

Konvoj mot Italien

Det dröjer flera år innan Karlskrona och örlogsflottan ens hjälpligt förmår repa sig efter det ryska kriget, tyfusepidemin och stadsbranden. Flottans expeditioner till sjöss upphör för en tid nästan helt, med undantag för att någon enstaka fregatt skickas ned med presenter till barbareskstaternas härskare för att avhålla dem från kapning av svenska handelsfartyg.

Men i den franska revolutionens spår kommer kriget än en gång till Västeuropa. Några år in på 1790-talet har Frankrike under sin nya regim hamnat i konflikt med de flesta av sina grannar: Spanien, Portugal, Holland, England och flera därtill. De krigförande staterna gör vad de kan för att blockera motståndarsidans handelsförbindelser, och på samma sätt som i slutet av 1770-talet går detta ut även över neutrala länders sjöfart. Mängder av svenska köpmansfartyg blir uppbringade av örlogsfartyg eller kapare, i all synnerhet från England. Engelsmännen blockerar hela den franska kusten och har förbjudit all införsel dit inte bara av krigsmateriel utan också av livsmedel.

Att svenska handelsfartyg nu riskerar att bli kapade inte bara nere i Medelhavet utan också i Nordsjön, Engelska kanalen och Spanska sjön innebär förstås ett ökat behov av militärt skydd, och nu påbörjas konvojer av samma slag som under åren 1779–82. Den konvojexpedition som på sommaren 1793 avseglar från Sverige leds av en hel örlogseskader, bestående av linjeskeppet *Tapperheten*, fregatten *Eurydice* och kutterbriggen *Dragon*. Avsikten är att eskadern ska ledsaga svenska köpmansfartyg till väst- och sydeuropeiska hamnar, varefter den ska uppehålla sig i eller nära

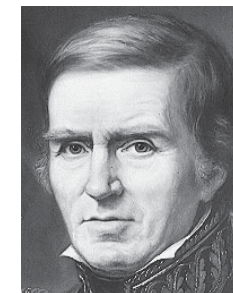
Gibraltarsund och där vara till hands för att freda svensk sjöfart tills nästa konvoj efter några månader anländer från hemlandet.¹

Gott och väl tusen personer behövs för att bemanna de tre örlogsfartygen, och efter tre år i land är det åter dags för Åke Fredriksson att gå till sjöss. Han har fortfarande underskeppares grad, men när han embarkerar på *Eurydice* får han tjänstgöra som extra överskeppare.²

Fregattens chef är en 27-årig major som heter Baltzar Bogislaus von Platen. Han kommer senare i livet att göra sig känd och ihågkommen ända in i vår egen tid som den outtröttliga drivkraften bakom byggandet av Göta kanal, en av de dyraste och mest storslagna felsatsningar på svensk infrastruktur som någonsin genomförts. Stillheten och idyllen som i dag präglar den tillränkta pulsådern mellan Östersjön och Västerhavet har nog färgat av sig på den diffusa bild som de flesta av oss har av kanalens skapare. Verklighetens Baltzar von Platen var något helt annat. Gustaf af Klint, i unga år hans kollega som sjöofficer, berättar på äldre dagar att han kände von Platen ”såsom en den grymmaste best inom hela vårt Amiralitet, ty han marterade [plågade] sina besättningar över all beskrivning och var kall vid allt deras lidande, och underofficerarne vid flottan kände bäst hans vildhet samt despotism”.³ En annan av von Platens samtida, Gustaf Mauritz Armfelt, beskriver honom som ”en egennyttig, despotisk antropofag [människoätare], på vilken människosläktet borde göra jakt som på ett vilddjur”.⁴

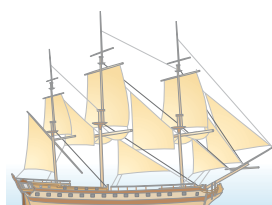
Örlogseskadern lämnar Karlskrona den 11 juli 1793 och anländer två dagar senare till Helsingör. Där ansluter sig under de följande veckorna åtta svenska handelsfartyg, lastade med järn, stål, koppar, vete, råg från Riga, rödfärg, bräder, tjära och beck. Den 29 juli lättar konvojen ankar och sätter kurs mot Nordsjön.⁵

Fyra av köpmansfartygen är briggar, tre är tremastade skepp. Flera av dem kan mäta sig i storlek med kutterbriggen *Dragon*, som har över hundra mans besättning. Men handelsflottan seglar på helt andra villkor



Fregatten *Eurydice*s befälhavare Baltzar von Platen (1766–1829) tillbringade i sin ungdom två år i rysk fångenskap efter att ha tjänstgjort på linjeskeppet *Prins Gustaf* i slaget vid Hogland 1788. År 1797 lämnade han flottan och engagerade sig därefter i byggandet av Göta kanal. De sista åren i livet var han riksståthållare i Norge, där han med våld försökte kväsa oppositionen mot unionen med Sverige.

De åtta svenska handelsfartyg som avseglade från Öresund i juli 1793 skyddades av en stark örlogseskort. Samtliga köpmansfartyg hörde hemma i Stockholm utom snaubriggen *Libertas*, som kom från finska Brahestad.⁵



Fregatten *Eurydice*.
Fyrtio kanoner



Briggen *Vänskapen*.
Till Genua
med vete



Huckerten
Anna Elisabeth.
Till Havre de Grace
med Rigaråg



Snaubriggen *Libertas*.
Till Hull med
tjär, beck, beckolja,
bjälkar och bräder



Briggen
Christina Elisabeth.
Till Viana med
järn och stål



Briggen *Beatha*.
Port à port
med järn, stål
och koppar



Kutterbriggen *Dragon*.
Arton kanoner



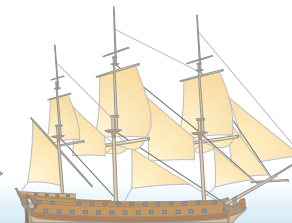
Skeppet *Vasaorden*.
Till Barcelona
med järn, bräder,
beck och rödfärg



Skeppet *Hoppet*.
Till Barcelona
med järn, bräder
och rödfärg



Skeppet
Sveriges Riksdag.
Till Lissabon med
järn, stål och bräder



Linjeskeppet *Tapperheten*.
Sextiortva kanoner

De fartyg som passerade Engelska kanalen på väg till eller från sydligare farvatten gjorde ofta ett uppehåll i närheten av Dover för att komplettera förråden med färskvatten och andra förnödenheter. Teckning från 1767 av Charles Gore.



än örlogsflottan. Ett handelsfartyg får oftast klara sig med en femtedel eller kanske bara en tiondel av den besättning som brukar finnas på ett lika stort örlogsfartyg. Skillnaden beror framför allt på att örlogsfartygen inte bara ska kunna segla utan också slåss – det behövs mängder av manskap för att betjäna kanonerna – men det hör också till saken att handelsflottans redare sätter större värde på låga personalkostnader än på snabb framfart. Många köpmansfartyg är av den anledningen så underbemannade att det går ut över själva seglandet. De har inte folk nog att ständigt anpassa segelföringen till den för tillfället rådande vinden, och därför har de ofta mindre segel satta än vad förhållandena egentligen skulle tillåta. På så sätt kan de få svårigheter att hålla samma takt som ett eskorterande örlogsfartyg.

Efter ett par veckors kryssande i motvind över Skagerrak och Nordsjön har fyra av konvojens åtta handelsfartyg förlorat kontakten med örlogseskadern. Överste Magnus Palmqvist, eskaderns chef och tillika befälhavare på *Tapperheten*, anser att de försvunna kofferdisterna varit ouppmärksamma på chefsfartygets signaler vid vändningar nattetid och att de inte fört nog med segel för att kunna behålla sina positioner i konvojen. Ändå har örlogsfartygen ”för dessa trögseglare nästan måst driva igenom sjön”. När det kort därefter blåser upp till storm skingras även de fyra återstående handelsfartygen från sin eskort.⁶

Den 23 augusti ankrar örlogseskadern på Downs redd strax öster om Dover för reparationer och för att ta ombord färskvatten. Konvojexpeditionen kunde ha börjat bättre – de tre örlogsfartygen har tillbringat nästan fyra veckor på resa från Öresund utan att ens ha lyckats passera Engelska kanalen, och handelsfartygen som de skulle eskortera har gått okända öden till mötes. En av kofferdisterna blir visserligen återfunnen på Downs redd, men då har den redan blivit uppbringad av en engelsk kutter och fått sin last beslagtagen.

Under uppehållet på reddan tar en av major von Platens drängar tillfället i akt att rymma från *Eurydice*. Rymlingen, en femtonårig svart pojke kallad Figaro, hör till det tjänstefolk som officerarna på egen bekostnad håller sig med under sina sjöresor. Oavsett ålder och erfarenhet står officerarnas drängar lägst i rang av alla ombord – i skeppsmönsterrullan är de förtecknade allra sist, till och med efter skeppsgossarna – och Figaros tillvaro som uppassare åt fartygschefen liknar slaveri mer än anställning. Efter ett par dagars efterspaningar påträffas han i Dover och förs tillbaka till fregatten.

Vid ankomsten läste man i hans ögon desperation i högsta grad; långt ifrån att vara nedslagen var han stursk och impertinent. Vid tillfrågan varför han rymt svarade han: ”För det jag ej ville vara här längre. Jag ärnade mig till London där jag trodde mig träffa min far som ärligen kommer dit, och från vilken min förra husbonde stulit mig då jag ännu var barn.”

Som han ej kunde övertygas att hava gjort orätt, blev han följande dagen avklädd för att undgå straff, vilket gives på bara kroppen med en piska, bestående av sju särskilda snärtar, och flera knutar på varje snärt. Ett ohyggligt straff, men som på honom gjorde föga verkan, ty två dagar därefter var han lika odygdig. Då han skulle straffas varken grät eller bad han, utan sade blott:

”Får jag slippa sedan härifrån?”

”Men varför ville du rymma?”

”Man hanterade mig illa, utan att äga någon rätt därtill. Jag är ej kronans karl.”

”Men du är majorens dräng.”

”Nej, min förra husbonde M. Besta som stal mig har utan mitt samtycke lämnat mig åt majoren!”

Den som berättar det här är fältskären Johan Sigfrid Schedvin, som för dagbok under sin resa med *Eurydice*. Hans skildring belyser en del sidor av livet ombord som sällan framskymtar i loggboken eller i fartygschefens rapporter till sina överordnade. Den 8 september noterar han att det är ”söndag i almanackan – men ombord märktes ingen mera skillnad, än att några få hakor genom rakknivens tillhjälp fått ett litet mänskligare utseende, och att insektssamlingen i båtsmännernas huvuden och skörtkragar går med mycken drift”.⁷

Eskadern har vid det laget lämnat Downs redd och är på väg genom Engelska kanalen, alltjämt kryssande mot vinden. Ett enda svenskt handelsfartyg har slagit följe med de tre örlogsfartygen på deras fortsatta resa mot Medelhavet. Den 13 september, då *Eurydice* och de andra fartygen hunnit ned till Spanska sjön, inträffar en olycka:

En karl föll från förstäven i sjön, och syntes ej mer. Denna olyckshändelse var så mycket ynkligare som karlen var gift och ägde barn. [...] Allt vad som möter en sjöman bör påminna honom om hans dödlighet; och detta oaktat tror jag knappast någonstades mindre tänkes därpå än till sjöss – eder, svordomar, tjuvnader, falska angivelser för brott etc. gå här dagligen i svang; och straff äro här så vanliga som måltidstimmarna. Samma karl som i dag föll i sjön fick kort förut dagg [prygel med en repstump] för det han ej tvättat sin matbacke; och ofta har han talt om självmord.

Tre dagar senare ”gick åter en båtsman från stormasten överbord, och fick emellan de skummande vågor sin grav”. Bara en minoritet av de ombordvarande är simkunniga, och den som faller i sjön under segling är praktiskt taget alltid förlorad. För det mesta sjunker han långt innan fartyget har hunnit stanna upp och sätta båtar i sjön för att söka efter den försvunne. Men längre fram under *Eurydices* resa får vi prov på ett sällsynt undantag:

Kl. 9 om aftonen föll en karl i sjön men bärgades efter inemot ¼ timme av slupen. Upptogs med obetydliga livstecken, men återkom dock efter 6 timmars omsorg och arbete till liv och sansning. Det är förskräckande att höra honom omtala huru han sedan han kom i vattnet arbetade i förtvivlan, såg skeppet och allt hopp om hjälp försvinna, och då krafterna att slå och plaska (ty han kunde ej simma) övergavo honom kände sig bringad till det viktiga ögnblicket att befalla sig i Guds hand och sjunka. Då slupen kom låg huvud och övra delen av kroppen under vattnet, men strömmen av skeppets kölvatten hindrade ben och fötter att sjunka. Han upptogs som död, och har sedan ingen vetskap om vad som hänt honom under återvaknandet ur dödens famn. Plågorna därunder voro gruvliga, och ömkliga skrän och rop voro hans första tecken till känsla.

Hösten är inne, och Atlanten bjuder på storm och regn. Vid en sjukvisitation hos besättningen den 18 september måste Schedvin vada fram på batteridäck, där de flesta av manskapet är inkvarterade. Här har folket visserligen tak över huvudet, men de är likafullt utsatta för väta från regn och störsjöar. ”De stackars båtsmännerna äro nu alldeles genomblöta, och deras hängmattor, kläder och allt alldeles sura, ty sedan vår ingång i stora världshavet har ingen natt varit regnfri.”

Sedan *Eurydice* i slutet av september passerat Gibraltar sund tar hon sig långsamt österut längs den spanska kusten, alltjämt i motvind. Fregatten har förlorat kontakten med *Tapperheten*, och Baltzar von Platen får nu i stor utsträckning råda själv över sitt fartyg. Vid flera tillfällen möter *Eurydice* örlogseskadrar från den coalition av stater som befinner sig i krig med Frankrike. Tidigt på morgonen den 25 oktober beordras klart skepp, och Schedvin skyndar sig upp för att se vad som står på:

Vid uppkomsten på däck var allt i rörelse till batalj. Larmtrumman i mörkret låter ej synnerligen lustbart, och ännu mindre roligt är det att se 2 stora seglare hålla ned mot en stackars fregatt. Kanonerna laddades med dubbelt skarpt. Brinnande luntor sattes på sina ställen, och man visste ej vad man skulle tro. Äntligen då ett av skeppen kommit oss nära sköts det ett löst skott som genast besvarades, och litet därefter kom en slup därifrån ombord, som innehade en fransk officer, vilken berättade att skeppen voro ifrån Cadix destinerade till Toulon, och att de hade ett regemente landtrupper ombord.⁸

Den franska örlogsbasen Toulon har intagits av engelsmän och spanjorer, och fransmännen är trängda från alla håll av sina många fiender. Till sjöss dominerar deras motståndare nästan helt.

När *Eurydice* några dagar efter mötet med spanjorerna siktar tre fregatter utanför Korsika är det därför med stor förvåning som svenskarna ser de främmande seglarna hissa trikolorn, den nya franska republikens nationalflagga.⁹ Sammanträffandet med tre välbestyckade representanter för den franska revolutionen och Robespierres skräckvälde vållar viss oro ombord på *Eurydice*, men också nyfikenhet. Fransmännens kamp mot omvärlden har väckt en hel del sympati inom den svenska örlogsflottan, kanske främst på grund av det översitteri som Frankrikes huvudmotståndare England ständigt ger prov på gentemot sjöfarare från alla andra nationer, inklusive Sverige. De tre franska fregatterna har fört en konvoj till den grekiska arkipelagen men vid återkomsten funnit sin hemmahamn Toulon i fiendens händer. De försöker nu hålla ut till sjöss och slåss så länge de kan. *Eurydice* hinner aldrig göra någon närmare bekantskap med revolutionärerna förrän två spanska linjeskepp dyker upp och de franska fartygen genast avviker in mot Korsika.

