrona var daterat den 29 juli 1847 och till generalauditörsexpeditionen inkom inga besvär över utslaget, som icke heller med ett ord omnämndes varken i Post- och Inrikes-tidningar eller i Karlskronatidningarna Najaden och Carlskrona Veckoblad, vilka båda dock hade infört uttömmande referat av förhandlingarna vid Krigsrätten år 1846. Det vill synas som om hela saken helst borde glömmas. »Ett av Flottans krigsfartyg har beklagligen gått förlorat nämligen korvetten Carlskrona» var det lakoniska omdöme den förolyckade fick år 1847 i berättelsen om Flottans utrangerade fartyg.

I nära 30 år därefter tycktes det vara stillt i ryktesfloden om korvetten. År 1876 utkom Herman Hofbergs biografiska lexicon, det första försöket i denna bransch i Sverige.²⁷ Där lästes under namnet Klint bl. a. följande: »1845 avgick under Klints befäl korvetten Carlskrona på en övningsexpedition till Vestindiska farvattnen. På höjden av Cap Matanzas i Mexikanska viken överraskades korvetten den 30 april 1846 av en av dessa förfärliga orkaner som tillhöra tropikerna. Genom någon försummelse voro kanonerna ej fastsurrade, varför dessa, då fartyget lade sig på sida för stormen, kastades över åt läsidan med den påföljd att korvetten kantrade.»

Om felaktiga geografiska data äro av mindre betydelse så är uppgiften om orsaken till kantringen desto allvarligare. Man kan knappast förvånas över att denna orimliga uppgift i ett offentligt standardverk på de flesta håll togs för god och med åtskilliga tillägg spriddes i tidningar och böcker. Vi nämna här ännu några typiska exempel av liknande art.

I Svensk sjöfartstidning 3 aug. 1932 har med anledning av tyska skolfartyget Niobes undergång nämnda år återupplivats minnet av korvetten Carlskronas kantring. För att därvid jämföra de båda fartygen har denna tidning citerat vad den i det föregående nämnda Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning den 17 juli 1846 haft att förmäla om korvetten, dessvärre på ett sätt som måste anses vara minst sagt ovederhäftigt och sanningslöst.

I Nya Dagligt Allehandas söndagsbilaga den 17 december 1933 förekommer i en berättelse om korvetten Carlskronas undergång²⁸ följande: »Den 30 april 1846 medan den sköna snabbseglande korvetten låg utanför Cap Matanzas på Cuba — med segel i topp och manskapet upptaget av allmän fartygspus — t. o. m. kanonerna voro löstagna för rengöringen — kom en plötslig våldsamt cyklon och sänkte på några minuter det stolta skeppet. Sjutten man räddades i den enda livbåt man hunnit lösgöra.» Denna tyvärr så verklighetsfrämmande skildring kan väl förklaras genom brist på källstudier och sjökunnighet hos dess författare, men knappast försvaras. Också vederlades skildringen snart efteråt i samma tidning av marinstaben och amiral Unger genom bl. a. sekondens underdåniga rapport. Av krigsrättsprotokollen framgår att manskapet ingalunda var upptaget av allmän fartygspus när byn kom. Icke heller voro kanonerna löstagna för rengöring utan »alle man» hade nyss intagit ett rev i märseglen, varefter styrbords 1:a del nersänts på trossbotten för de rengjorda luckornas omvändning, men strax därpå uppkallats vid byns annalkande. Alla kanoner voro surrade varom närmare sägs i kap. XIII. »Livbåten» utgjordes av fartygets slup, vilken stående fritt i barkassen kantrades ur denna, då fartyget sjönk.

Krigshovrätten upptog givetvis icke till prövning vad som tilldrog sig efter korvettens kantring, då besättningen kämpade för sina liv. Berättelserna härom ha vanligen till grund familjetraditioner och andra personligt färgade omdömen. Ett par dylika fall kan måhända förtjäna anföras.

I »Ungdomsminnen från Östgötabygder»²⁹, tryckt 1922 sägs: »Vid en våldsamt orkan, som överraskade korvetten Carlskrona i mexikanska viken kantrade denna på grund av att kanonerna, som icke surrats, förskjutit sig. Större delen av befäl och besättning drunknade vid förlisningen eme-

dan endast en räddningsbåt hann sättas i sjön. Carl Lidman och en av korvettens äldre matrosar flöto efter kantringen omkring på en vrakspillra då de upptäcktes av räddningsbåten som styrde ned mot dem. Befälhavaren tillropade dem att endast en kunde bli upptagen i den hårt lastade båten, som i den upprörda sjön med möda kunde klara sig. Lidman frågade då sin olyckskamrat: »har du hustru och barn?» Svaret blev jakande. Han gav då lugnt order till båtbefälhavaren att taga matrosen ombord och söka rädda båten. Om honom skulle de ej vidare oroas. Några ögonblick därefter finga de skeppsbrutna till sin fasa se den hjältemodiga officeren försvinna i ett stim av hajar. Händelsen ang. sekundlöjtnant Carl Lidman kommenteras av författaren till boken »På resan genom livet»³⁰, tryckt 1934, med följande: — »en vida spridd berättelse vilken enligt familjetraditionen grundar sig på Tersmedens muntliga redogörelse vid hemkomsten inför den dödes morbror, amiral Claes Annerstedt.»

Denna fantastiska berättelse motsäges av kaptenlöjtnant Tersmedens till Konungen ställda rapport (bil. 4) och av krigsrättsförhandlingarna ty enligt dessa dokument var det från den i marvatten flytande slupen som T. och de 7 man som höllo sig fast i dess relingar i dagningen den 1 maj sågo, jämte 9 man omkring sig flytande på luckor och trappor, signalen från en längre avlägsen grupp bestående av, som de trodde sekundlöjtnant Lidman och tvenne jungmän Johansson och Söderlund, men dessa avhördes ej mera. När slupen låg med relingarna under vatten kunde den omöjligt vara under rodd eller styrt emot de båda nödställda. Återstår det antagandet att händelsen möjligen kunde ägt rum vid en senare tidpunkt när slupen omkr. kl. 4 e. m. den 1 maj blivit läns och de nödställda med de två åror de förfogade över sökte sig åt land. Om en sådan händelse sägs dock icke ett ord vare sig i Tersmedens rapport eller vid krigsrätten i Karlskrona, änskönt den man som enligt »familjetraditionen» skulle hava upptagits i båten och utgjort en av de 17 bärgade, väl icke skulle ha underlåtit att vittna om denna berättelse. Om orsaken till kantringen sägs i kap. XIII: Att kaptenlöjtnanten kunnat avge en redogörelse så stick i stäv mot sin egen underdåniga rapport förefaller alldeles obegripligt.

I förut nämnda bok »På resan genom livet» berättar dess författare om vice amiralen Gustaf af Klint: »Denne ligger i slutet av april 1840 på sin sista sjukbädd omgiven av hustru och elva ännu kvarlevande barn, äldst av dem löjtnanten vid Flottan Erik af Klint. På månadens sista dag sjunker den gamle på förmiddagen i dvala. Den närvarande familjen väntar när som helst slutet, då man plötsligt får höra honom med klar och tydlig röst

ropa »Erik — Erik — bärga seglen!» På dagen sex år senare sänker en cyklon vid Pan de Matanzas korvetten Carlskrona med dess chef kapten Erik af Klint.» »Sakkunskapen har fastslagit att hade seglen varit bärgade, hade olyckan aldrig behövt inträffa.» Till detta sistnämnda yttrande återkomma vi. Gent emot denna berättelse må nu anföras: samma dag den 30 april 1840 underrättade Erik af Klint sin farbroder amiralen Carl af Klint å Skeppsholmen i Stockholm om sin fars död i ett brev (förvarat i Kgl. Biblioteket), där han skriver — »Det länge väntade men alltid hårda slaget har nu träffat oss. Ett par minuter före kl. 12 slutade pappas lidande med några lätta suckar sedan han kort förut med fullkomligt medvetande igenkänt oss och yttrat några ord, dem vi dock ej förstodo . . .»

Lotsförman Alb. Harding har i »Nya Dagligt Allehanda» 29 dec. 1933 infört följande berättelse, daterad 27 dec. s. å.: — »Min far var omkr. 1860 kamrat med fyrvaktare Steinbach på Östergarns fyr, som senare var fyrmästare på Utklippan och varit med som skeppsgosse, då korvetten förölyckades. Hans berättelse är i korthet följande. Det var en stilla och vacker dag och kanonerna vero losstagna för övning. På eftermiddagen kom ett litet men mycket svart bymoln i sikte. Det närmade sig hastigt. En av de äldre båtsmännen ombord varskodde chefen att det kom en by och att det vore bäst att bärga seglen. Manskapet var färdigt på däck men inga order gavs. Då molnet var alldeles inpå korvetten befalldes »bärga bramseglen». Ingenting hann att utföras innan orkanen var över korvetten som lade sig på sidan med riggen på vattnet. De lösa kanonerna störtade ned till lä och påskyndade kantringen. En kanon träffade en man, som klipptes i två bitar mot en luckkarm. Sedan korvetten sjunkit sken solen åter över ett blick stilla hav, ty byn varade endast en kort stund —» Härpå följer lotsförmannens eget omdöme om olyckan: »— att sådana olyckor drabbar så goda och välbemannade fartyg i rum sjö kan endast förklaras så, att chefen underskattar bymolnets styrka samt förlitar sig på sin talrika och väl övade besättning som på några minuter kan göra fartyget »rent för segel». Detta omdöme av en person, som dock måste anses sjökunnig, innebär en svår insinuation mot korvettens chef, och det vederlägges helt och hållet genom sekondens rapport och vittnesmålen vid krigsrätten. Steinbachs berättelse utgör icke någon bevisande akt. För övrigt kan den 20-årige jungmannen icke döma om vad som tilldrog sig på däck när orkanbyn överföll korvetten, alldenstund han då var beordrad ner på trossbotten. Steinbachs muntliga berättelse för Hardings far omkring året 1860 infördes 74 år senare av Harding junior i förenämnda

tidning och torde då hava undergått diverse ändringar och nyanser. Det skulle föra för långt att bemöta alla de misstag och felaktigheter lotsförmannens berättelse innehåller, här må blott framhållas att dennes insinuation är falsk och berättelsen fullständigt ovederhäftig.

Några de räddades anteckningar om katastrofen hava sett dagen i tidningspressen. De överensstämmer i huvudsak med sekondens underdåniga rapport om händelserna före kantringen, men äro mera utförliga eller skiftande i fråga om händelserna efteråt. Andra anteckningar i form av brev m. m. finnas i familjearkiven, bland andra sekundlöjtnant Dahlströms brev skrivet ombord på »Swan» blott få dagar efter olyckan.³¹ I Blekinge Läns tidning den 8 febr. 1936 var Ringheims berättelse återgiven från hans dagboksanteckningar i familjearkivet. Fyrmästare Steinbachs vid 82 års ålder nedskrivna berättelse var delvis synlig i Karlskronatidningen för den 27 januari 1934, men kan naturligtvis icke anses god för bevisning om orsaken till korvettens undergång. I Karlskronatidningen den 30 april 1921 alltså 75 år efter förlisningen skildras händelsen på samma sätt som sekondens underd. rapport förmåler, och säges att »korvetten lär dock varit något för rank och försedd med väl hög tackling samt ansetts föra för många kanoner i förhållande till sin bärkraft vadan den rullade starkt i svår sjögång. I de västindiska farvattnen falla ofta orkanerna så plötsligt och våldsamt över de sjöfarande att deras rådighet sättes på de svåraste prov och ofta kommer på skam».

XII.

Gynnsamma auspicier vid avseglingen från Havana.

Korvettens konstruktion, seglingsegenskaper och stabilitet.

Hennes läge vid orkanbyns anfall.

Korvetten Karlskronas chef hade i S:t Barthelemy gjort en sammanställning av den tillämnade hemresan från Havana, fig. 3: genom Floridasundet (där Golfströmmen löper nordlig) vidare den för segelfartyg vanliga vägen upp mot Cap Hatteras på 35° nordlig bredd och slutligen över Atlanten

hem till Käsö genom Engelska kanalen. Av rapporten härom framgår att chefen i början av hemresan räknade på särdeles gynnsam vind. Detta synes tyda på kännedom om förekomsten av regelbunden landbris vid Havana. De varningstecken mot annalkande oväder, som numera, tack vare åratals noggranna observationer, finnas i seglingsbeskrivningarna, kan då för tiden ej ha varit kända. Å andra sidan måste golfströmmen då hava varit ganska väl känd. Tvivelsutan hade chefen kännedom om att många både örlogs- och handelsfartyg förut gått under för cykloner i dessa farvatten.

Resan från Karlskrona till Havana hade gått särdeles väl. Visserligen mötte svår otur innan korvetten lämnade örlogsstaden, då tåget spelade och ankaret gick till botten med den ena backskorpralen, samt då korvetten sedan stötte på Pepparkullen under lotsning av ansvarsstyrmannen, men minnet av dessa händelser förbleknade snart. Då korvetten den 30 april kl. 8 på morgonen rundat Morro Castle, fig. 4, vid klart väder hög barometer och för en laber landvind från S och SV, stävar ut med NO t. O kurs förande märs bram undersegel, klyvare och mesan, hoppades nog alla ombord på en lycklig hemresa, icke minst chefen som önskade återresan måtte gå lyckligt, enligt vad överstyrman Sandvall vid krigsrätten berättat. Då hon på e. m. mötte en till synes gynnsam sjöbris från NV med frisk bramsegelskultje, så halsar hon om till lätt bidevind för babords halsar och sätter kursen NO. Kl. $1\frac{1}{2}$ 6 e. m. togs en pejling på Pan de Matanzas och avsattes i sjökortet. Kl. 6 kallades alle man på däck och 1:a revet i märsseglen togs in, varpå undre halvportarna uppslogos som vanligt för natten. Styrbords 1:a del fick på trossbottensunderofficerens begäran gå ner för luckornas omvändning. Luften var nu halvmulen men mörkare i NV. Chefen på lovarts kommandopall (sekonden bredvid), ständigt seende åt lovart, ville se det mörka där utveckla sig, antingen tjockna till eller lättna. Snart märktes av en susning i luften att den förmodade regnbyn hade vind i sig och innan chefen hann säga vilka segel först skulle bärgas voro stora gigtåg och gårdingar samt mesanebrok och gigtåg räckta. »Nej vi bärga bramseglen först» yttrade chefen. Knappt hade dessa hunnit uppgigas och redan då begynte korvetten kränga, sekonden givit kommando till storseglets och mesans bärgande, att lägga upp rodret, låta löpa märsseglen och till folkets (styrbords första del) uppkallande från trossbotten, förr än en orkanby från NV överföll fartyget med yttersta våldsamhet, rörande upp sjön motsvarande dess kraft. Av de givna befallningarna hade marsefallen losskastats men märsseglen löpte ej, rodret lagts upp $\frac{3}{4}$ till lovart,

undersegelskoten losskastats men överhalade sig ej mycket, fockeskot för kink och skäggning i skivgattet. Stormärseskotet och mesanskotet hann komma loss.

Orkanbyn hade fallit över fartyget från babord tvärs emot korvettens obetydligt minskade segelyta, i synnerhet sedan hon genom rodrets uppläggande fallit en obetydlighet, men sedan omöjligt kunde komma under vind, då akterseglens bärgande vid den starka krängningen blev uteslutet och de lossade skoten därtill ej överhalade sig, varigenom korvettens nära nog hela segelyta utsattes för det oerhörda vindtrycket. På grund av den ytterst korta tiden som stod till buds för bärgning av segel samt krängningen, som också hindrade märsseglen att löpa upphävdes rodrets verkan till fallgir, att ej tala om omöjligheten att arbeta i detta korvettens lutande läge. Korvetten kom i järn, hon blev ett räddningslöst offer för orkanens raseri. Kaptenlöjtnant Tersmeden säger i sin underdåniga rapport: »Under utförandet av dessa befallningar» (om segelbärgning, rodrets uppläggande etc.) »föll över korvetten den mest förfärande orkanby, så att fartyget med en jämn och otrolig hastighet på ej över 3 à 4 sekunder låg kantrat med hela tacklingen i vattnet, sådan hon förblev en, allra högst två minuter, då akterskeppet sjönk och strax därefter förskeppet.»

Den oerhörda hastighet varmed kantringen försiggick är märklig, ty den kan knappast enbart tillskrivas orkanbyns styrka och den våldsamt upprörda sjön. Av rapporter från föregående expedition framgår att korvetten var ganska vek och hade makliga rörelser. Chefen för dess 2:a expedition capitainen frih. Ruuth påpekar saken i ett par underdåniga rapporter. Den ⁴/₁₀ 1844 skriver han från Gibraltar (korvetten hade varit på väg från engelska kanalen till Tanger): »Väderleken har särdeles under höstdagjämningen varit ombytande med svåra stormar, varunder Ers Maj^{ts} Corvette för god vind rullat till en för mig alldeles ovanlig grad. Överhalningarne hava ofta uppgått till 20° åt varje håll och har sjön ej sällan gått över såväl lä som lovarts reling.» I en senare rapport heter det: »den 3 Maj 1845 seglade korvetten från Malta för Malaga och har under passagen haft oupphörligt ombytliga men mestadels motiga vindar med stormar, stiltje, åska och blixar. Hon har dock städse visat sina flerfaldiga goda egenskaper samt utmärkta välsegling. Hennes rullning i hög sjö med vinden mycket akterlig är dock särdeles svår, emedan hon tar sjön över såväl lä som lovarts relingar, troligen till följd av sitt tunga och myckna artilleri, men sliter likväl därvid icke sin tackling.» Som synes rätt grava anmärkningar.

Korvetten Carlskronas konstruktör var dåvarande chefen för konstruktionsdepartementet Joh. Arv. af Borneman. Konstruktionsritningen är undertecknad den $7/3$ 1829 och gillad av konung Carl Johan. Som förebild torde tjänat den i England senast byggda korvetten av samma cert, som tvivelsutan var byggd för att befordra de då mycket eftersträfvade snabbseglingsegenskaperna. Dessa sökte chefen för konstruktionskåren i England, W. Symonds lösa genom stor segelyta, liten undervattenskropp och obetydlig rörlig ballast. Symonds konstruktioner³² utdömdes emellertid år 1843 av amiralitetet, efter utförda jämförande försök med skepp av äldre typ.

Den 12 april 1837 restes i Vasaskjulet på Karlskronas örlogsvarv stävarna till korvetten, varvid en silverriksdaler lades in i stävintappningen och den 20 sept. s. å. täcktes H. M:t giva korvetten namnet »Carlskrona». Inredningsritningen fastställdes den 29 dec. 1840. Hennes över fyraåriga vistelse på stapeln avbröts i augusti 1841 genom klargöringsorder om skyndsamt utrustning för att utgå på expedition i början på oktober. Den 13 aug. 1841 skedde stapelavlöpningen varpå korvetten inhalades i Polhemsdockan för att koppras. Efter intagen ballast uthalades hon ur dockan den 25 augusti samt förhalades till lilla kran, där masterna insattes. Den 31 augusti började upptacklingen genom försorg av ekipagedepartementet. Tackelritningen (fig. 5) var uppgjord på konstruktionsdepartementet den 1 juli 1841 av C. Sheldon. Bestyckningen, 18 st. 24-pundiga mediumkanoner, intogs den 1 oktober, varefter timmermän och hantverkare, bultslagare och målare satte i gång med arbetena för korvettens inredning och klargöring. Tisdagen den 5 oktober kl. $3/4$ 7 embarkerade besättningen, befäls-tecknet och flagg hissades. Påföljande morgon förhalades korvetten genom östra vindbron, bogserades förbi vaktskeppet till inre redde, där hon kl. 8 f. m. gick till ankars. Där fortsattes tätnings-, inrednings- och målningsarbetena samt korvettens klargöring i övrigt, så att hon tisdagen den 12 oktober kunde inmönstras av kommandanten i Karlskrona, konteramiralen m. m. Carl Julius Pettersén.³³ Söndagen den 17 oktober gick korvetten till segels på sin jungfruexpedition för övande av 14 senast befordrade sekundlöjtnanter.

I början av denna första expedition med korvetten Carlskrona har chefen capitaine H. A. Frick följande omdöme: han skriver den 27 okt. 1841 i ödmjuk rapport till bef. amiralen, från Elfsborgs redd: »... korvetten har under denna segling visat sig vara ett gott sjöfartyg med en för den sort fartyg ovanlig maktighet i sina rörelser. Korvettens segel stå väl. Dess

stag och master hava under stormen måst ansättas, men bogsprötstacklingen har under den hårda påkänningen icke det minsta givit sig. Korvetten seglar väl. Vid pressning för att ligga över Falsters rev gjorde den med 3 rev i märseglen, ett rev i underseglen, förstängstagegel och lilla mesan, 8,8 knops fart med en ej obetydlig sjö emot sig, samt vid seglingen genom Kattegatt med ett rev i märseglen, undersegel, klyvare och mesan, med 3 streck i seglen, 11 knops fart under flere loggningar.»

Då hade korvetten efter avseglingen från Karlskrona haft storm med hårda hagelbyar nära 3 dagar, samt storm och hårda byar när hon passerade Falsters rev.

Den 1 dec. 1841 skriver capitaine H. A. Frick från Gibraltars redd: »... Sedan Corvettens stående gods blivit ansatt, avseglade jag den 30 Okt. om morgonen från Elfsborg. Följande dagen passerades Lindesnäs, och då vinden här var sydostlig med regntjocka beslöt jag att gå norr om Skottland. Den 1 November passerade jag i sigte norra udden af Shetlandsöarne. Den 3 November, då jag sträckt nära 4 grader vestvart, kom vinden från sydvest, tilltog till storm och fortfor hård nära 10 dygn. Den 9 November om aftonen, då corvetten låg bi för sitt store stagegel i hög sjö, emottog den en hård hagelby ett par streck skralare, varigenom Corvetten fick sjön tvärs, då dess rörelser blevo ytterst våldsamma. Store stagegel blåste från undre liket och skörades; giggen, som hängde i aktra däckvertarna fylldes med vatten under en hård sättning, varvid bultarne i kölen uttrycktes och båten gick förlorad. Läringsbåtarna blevo med möda bärgade, men skadades betydligt. Bastingaget inslogs på flere ställen ävensom galjonsbeklädningen. Senare på aftonen återgick vinden varefter Corvetten som vanligt bärgade sig väl, oaktat en förfärlig sjö.»

Att korvetten vid sådana påfrestningar kunnat klara sig bör naturligtvis tillskrivas det äldre befälets kunnighet och sjömanskap. Å andra sidan måste hon ha fått rykte om sig att vara ett gott sjöfartyg, som med försiktig segelföring kunde uthärda svåra stormar, vilket åter förklarar befälets förtroende till hennes egenskaper under de båda följande långresorna.

Förut sagda skäl tvingar till antagandet att det måste varit något fel i stabiliteten hos korvetten. Innan hon sista resan seglade från Karlskrona hade sex kanonlavetter av järn inlastats, avsedda för S:t Barthelemy och vägande vardera ungefär 2 ton. Hon medförde proviant för 6 månader, bröd för 4 månader, fullt vattenförråd, 131 mans besättning och full utredning. På däck å vardera sidan stod 9 kanoner i Marshallslavetter. En kanon vägde nära 2 ton och tillhörande lavett ungefär hälften. Besätt-

ningens totala vikt med alle man på däck kan uppskattas till 8 ton på däck och en ton på trossbotten. Ankarna och låringsbåtarna på vardera sidan uppskattas till omkring 8 ton. Vikten på var sida bordvarts på däck kan således bedömas till omkr. 40 ton. Den lösa ballasten utgjorde 2 000 tackor av gjutjärn vägande tillsammans 66 ton och i hålskeppet var förmodligen kanonlavetterna för S:t Barthelemy stuvade tillika med vattencisternerna, tåg och ketting, kulor och krut samt proviant och bröd jämte all annan utredning (jämför korvettens inredningsritning, fig. 2). Med allt detta tillika med riggen och midskeppsbatarna samt kabyssen låg korvetten, vid avseglingen från Karlskrona enligt sekondens uppgift vid krigsrätten, 15 fot 1 tum akter med vanlig beräknad styrlastighet (1 fot 5 $\frac{1}{2}$ tum). För jämförelse framgår av fig. 5 de konstruktiva uppgifterna, bland dem djupgåendet *akter* 14 fot 4 tum och *för* 12 fot 10 $\frac{1}{2}$ tum, med 130 mans besättning 5 månaders proviant etc. är *deplacementet* = 18 565 kubikfot saltvatten (= 486 kbm). Relingshöjden ö. v. är uppmätt på konstruktionsritningen midskepps 9 $\frac{1}{2}$ fot, varvid kanonportarnas underkants höjd över vattnet är 3 fot mindre. Nära stävarna äro dessa mått omkr. 1 $\frac{1}{2}$ fot högre. Stormastens totala längd från vattenlinjen 138 $\frac{1}{2}$ fot, fockmastens 123 fot och kryssmastens 107 $\frac{1}{2}$ fot.

I S:t Barthelemy hade man översett hela tacklingen och ansatt stående godset. Där hade de medförda sex gjutjärnslavetterna lossats och rekviderad ammunition lämnats. Enligt sekondens uppgift vid krigsrätten i Karlskrona den 23 juli 1846 låg korvetten, som nämnts, vid avseglingen från örlogshamnen 15 fot 1 tum akter och från Havana 14 fot 10 tum akter, allt med vanlig beräknad styrlastighet (1 fot 5 $\frac{1}{2}$ tum). Vid avseglingen från Havana var korvetten försedd med blott två månaders proviant och utredning samt fullt vattenförråd. Fartyget hade således i förhållande till läget vid avseglingen från Karlskrona av ovan antydda skäl ävensom i någon mån på grund av vattnets större salthalt i Floridagolfen lättat tre tum. Därigenom hade *deplacementets* volym minskats och dess tyngdpunkt kommit lägre än förut. Å andra sidan hade vikterna såväl av de sex järnslavetterna jämte ammunition som lossats i Gustavia, som av under resan dit åtgången proviant och utredning för fyra månader, åstadkommit såväl motsvarande minskning av fartygets totala vikt som en minskning av de i hålskeppet befintliga tyngderna (lasten). Härigenom hade fartygets tyngdpunkt förflyttats något uppåt och metacenterhöjden därav i någon mån minskats. Korvettens stabilitet³⁴ var därför vid avseglingen från Havana minskad.

Till råga på allt detta hade korvetten då orkanen öfverföll henne och hon, ehuru lovgirig, genom rodrets uppläggning $\frac{3}{4}$ till lovart fallit något litet, ett läge i förhållande till orkanbyns riktning, som var det sämsta möjliga, ett tvångsläge som uteslöt all möjlighet att ytterligare falla. Orkanbyn hade angripit fartyget som låg lätt bidevind för babords halsar nära på tvärs emot korvetten, vars segelyta blott obetydligt kunnat minskas genom bramseglens uppgigande och därav att undersegelsskoten icke kommit loss. Sedan hon genom rodrets uppläggning³⁵ fallit en obetydlighet, blev det omöjligt att komma under vind, då akterseglens bärgande var uteslutet på grund av fartygets krängning, varigenom också rodrets verkningsförmåga upphävdes. Inom några sekunder fick korvetten en så våldsam överhalning att ingen man kunde behålla sin plats. Sjön i lä skeppades genom de båda aktersta halvportarna (för 8:de och 9:de kanonerna), vilka ej hunnit stängas, samt vidare över bästingeringen, spolade bort folket på gångborden, rusade ner genom däcksluckorna och trossbottensluckorna, fyllde fartyget, som inom kort sjönk där det låg.

XIII.

*Beroddé kantringen på att kanonerna voro lossgjorda,
varom rykten hade spritts?*

Bland den mängd av rykten om orsaken till katastrofen, som kommit i omlopp har förut nämnts att de lösa kanonerna störtade ned till lä och påskyndade kantringen,

att kanonerna, som icke surrats, förskjutit sig,

att kanonerna voro löstagna för rengöringen,

att kanonerna voro losstagna för övning, störtade ned till lä och påskyndade kantringen,

att kanonerna icke voro surrade utan vid korvettens krängning rullade över åt läsidan,

att genom någon försummelse kanonerna ej voro fastsurrade varför dessa, då fartyget lade sig på sida för stormen, kastades över åt läsidan med den påföljd att korvetten kantrade.

Fig. 5. Takelritning till korvetten
Carlskrona

Takelritning till Corvetten Carlskrona. (Copia)

Längd i vattenlinjen.... 113 fot. 1 $\frac{1}{2}$ tum

Bredd, mallad i Do.... 30 » 11 $\frac{1}{4}$ »

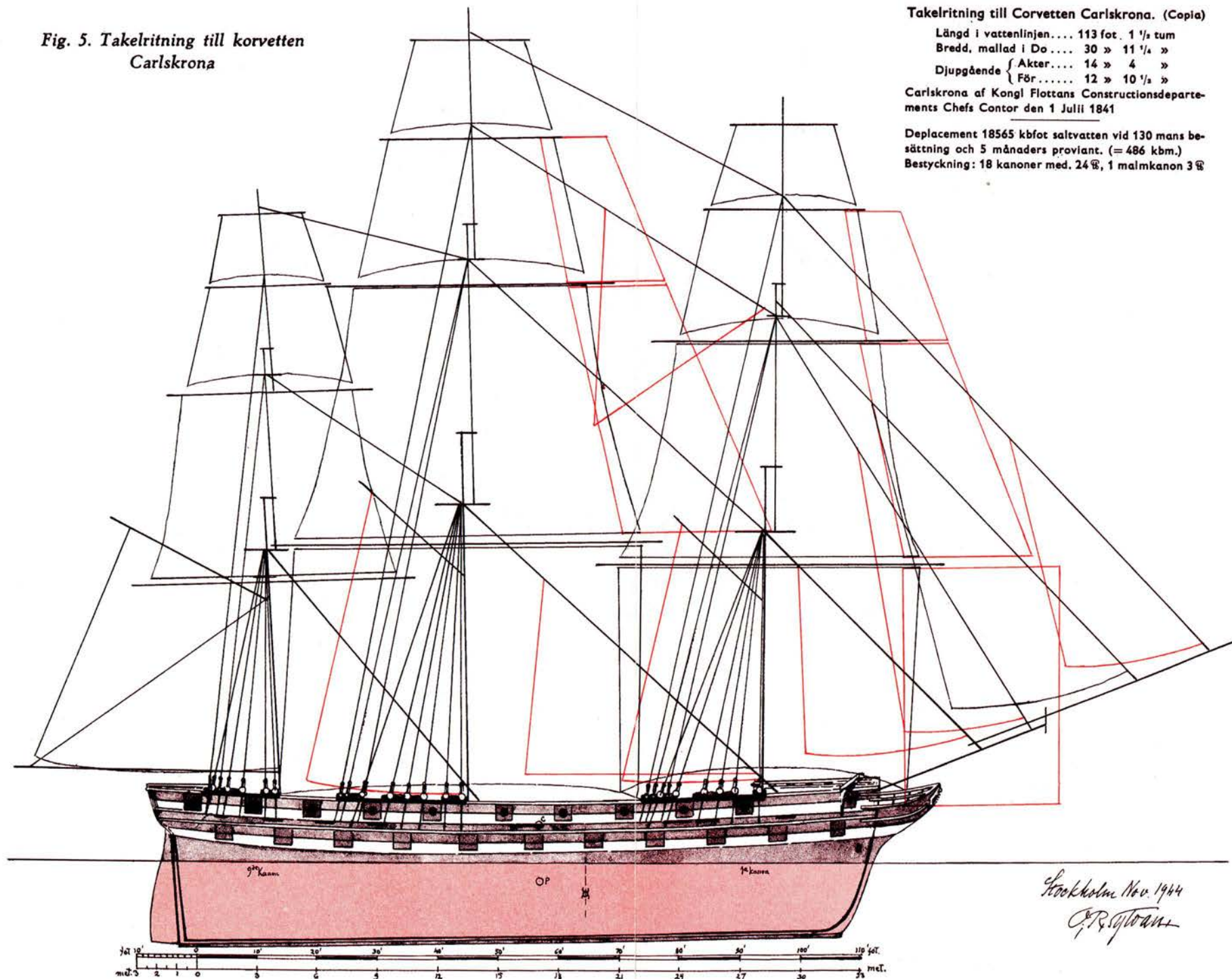
Djupgående { Akter.... 14 » 4 »

{ För..... 12 » 10 $\frac{1}{2}$ »

Carlskrona af Kongl Flottans Constructionsdeparte-
ments Chéfs Contor den 1 Julii 1841

Displacement 18565 kbfot saltvatten vid 130 mans be-
sättning och 5 månaders proviant. (= 486 kbm.)

Bestyckning: 18 kanoner med. 24 $\frac{1}{2}$, 1 malmkanon 3 $\frac{1}{2}$



Antagligen har många andra variationer på detta tema sett dagen, men det anförda tör räcka. Till en början må häremot erinras:

Vid krigsrätten vittnades 1:o) att alla kanonerna aftonen före avseglingen från Havana surrats under uppbördskonstapel Hanssons befäl och tillsyn i den ordning sekonden uppgivit, 2:o) att fyra kanoner kommit i gång nämligen andra och tredje, femte och nionde, därav de båda förstnämnda stannat mot förluckans karm och mot kobryggan, den 5:te mot pumparna nära för om stormasten, och att den 9:de gått ner i lä samt 3:o) att 2:a kanon tog lavetten med sig, men de tre övriga lämnade sina lavetter. Av vittnesmålen framgick 4:o) att det varit *efter* krängningen som dessa kanoner kommit i gång.

Av fig. 6 framgår huru kanonerna enligt sekondens redogörelse vid krigsrätten hade surrats. Sekonden upplyste vidare »att han efter olyckan hört de räddade omtala att de sett en eller två kanoner, som *efter* fartygets kantring hade bräckt sina surringar, gå över i lä», samt att »övergången av några kanoner, enligt hans omdöme, icke kunnat vara av minsta betydelse, även om händelsen icke varit som nu, att kanonerna varest de stå, bidra att underhålla krängningen».

Marshallslavetten var, tack vare Johan Fredrik Ehrenstams förändring därav i slutet på 1830-talet, så konstruerad, att dess svanslavett släpade på däck under rekylen men vid tillbordsättning uppvägs på sina två rullar. Surrad, vilade den alltså med sidoplankorna direkt på däck, som hade en obetydlig lutning från midskepps till vaterbordet. Sättet för kanonernas surring hade inom Flottan ansetts fullt säkert även för svåra förhållanden. Härom vittnar en rapport från chefen å »Najaden» dåvarande capitainen C. A. Virgin 1840, där det heter »Korvettens artilleri är förträffligt såväl i anseende till kanoner som lavettage. Den Marshallska lavetten med Ehrenstamska förbättringen har vunnit utländska officerares bifall . . . Det är i sanning omöjligt att föreställa sig mera lätthanterliga och tillika trankilare lavetter i storm och sjögång än de nya ovannämnda. Vid det hårda väder korvetten haft, såväl under utseglingen från Malta som nu under vintermånaderna i Medelhavet och under ganska häftig sjögång, har jag icke kunnat förmärka något tecken till den, vid de med fyra rullar försedda lavetter, så vanliga arbetningen och nötningen mot däck och bordvarts. Under den våldsammaste sjögång stå kanonerna orörliga endast med vanliga taljor.»

Det är självklart att de många tunga kanonerna i sin mån utgjorde en fara för fartygets stabilitet. När däck icke hade någon lutning eller obe-

tydlig sådan kunde ju kanonernas tyngd icke verka avslitande på surringarna eller spränga tappöverfallen. Det är först när däckets lutning närmar sig vertikalen som kanonens hela tyngd gör sig gällande, varvid den i värsta fall kan komma i gång, sedan den lösgjort sig från den stängda kanonporten, från broken och från bröstlavettens klyka samt sprängt tappöverfallen. Det är ej heller uteslutet att hakarna i svanslavetten, som utgöra fäste för surringarna till bröstlavetten och till fartygssidan av samma orsak bräckts eller befriats från sina taljor, sålunda lösgörande kanon och svanslavett.

Men, som kaptenlöjtnant Tersmeden framhöll vid krigsrätten, har detta ej varit av minsta betydelse för korvettens kantring. Innan dessa kanoner kommit i gång hade orkanbyn redan gjort sitt verk och stjälp det veka fartyget.

RITNING

till 30-pundig kanon av 200 kulors vikt, i Marshallslavett. (Korvetten Carlskronas bestyckning utgjorde 18 st. 24-pundiga mediumkanoner av 175 kulors vikt.) Skala $\frac{1}{32}$. Kopia efter Ehrenstams år 1839 utgivna lärobok i artilleri.

Surring med taljor:

Medelst dubbla, styvhalta och försäkrade brösttaljor surras svanslavetten såväl till den i skeppssidan fast förankrade bröstlavetten (2—4 och 2—3), som till skeppssidan med sidotaljorna, som även styvhalas och försäkras (1—5).

Broksurring:

7. Vid surring manas broken antingen över den med överfall försedda brokbögeln (9) eller under druvan (8), styvhalas, föres upp på kammaren, där ögla brytes och brokparterna najas tillhopa. Lavetten består av två genom själva pjäsen förenade delar näml. bröst- och svanslavetten. Bröstlavetten är fast i skeppssidan genom en svängbult. Dess inre ända har två på järnaxlar gående rullar. På dess övre sida är fästad klykan på vars träklots kanonen vilar och röres. Svanslavetten har två rullar, vilkas axel ligger lös uti sina i sidoplankorna upphuggna hål. Däröver vila lyftarmarne avsedda för lavettens uppväggande på sina rullar vid tillbordsättningen. Kanonens tappar vila i urholkningar uti svanslavettens främre del, där de fasthållas av stadiga överfall.

4. Dubbla haken omkring bröstlavettens svängbult i sidan.

2. Bultar i svanslavetten för brösttaljorna.

3. Bultar i bröstlavettens bakre del för dennas sidovridning samt för surring till 2.

1 och 5. Ringbultar i svanslavetten och i skeppssidan för surring med sidotaljorna.

6. Bultar i sidan för broken i klammade.

7. Najning om brokögeln.

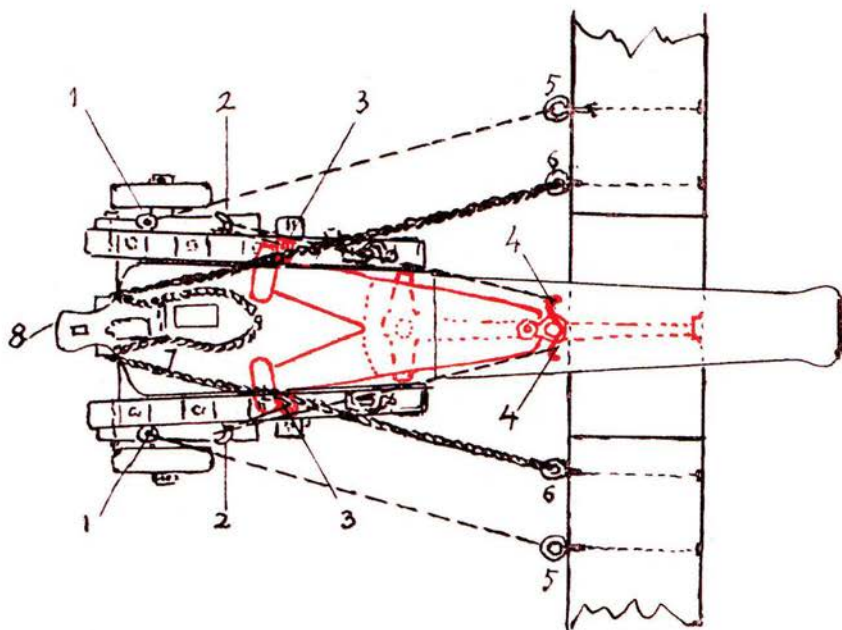
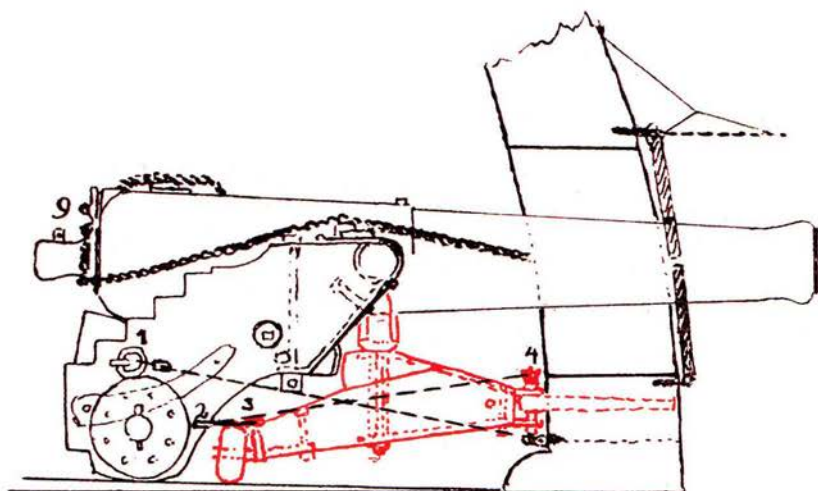


Fig. 6. Ritning över en kanon i marshallslavett

XIV.

Orkanbyns kraftverkningar.

De segel mot vilka orkanbyn pressade voro, sedan bramseglen uppgigats: enkelrevade märssegel undersegel mesan och klyvare. Å samtliga utom klyvaren hade man försökt lossa på skoten, som likväl ej mycket överhalat sig, märsseglen hade ej heller kunnat löpa. Totala ytan av alla dessa segel var omkring 1 019 kvm. Som bramseglen voro uppgigade men dock bidrogo något till krängningen antages avgå hälften av deras fulla segelyta 134 kvm, återstår 952 kvm segelyta, som dock bör reduceras, kanske med c:a 25 % på grund av att seglen ej kunna stå plana. Återstående segelyta, varuti orkanbyn pressade antages sålunda vara approximativt 700 kvm.

Strax innan orkanbyn kom låg korvetten lätt bidevind för babords halsar, antagligen med 4 streck i seglen, d. v. s. rårna inbrassade till ungefär 45° vinkel mot längskeppsplanet. Det blåste frisk bramsegelskultje och korvetten hade en krängning av — låt oss anta 6° (jfr fig. 7:3). Kursen var nordost och byn kom från NV, varför det antages att han anföll fartyget tvärs utifrån. Det är ej känt om orkanbyn framgick horisontalt eller om den måhända kom snett uppifrån. Om man vidare föreställer sig ovan nämnda segel utgöra en enda plan yta, vars tyngdpunkt sammanfaller med segelcentrum för de nämnda seglen, och som kan antagas ligga omkring 15 meter över den axel i hålskeppet omkring vilken fartyget antages kränga (segelcentret antages ligga 11 m över däck samt omkr. 3 m för om stormasten samt något åt lovart) och om slutligen denna segelyta är inbrassad som ovan sägs så drabbar en horisontalt framrusande orkanby densamma till en början under 39° vinkel ($45^\circ - 6^\circ$), som dock minskas i den mån fartyget kränger, för att slutligen bli 0° när fartyget kantrat och ligger med tacklingen i vattnet. Av fig. 7:1 synes att den krängande vindkraften VK är störst när vinden kommer tvärs, men minskas då fartyget seglar bidevind och rumskots, varvid samtidigt den framdrivande kraften ökas allt efter som vinden kommer akterligare³⁶, men vid bidevindsegling minskas i förhållande till den, då vinden kommer tvärs in.

I förevarande fall är visserligen vindriktningen känd men icke vindens hastighet. Man kan blott förmoda att denna hastighet varit enorm, eftersom orkanbyn kantrade fartyget inom få sekunder. Om vindstyrkan i denna by t. ex. antages vara 33 meter pr sekund, så motsvarar detta ett

vindtryck av 90 kg pr kvm (fig. 7: 2).³⁷ Antag fortfarande en begynnelsekrängning av 6°. Nämda vindtrycks komposant längs med segelytan (se 7: 3) blir verkningslös men komposanten vinkelrät mot segelytan verkar dels till krängning (VK) dels till ökad framfart (KS), med samma kraft i båda fallen. Den krängande kraften blir omkring 40 kg/m² och mot 700 kvm segelyta i segelcentrum alstrar den ett totaltryck av $40 \times 700 = 28$ ton. Det krängande (»aerodynamiska») kraftmomentet på 15 meters höjd bli således $28 \times 15 = 420$ meterton.

I den mån fartygets krängning under orkanens tryck ökas, så gör sig den krängande kraften allt mindre gällande. Fig. 7: 4 och 7: 5 visar bl. a. en krängning, då sjön börjar inskeppas genom 8:de och 9:de kanonernas undre halvportar. Dessa hade som framgår av sjöförklaringen icke hunnit fällas upp. Den krängande kraften har nu vid 26° krängning minskats till omkr. 21 kg/m², som mot 700 kvm segelyta ger ett totaltryck av v. p. 15 ton. Det krängande kraftmomentet på 15 m höjd mot segelcentret blir således nu 225 meterton utgörande en minskning från 420 meterton vid 6° krängning till 225 meterton vid 26° krängning. Sannolikt har orkanbyn, denna »white squall» gått fram horisontalt. Det är lika tänkbart att den kommit från en punkt något över horisonten. Antag 9 grader. De prickade linjerna i fig. 7: 3 och 7: 4 antyda att de krängande krafterna i detta fall vid 6° resp. 26° krängning bliva 34 och 12 kg/m², motsvarande emot 700 kvm segelyta 23,8 och 8,4 ton, som på 15 m höjd mot segelcentret ger krängande kraftmoment av 357 resp. 126 meterton. Det kan ej betvivlas att de krängande kraftmomenten vid orkanbyns anfall och fortgång bragte korvetten att kränga omkring 30° varvid den skeppade sjön verksamt bidrog till att kantra och sänka henne (jfr fig. 7: 5).

»I allmänhet» (skrev sekundlöjtnanten Dahlström några dagar efter katastrofen) »och uti vad väder som helst går ju ett däckat fartyg ej till botten uti första överhalningen. Det reser sig åtminstone något en eller ett par gånger och arbetar någon stund mot fullständig kantring eller sjunkning, men så var det ej här. Allt gick uti ett ögonblick. Korvetten på sida, rigg och segel i vattnet, havet in genom däcksluckorna, fyllde och sänkte i ett ögonblick. Nästa sjö rullade fram och ingenting fanns kvar över vattnet annat än den rytande orkanen, de sönderpiskade sjöarne och besättningen.»

Olyckligtvis kom byn oförmodat utan förvarning. Det var således ej tal om att stänga gunrumskaften eller pålägga och skalka luckorna till trossbotten, där alla hålskeppsluckorna icke hunnit påläggas. Den inträngande sjön mötte således intet hinder att fylla fartyget, vilket för-

klaras den hastighet varmed korvetten sjönk. Förut är sagt att fartyget fasthölls i ett tvångsläge, där orkanbyn kunde utveckla hela sin kraft. Till en viss grad motverkas krängningen av vattnets motstånd, men orkanen var övermäktig och betvang fartygets styvhet, varigenom stabiliteten hastigt blev labil och korvetten kantrade. Sjöns inströmmande, tyngden av lä kanoner, den höga riggen — allt detta gjorde att fartyget alls icke kunde göra något motstånd mot orkanbyns enorma kraft.

XV.

Missvisande familjetraditioner. Var den manöver som försöktes att frälsa korvetten den rätta?

I boken »På resan genom livet» berättar dess författare om amiralen G. af Klint hurusom denne på sin dödsbädd med hög och tydlig röst skulle hava sagt »Erik Erik bärga seglen» (XI kap.). Amiralen skulle alltså 6 år i förväg fått blicka in i ödeskatastrofen³⁸ och nämnde författare fortsätter med sin därav härledda slutledning: »sakkunskapen har fastslagit att hade seglen varit bärgade, hade olyckan aldrig behövt inträffa». Tvivelsutan bygger denna berättelse på någon familjetradition. Dennas trovärdighet måste likväl betvivlas på grund av sonens förutnämnda notification om dödsfallet (XI kap.).

Varifrån yttrandet om »sakkunskapen» härledes är oss obekant, men här skall något dröjas därvid med tanke på huru förhållandena i själva verket voro då olyckan inträffade. Det är känt att cyklonernas förebud vid den tiden voro föga utforskade, och fastän capitaine af Klint särskilt vinnlagt sig om att studera dem i de Västindiska farvattnen, så kunde han ej hava förskaffat sig någon ingående kännedom om deras natur och förebud. Han hade bestämt korvettens kurs så, att den bar klar genom Floridasundet mellan Floridahalvön på ena sidan och Cay Sal Bank samt Great Bahama banks på den andra. Och man kan ej undra på att chefen ville komma ut från detta strömfyllda och farliga vatten så fort som möjligt med hjälp av gynnande vind och ström som satte nordvart i Floridasundet.

När skulle man då hava bärgat seglen? Orkanbyn hade ytterst kort

varsel och när han kom gjordes allt som var sjömansmässigt möjligt för segelbärgning och fallgir, men man hann knappast lossa skoten förrän korvetten kantrade.

Eller skulle »sakkunskapen» hava fastslagit att segelbärgning borde skett innan ovädret drog fram, så att korvetten låge där med bara riggen ur stånd att hålla kursen, sakta drivande med vinden i riktning mot de farliga Cardenasskären vid Cuba (fig. 4) utan möjlighet att ankra, då djupet här översteg 1 000 meter. Ett sätt som påtagligen utesluter all sjömanskap.

Skulle åter capitainen, för den händelse att han någon tid förut kunnat se på vädret att det gömde en orkan, lagt bi och inväntat denna med ner-tagna bramstänger och bramrår, fastgjorda segel, fyrkant brassade rår, skalkade luckor, något stormsegel satt, grundtaljor bemannade o. s. v., så att korvetten nått och jämnt kunde hålla kursen? Uteslutet! För alla dessa arbeten fanns ej tid och om det funnits, så hade korvetten sannolikt kommit i samma tvångsläge som i verkligheten skedde, och från vilket hon nog skulle haft svårt att komma loss.

Om »sakkunskapen» slutligen menat att chefen en tid förut sett att en orkan fanns i det tillmulnande vädret (vilket ju ej var fallet), och att han hållit av och sedan bärgat alla segel utom t. ex. stagfocken för att kunna hålla kurs, så kunde det varit en möjlighet att fartyget länsat undan för orkanen, ehuru faran för Cardenasreven då hotade.

Påtagligen återstod blott en enda möjlighet att undvika olyckan, och det hade varit att stanna kvar i Havana till dess att orkanen gått över. Man kan endast beklaga att varken chefen ej heller någon annan om morgonen den 30 april 1846 hade en aning om det öde som väntade korvetten.

Man har frågat sig om rätta manövern som försöktes för att frälsa korvetten var bärgande av bram och akterseglen, lossande av fockeskot och av märsefallen och samtidigt försök att få henne att falla genom rodrets uppläggning, samt undrat om icke upplovning och segelbärgning hade kunnat rädda fartyget. Till en början stred en sådan manöver *mot* chefens förut givna order att aldrig taga en by, hur lindrig den än till utseendet var, genom upplovning utan att alltid falla och länsa undan. Men om en sådan upplovning mot order ändock hade försökts, så hade med all sannolikhet korvetten kantrat under upplovningen. Om så likväl icke skett, så återstod faran att få back i seglen, att gå över stag, att få mast och rigg i däck, rodret bräckt o. s. v. I det tvångsläge vari korvetten tvingats hade varje segelmanöver som än försökts varit maktlös på grund av den hastighet varmed kantringen ägde rum.

Det kan synas egendomligt att detta snabbseglande men veka fartyg icke mötte sitt öde långt förut. Hennes makliga men högst betydliga rörelser, varvid stundom sjön skeppades över relingarna på båda sidor, voro från den föregående långresan omvittnade och säkerligen också nu kända. Hon var väl försedd med stormsegel: lilla mesan, apa, storestagsegel, gaffelfock, stagfock, hon kunde ta in 4 rev i stor- och förmärsseglet, 3 rev i kryssmärsseglet, 2 rev i underseglen, bramrår och bramstänger kunde lätt tas ner i däck o. s. v. Det fanns således goda möjligheter att avpassa segelföringen efter rådande kultje, vilket säkerligen icke heller försumrades. Loggböckerna under de båda första expeditionerna tala om nästan ständiga segelmanövrer. I hamnarna omstuvades ofta ballasttackorna för justering av styrlastigheten, vattencisternerna fylldes, även till sjöss fylldes konsumerade cisterner med sjövattnen. Masternas fall kontrollerades och stående godset ansattes. Att fartygets krängning iaktogs var självklart. Att befälet också under sista expeditionen var noga med segelföringen och allt vad god sjömanskap kräver kan icke betvivlas.

XVI.

Plötsliga och oväntade orkanbyar i de vestindiska farvattnen ha sänkt en mängd fartyg. Tyska Marinens segelskolskepp Niobe.

*Kaptenlöjtnant Tersmedens deklaration vid
krigsrätten i Karlskrona.*

Samma olycka som råkade korvetten Karlskrona har drabbat många örlogs- och handelsfartyg under tidernas lopp, såväl i västindiska farvattnen som på världshaven, ja för samma orkanby som anföll Karlskrona lära åtskilliga handelsfartyg gått under. Plötsliga och överraskande stormbyar har kantrat sina offer. Ett med Karlskrona ganska liknande fall ägde rum för omkr. femton år sedan med tyska marinens segelskolskepp Niobe, ett barkskepp med 19 % större displacement än Karlskronas. Niobe kantrade

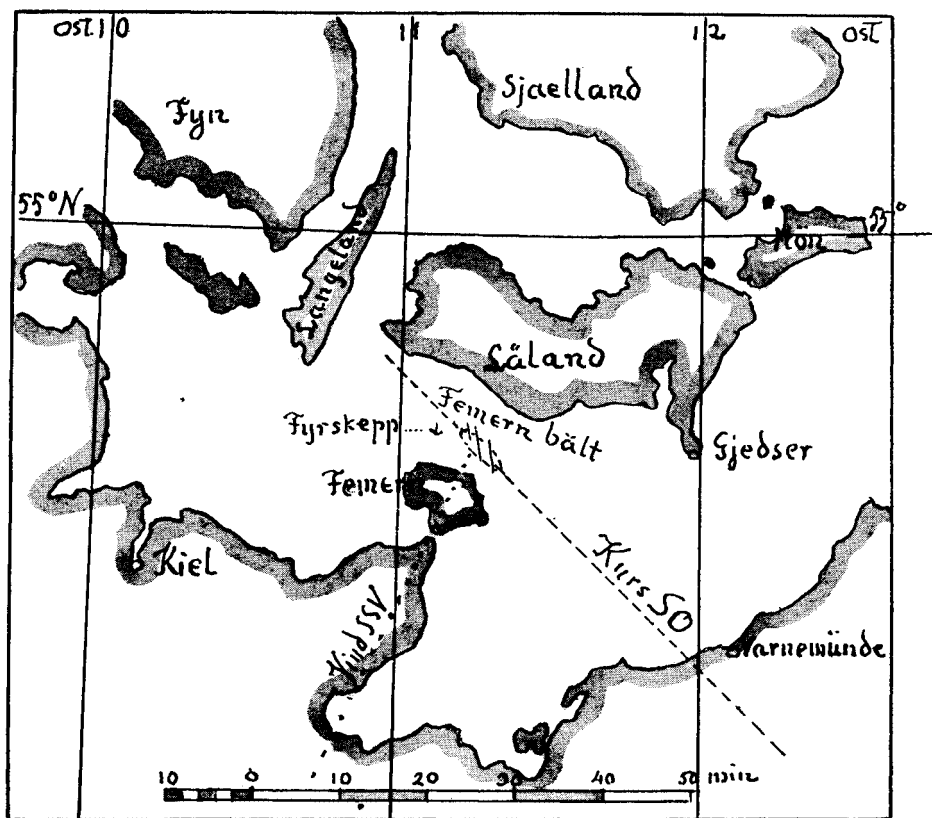


Fig. 8. Tyska skolskeppet Niobes undergång

Barkskeppet Niobe, tyska marinens segelskolskepp om 600 ton, chef kapitänlieutenant Ruhfuss, avseglade från Kiel den 25 juli 1932 för Warnemünde. Påföljande dag kl. 2 em. passerades Femern Bälts fyrskæppe. Bidevind för stb. halsar, SO kurs, vinden SSV, styrka 8 å 10 meter pr. sek. Styrbords väkt ett 30-tal man på däck, medan babordsvakten, utgörande flertalet av kadetterna, hade lektion under däck. Sidoventilerna till kadetternas midskepps belägna hytter voro öppna, likaså luckor och kappöppningar på däck. Befälhavaren iakttog en åskby komma i SV eller SSV från Femern. Order gavs att bärga bramseglen och utfördes. Alle man på däck kommanderades. Order gavs att klargöra båtar och livbälten. Då fartyget kl. 2:25 befann sig en å två distansminuter Ost om fyrskæppet överfölls det av åskbyn som vräkte ner henne. Fartyget löd ej för den styrbordsgir¹⁾ förste officeren gav order om. Så godt som ögonblickligen låg Niobe kantrad med relingen under vattnet och sjönk efter ett par minuter. Styrbordsvakten hoppade i sjön. Livbåten från en Hamburgångare samt fyrskæppets motorbåt tog upp ett 40-tal man. Endast 6 man lära hunnit upp från mellandäcket. Övriga därvarande gick med i djupet. Den 24 aug. 1932 togs fartyget upp, bogserades till en vik utanför Kiels hamn och sattes på grund. Vraket läns pumpades och lyftes. 30 lik, de flesta av kadetter, framdrogs av räddningsman-skap från flottan. Ytterligare 6 offer bärgades. Några torde spolats bort under bogseringen. Niobe var barkriggad.

för en åskby och sjönk, samt upptogs sedan, undersöktes av erfarna skeppsbyggnadsexperter och befanns synnerligen motståndsdugligt (fig. 8).

I de västindiska farvattnen kunna orkanerna falla så plötsligt och våldsam samt över segelfartyg att de sjöfarandes rådighet och sinnesnärvaro sättes på de svåraste prov och ibland kommer på skam. Några dagar efter olyckan skrev sekundlöjtnant Dahlström bl. a.: »Det förefaller säkerligen alla därhemma såsom något alldeles oförklarligt att ett krigsfartyg med hela besättningen på däck, chefen på kommandopallen, överstyrman med bästorsman vid rodret, folk klara vid märsfall och undersegels halsar och skot, gigtåg och gårdingar räckta — kan så plötsligt överfallas av en by, att ingenting hinner göras förr än alle man äro kastade huller om buller och fartyget — 'on her beamends'³⁹ — och det förefaller även oss som voro ombord uti full tjänstgöring, fördelade över hela skeppet, och som sågo allt vad som hände, såsom ett under hur det var möjligt. Var det något fel i kommando? Var det något fel i manövern? Jag förnekar det bestämt. Kommando gavs så fort fara varsnades och utförandet skedde lika fort som kommando gavs. Boliner, store hals, undersegelskoten, bomskot, märsefallen voro alla losskastade men ingenting löpte. Rodret var lagt dikt babord men fartyget tog ingen gir — det var ej tid.

Varsnades faran för sent? påtagligen; men varav skulle den hava kunnat varsnas? Ingen kunde vara mera kompetent att döma tecken eller förebud till det slags orkanbyar som här förekomma än just vår chef. Något tecken eller någon varning att en orkanby var på väg att bryta ut fanns icke. Den kom utan något annat förebud än det då i luften som följdes av orkanens hela våld inom mindre tid än som behövdes att få korvetten undan vind.»

Krängningsförsök, utförda av erfarna skeppsbyggnadsexperter, visade att fartyget var synnerligen motståndsdugligt. Den inbyggda ballasten kunde omöjligen ha förskjutit sig vid kränkningen från åskbyn och minskat fartygets balansförmåga. Alla sakkunniga, som å tjänstens vägnar yttrat sig, ha förklarat att en överväldigande naturkraft anses ha vållat katastrofen.

Vid krigsrätten åtalades Chefen för vårdslöst vållande till fartygets undergång. Kapitänleutnant Ruhfuss, som hade mångårig erfarenhet som förare av segelfartyg, förklarade att orsaken till Niobes undergång var en slagby omöjlig att undkomma genom segelmanöver. Vittnenas uppgifter överensstämde med befälhavarens. Han hade iakttagit allt vad på honom ankom vid skeppets navigering och dess segelmanöver. Genom att bärga de övre seglen, klargöra oljedämparne och ställa livbåtarne i ordning hade alla åtgärder vidtagits, som kunde beräknas vara behövliga. Åklagaren hade intet att invända mot ett frikännande utslag. Kapitänleutnant Ruhfuss blev också frikänd.⁴⁰)

¹⁾ Man kan undra om en styrbordsgir var den rätta. Att fartyget vägrade komma upp mot vind berodde antagligen på att rodret genom krängningen förlorade i vridningsförmåga samt på förseglens övervikt över akterseglen: RSn.

²⁾ Ett nytt segelskolskepp av samma typ men med 2 1/2 ggr större displacement, »Gorch Fock», stapel-sattes i Hamburg dec. 1932 och sjösattes efter en byggnadstid av endast 100 dagar.

Vid krigsrätten den 27 aug. 1846 avgav kaptenlöjtnant Tersmeden en deklARATION så lydande: »Då jag nu, sådana som omständigheterna här varit, icke tror mig vara underkastad vare sig juridisk eller moralisk ansvarighet för den olycka som drabbat korvetten, så har jag vid den nu skeddä undersökningen med mina upplysningar och anmärkningar ej behövt hava och ej haft annat syftemål än att befrämja en oblandad och vacker sanning, en sådan som anstår en större olycka, en sådan som mildrar och icke förbittrar den på många håll djupt kända sorgen. Jag tror det vara av vikt vid en undersökning som denna att ej fästa för mycket avseende på små fel då de ej bidragit till olyckan. En Flottas befäl har behov av att känna att den Nation, av vars dom det beror, ej har åtrå efter att finna fel, men väl förstår att skilja mellan olyckor förbundna med yrkets vansklighet och dem som följa på begångna verkliga uraktlåtelser. Vad som vid undersökningen smärtat mig, har varit den lilla avvikelse från sjöförklaringsens omdöme om vädret strax före olyckshändelsen och den någon benägenhet att *nu* se väderleken vid det tillfället mera hotande, som hos några av vittnena bemärkts. Att man skall kunna förändra en tanke, en åsigt uttryckt vid ett så friskt minne och en så ren åskådning av olyckshändelsen och dess detaljer som dem vi ägde de första dagarna efter vår räddning, det kan jag ej rätt förstå, och vore sådant mig än möjligt, så skulle det åtminstone ej kunna ske i en riktning i vilken anklagelser så småningom måste uppstå mot en Chef, vars oskuld vi genom ett sanningsenligt omdöme⁴⁰, med våra namn därinunder en gång så rättvist intygat. Den allmänna åsigten bliver dock alltid densamma: ett förfärligt utbrott av byväder, ringa varskott av naturen.

Sådant vållade vår, sådant vållar otaliga andras olycka på sjön. Därifrån undkommer lyckan, därifrån kan ock möjligen en sällsynt försiktighet förenad med mycken vana av farvattnet undkomma.

Jag skulle kunna anföra många olyckshändelser av samma natur: såsom 3 engelska linjeskepp med flere mindre örlogsfartyg och en Vestindisk handelsflotta, som i detta farvattnet år 1782 totalt förolyckades, även amerikanska örlogsfartygen *Insurgent*, *Hornet*, *Epervice* m. fl. vilka sedan 1815 på olika tider men på samma sätt i Floridagolfen kantrat. Jag skulle även kunna nämna de 13 till 20 fartyg, som genom handelsunderrättelser och i fransyska tidningar uppgivas att hava förolyckats på samma gång och i samma farvatten som korvetten, med många fler exempel, men möjligheten av en sådan olycka utan att någon därtill varit vållande, är ju icke och kan icke vara bestridd.»

*Hade fartygets konstruktion och utrustning någon inverkan
på korvettens kantring?*

Vid krigsrätten den 23 juli 1846 tillfrågades kaptenlöjtnant Tersmeden om vissa på korvettens säkerhet inverkande förhållanden. Frågorna rörde sig om korvettens läge på vattnet samt om storleken av utredning, proviant och förråd dels vid avgången från Karlskrona dels från Havana, ävensom om korvettens fart och segelföring (kap. XII). Någon ytterligare undersökning om dessa förhållanden förekom likväl icke, vare sig vid krigsrätten eller av krigsfiskalsämbetet och krigshovrätten. Vi ha sökt visa huru korvettens stabilitet försvagats genom minskningen i dess last, ävensom att stabiliteten från början icke syntes vara betryggande. Korvettens artilleri måste varit för tungt, riggen för hög och den flyttbara ballasten för liten. Det har ej kommit i dagen huruvida krängningsförsök utförts i Karlskrona med det år 1841 färdiga fartyget för bestämmande av avståndet mellan tyngdpunkterna av displacement och skrov. Dylika försök gjordes år 1847 med nybyggda järnkorvetten Svalan med påföljd att dess segelarea minskades och dess ballast ökades.

Den tiden förekom ej att officerare vid konstruktionskåren kommanderades på segelfartygen, så att någon intimare samverkan mellan dem och sjöofficerarna fanns icke då. Var konstruktionsritning gillad och fartyget färdigt, last och ballast bestämd och fartyget överlämnat, då var det sjöfolkets sak att sköta om utrustning, segling och avrustning. De hade att se till lämplig stuvning av ballasten och att fartyget hade vanlig beräknad styrlastighet. »I allmänhet kan gälla», skriver premiärlöjtnanten C. Engelhart i sin år 1840 utkomna handbok om tjänsten till sjöss, »att ett fartyg skall nedtryckas till ett djupgående lika med $\frac{3}{5}$ av råhultshöjden»⁴¹, vidare, »ballasten kan beräknas till en ton för var tionde av fartyget, och vid placering av densamma bör man akta sig för ytterligheter och på samma gång söka hålla fartyget på eller parallellt med den av konstruktören utsatta vattenlinjen».

Korvetten hade fått rykte om sig att vara ett gott sjöfartyg, tillika snabbseglande (utanför Rio seglade hon som förut nämnts om fregatten »Raritan», över vilkens höga fart amerikanska sjöofficerarna voro så stolta). Det

var ej tal ombord om något fel i stabiliteten, och varför skulle resan *från* Havana ej gå lika bra som resan *dit*.

Vi ha visat att en by med orkanlik kraft överföll korvetten i ett läge som var det sämsta möjliga, varvid antagits en vindhastighet av 33 m pr sek. Likväl är det ej uteslutet att korvetten kommit »on her beamends» för en svagare by. Man kan då fråga sig om korvetten skulle bärgats, om hon haft mera styvhet eller huruvida orsaken till hennes undergång låg uti mindre lycklig konstruktion. Korvetten hade det allra sämsta läget i förhållande till vindriktningen som kom tvärs in och hon blev fastlåst i detta läge vid orkanens oväntade angrepp. Då korvetten var ganska vek, hade mycket hög rigg, endast 2 månaders proviant och utredning samt fullt vattenförråd i hålrummet samt en ballast av blott 2 000 tackor vägande 66 ton och alltför tungt artilleri på däck och mindre stabilitet än normalt så kan även en svagare by än den förut nämnda ha kantrat henne.

Skulle således korvettens undergång berott på konstruktionen av fartyget? Svaret måste bli att orkanbyn överföll henne så oväntat och med så oerhörd kraft och med så sent varsel att försöken att få henne att falla endast kom att låsa fast henne i ett läge, varifrån det blev omöjligt att frälsa henne. Likväl måste kantringen hava underlättats bl. a. genom det tunga artilleriet, genom den minskade lasten, av den höga riggen, den ringa ballasten samt hennes vekhet varigenom sjön snart nog kom att skeppas över relingen vid omkring 30 graders krängning.

Hennes undergång var en sällsam olyckshändelse eller snarare en tragisk otur som bragte korvetten till ett läge⁴², i vilket orkanbyn kunde anfalla henne med maximum av sin inneboende styrka — en oerhörd kraft som kom henne att kantra inom några få sekunder. Varken chefen eller hans besättning kan rättvisligen härför ställas till ansvar.

XVIII.

Epilog.

Krigshovrättens utslag innebär emellertid en viss reservation angående detta ansvar. Där sägs nämligen att som den omkomne chefen själv fört befälet vid olyckstillfället, och prövning av hans förhållande därvid ej

kunde ske, så fann krigshovrätten skäligt låta bero vid den gjorda undersökningen och krigsfiskalens utlåtande, vilka båda saknat skäl att föra någon ansvars- eller ersättningstalan i målet. Om chefen hade blivit räddad så hade han säkerligen icke kunnat vittna annat än att orkanbyn som överföll fartyget hade alltför kort varsel och att han själv gjort vad som var möjligt för att frälsa korvetten. Om samma sak vittna såväl krigsrättsförhandlingarna som de räddades sjöförklaring och sekondens underdåniga rapport.

Krigshovrättens utslag den 29 juli 1847 har dock en formulering, som skenbart kastar en skugga över korvettens chef. En fackmässig undersökning av korvettens stabilitet hade nog varit särskilt påkallad med anledning av rapporterna från hennes andra expedition (sid. 76). Om så hade skett, är det sannolikt att hennes sista expedition blivit inhiberad. Men dylika saker tänkte vederbörande nog ej på, när rapporterna talade om korvettens sjöduglighet och flerfaldiga goda egenskaper.

Motiven för att krigshovrättens utslag i målet icke då, ej heller senare genom tidningarna publicerades, må hava varit vilka som helst — säkert är att därefter uppkom dessa olika och för befälet förklenande rykten om orsakerna till kantringen, vilka varit synliga i tidningar och böcker allt intill nuvarande tid.

Inom kort försvinner ett sekel sedan den svenska korvetten gick sitt sorgliga öde till mötes. Av hennes besättning följde 114 man med i djupet, blott 17 blevo räddade. Det ljusa minne, som chefen capitaine Erik af Klint har efterlämnat, kan icke fördunklas, ej ens genom skuggan av något ansvar för denna olycka, så smärtsam för de omkomnas anhöriga och vänner och en av de svåraste i svenska Flottans historia.



KÄLLOR.

Till krigshovrätten inkomna handlingar rörande undersökningarne om korvetten Carlskronas undergång.

Sjöförsvarsdepartementets ankommande handlingar för åren 1845 och -46. Korvetten Carlskronas loggböcker under resorna 1841—42 och 1844—45.

1812 års Krigsartiklar med anbefallda ändringar.

Reglemente för K. M^{ts} Flotta, tjänstgöringen under sjöexpeditioner.

Ledning för tjänsteutövningen ombord å krigsskepp av premierlöjtnant C. Engelhart.

Kommendörkapten L. von Horns biografiska anteckningar.

Korvetten Carlskronas Konstruktions och inredningsritningar.

Tidningarne Carlskrona Veckoblad och Najaden.

Post- o. Inrikestidningar, Göteborgs Handels och Sjöfartstidning, Svensk Sjöfartstidning, Östgöta Correspondenten m. fl.

Secundlöjtn. Dahlströms brev den 7 maj 1846, avskrift i Sjöhist. Museet.

Tidskrift i Sjöväsendet.

Svensk Författningssamling.

NOTER I TEXTEN.

- 1) »Exercis av Flottans bemanning» 45 000 Rdr. banco.
- 2) R. var bland de räddade vid »Carlskronas» undergång, var 1847 komm. på korvetten Najaden vid hennes expedition till Vestindien och S. Amerika, kaptenlöjtnant 1858, placerad på Flottans nya reservstat 1866 då skärgårdsartilleriet bildades, och slutade sina dagar som magasinsskontrollant i Karlskrona.
- 3) D., även bland de räddade vid »Carlskronas» undergång, erhöll samma kommandering 1847 som Ringheim, blev kaptenlöjtnant samma år som R., 1860 adjutant hos Chefen för Förvaltningen av Sjöärendena, 1861 ledamot i Undersökningskommissionen av Flottans tillstånd, 1869 överflyttad på indragningsstat. Död 1908.
- 4) Dåvarande officersgrader vid »Kgl. Maj:s Flotta» voro enl. Nåd. regleringen av 6/3 1845 följande: Amiral, Viceramiral, Contreamiral, Commendeur, Commendeur-Capitaine, Capitaine (majors rang), Premierlieutenant, Secundlieutenant. De fyra sistnämnda graderna med löner av 1^a och 2^a klass.
- 5) Vid avskedsbesöket hos denne har af Klint enligt familjetraditionen givit uttryck åt aningen om en kommande olycka. Då han efter avskedet kommit ned i trappan, gick han upp igen och yttrade till Högfeldt: »om någon olycka sker så fullborda mitt verk, blott i den vissheten kan jag dö lugn».
- 6) Korvettens ankar voro försedda med kätting, ehuru denna fortfarande kallades »tåg», som var den gamla benämningen då ankarne hade kabel. Kabellarium bestod av smärre kabel som vindades runt med vanligt gångspel och sejsades *till* och *av* ankarkättingen vid lättning.
- 7) Nilsson var född i Karlskrona den 20/4 1817. Han återfanns och begrovs den 14/8 1845. Ahlfelt avlade sedan skepparexamen, fick avsked från matroskåren 18/4 1850 och förflyttades till undermaskinist. Han var född 27/9 1820 och dog 30/5 1891.
- 8) Uttrycket betyder bestraffning med »dagg», som då ännu var ganska vanlig ombord. Den verkställdes under inseende av en därtill beordrad officer, samt i närvaro av några av den felaktiges kamrater, på backen. Dagen skulle givas över sätet utanpå byxorna och tiden lämpas så att straff av 50 slag, det högsta som på en dag fick givas, skulle vara fulländat inom tio minuter och mindre antal i förhållande därtill. Denna bestraffning fick ej verkställas vid korum eller gudstjänst.
- 9) Tvisten om lotsningsrätt i Öresund (det s. k. »lotskriget») avgjordes år 1873 så, att danska lotsar äga rätt att lotsa genom Flintrännen, varemot svenska icke få lotsa genom Drogden.
- 10) Vår kännedom om cykloner och andra meteorologiska förhållanden var då mycket ofullständig. En man som blev banbrytande inom denna vetenskap, var

amerikanske sjöofficeren och hydrografen Maury. På 1840-talet började han sammanföra och bearbeta en mängd observationer från djupvattensseglares loggböcker. Tack vare en ypperlig organisation i sådant avseende, finnes numera meteorologiska data, uppgifter om havsströmmar, om vindar, om tidvatten, seglingsbeskrivningar m. m. i böcker och tryckalster, berörande alla oceaner och hav jorden runt.

11) Den då vanligen tillämpade rutinen i hamn och till sjöss framgår av bilagan 3.

12) Korvetten Carlskronas styrmansuppbörd innehöll följande navigeringsinventarier: 1 krängningskvadrant, 1 engelsk azimuthkompass, 1 loggtavla av griffelsten med ramar i 2 delar, 1 klocktavla av trä med mässingsbehör, 1 spritkompass, 2 pejlskivor av trä och en av mässing, 3 dito av koppar, 1 fyratimmarsglas, 5 halvtimglas, 5 halvminuts- och 5 kvartsminutglas, 1 engelsk kronometer, 1 halv-kronometer eller större observationsur, 3 engelska sextanter, 1 artificiell horisont med kvicksilver, 4 oktanter, 1 sjöbarometer med termometer, 2 dag- och nattkikare, en tappkikare med utdragsrör, beskrivningar över Vestindien, 1 nautical almanack, en mängd engelska sjökort samt Sveriges Sjöatlas N^{is} 1—5.

13) Spisordningen för *Frukost 8 man*: N^o 1 Korngryn 24 jungfr, Koksalt 8 lod, Smör 16 lod. N^o 2 lika N^o 1. för *Middag 8 man*: N^o 1. Salt fläsk 4 skålpund, Ärtor 20 jungfrur, korngryn 4 jungfrur, brännvin 4 jungfrur. N^o 2 Salt kött 6 skålpund, Ärtor 20 jungfrur, Korngryn 4 jungfrur, brännvin 4 jungfrur. *Afton 8 man*: N^o 1: säll 1 skålpund, brännvin 4 jungfrur, N^o 2 Smör 16 lod, brännvin 4 jungfrur. Därjämte erhåller var man 1 $\frac{1}{4}$ skålpund torrt bröd (omkr. $\frac{1}{2}$ kilo) samt $\frac{4}{5}$ lod (11 gram) tobak om dagen. Skeppsgossarne få lika portion som karlarne, men deras brännvins och tobaksranson bör inestå emot kontant ersättning. Extra förplägnad av brännvin $\frac{1}{2}$ jungfru (4 centiliter), av öl $\frac{1}{4}$ kanna (6 $\frac{1}{2}$ deciliter). Vid tillgång på färskt kött utspisas 8 skålpund på »fatlaget» (8 man) i st. för salt kött och fläsk. Kunna grönsaker erhållas utgivas sådana varvid ärtorna besparas. När oväder eller andra orsaker hindra kokning utgives torrföda näml: *frukost 8 man*, smör 16 lod, brännvin 4 jungfrur, bröd enl. ovan. *Middag 8 man*, fläsk helst rökt 6 skålpund, bröd utom det vanliga 4 skålpund, brännvin 4 jungfrur. *Afton 8 man*, smör 16 lod, brännvin 4 jungfrur. Vid utspisning efter proviantering på utrikes ort kunde ost ersätta smör, och till gröten givas olja, och i st. för brännvin spansk, portugisisk el. fransk vin.

14) Officersvakter: Första vakt	8-12 e. m.	Hundvakt	12-4 f. m.	Dagvakt	4-8 f. m.
Manskapets:	» »	» »	» »	» »	» »
Officersvakter: Förmiddagsvakt	8-12 f. m.	Middagsvakt	1 ^a platt 12-2	2 ^a platt	2-4 e. m.
Manskapets:	» »	»	12-4 e. m.		
Officersvakter: Sista vakt	4-8 e. m.				
Manskapets:	1 ^a platt 4-6	2 ^a platt	6-8 e. m.		

15) Uttrycket betyder att *seglande* fälla båda ankarne med deras kättingar i hanfot mot en viss riktning, i detta fall mot sydväst. Det först fällda ankaret måste därvid vara försett med bojrep och boj. En sådan manöver fordrade givetvis mycken omtanke och skicklighet.

16) Emellertid fortsatte handlanden Luangas att vara svensk-norsk konsul i Montevideo, därjämte ombesörjande konsulatbestyren i Buenos Ayres. Willners ansökan om att erhålla vice konsulsbefattningen i Montevideo blev icke bifallen.

17) Den 3 Mars 1852 skrev den 1847 utnämnde konsuln i Buenos Ayres Greve E. Frölich till Kommerskollegium i Stockholm: »Häri genom har jag äran tillkännagiva att General Dr Juan Manuel de Rosas 22-åriga valde här i Platafloden upphört den 3 sistlidne februari genom förlusten av bataljen vid Moron, och att han själv med son och dotter avgick med engelska ångbåten Conflict till Europa den 9de samma månad. Den nya regeringens önskan och förhoppning är nu att bibehålla det vänskapliga förhållande som lyckligtvis äger rum mellan Sverige och Norge och La Confederacion Argentina.» Rosas bosatte sig i England, där han avled 14 mars 1877, 84 år gammal.

18) I boken om fregatten Eugenies världsomsegling 1851—52 av löjtn. Skogman förekommer en utförlig beskrivning över staden och dess befolkning.

19) Korvetten Carlskronas bogankare voro försedda med kätting. Pliktankaret hade tåg (kabel) med förelöpare av kätting som klammades till ankaret. Ankarne vindades hem med vanligt gångspel och tågakabellarium. Vid ankring var alltid bojrep med boj fäst vid ankaret.

20) Ön hade av Frankrike överlämnats till Sverige genom en traktat som avslöts i Paris under konung Gustaf III:s besök vid franska hofvet år 1784. Därigenom erhöll Frankrike fri nederlagsplats i Göteborg men betalte till Sverige återstående subsidier till ett belopp av 1 200 000 francs. Genom öns fördelaktiga läge och frihamnsrättigheter förkovrades snart handeln, som fortfor att vara betydlig ännu under de första decennierna av 1800-talet.

21) A. återkom till Gustavia år 1850 efter att hava varit i engelsk örlogstjänst 1847—49. Han blev gift med guvernörens dotter. Avancerade till kaptenlöjtnant. Var flaggadjutant hos H. K. H. Hertigen av Östergötland samt ordonnansofficer hos densamme. A. dog 1866.

22) Av de givna befallningarna hade hunnit utföras: märsefallens losskastande men märseglenn löpte ej, rodret blev lagt till lovart, undersegelsskoten losskastades men de överhalade sig ej mycket, troligen åtminstone vad man vet om fockeskot för kink och skägning i skivgattet, babords stormärseskot hann även komma loss. Ehuru försök med barkassen och babords båt gjordes hann ingen båt losskapas. Slupen var den enda båt som kom i sjön. Undre halvportarna, utom de båda aktersta i lä som ej medhunnos, hade som vanligt för natten blivit uppslagna.

23) Att korvettens slup efter katastrofen kommit just till detta ställe synes bevisa att strömkantring skett i närheten av olycksplatsen så att strömmen som förut satte i ostlig riktning, småningom satte åt NO eller NNO. Någon fara att komma på Cay Sal Bank förelåg således icke.

24) I Östgöta Corr. d. 1 aug. 1846 läses: »Bland sjöfartsunderrättelserna omtalas nu att samma stormvirvel som kastade omkull korvetten Carlskrona även drev 13 fartyg på grund vid Cap Cause och att många människoliv därvid spildes.»

25) Briggen hade senast kommit från Rio. Därvarande svensk-norska konsul Lars Gustaf Morsing skrev till Kommerskollegium att ombord på Superb hade varje söndag hållits gudstjänst, som varit så talrikt besökt av svenska skeppare och sjöfolk, att antalet av dem som därtill infunnit sig ibland överstigit 200 personer.

26) Krigsrättens sammansättning var vid sista sammanträdet: Ordförande: Herr Kammarherren Commendör Capitainen och Ridd. C. A. Virgin. Ledamöter: Herrar Capitainelöjtnanter P. Robach, F. Durietz, Premierlöjtnanten E. af Klint, Secund-

löjtnanter A. Pettersén, C. von Krusenstjerna, Amiralitets Auditören Lagmannen och Ridd. J. Nordvall. Som allmän åklagare fungerade vice Advocat Fiscalen vid Kongl. Flottan P. F. Wittbom.

A n m. C. A. Virgin var chef på fregatten Eugenie 1851—52 vid jordomseglingen. Eric af Klint ingick som premiärlöjtnant i Kejs. Österrikisk örlogstjänst, stupade i sjöslaget vid Lissa 1866 ^{20/7} som chef på fregatten Novara. Alexis Pettersén, kommandör vid Kgl. Flottan, varvschef och militärchef i Karlskrona m. m. (1820—1908).

27) Upplagan tog slut och en ny, reviderad, utgavs år 1906 av Bonniers förlag. Där kvarstod emellertid 1876 års uppgift om af Klint oförändrad.

28) Av förf. Sven Lidman.

29) Förf. Georg Bagge.

30) Sven Lidman.

31) Brevet har genom kommandörkapten Ellsén överlämnats till Riksarkivet.

32) Dessa skulle med viss överdrift kunna liknas vid en kappseglingsjakt som förlorat sin tunga ballastköl.

33) Fars farbror till nyligen avlidne kommandörkaptenen Rosensvärd.

34) Att korvettens resa till St Barthelemy förlupit väl trots storm i Nordsjön och Eng. kanalen samt utanför ostkusten av Sydamerika torde förutom av befälets vak-samhet och sjömanskap berott på, att hon då hade tyngre last än vid avseglingen från Havana. Under seglingen från St Barthelemy till Havana var lasten visserligen minskad, men korvetten klarade sig också då bra.

35) Roderkommandot som då gällde *ropinnen* upphävdes som bekant genom Generalorder nr 69. 1872.

36) Som den krängande kraften härvid minskas så motiveras även härav försöket som gjordes att få korvetten att falla.

37) Kurvan 7: 2 är uppritad efter »tabell angående vindhastighet och vindtryck» i lärobok i skeppsbyggeri av T. Herlin och G. Zethelius. Av kurvans paraboliska form synes att den vid mycket höga vindhastigheter närmar sig vertikala axeln. Vindtrycket ökas därför högst betydligt vid exempelvis en vindhastighet av 40 m/sek. En orkans vindhastighet kan ofta betydligt överstiga 33 m/sek. Sistnämnda hastighet har här antagits blott som ett exempel.

38) En dylik inblick kan visserligen ej förnekas, men har likväl icke bevisligen ägt rum i detta fall.

39) »på nockarne av hennes däcksbalkar», eller: med ena relingen under vattnet.

40) Sjöförklaringens slutord: »Att detta allt är med Sanningen överens stämmande intyga vi undertecknade.»

41) Bordläggningsplankan mitt för övre däckets kallas råhult.

42) Vid den på morgonen blåsande labra SSV landvinden sattes korvettens kurs NO till O. När vinden på e. m. kastade till NV frisk bramsegelskultje halsades om till lätt bidevind för babords halsar, samt lovades upp till NO. (Kap. VIII.)

Bilaga 1.

Mönsterrulla för korvetten Carlskrona.

1845 $\frac{2}{8}$ —1846 $\frac{30}{4}$ förlist.

Annot. vid ankomsten ombord	När spis- ningen begynt	Num- mer	Karaktär och namn av över- och under- officerare jämte regimente och kompani av gemene	När spis- ningen upphört	Datum för mönst- ringen	Annoteringar över avgången
	2/8		<i>Chef:</i> Capt. o. Ridd. E. G. af Klint		5/8	drunknad 30/4
	"		<i>Second.</i> Capt. Lieutn. o. Ridd. F. A. Tersmeden		"	<i>Bärgad</i>
	"		<i>Kom. Officerare:</i> Premierlöjtn. frih. von Schwerin		"	dr. 30/4
	"		<i>Till exercis:</i> secundlöjtn. A. H. Bildt		"	dr. 30/4
	"		A. R. Bergensträhle		"	dr. 30/4
	"		Frih. C. S. Rålamb		"	dr. 30/4
	"		L. Rosenqvist		"	dr. 30/4
	"		T. Palm		"	dr. 30/4
	"		C. A. Rahm		"	dr. 30/4
	"		C. E. E. von Heidenstam		"	dr. 30/4
	"		A. F. Ringheim		"	<i>Bärgad</i>
	"		E. J. L. Arnoldsson		"	dr. 30/4
	"		A. F. Afzelius		"	31/3 1846 avpolletterad i St Barthelemy
	"		J. R. Dahlström		"	<i>Bärgad</i>
	"		C. N. Hammar		"	dr. 30/4
	"		C. Lidman		"	dr. 30/4
	"		C. G. Ankarcrona		"	dr. 30/4
			<i>Proviantförvaltare:</i>			
	"		Kammarskrivare H. W. Ringheim		"	dr. 30/4
			<i>Uppbördsläkare:</i>			
	6/8		Med. Lic. J. Scherin		"	dr. 30/4
			<i>Ansvarsstyrman:</i>			
	2/8		Överstyrman C. D. Sandvall		"	<i>Bärgad</i>
			<i>Understyrman:</i>			
	"		J. Nilsson		"	dr. 30/4
	"		D ^o A. Lundgren		"	dr. 30/4
	"		Und. Off ^s -korpr. T. Lindegren		"	dr. 30/4
	"		Uppbördskonstapel: överkonstapel C. J. Hansson		"	<i>Bärgad</i>
	"		Överkonstapel G. R. Kloo		"	dr. 30/4

Annot. vid ankomsten ombord	När spis- ningen begynt	Num- mer	Karaktär och namn av över- och under- officerare jämte regimente och kompani av gemene	När spis- ningen upphört	Datum för mönst- ringen	Annotationer över avgången
	2/8		Underkonstapel C. J. Ågren		5/8	drunknad 30/4
	»		Underofficerskorpral J. Ljungqvist		»	dr. 30/4
	»		Uppbördsskeppare: överskeppare J. Hörholt		»	dr. 30/4
	»		Underskeppare C. R. Nyman		»	Bärgad
	»		Underskeppare A. Lindqvist		»	dr. 30/4
	»		Underofficerskorpral C. J. Pettersson		»	Bärgad
	»	2	Uppbördstimmerman: 3 ^e komp. C. Åkerberg		»	dr. 30/4
			<i>Handverkare:</i>			
	»	41	Timmermannen av 4 ^{de} komp. A. Lilje- gren		»	dr. 30/4
	»		Smedsgesäll N. Sjöbäck		»	dr. 30/4
	»		Segelsömmaregesäll B. Sunesson		»	dr. 30/4
	5/8	80	Sjöartilleristen 1 ^a komp. Ström		»	dr. 30/4
	»	48	» 2 ^a komp. Jonasson		»	dr. 30/4
	»	49	» 3 ^e komp. Rask		»	dr. 30/4
	»	69	» 4 ^e komp. Strid		»	dr. 30/4
	»	62	» 5 ^e komp. Ek		»	dr. 30/4
	»	64	» 6 ^e komp. Fyr		»	dr. 30/4
vice korpral }	»	38	» 7 ^e komp. Sylvander		»	dr. 30/4
	»	63	» 8 ^e komp. Frisk		»	dr. 30/4
	»	71	» 9 ^e komp. Söderberg		»	dr. 30/4
korpral	»	41	» 10 ^e komp. Dag		»	dr. 30/4
			<i>Matrosar</i>			
	2/8	16	1 ^a komp. Linneroth			4/8 avpollterad till Flottans sjukhus
	»	38	» » Lindqvist		»	Bärgad
	5/8	43	» » Wahlgren		»	tillkom efter utlägg- ningen
	2/8	17	» » Moberg		»	dr. 30/4
			<i>Jungmän</i>			
	»	51	1 ^a komp. Andersson		»	dr. 30/4
	»	63	» » Olsson		»	dr. 30/4
	»	76	» » Ingelström		»	Bärgad
	»	79	» » Steinbach		»	Bärgad
	»	87	» » Boström		»	dr. 30/4

Annot. vid ankomsten ombord	När spis- ningen begynt	Num- mer	Karaktär och namn av över- och under- officerare jämte regimente och kompani av gemenc	När spis- ningen upphört	Datum för mönst- ringen	Annotationer över avgången
	7/8	1	<i>Matrosar:</i> 2 ^a komp. Classon			Tillkom efter mönst- ringen, dr. 30/4
	8/8	9	» » <i>Frick</i>			<i>Bärgad</i> , tillkom efter mönstringen
	2/8	35	» » <i>Nyman</i>	5/8		<i>Bärgad</i>
	»	44	» » Nilsson	»		död 7/8
	»	56	<i>Jungmän:</i> » » Friström	»		dr. 30/4
	»	64	» » Nyman	»		dr. 30/4
	»	70	» » Åberg	»		dr. 30/4
	»	73	» » Söderlund	»		dr. 30/4
	»	79	» » <i>Lundberg</i>	»		<i>Bärgad</i>
	»	82	» » Johansson	»		dr. 30/4
	»	11	<i>Matrosar:</i> 3 ^e » Forslund	»		dr. 30/4
	»	32	» » Hallengren	»		dr. 30/4
	»	40	» » Hultgren	»		dr. 30/4
	»	46	<i>Jungmän:</i> » » Lindahl	»		dr. 30/4
	»	47	» » Rundqvist	»		dr. 30/4
	»	48	» » Westerberg	»		dr. 30/4
	»	49	» » Carlstedt	»		dr. 30/4
	»	34	<i>Matrosar:</i> 4 ^e » <i>Hultberg</i>	7/8		<i>Bärgad</i>
	»	37	» » Åhlfeldt	»		7/8 avpolleterad till Flottans sjukhus
	»	51	<i>Jungmän:</i> » » Blad	»		dr. 30/4
	»	64	» » Boström	»		dr. 30/4
	»	71	» » Emberg	»		dr. 30/4
	»	76	» » <i>Appel</i>	»		<i>Bärgad</i>
	»	80	» » Thunström	»		dr. 30/4
			<i>Skeppsgossar.</i>			
	»	46	vid 1 ^a komp. Elm	»		dr. 30/4
	»	56	» » » Eriksson	»		dr. 30/4
	»	61	» » » Zelander	»		dr. 30/4
	»	19	» 2 ^a » Wigclsten	»		dr. 30/4
	»	32	» » » Schirman	»		dr. 30/4
	»	54	» » » Olsson	»		dr. 30/4
			<i>Båtsmän</i> (efter gamla indelningen)			
	»	21	2 ^a Blek. komp. Elg	»		dr. 30/4
	»	28	» » » Helsing	»		dr. 30/4

Annot. vid ankomsten ombord	När spis- ningen begynt	Num- mer	Karaktär och namn av över- och under- officerare jämte regimente och kompani av gemene	När spis- ningen upphört	Datum för mönst- ringen	Annotationer över avgången
kock	6/8	29	2 ^a Blek. komp. Hök			Tillkom efter mönst- ringen, dr. 30/4
	2/8	35	» » » Logg		5/8	drunknad 30/4
	»	38	» » » Smed		»	dr. 30/4
	»	39	» » » Fred		»	dr. 30/4
	»	41	» » » Svartlock		»	dr. 30/4
	»	42	» » » Appel		»	dr. 30/4
	»	60	» » » Hellman		»	dr. 30/4
	»	71	» » » Svanholm		»	dr. 30/4
	»	83	» » » Björkegren		»	dr. 30/4
	»	88	» » » Löfström		»	dr. 30/4
	»	92	» » » Flinta		»	dr. 30/4
	»	93	» » » Bredberg		»	dr. 30/4
	»	102	» » » Björkelund		»	dr. 30/4
	»	108	» » » Rask		»	dr. 30/4
	»	111	» » » Torp		»	dr. 30/4
	»	118	» » » Nabo		»	dr. 30/4
	»	120	» » » Bing		»	dr. 30/4
	»	129	» » » Gers		»	dr. 30/4
	»	131	» » » Kråka		»	dr. 30/4
	»	132	» » » Bult		»	dr. 30/4
	»	133	» » » Styf		»	dr. 30/4
	»	137	» » » Häck		»	avgått till Kompaniet
	»	147	» » » Hoffman		»	dr. 30/4
	»	151	» » » From		»	avgått t. Kompaniet
	»	153	» » » Flyborg		»	Drunknad 30/4
	»	155	» » » Snäll		»	dr. 30/4
	»	159	» » » Öman		»	dr. 30/4
	»	160	» » » Rå		»	dr. 30/4
	»	163	» » » Stor		»	dr. 30/4
	»	172	» » » Tornby		»	avgått t. Kompaniet
	»	179	» » » Liljegren		»	Drunknad 30/4
	»	184	» » » Scbom		»	avgått t. Kompaniet
	»	197	» » » Winqvist		»	Drunknad 30/4
	»	218	» » » Gångare		»	dr. 30/4
	»	233	» » » Askelund		»	dr. 30/4
	»	235	» » » Senior		»	avgått t. Kompaniet
	»	236	» » » Stockman		»	Drunknad 30/4
	»	237	» » » Djerf		»	dr. 30/4
	»	242	» » » Wittberg		»	dr. 30/4

Annotation vid ankomsten ombord	När spisningen begynt	Nummer	Karaktär och namn av över- och under-officerare jemte regimente och kompani av gemene	När spisningen upphört	Datum för Mönstringen	Annotationer över avgången
korpral	2/8	260	2 ^a Blek. komp. Remnål		5/8	dr. 30/4
	»	263	» » » <i>Make</i>		»	<i>Bärgad</i>
	»	274	» » » <i>Sturk</i>		»	drunknad 30/4
	»	276	» » » <i>Gran</i>		»	avgått t. Kompaniet
	»	279	» » » <i>Löfgran</i>		»	dr. 30/4
	»	295	» » » <i>Elmstad</i>		»	dr. 30/4
	»	302	» » » <i>Stark</i>		»	avgått t. Kompaniet
	»	310	» » » <i>Mild</i>		»	dr. 30/4
	»	86	» » » <i>Lång</i>		»	dr. 30/4
	6/8	314	» » » <i>Slåthår</i>		»	tillkom efter utläggningen, dr. 30/4
	»	315	» » » <i>Spann</i>		»	tillkom efter utläggningen, dr 30/4
	»	316	» » » <i>Möllberg</i>		»	tillkom efter utläggningen. <i>Bärgad</i>
	»	330	» » » <i>Spak</i>		»	tillkom efter utläggningen, dr. 30/4
	»	343	» » » <i>Witlock</i>		»	tillkom efter utläggningen, dr. 30/4
	»	348	» » » <i>Hastig</i>		»	tillkom efter utläggningen, dr. 30/4
	»	349	» » » <i>Lekatt</i>		»	tillkom efter utläggningen, dr. 30/4

H. M. Corvett Carlskrona den 5 aug. 1845.

E. G. af Klin .
fartygschef.

År 1845 den 5 aug. inmönstrade denna besättning å H. M. Corvette Carlskrona, som är försedd med torrt bröd för 4 månader samt övrig proviant jämte urredning för 6 (sex) månader.

Som ofvan

O. G. Nordenskjöld.

O. W. Cimmerdahl.

Till dem som drunknade kommer ytterligare en man, timmermannen Hedström, som embarkerat i Buenos Ayres. Officerskocken (civil icke inmönstrad) medföljde, avgick före avseglingen fr. Havana.

Anm. Tiden för korvettens undergång den 30/4 är lokal tid. Svensk tid för samma händelse är omkr. kl. 1 på natten den 1 maj 1846. Anteckningarna om drunknade och bärgade äro införda av underteckn. enligt skondens kaptenlöjtn. Tersmedens rapporter jämförda med krigsrättsprotokollen. För övrigt är mönsterrullan en avskrift av original-handlingen.

O. R. Sylvan.

Capitaine af Klints instruktioner (3 st.).

Chefens instruktion, utfärdad av Chefen för Sjöförsvarsdepartementet, konteramiralen C. A. Gyllengranat den 16 Juli 1845 och gillad av konung Oscar I var av följande lydelse: Underdånigste Project till Instruktion för chefen å Corvetten Carlskrona Capitainen och Riddaren E. af Klint.

1^o Sedan Corvetten d. 5 aug. inmönstrat, samt 6 st. 6 pundiga kanonlavetter blifvit tagne ombord, avseglar Tit. till Köpenhamn, där ett kort uppehåll får ske. Därifrån avgår Tit. till Tanger och Gibraltar och uppehåller sig med Corvetten 8 à 10 dygn tillsammans å dessa sistnämnda ställen: vidare avseglar Tit. till Canarieöarne samt därifrån till södra America för att besöka Monte Video, Buenos Ayres och Rio Janeiro: därefter fortsätter Expeditionen åt Westindien och till St Barthelemy, varest de ombord befintliga Canonlådorna av järn skola avlämnas. Sedan Corvetten blifvit iståndsatt begiver sig Tit. till St Croix och Havana. Ifrån detta senare ställe återvänder Tit. till Europa, för att i slutet av Maj eller första dagarne af Juni inträffa i Kånsö. Under hemseglingen är det Tit. tillåtet att anlöpa någon af de Azoriska öarne Fayal företrädesvis.

2^o I de hamnar som besökas bör Tit. förskaffa sig underrättelser om Svenska och Norska handelsförhållandena, samt hvad som i politiskt och maritimt hänseende kan vara märkvärdigt; och bör Tit. inhämta i möjligaste mätto fullständiga upplysningar huruvida förmånlig avsättning af svenska och norska produkter, särdeles af järn och trävaror, kan förefinnas, vilka dimensioner af dessa varor kunna vara begärliga, samt i allmänhet hurudana järnmanufakturarbeten böra afsändas, hvad profit är därå i jmförelse med engelska järnvaror, varest upplag av sådana effekter kunna med fullkomlig säkerhet ske i avseende på betalningen m. m. Efter slutad Expedition inlämnas häröver underdånigste Rapport till Kongl. Maj:t genom Chefen för Sjöförsvarsdepartet.

3^o Skulle smittosamma sjukdomar vara gångbara i någon af de hamnar Tit. skall besöka, bör all möjlig försigtighet iakttagas i avseende på kommunikation med land och i hamnen befintliga fartyg: och skall Tit. icke därstädes uppehålla sig med korvetten längre tid än nödvändigheten fordrar. Sådana hamnar som möjligen kunna vara blockerade böra ej anlöpas, så framt ej tvingande omständigheter gör det oundvikligt nödvändigt.

4^o I händelse konvojering av svenska eller norska handelsfartyg av inträffande omständigheter skulle blifva nödvändig, må Tit., då skeppare därom anhålla, sådant verkställa, så vidt den bestämda tiden för expeditionen det medgifver.

5^o Skulle i någon af de hamnar Tit. besöker finnas Svenska eller Norska handelsfartyg å hvilka misshälligheter uppstått mellan skepparne och deras besättningar samt anmälan till Tit. därom göres, bör Tit. söka att sådant bilägga eller rätta. I händelse någon svensk eller norsk skeppare behöfver hjälp af effekter eller handräckning må Tit. sådant aflämna, dock utan att blottställa Corvetten för brist eller något äfventyrligt. Hvad biträde af effekter angår bör ersättning därför ske, antingen af skepparen direkte eller ock genom förbindelse af honom att Dess Rederi

skall till Commerce-Collegium eller Förvaltningen af Sjöärendena Öfversända be-
loppet.

6^o I anseende till den nytta för naturvetenskapernas utveckling som kan dragas af de sjöexpeditioner hvilka med Örlogsfartyg företagas till aflägsnare länder, så väl i afseende på fysikaliska som naturhistoriska iakttagelser åligger det Tit. att i allt hvad på Tit. ankommer bidraga därtill, att dylika observationer som göras af ombord varande officerare och läkare, enligt den plan som möjligen af Kongl. Vetenskaps Akademien kan vara uppgjord och tilldelad någon av nämnda personer, må underlättas och befordras.

7^o Enär denna Expedition, utom handelns och sjöfartens skyddande och befrämjande, jemväl äsyftar Exercise för officerare, underofficerare och manskap, åligger det Tit. att begagna alla möjliga tillfällen härtill, samt hafva all möda osparad för detta viktiga ändamåls vinnande och bör Tit. ofta göra klart skepp till drabbning såväl om dagen som nattetid samt därunder verkställa manövrer. De unga officerarne böra då tillfälle medgifver, utom Latituds observationer och förrättande av middagsarbeten äfven taga Longituds observationer. De Officerare som icke genomgått graderna skola sådant verkställa på sätt Reglementet föreskriver.

8^o Besättningens noggranna vårdande bör utgöra ett huvudsakligt föremål för Tit's uppmärksamhet. All möjlig sparsamhet och hushållning iakttages under Expeditionen, synnerligast vid utgifters bestridande till förefallande behof.

9^o Som Sverige och Norge är i vänskapligt förhållande till alla nationer, så bör all anledning till missförstånd med sorgfällighet undvikas. All möjlig uppmärksamhet och hönör göres varje Nation och deras flaggor, hvaremot Tit. äger att fordra det Kongl. Maj:t flagga vid alla tillfällen visas den aktning hvartill gällande Fördrag, Traktater och Conventioner göra henne berättigad.

10^o Vid de tillfällen och oförutsedda händelser som möjligen kunna inträffa, och hvarom föreskrifter i denna Instruktion saknas, gör Kongl. Maj:t sig förvissad att Tit. vidtager sådane åtgärder som svara emot det nådigst givna förtroendet och ändamålet med Expeditionen.

11^o För öfrigt skall gällande Reglementen, Krigsartiklar, författningar, Traktater och Conventioner med främmande makter samt den av Bef. Amiralen utfärdade *Ekonomiska Instruktion* lända Tit. till efterrättelse. Den Instruktio som av Statsministern för Utrikes ärendena är för Tit. utfärdad skall även tjäna till efterrättelse, men bör densamma efter slutad Expedition insändas till Chefen för Sjöförsvarsdepartementet.

12^o Vid alla möjliga tillfällen insänder Tit. Underdänigste Rapport till Kongl. Maj:t genom Chefen för Sjöförsvars Deptet om Expeditionens fortgång, samt hvad därunder sig tilldragit med vad mera som kan vara anmärkningsvärdt. Som ofvan C. A. Gyllengranat.

Den i 11^{te} punkten i Sjöministerns instruktion omnämnda *statsministerns för utrikes ärendena instruktion* hade följande lydelse: Instruktion för Kaptenen vid Kongl. Maj:t flotta, Riddaren av Kongl. Svärdsorden, Erik Gustaf af Klint vid den af Kongl. Maj:t anbefalda expedition till södra America. Given Stockholms Slott den 16 Juli 1845.

§ 1.

Kongl. Maj^{ts} Nådiga vilja och befallning är, att då vid den nu förestående Expedition av Kongl. Maj^{ts} Corvett Carlskrona, Capitainen och Ridd. af Klint enligt erhållen föreskrift begiver sig till Buenos Ayres, Capitainen af Klint därstädes bör å K. M^{ts} höga vägnar afgiva erforderlig förklaring af K. M^{ts} erkännande af den Argentinska republiken.

§ 2.

K. M^t har fattat detta beslut med önskan att se de stridigheter och missförstånd fullkomligt bilagda, hvilka uppstodo 1836 till följd af den hos Republiken utnämnde General Consuls John Tarras ankomst till Buenos Ayres.

§ 3.

Följande under rättelse om förloppet härvid bör på K. M^{ts} Nåd. befallning komma till Capitainen af Klints kännedom. Consuln i Cadiz, John Tarras utnämndes 1835 till Kongl. Svensk och Norsk General Consul i Buenos Ayres. Vid avresan dit i Novemb. sistnämde år försågs General Consul Tarras med ett introduktionsbref af Herr Statsministern för utrikes ärendena till Republikens Utrikes Minister, Don Felipe Arano, hvaraf afskrift bifogas. Vid sin ankomst aflämnade Gen. Cons. Tarras detta bref jemte sitt diplom; men då någon svårighet uppstod i afseende å meddelande af vanligt exequatur, af det skäl att Republikens myndigheter icke ansågo de öfverlämnade handlingarne innefatta ett fullständigt och tillfredsställande erkännande af Republikens sjelfständighet och oafhängighet, samt därigenom ett dröjsmål uppkom, begick T. den oförsiktighet, att innan exequatur blifvit lämnat, inträda i utöfningen af sin befattning såsom Gen. Consul. och att i denna egenskap påteckna skeppspapperen för ett till Valparaiso destinerat svenskt fartyg. En anmälan härom till Republikens Regering hade till följd, att Tarras blev inför Criminal Domstol instämd och förklarad skyldig att träda i häfte den 12 mars 1836. Efter en ingiven förklaring i afseende å bevekelsegrunderna för hans handlingssätt, blef T. den 22 Mars ställd på fri fot och den mot honom började kriminal rättegång inställdes; men med uttrycklig förklaring att T. skulle för alltid blifva ansedd oskicklig att antagas till utöfvande af någon tjänst eller embete, vartill han hos Republikens Auctoriteter kunde blifva utnämnd. Därefter avreste T. till Uruguay och har sedan denna tid därstädes varit i egenskap af Gen. Consul anställd. Efter sådan tilldragelse kunde fråga icke uppstå om någon svensk och norsk konsulat-agents utnämmande i Buenos Ayres; men därvarande regering, som till följd af de mot dess förfarande framburne klagomål, tyckes hafva insett att den behandlat Kgl. Svenska och Norska General Consuln med en mot folkrättens fordringar stridande stränghet, fortfar likväl att vid svenska och norska fartygs ankomst till Buenos Ayres låta dem åtnjuta samma förmåner som de vilka voro andra nationer tillerkända.

När dåvarande Premier Löjtnanten Oxehufvud med den af honom företagna Expedition år 1841 ankommit till Montevideo och därifrån ämnade begiva sig till Buenos Ayres ansåg han sig till följd av ovan åberopade av honom kända förhållanden innan ditresan med fartyget företogs, böra personligen och ensam begiva

sig dit för att rådfråga därvarande Kongl. Stor Brittanniska Chargé d'affaires Mandeville, huruvida hans fartyg kunde vid ankomsten till Buenos Ayres påräkna ett vänskapligt och tillfredsställande bemötande. Svaret härpå utföll ganska förmånligt, och de närmaste omständigheterna härvid finnas utvecklade uti en från Mandeville till Lord Palmerston avläten dépêche av den 19 Juli 1841, varav afskrift bifogas. Därav inhämtas att vid samtalen om denna angelägenhet utrikesministern Don Felipe Arano, såväl å egna, som å Presidenten Rosas vägnar uttryckte Republikens önskan att se det goda förhållandet och relationerna med Sverige och Norge fullkomligt återställda.

Ovannämnda dépêche blev av K. Storbritanniska härvarande minister på Dess regerings befallning till K. Maj^{ts} regerings kännedom meddelad, och till följd därav erhöll K. M^{ts} beskickning i London under den 9 Nov. 1841 befallning att för K. Storbritanniska ministären uttrycka K. M^{ts} tacksamhet för dess välvilliga mellankomst i detta avseende ävensom att till Argentinska republikens sändebud i London förklara med vilket verkligt nöje K. M^t skulle se det goda förhållandet mellan de båda Länderna återställt och utvidgat genom avslutandet av en handels-traktat. Sedan denna tid hava sakerna förblivit in status quo, och K. M^t är därför angelägen att genom det nu åt Capitainen af Klint lämnade uppdrag, för framtiden på ett tillfredsställande sätt ordna denna angelägenhet.

§ 4.

Vid ankomsten till Buenos Ayres bör Capitainen af Klint begiva sig till Utrikesministern och jämte överlämnandet av hosgående öppna introduktionsbrev, för honom anmäla det han är avsänd i egenskap av K. M^{ts} särskilda sändebud med uppdrag att i K. M^{ts} namn och å Dess vägnar avgiva och underteckna en officiell och formlig deklaration om K. M^{ts} erkännande av den Argentinska Confederationens Republiks souveränitet, frihet och självständighet. Uti sådant afseende bör Capitainen af Klint uppvisa och om så önskas avlämna K. M^{ts} fullmakt uti original och bevitnad fransysk översättning. (Bilaggas.)

§ 5.

Då K. M^{ts} höga avsigt är att det missförstånd som vid Generalkonsul Tarras ankomst till Buenos Ayres uppstått och den behandling han där undergått skola åt glömskan överlämnas bör Capitaine af Klint undvika att därom väcka någon fråga; och i händelse detta ämne af Republikens Embetsmän omförmäles, förklara att K. M^{ts} önskan är att denna sak måtte anses såsom hade den aldrig förefallit.

§ 6.

Om såsom all anledning är att förmoda Republikens Utrikesminister antager det sålunda av Capitaine af Klint framställda förslag, bör han avgiva underteckna och besegla en declaration lydande ord för ord såsom det förslag därtill, hvilket härvid finnes bifogat och i enlighet därmed avfattat på både svenska och franska språket. Detta senare språk kan likväl i händelse önskan därom yttras utbytas mot det spanska, men i sådant fall bör Capitaine af Klint med bestämdhet försäkra sig om att översättningen är alldeles ordagrann.

§ 7.

Vid aflämnandet av denna deklaration bör Capitaine af Klint yttra den önskan att i utbyte erhålla en av Utrikesministern avgiven deklaration varuti uttryckes att samma rättigheter och fördelar som K. M^t åt Republikens flagga och Undersåtar i Sverige och Norrige medgivit även av Republikens regering tillerkännes åt Svenska och Norska flaggorna och Undersåtarne uti Buenos Ayres. Denna deklaration bör uti original till Sverige hemföras och vid ankomsten dit till Statsministern för Utrikes Ärendena översändas.

§ 8.

Den deklaration, som Capitain af Klint erhållit i uppdrag att avgiva, är ordagrann grundad på en av samma innehåll, som Kungl. Danske Commendeuren Wulff, förande fregatten Bellona 1841 avgivit. Det är således att förmoda det ingen invändning mot texten därav kan komma att göras; men i händelse Republikens Utrikes Minister skulle önska någon *obetydlig* förändring, som icke uti någon väsentlig mån förändrar innehållet, vill K. M^t åt Capitainen af Klints omdöme och erfarenhet överlämna huruvida han anser de skäl som kunna anföras vara av egenskap att en sådan mindre förändring bör medgivas.

§ 9.

Så snart de ömsesidiga deklarationerna blifvit avgivna och utvexlade, bör Capitaine af Klint uti därom till Statsministern för utrikes ärendena avlåten rapport detta förhållande tillkännagiva och tillika insända avskrift av den av Republikens Utrikesminister avgivne deklaration. I den händelse den å K. M^{ts} höga vägnar utfärdade deklaration icke undergår någon förändring, är en anmälan därom utan insändande av en avskrift därav tillräcklig; men skulle någon skiljaktlighet med det förslag som härmed överlämnas blifvit överenskommen bör även av denna deklaration en ordagrann afskrift insändas.

§ 10.

Capitainen af Klint äger att tillkännagiva att K. M^{ts} höga avsigt är, att sedan förhållandena mellan de respektive makterna genom det av Capitaine af Klint nu nådigt lämnade uppdrag blifvit fullkomligen ordnade, till Buenos Ayres avsända en Svensk och Norsk konsul; och bör Capitaine af Klint försäkra sig om att exequatur måtte bliva för Consuln vid förteende av dess utav K. M^t utfärdade diplom beviljat, och intet hinder möta för utövandet av den åt honom uppdragna befattning.

§ 11.

Genom en för kort tid sedan hit ankommen rapport från Gen. Konsul Tarras, daterad Montevideo den 31 sistl. Mars, har K. M^t erhållit underrättelse att bem. Gen. Konsul till Buenos Ayres i början av nästlidne april månad ämnade afresa. Detta steg, som av honom utan erhållen befallning blifvit vidtaget har av K. M^t blifvit ogillat; och Capitaine af Klint finner uti bifogade avskrift en ledning för sitt bedömande av denna händelse och för de sätt varpå Capitainen därom i sina samtal

med Republikens Embetsmän äger att sig yttra. Då K. M^t ej är sinnad att låta Gen. Kons. T:s obetänksamma förhållande giva anledning till nya invecklingar och misshälligheter med Republiken Buenos Ayres, är K. M^{ts} nåd. vilja och befallning, att i händelse bemålte Gen. Consul blottställt sig för någon ytterligare obehaglighet, ett sådant förhållande icke bör av Capitaine af Klint officiellt överklagas, då denna resa af K. M^t anses vara företagen ej af dess Gen. Consul men av enskild svensk man som ganska väl kände den dom som mot honom i Buenos Ayres var fallen och således måste skylla sig själv för följderna av sitt beslut att dit avresa. Likväl bör Capitaine af Klint i mera enskild väg använda sina bästa bemödanden att undanrödja alla svårigheter och obehag som möjligen för Gen. Cons. T. härav kunnat uppstå.

§ 12.

Då K. M^t befinner sig uti fredliga förhållanden med alla de stater vilka Corvetten Carlskrona kommer att besöka, bör Cap. af Klint, i avseende å de främmande örlogsmän av vad Nation som helst, med vilka han kan sammanträffa iakttaga ett vänskapligt bemötande. Han bör även lämna skydd och hjälp åt svenska och norska handelsfartyg, och om emot förmodan något våld mot dem skulle begås eller någon orättvisa förövas, söka bemedla saken till deras fördel. Endast uti den högst otroliga händelse av ett öppet våld eller anfall är Cap. af Klint berättigad att använda den väpnade styrkan.

§ 13.

Uti det fall att några politiska tilldragelser av högsta betydighet eller vikt, under Cap. af Klints vistande uti södra America eller Västindien skulle förefalla, bör han därom, med möjligaste första till K. M^t insända underdånig rapport.

§ 14.

Då Corvetten Carlskrona ankommer till en stat som med en annan stat befinner sig uti öppet krig bör Cap. af Klint vaka däröver att svenska och norska kofferdiskeppare noga iakttaga och sig till efterrättelse ställa de föreskrifter som för tillfället på stället där de sig befinna, äro utfärdade, så att ingendera av de krigförande makterna må äga någon giltig anledning att misstänka svenska och norska flaggornas neutralitet. Vad som i allmänhet är föreskrivet om förbud vid dylika tillfällen, att ombord å handelsfartyg föra krigsförnödenheter eller andra såsom kontraband ansedda artiklar bör även noga beaktas.

§ 15.

K. M^t har låtit till Carlskrona avsända tvänne lådor innehållande porfyrvaser, vilka äro adresserade till kommenderande Generalen i Gibraltar Sir Robert Wilson. Vid ankomsten till sistnämnda hamn böra dessa vaser, såsom en gåva från K. M^t överlämnas till bemålta General, vilken redan genom ett från H. M. Konungen i nåder avlåtet brev, därom är underrättad.

§ 16.

Likaledes har K. M^t låtit till Carlskrona, för att med Corvetten avgå, avsända en låda med adress till K. M^{ts} Consul i Gibraltar F. Lindblad. Denna låda innehåller

en bordskiva i mosaik av porfyr, vilken av K. Mt såsom gåva är bestämd till bemänte Consuls fru. Denna låda, jämte härhos bifogade brev böra till henne vid ankomsten till Gibraltar genom Capitainen af Klint överlämnas.

§ 17.

Likaledes bör Capitainen af Klint vid ankomsten till Tanger till Kongl. Majts därvarande General Consul överlämna hosgående till General Consul Ehrenhoff adresserade paket, vilket innehåller 3^{ne} briljanterade dosor att, med anledning av den med Marocco nyligen avslutade Tractat genom General Consuln efter erhållen föreskrift utdelas.

§ 18.

K. Mt önskar Capitainen af Klint en lycklig resa och gör sig av Dess beprövade nit och skicklighet förvissad att han med omsorg och noggrannhet uppfyller alla de honom genom förevarande instruktion uppdragne åligganden.

K. Mt befaller Capitainen af Klint Gud allsmäktig Nådeligen och förbliver honom med all Kongl. Nåd och ynnest välbevågen.

Den *ekonomiska instruktionen* utgjordes av en vidlyftig tryckt handling försedd med åtskilliga ändringar. Paragrafernas huvudsakliga innehåll var följande:

Från Bef. Amiralens Canzli erhålles de s. k. sjöhandlingarne nämligen sjöjournal o. loggbok, vilka återställas till Canzliet resp. styrmanskontoret. Observationsjournalen återställas till Varvschefens Canzli.

Sjöavlönning beräknas enl. Kgl. Sjöavlöningsreglementet den 8 april 1843. Spisordning, Varvs och Artilleri-, Klargörings- och Utredningsreglemente följas. Sjömilitie och Varvskontoren utlämna behövlige Reglementen samt uppgifter å medelpriser på proviant och Commisapersedlar. År 1841 fastställda Reglementet för hus hållning och Redogörelse under sjöexpeditioner ländar i tillämpliga delar till efter rättelse. Uppmuntringspenningar tilldelas enl. Sjöavlöningsreglementet. Portioners innestående sker sparsamt. Vidare föreskrives om hälsovården ombord samt avpoltering av sjuka, om egna timmermansverktygs ersättande och besiktningsdokument angående sådana verktygsförluster. Chefen skall av lotsar och svenska konsulter samt andra dylika ämbetsmän göra sig noga underrättad om localstadganden i utländska hamnar samt underlätta tulltjänstemäns arbete. En paragraf handlade om Chefens sjöjournal: Enligt Kgl. Majts nåd. befallning av 16/11 1805 åligger fartygschef att under expeditionen låta observera Compassens missvisning, inseglingsrättelser till hamnar, landets utscende, då med detsamma säkra pejlingar tagas, som utmärka stället där förtoningen är tagen, strömsättningar, genom lodningar, så ofta det utan hinder för expeditionen ske kan, undersöka vattnets djup och bottenens beskaffenhet. Att när det lodas, stället genom landets pejling bestämmes eller i annat fall efter räkning och gissning utmärkas, att Lat. och Long. observeras med vad mera som under expeditionen kan inhemtas och tjäna till Svenska Sjökortens verifikation förbättringar och fullkomnande, vilket allt upptecknas och bör inom en månad efter slutad expedition en tjänlig Journal häröver till Stationsbefälhavaren ingivas och till behörigt ställe vidare befordras.

Om undersökning av Compassens s. k. localattraction anbefalde Chefen för Storamiralsembetets första avdelning C. af Klint, år 1839 den $\frac{9}{4}$ i Skrivelse till Bef. Amiralen att denne skulle förständiga Cheferna å H. M^{ts} fartyg att de skola, sedan fartygen blivit vederbörligen utrustade, undersöka compassens Localattraction på sätt Herr Amiralens m. m. O. G. Nordenskjölds i avskrift bifogade underdåniga promemoria innehåller. Denna promemoria daterad den $\frac{9}{3}$ 1839 har följande lydelse: »Enär sjöfarten med H. M^{ts} fartyg snart skall öppnas har jag ansett mig böra i underdånighet hemställa till Eders Kgl. Höghets¹ omprövande, huruvida det ej vore lämpligt att utgiva nådig befallning, det Herrar Chefer var på sitt fartyg äga att iakttaga fartygets localmissvisning och beräkna den vid segling. Varje fartyg borde vid dess utrustning, sedan det utlagt, med kanonerna på sina ställen, hämtat det mesta av effekterna ombord, upprätta en localmissvisningstabell på det sätt, att mesanbommen förlänges med en fastsurrad spira eller sparr, ju längre ju bättre, som stötts medelst gajar från låringarne och dirk från toppen. På dennas yttre ända placeras en av kompasserna och inriktas ganska noga i skeppets medellinje; akter om den sätter sig en pålitlig underofficer att observera, varefter under jämn omhalning, denna compass vid varje jämnt streck jämföres med den ena av styrkompasserna och kompassen som är ställd på halvdäcket eller å något annat ställe efter chefens beprövande, då skillnaden mellan dessa kompasser noga antecknas, varefter en korrektionstabell upprättes på den enkla grund, att den på bommen varande kompassen är utom skeppets attraction eller åtminstone högst obetydligt missledes. Vid varje resas slut borde herrar chefer inberätta utfallandet till befälhavande Herr Amiralen eller sin stationsbefälhavare jämte de observationer som kunnat göras, synnerligen som tvänne eller trenne korrektionstabeller erfordras för säker segling i Östersjöns södra del, dess nordra eller Bottniska vikens nordra del.»

Ekonomiska instruktionen fortsätter: Om Creditiv till penningars upptagande å utländska orter erhållits, iakttages de föreskrifter som i sammanhang därmed kunna vara givna.

Kronans vattenkärl som äro ganska kostsamma böra väl vårdas och vid reparation skola stäverna numreras, järnbanden vårdas också och återlämnas vid hemkomsten likasom stäveren.

Armbössa för Amiralitetets-Barnhusinrättningens bestånd medföres och alla ombord bör uppmuntras att där inlägga. Bössan inlämnas vid hemkomsten till Amiralitetets Barnhus Cassan. Andra frivilliga sammanskott äro icke förmenta ss. till fattigförsörjning eller enskilda välgörande ändamål — dock utan förnärmande av Barnhuskassans ostridiga rätt.

Efter hemkomsten inlämnas Journal över extra judiciella bestraffningar. Försigtighet med krut skall iakttagas. Verifikationer och avskrifter av givna order skola åtfölja Chefens penningredogörelse.

Befälhavande Amiralen inföväntar rapport om vad som under expeditionen kan hava förefallit av märklig beskaffenhet, om tillståndet med besättningen och de förändringar som med dessa inträffat, vilka till data Corps, Compagnie, nummer och namn böra anföras. Prövning av nya Art. exercis Regl^{et} sker under expeditionen. Matroser och jungmän få ingalunda användas till enskild uppässning. Matroser och

¹ Kronprins Oscar var då Chefen för Storamiralsämbetet.

jungmäns paradkläder få endast begagnas vid verkliga paradtillfällen de böra dess-
emellan förvaras på särskilt tjänlig plats, samt där på det sorgfälligaste vårdas. Sjuk-
beklädnads- och sängpersedlar få icke till annat än sitt eget ändamål användas och
än mindre ändras.

Denna ekonomiska instruktion med sina 24 olika paragrafer var undertecknad
den ²³/8 1844 av Bef. Amiralen O. G. Nordenskjöld och kontrasignerad av G. O.
Moberg sekreterare.

Rutin för tjänstgöringen i hamn samt rutin för tjänstgöringen till sjös.

Rutin för tjänstgöringen i hamn.

Klockan	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
f. m. 3,45						Beslå o. stuva kojerna	
4	←	Beslå kojerna			→	Tvätta kojor och linne.	Beslå kojerna
4,10	←	Stuva kojerna			→		Stuva kojerna
4,20	Rengör däck med sand och sten	Tvätta linne	Skrubba däck vädersegel och soltält	Upp trossbot- tensluckorna. Skura dem m. sand o. sten. Spola däck	Rengör däck med sand och sten		Upp trossbot- tensluckorna. Skrubba dem med sand och sten. Spola däck
5						Häng upp tvät- tade kojor	
5,15		Upp tvättat linne				Häng upp tvättat linne	
5,30		Skrubba däck				Skrubba däck	
6	←	Vakten sätter soltält. Fria vakten rengör trossbotten					→
6,15	←	Läringsbåtarne i sjön. Gita och skjut upp ändarne					→
6,30	Beslå rena kojor						
6,45	Stuva kojerna	←	Stuva kojerna i bastingaget			→	
7,15	←	Frukost					→
7,45	←	Gör klart för bramrarna, jemka seglen					→

Klockan	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Freitag	Lördag
8	← — Upp bramar och flagg. Topping och brassing — →						
8, 15	Skivskjut ändarne. Skura blankverk. Klädsel i parad.	Skivskjut ändarne. Skura blankverk. Klädsel i arbetsdräkt		Skivskjut ändarne. Skura blankverk. Klädsel t. parad.	Skivskjut ändarne. Skura blankverk. Klädsel i arbetsdräkt		
9, 10		Stuva säckarne, sopa däck				Stuva säckarne, sopa däck	
9, 30	Stuva säckarne, sopa däck.	← — Divisioner — →				Stuva säckarne, sopa däck	← — Divisioner — →
10	Divisioner	Exercis med kanoner	Exercis med segel	Klädmönstring, lappning o. lagning, kommission, persedlars rekvirering och utdelning.	Divisioner	Exercis med småvapnen	Förse taklingen jemka vevlingarne. Vidmning etc.
10, 30	Gudstjänst				Föreläsningar i kanonexercis utan kanonernas losskastande		
11			Besläggen. Topping och brassing. Skivskjut ändarne.				
11, 15				Ner trossbotensluckorna.			Ner trossbotensluckorna, klara upp däck. Upp bränvin
11, 30	← — Klart däck — Upp bränvin — →						
12	← — Middag — →						
c. m. 1	Sopa däck	Ner tvättat linne.	Ner skrubbad vädersel och soltält	← Sopa däck	→ Sopa däck	Ner tvättat linne	Piska och vädra kojkläder

Klockan	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
1, 15		Skjut upp klädgölingar. Sopa däck	Bort gölingar, sopa däck	Lapping och lagning	Exercis med småvapnen	Ner tvättade kojor, skär ut gölingarne	Rakning och klippning, tillredelse för di-visioner påföl-jande dag.
1, 30		Exercis med småvapnen	Exercis med kanoner			Toppling och brassing. Skivskjut ändarne. Sopa däck.	
2	←	Utdela vatten och bröd					→
3, 30							Beslå kojerna.
3, 40							Stuva kojerna.
4	←	Beslå soltält. Naja ut bram fall					→
4, 15	Klart däck. Hämta klädgölingarne	←	Klart däck	←	Klart däck. Hämta koj- o. klädgölingarne.	←	Klart däck →
5	Aftonskaffning. Sacka under ginorna med båtarne. Ihugg dem 5 min. före solnedgången						
Solnedgång	Ner bramarne, upp båtarne nycklarne. Skjut upp ändarne. Sopa däck	Inlämna Skär i klädgölingarne.			Ner bramar upp båtarne, skär i koj och klädgölingar, lämna in nyck-larne, skjut upp ändarne, sopa däck.	Ner bramarne, upp båtarne i klädgölingarne. Lämna in nycklarne. Skjut upp an-darne. Sopa däck	
8	←	Ner kojerna. Släck besättnings ljus					→
9	←	Släck underbefälets ljus					→
10	←	Släck officerarnas ljus					→

Rutin för tjänstgöringen till sjös.

Klockan	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
f. m. 1,30		Skär i klädgö- lingarne				Skär i klädgö- lingarne	
2		Tvätta linnet			.	Tvätta linnet var 14 ^{de} dag kojer	
3,30	Gör klart till rengöring		← — — — — — Gör klart till rengöring — — — — — →				Gör klart till rengöring
4	Skurning på däck med sand och sten		Skrubba däck, sol- vädersegel, sol- tält etc.	Upp trossbot- tensluckorna, skura dem och däck	Skrubba däck		Upp trossbot- tensluckorna, bord o. bänkar
5,15	Vattna båtarna	Upp tvättade kläder. Skrubba däck			Vattna båtarna	Upp tvättade kläder o. kojor. Skrubba däck	Skura dem med sand och sten. Skrubba däck
5,30	Drag in utkikarne på däck i dagningen, sätt ut dem på topparne. Sätt seglen kant						
6,45	← — — — — —	Beslå kojerna — — — — — →					
7	← — — — — —	Stuva kojerna — — — — — →					
7,10	← — — — — —	Skura blankverk och vapen — — — — — →					
7,25	← — — — — —	Vakten skjuter ner ändarne, sträcker soltältet. Frivakten gör ren trossbotten — — — — — →					
8	← — — — — —	Frukost — där förut — korum — — — — — →					

Klockan	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
8,30	Klädsel i parad	← ————— Klädsel i arbetsdräkt ————— →			Klädsel i parad	Klädsel i arbetsdräkt	
8,30 till 11,15	Lördag	Vakten sätter takling och vevlingar tillräta, smörjer topplänor, rackbälten, spiror etc., lappsaltar behövliga ställen. Fria vakten vitlimnar trossbotten och skurar sedan med sand och sten. Ner trossbottensluckorna					
9		Stuva säckarne. Sopa däck				Stuva säckarne. Sopa däck	
9,30	Stuva säckarne. Sopa däck	← ————— Divisioner ————— →			Stuva säckarne. Sopa däck	Divisioner	
10	Divisioner	Exercis med vakten	Klädmönstring. Lappning och lagning. Rekvisitera o. utlämna kommisspersedlar		Divisioner	Exercis med vakten	
10,30	Gudstjänst						
11,15				Ner trossbottensluckorna			
11,30	← ————— Klart däck — upp bränvin ————— →						
12	← ————— Mid dag ————— →						
c. m. 1	Sopa däck	Ner tvätten	Ner tvättade persedlar	Sopa däck. Lappning och lagning	Sopa däck	Ner tvättat linne. Ner kojerna	Vädra kojerna. Räkning och klippning. Tillredelse för söndagens divisioner

Klockan	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
1, 15		Sopa däck. Skär ut gölingarne				Sopa däck. Skär ut gölingarna	
1, 30		Exercis med vakten			Exercis med vakten		
2	←		- Utdela vatten och bröd				→
3, 45—4							Beslå o. stuva kojerna
4, 10	←		— Klara upp däck. — Beslå soltälten				→
5	←		— Aftonskaffning				→
5, 20	←		Ställning till kanonerna. — Inlämna nycklarne				→
5, 30		Generalexercis med kanoner eller segel				Generalexercis med kanoner eller segel	
5, 50	←		— Klara upp ändarne				→
Solnedgången	←	Drag in utkikarne på topparne. Placera dem på fockrån och i däck					→
8	←		— Ner kojerna				→
8, 10	←		Släck besättningens ljus				→
9	←		Släck underbefälets ljus				→
10	←		Släck officerarnes ljus				→

Sjöförklaring och kaptenlöjtnant Tersmedens underdåniga rapport.

Avskrift ur: Sjöförsvarsdepartementets kommando Expedition. Ankomne
handlingar 1846. 1^a halvåret, i Riksarkivet.

Ankom den 8 Juni.

N^o 274

1846.

Underdånigste Rapport!

En sorglig, men oeftergiflig pligt fordrar af mig, då jag befarar att min Chef icke
lefver, att skyndsamt till E. K. M^{jt} inlämna Rapport om den stora olycka, som öfver-
gått E. M^{ts} Corvette Carlskrona, och dess Besättning.

Corvetten lämnade Havanna Hamn den 30. sistlidne April omkr. klⁿ 7. f. m. sty-
rande NO t O. hän; kl 1/2 6 e. m. pejldes Pan de Matanzas i S 27 W. på Comp
25' gissad distance; klⁿ 6., vinden N.W., Coursen NO, luften halfmulen något mör-
kare i N.W., kallades »alle mann på däck» och 1^a Refvet i Märsseglen intogs;
Efter Refningen tillsade Chefen att »alle mann» skulle bli på däck; han ville se
det mörka i N.W. utveckla sig antingen till en tjockare sammanskockning eller lättna,
ty dess dåvarande utseende var långt ifrån att bebåda ett så snart och förfärande
utbrott; Trossbottens Under.Officerⁿ fick likväl, på hemställan derom till Chefen,
styrb. 1^a del till fortsättning af trossbottensluckornas omvändning; de undra half-
portarne uppslogos som vanligt för natten. Chefen stod på Commandopallen seende
ständigt åt lofvart och jag stod på en Kanontalja för om honom. Chefen yttrade då
till mig »jag tror ej det blir något af denna By» och erhöll mitt svar: »att jag heller
icke ansåg den så hotande», men tillade lyssnande, »vind har den allt med sig
ändå», »Ja» svarade Chefen, och innan Han hann säga hvilka segel först skulle
bergas, voro store Gigtåg och Gårdingar samt Mesan brok och Gigtåg räckta; »Nej
Vi berga Bramseglen först» yttrade Chefen: Bramseglen bergades och Commando
gafs till Storseglets och Mesans bergande; att lägga upp rodret; och att låta löpa
Märsseglen; Follket på Trossbotten uppkallades; Under utförandet av dessa befall-
ningar föll öfver Corvetten den mest förfärande Orkanby, så att Fartyget med en
jemn och otrolig hastighet, på ej öfver 3 à 4 sekunder, låg kantrad med hela taklingen
i vattnet, sådan hon förblef 1 allra högst 2 minuter, då Akterskeppet sjönk och
straxt derefter Förskeppet. Ingen ända sprang, intet rundhult bräcktes, det såg ut
som hade ej tågverket hunnit undergå den sträckning och Trädverket den böjning,
som erfordras innan det går. Af de gifna befallningar hade hunnit utföras: Merse-
fallens losskastande, men Märsseglen löpte ej; Rodret blef lagt till lofvart; Under-
segelsskoten losskastades, men de öfverhalade sig ej mycket, troligen, åtminstone,

hvad mann vet om Focke skot för kink och skägging i skifgattet; B. B. St. Märs Skot hann äfven komma loss. Ehuru försök med Barkassen och B. B. Båt gjordes, hann ingen båt losskapas. Slupen var således den enda båt som kom i Sjön. Jag har inskränkt mig till blotta Raporterandet af den sorgliga och olycksfulla händelsen, utan att vidröra det fasansfulla under och efter densamma, hvilket Ed. Kongl. M^{ts} känslofulla själ lätt kan föreställa sig. Olycksberättelsen är således korrt, men hela tilldragelsen var det äfven; Jag befinner mig ännu under ett mäktigt inflytande af den häpnad, som denna olyckshändelse hos mig framkallat: en Orkanby nästan utan föregående varningstecken och med ett så förfärande resultat.

Bifogade, ett slags Sjöförklaring, som jag trott mig böra låta undertecknas af de enda, mig vetterligen, öfverlevande af Besättningen, och hvilka nu äro under mitt befäl, får jag underdånigst öfverlämna.

De med mig bergade äro: Sec. Lieut^{ne} Dahlström och A. F. Ringheim: Af Under Befäl: Ansvarsstyrman Sandwall, Uppbördskonstapeln Hansson, Under skeppare Nyman och Und. Offr^s korporalen Petterson samt af Manskabet af 1. matr. Comp. N^o 38 Lindqvist, Jungm^{ne} No 76 Ingelström och 79 Steinback; af 2. Matros Comp. Matron^e No 9 Frick, 35 Nyman, Jungm. 79 Lundberg; af 4^{de} Comp. Matren No 34 Hultberg, Jungm. 76 Appel och af 2^a Blekinge Båtsmans Comp: No 263 Make och 316 Möllberg.

Ehuru af ringa vigt torde E. M^t önska att känna sättet hvarpå ofvannämnde manskap blifvit bergadt och får jag derföre nämna: att sedan en del af dem som händelsevis blifvit af sjön kastade mot den ur Barkassen utkantrade slupen och i den sökt sin räddning, blifvit derifrån skilde tillfölje af dess täta omkring kantringar, quarvoro i den vid lugnare vatten, Åtta personer, bland hvilka jag befann mig. Nästan utan kläder, ty större delen af dem togs till nödvändigare ändamål, passerades natten, slupen nedtryckt med relingen ungefär en fot under vattnet. Wi sågo ljuset från ett fartyg och afgävo nödrop, hvilka från flera håll omkring oss repeterades; fartyget som i dagningen observerades vara en Brigg, låg på en liten distance från oss med St. M. seglet back och syntes observera oss, som under förnyade rop om hjälp, arbetade på att närma oss det; efter $\frac{1}{4}$ timma höll fartyget af, tillsatte segel och gick ur sigte. Nu upptäckte vi 9 af våra medolyckliga flytande på luckor och trappor omkring oss (Vi sågo äfven signalen från en längre aflägsen groupe bestående af, som vi trodde Sec. Lieutn. Lidman och 2^{ne} Jungmän Johansson och Söderlund, men dessa afhöordes sedan ej mer). Wi gjorde strax några försök att länsa båten, men förgäfves; förnyade dessa försök längre fram på f. m. äfven utan framgång; omkring kl. 4 e. m. tvingades vi af den mängd Hajar som började omringa oss till ett 3^e försök att länsa slupen, som efter oerhörda ansträngningar lyckades. I den nu flytande båten kringirrade vi alla 17 försedda med endast 2 åror, under stark solhetta på nästan blottade kroppar om dagen, regn och kyla om natten, jagande fartyg om dagen och arbetande oss åt land om natten till dess vi änteligen Söndagen den 3 Maj kl. omkring 10 f. m. blefvo upptagna af Amerikanska Barkskeppet Swan, tillhörande Thomas A. Morgan i Philadelphia, fördt af Capt. Benjamin Snel och nu destineradt dit. Detta skedde på Lat N 25° 10' Long W. 79° 49'.

Folket som af ansträngning, hunger och törst voro förstörda, samt uppbrända af Solen, äro med få undantag alldeles återställda.

Min tanke är att vid ankomsten till Philadelphia begära Consulens råd, och genom skriftväxling med New York få veta, hvarifrån den directaste och skyndsammaste skeppslägenhet kan erhållas till Sverige.

Till Segels på Amerikanska skeppet Swan den 9^{de} Majj 1846.

Fr. Aug. Tersmeden
Capit. Lieut. vid E. K. M^{ts} Flotta.

a tergo: Till

Chefen för SjöförsvarsDepartementet
Stats Rådet m. m. Herr Frih. Gyllengranat
Stockholm
in Sweden

Avskrift ur: Sjöförsvarsdepartementets kommando Expedition. Ankomna handlingar 1846. 1^a halv-året, i Riksarkivet.

Tillhör No 274
1846.

Berättelse öfver Skeppsbrottet med H. M^{ts} Corvette Carlskrona i Florida Golfen norr om Matanzas å Ön Cuba den 30^{de} Aprill 1846.

»Aftonen den 30^{de} Aprill klockan half sex pejlades Pan de Matanzas i S 27° W på 25 à 30 minuter gissad distance. Klockan 6., styrande NO. med NW vind jemn BS. Kultje, himlen halfmulen något mörkare i NW, dock långt ifrån utseendet till ett snart annalkande så förfärligt oväder utan mer såsom början af skyarnes samman-skockning till en Regnby, kallades alle man på däck, 1^a Refvet i Märsseglen intogs; alle man stadsnade derefter på däck, utom St. 1^a del som nedsändes att omvända Trossbottens luckorna; straxt derefter bärgades Bramseglen, St. 1^a del uppkallades åter på däck, Mesan brok och Gigtåg samt Store gigtåg o. gårdingar räcktes, rodret lades upp, Märsfallen losskastades, äfvensom Undersegells skoten, hvilka sednare dock hindrades af den starka krängningen, och Focke skot som man bestämt vet af skägg i skifgattet att öfverhala sig. Märsseglen hindrades troligen ock af krängningen att löpa; under dessa arbeten hade fallit ombord en Orkanby med sådan ovanlig kraft och häftighet att fartyget med en otrolig hastighet på ej öfver 3 à 4 Secunder, låg alldeles kantrat med hela taklingen i vattnet, sådan hon förblef cirka 2 minuter då akterskeppet först sjönk och straxt därpå förskeppet. Babörds Stormärsskot hadde också hunnits losskastas. Undra halfportarna utom de båda aktersta i lä, som ej medhunnas, hadde som vanligt för natten blifvit upslagna. Under kantringen sprang ingen ända, intet rundhult bräcktes, intet segel blåste sönder; det såg ut som tågverket ej hunnit undergå den sträckning och rundhultet den böjning som fordrades för att kunna gå. — Utom slupen som kantrat ur Barkassen, har, hvad vi förmoda, ingen båt medhunnits losskapas, churu försök dertill blifvit gjorda.

Sedan fartyget var sjunket återstod blott det obeskrifligt fasansfulla i att se den efter räddningssmedell sträfvande Besättningen och höra dess klagorop. —

En half timme efter Orkans öfvergång hadde sjön lagt sig, och resten af natten var tämmeligen vacker. —

Att detta allt är med Sanningen öfverens stämmande intyga Wi undertecknade.

Ombord å Amerikanska Barkskeppet Swan till Segells uti Florida Golfen den 4^{de} Maj 1846.

Fr. Aug. Tersmeden	A. F. Ringheim	J. R. Dahlström
Capt. Lieutenant	Second Lieutenant	Sec. Lieutenant
Carl A. Sandwall	C. J. Hansson	C. R. Nyman
Öfver Styrman	Öfverkonstapel	Under Skeppare
C. H. Frick	F. E. Lindqvist	J. G. Hultberg
Matros af 2 com No 9	Matros af 1 Com	Matros
P. I. Nyman	J. R. Lundberg	I. Ingelström
Matros	Jungman	Jungman
I Steinbach	M. Svensson Make	C. G. Möllberg
Jungman	Båtsm.	Båtsm.

(Underofficerskorpral C. J. Petterssons namn saknas. Denne var för tjänstefel vid olyckstillfället arresterad under däck och kunde således om händelsen icke lämna någon upplysning: O. S—n.)

Överstelöjtnanten i Marinen O. R. Sylvan framlägger här efter mer än 20-åriga forskningar den första fullt exakta skildringen av den största fredstida katastrof, som under 1800-talet drabbade vår örlogsflotta. Man får veta allt om förhistorien och hur det gick till vid korvettens förlisning själva Valborgsmässoaftonen 1846 i Floridagolfen, då 114 man omkommo och blott 17 räddades.

Boken är illustrerad av författaren själv, som i egenskap av f.d. officer vid vår seglande örlogsflotta är eminent sakkunnig på området. Ett stort antal bilagor belysa ytterligare texten.

Författaren till denna skrift, överstelöjtnant Otto Rudolf Sylvan, föddes 1865, blev kadett vid sjökrigsskolan 1879, deltog i sjöexpeditioner 1880–85 bl a med ångkorvetten *Saga*, utnämndes till underlöjtnant 1885, löjtnant 1889 och kapten 1896 vid flottan. Tjänstgjorde sedan i flottans fasta minförsvar och blev 1902 chef för mindepartementet på Karlskrona Örlogsvarv. Sylvan utnämndes 1903 till major och 1918 till överstelöjtnant vid kustartilleriet.