

BRIGGEN ADOLPH
GÖTEBORG

Utställning maj - oktober 2013



Riksarkivet

Landsarkivet i Göteborg

Briggen Adolph, Göteborg

”som jag uti en orcan den 18 augusti
förlorade wid Aricebo, Portorico”

- kapten B. Olsson

Innehåll

Förord	1
Förlisningen	2
Kaptenen	7
Fartyget	14
Besättningen	19
Utresan	22
Orkanen	27
Hemresan	30
Målningen	34

Förord

När jag först såg tavlan med briggen Adolph blev jag förvånad. Min uppfattning var att en skaptenstavla avbildade ett fartyg som med kraft och stil rörde sig fram genom böljorna, oftast med en landhorisont i bakgrunden.

Med bilden av briggen Adolph var det annorlunda. Tavlan, som skulle säljas i januari 2013 på Bukowskis Market i Göteborg, föreställde ett pågående haveri. Var det vanligt att man ville avbilda en sådan händelse i en oljemålning, sätta den i guldrum och hänga den på väggen? Skulle det gå att hitta uppgifter som berättade mer om händelsen?

En snabb sökning, under det att auktionstillfället närmade sig, i Riksarkivet i Stockholm gav en träff. I några samtida brev sända till Kommerskollegium fanns det uppgifter om den räddade besättningens hemresa till Europa. En känsla av att det fanns mycket mer att hämta i arkiven, gjorde att jag köpte tavlan.

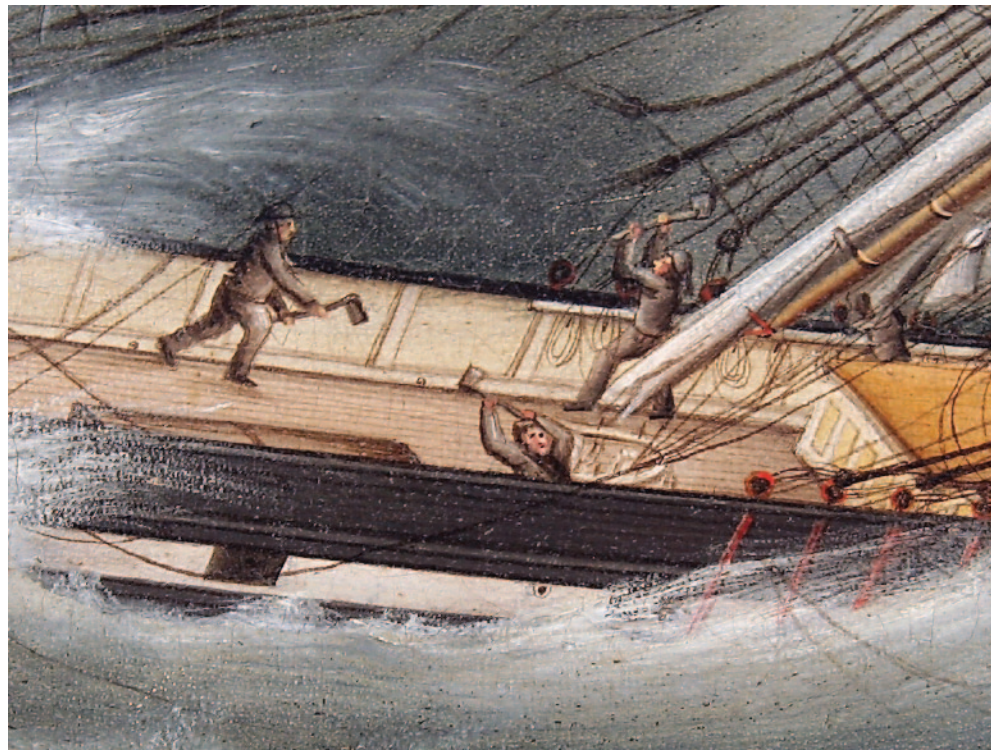
Det visade sig snart att breven bara var början på allt det som fanns i arkiven om händelsen på tavlan. Ja, till och med om själva tavlan fanns det handlingar. Många av de frågor tavlan väckte har besvarats under resans gång. Men en fråga som vi önskar få hjälp med att besvara är; vilka öden har tavlan haft under de drygt 160 år den funnits i Göteborg. På vilka väggar har den hängt och vilka traditioner om händelsen har funnits hos dem som tidigare ägt tavlan - Briggen Adolfs förlisning vid Aricebo i Puerto Rico? Hör av Er!

Ulf Andersson
Landsarkivarie

Förlisningen

Natten till måndagen den 18 augusti 1851 var blåsig och regnig i Aricebo på Puerto Ricos nordkust, där den göteborgska briggen Adolph låg för lastning av tobak. Vindstyrkan ökade under förmiddagen för att klockan två övergå till orkan. Fartyget började driva och riskerade att slå emot ett klipparti. För att undvika klipporna beslutade kapten Benjamin Olsson att kapa masterna och på så vis ”rädda liv, skepp och gods”. Åtgärden lyckades i den mening att man undvek klipporna, men likväl gick fartyget på grund och fick svåra skador.

Orkanvindarna och det kraftiga regnandet pågick fram till midnatt då ett åskväder bröt ut och vindarna började avta. På morgonen gav sig kapten Olsson in till land med skeppsbåten för att hämta hjälp. Han återkom några timmar senare med åtta man och efter 45 minuters arbete fick man fartyget av grund. Besättningen klarade sig helskinnad ifrån den dramatiska förlisningen. Briggen Adolph blev däremot enligt Olsson så skadad att den inte kunde räddas. En månad efter orkanen såldes skrov och inventarier i Aricebo för 1 000 dollar med hjälp av det lokala handelshuset Ulanga Ortiz & Co.



Utdrag af journalen hållen ombord å briggen Adolph från Götthoborg
för af Kapten M. Olsson, under resa från St. Thomas till Oriabo. (Portorico)
i september och under la Strömning återstades uti Augusti månad 1857

Redan den 6^{te} augusti kl 3 2 eftermiddagen lyftade ankers och gick till segel
från St. Thomas för att gå till Oriabo. i Portorico. å lasta tobak från Hamburg.
Den 6^{te} augusti kl 2 följt lots ombord kl 3 kom till ankers vid Oriabo fört
Storbords ankern på 8 fang. Sjötvatten stöck ut 30 f. Mellan kl 2^{te} och 3^{te}
morgonen inman de gjordes fast. på följande dag gjordes Rutub färdigh
för att motliga last och Thorudagen den 8^{te} begynte att lasta tobak. Lastningen
fortgick sålunda till fort väderstiken det midgaf och utan något hinder å fartyget
sålunda till Oriabo. 1/2 del af lasten var inkom. så väderst. gjorde några segarutsläp
håll. midt på dagen. Måndagen den 18^{te} augusti om morgonen frisk vind
med Regnbogen. Kl 2 på förmiddagen tilltog vinden hastigh med storm
från NNO och Regnbogen. Lätt Brabords ankern faller stakt 75 fannar för Stora
bords och 25 för Brabords ankern fartyget låg så gott fast. sånd folkklapp
och Refruade Ormanstängerna på båda tapparna. och som vinden var så
hårdly att det var omöjligt komma till sjö genom att ställa ankern igen
sig. Stacks ut hela Storbords Mellan och fartyget änders anförskomsten
stakt tillika på Brabords Mellan och fartyget låg för båda likadant
sattes tillika stakar emot spelik på förkant. så sattes upp ginor för att
stjuka underarmen. men som vinden tilltog kl 2 eftermiddagen och öfvergick
till Orkan var omöjligt kunna arbeta till väders. Kl 3 gaf Sjöbeföringen
ombord sig för öfver. och Ballarna i spelik sönder bräcktes. så slops ginor
ginor på Mellanerna och till om Spelik. Sjön tilltog fartyget red under i
den högljyftande sjön men låg tillväg fast till kl 4 begynte det att drifva
och närmades allt mer och mer en lång Klippa som låg Circa 1/2 fot öfver
vattuet med wantigt väder. och som denna farliga Klippa låg sådackbruk i
samme druckten som fartyget drif sigt op all räddning omöjlig. så be-
slutades i samråd med Styrman. och de Infannade af besättningen att Klipp
masterna för att om möjligt rädda lif Klipp och god. Kl 4 Repade båda
masterna och sedan fartyget befest Skild från Reppen begynte det att röpa
för ankern Chura det lyktes alldeles midgräpuit. Blend fram brott. Orkan
fortfor med Rydligt Regn. till kl 12 på natten så det blif id förfärligt
Stilbrand. som både och vidret sedan något aftaga. Kluppen och Storbats.
hvilka låg fartyget ackterut. Was båda Stöfver såd fast vid linorna som vor
på Masterna. om morgonen var endast en Stiff Coultar. min högljyftande sjö

Capten.

Detta sägs vara ett utdrag av en journal hållen ombord å briggen Adolph. Dokumentet skildrar i huvudsak vad som hände den 18 augusti - orkanens verkningar på fartyget och besättningens försök att rädda det från att gå under. Från vilken journal detta utdrag är hämtat är okänt - skeppsdagbokens sista notering är införd på aftonen den 17 augusti

Capten Ekern med lifs fara begaf sig i land med Giffen för att få någon
hjelp att försöka warpa upp fartyget ur brätt och brännningar. Men
som alla bärk låter och Landet swan drifna på land och de smesta sönder
slagna. Men ingen förs så pass i ordning att den kunde rättas i watten för
1710 då han kom ombord med en Landstus och 8 man för att warpa. Ankarn
togs hem. men som sjön ännu gick nästan lika hög. tog fartyget när det
svängde för warpet en grundstöt att rodert hoppade av bräckt och alla metall
tapparne löskölen flöt upp sönder splittrat. De höfvedes in på warpet men
det ville ej stoppa. Då skickades folk genast att lyfta och försära warpet i
annan riktning. fartyget Grundstöt och uphörligt efter circa 1/4 timme fick
hon äntligen af grund. Stumpen lyftades men inget watten syntes öfver sig
fartyget syntes hafva gifut sig i den lägningen. Hörd om 1000 samt 1000 man
underflöjd i watten och Rodret och Landstus fönderfud in i watten och öfver
nåntid befann sig i watten swan. Kommit med i synen
in i watten och Landstus öfverflöt. Madat

Slutet av utdraget, "...ankarn togs hem men som sjön ännu gick nästan lika hög, tog fartyget när det svängde för warpet en grundstöt (så) att rodert hoppade av, bräckt all metall tapparne, löskölen flöt upp söndersplittrat..."



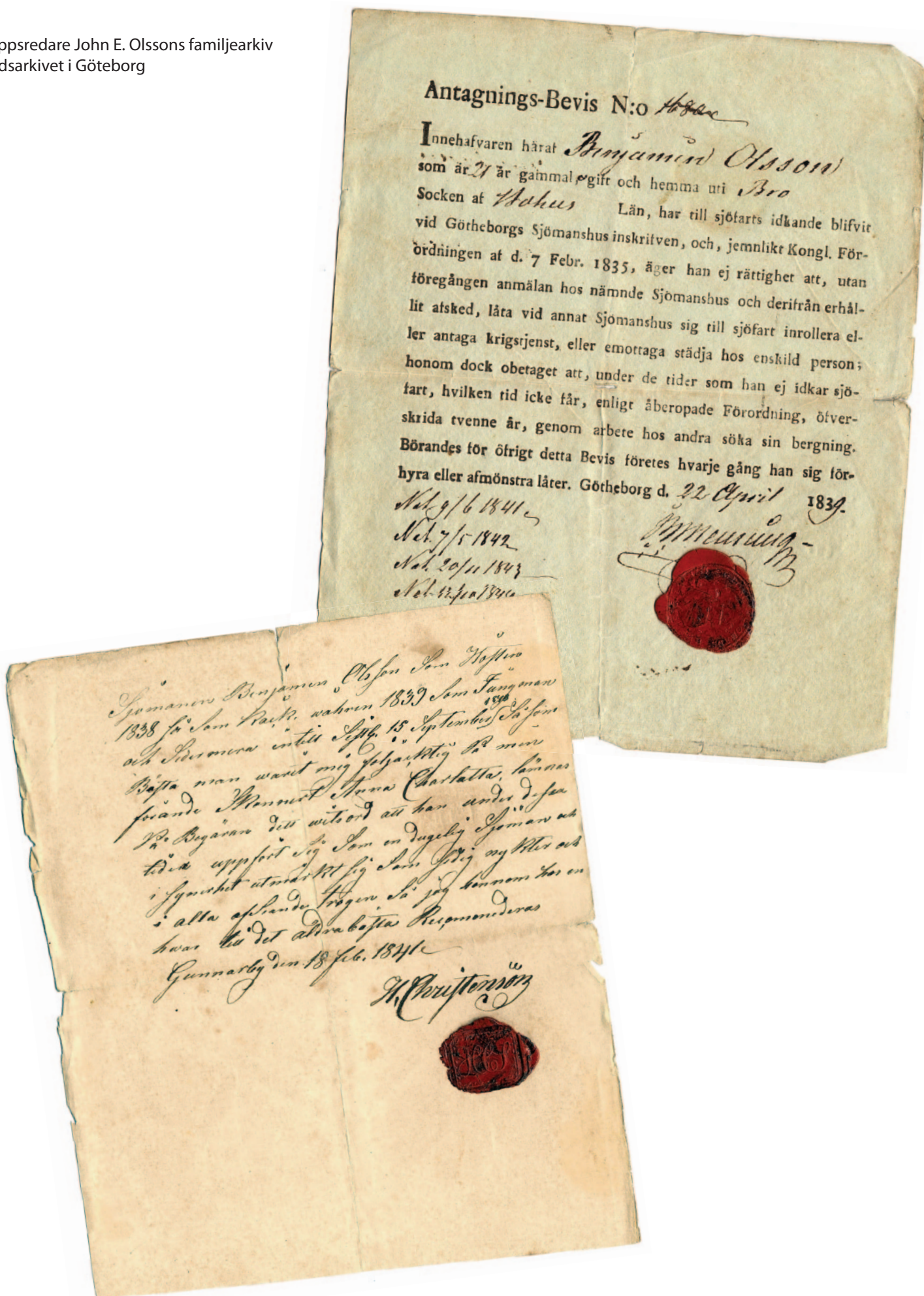
Andrees handatlas : Andra Nordiska upplagan

Kaptenen

Benjamin Olsson föddes 1817 i Bro socken utanför Lysekil. Hans första tjänstgöring till sjöss var ombord på fartyget Anna Charlotta 1838 som kock och senare jungman. Redan i början av sin karriär gjorde han en resa med briggen Adolph 1842 till Medelhavet, då som styrman under kapten J P Wikström. Han kom så småningom att bli befälhavare, och förde bland annat fartyget Lucie 1847-1850 åt handelshuset Ekman & Co.

Efter Adolphs förlisning i Aricebo var Olsson osäker på sin framtida karriär som sjökaptän. I brev till sina uppdragsgivare J A Kjellberg & söner ber han om hjälp att hitta annan sysselsättning om de "ej skulle finna för godt lemna mig något fartyg". Många fler resor blev det dock för Olsson som var verksam till sjöss i ytterligare 12 år, bland annat som kapten på fartygen Petrus och Ariel med resor till Nordamerika och Asien.

Benjamin Olsson gifte sig 1847 med Josefin Elisabeth Edel (1824-1883). Tillsammans fick de sju barn, bland andra skeppsredaren John E Olsson (1849-1937) och konstnären Carl Waldemar Olsson (1864-1940). Han köpte 1857 en fastighet på Allmänna vägen i Majorna som än idag kallas för den Olssonska gården. Benjamin Olsson gick bort 1886.



Överst: Den 22 april 1839 blev Benjamin Olsson inskriven vid Sjömanshuset i Göteborg. Fyra anteckningar, fram till 1844, finns om på- eller avmönstring.

Nederst: Intyg från kaptenen Christensson på skonerten Anna Charlotta. Olsson hade hösten 1838 mönstrat på som kock. På våren 1839 hade han stigit i graderna till jungman och när han mönstade av den 15 september 1840 var han bästeman. Han får mycket goda vitsord; ”uppfört sig som en dugelig sjöman och i synnerhet utmärkt sig som sedig, nykter och i alla avsende trogen”.

1838, med Anna Charlotta
1839, för med ^{se}
1840, ^{se} ^{se}
1841, med Lidea -
1842, ^{se} ^{se}
1843, med Adolf -
1844, " Eryksten -
1845, " Aheller -
1846, " Juno -
1847, Licia -
1848, ^{se}
1849, ^{se}
1850, ^{se}
1851, Adolph -
1852, Petrus -
1853, ^{se}
1854, ^{se}
1855, ^{se}
1856, ^{se}
1857, Arvid -
1858, ^{se}
1859, ^{se}
1860, ^{se}
1861, ^{se}
1862, Hendoo -
1863, ^{se} -

Lista med Benjamin Olssons "fartyg". Han seglade med Adolf redan 1843.

början icke ville, men hotad att bliva fasttagen kom den slut-
ligen fram, men därmed var han ej fri. Han hade ej pengar att
betala, som styrman ville ha, utan där kom en av hans bekanta,
som tog hans uppförande illa vid sig och som gjorde upp med
styrman, så att han kom fri. Där blev ibland de andra båtarna
nåjs och spektakel, och han blev utskämd bland sina lands-
män. Emellertid var det styrman en god affär. Om en kines ombord
förbryter sig, kan man slå honom och snart sagt hantera
hur man vill, de äro litet eller intet skyddade av lagen, och
vill man arrestera honom och lämna honom till sin konsul i
Canton, så får han hårt straff för sina förbrytelser ombord i
ett fartyg. Han överlämnas till Mandarinerna att straffas,
vilket lär ske utan barmhärtighet och sedan ett års eller
fler strängt arbete och hårets avskärande. Merendels äro eu-
ropeer och amerikanare själva både domare och bestraffare ombord
i sina fartyg. Man visar kineserna att man på intet sätt
är rädd för dem. Nu låg där så många engelska och franska ma-
nuarer i Kina, eng. fregatten Winchester, admiral Fellow,
kutterbriggarne Lilly och Rapid, ångkorvetten Rattler och
Styx, Salamandern och Spartau fregatter. Av franska örlogsskepp
en fregatt republik^{us} och en steamfregatt samt hela amerikanska
expeditionen, som just då kommit från Japan. De voro amiral-
skeppet steamer Seesqvana, 2400 tons do Mississippi, två fre-
gatter och en korvett. Amiralen för amerikanska flottan var
Perry---således var handeln väl skyddad i Kina.

Under mitt vistande i Kina var revolution i starkt till-
tagande under anförande av Taiping - Wongs befäl, en f.d. kaf-
fehandlande i Canton eller rättare en kaffesmugglare, ty alla
varor som skeppas från Kina äro belagda med hög utförseltull
liksom importen av vissa artiklar, såsom opium och salt, ehuru
den sistnämnda är inhemsk vara. Dessa omständigheter gör att

Benjamin Olssons minnen av hav och hamnar under sina färder med olika fartyg finns be-
varade i sonen John E. Olssons familjearkiv. Det är små häften som är skrivna under resan
eller en kort tid därefter. Anteckningarna finns även i renskrift som ovanstående exempel
från vistandet i Kina visar.



Den Olssonska gården, vid Allmänna vägen i Majornas 1 rote, nr 161, fotograferad den 20 februari 2013



En imponant man - Benjamin Olsson.
Foto i privat ägo



Överst syns Benjamin Olsson (1817-1886) och hans hustru Josefin Elisabeth Edel (1824 - 1883). Paret fick 7 barn, men endast tre nådde vuxen ålder. De var John (Johan) Edvard (1849-1937) som är avbildad på fotografiet nedan. Han blev skeppsredare i Göteborg - en av de allra största i Sverige. Sonen Robert Emanuel (1862-1922) avlade hovrättsexamen och slutade som häradshövding i Aspelands och Handbörds domsaga. Sonen Carl Waldemar (1864-1940) blev konstnär. Han är bl. a. representerad på Göteborgs konstmuseum



Konstnären Karl Waldemar Olssons
skissbok.
Skeppsredare John E. Olssons
familjearkiv.
Landsarkivet i Göteborg

Konstnären Carl Waldemar Olsson (1864-1940) var son till kapten Benjamin Olsson och hans hustru Josefin Elisabeth Edel. Han utbildade sig först för Carl Larson vid Göteborgs musei rit- och målarskola. 1889-91 vistades han i Paris och studerade för Gabriel Ferrier m. fl. År 1890 ställde han ut på Salongen - studier av dansöser. Under denna tiden tillhörde han kretsen i Grez. Han företog flera resor; 1892 var han i Portugal, 1894 i Sydamerika, 1908 i Danmark och 1910 i Italien. Han ställde ut tillsammans med Carl Wilhelmson i Göteborg i början av seklet. Han målade främst landskap men även figurer och stilleben i olja och akvarell.

Fartyget

Briggen Adolph byggdes 1840 i Råneå socken utanför Luleå av ”furu på cravell”. Vid en mätning av fartyget i Göteborg två år senare visar mätbrevet att längden var 94,7 fot (ca 29 meter) och bredden 26,4 fot (ca 8 meter). Lastkapaciteten var 134 läster vilket motsvarar 328 ton. Fartyget hade förkopprad botten och var bland annat utrustad med fyra ankare, två kanoner och två skeppsbåtar.

Från början ägdes Adolph av grosshandlaren Carl Fredrik Hammarén i Göteborg, och fördes på resor av kaptenerna Johan Peter Wikström och Esbjörn Wikström. 1842 köpte grosshandlaren Gustaf Melin halva briggen och blev partsredare för fartyget. Hammaréns del övertogs 1848 av grosshandelsfirman J A Kjellberg & söner som då blev huvudredare. Efter att i februari 1851 ha köpt Melins del blev Kjellbergs ensam ägare. Strax före avresan till Boston 1851 nyförkopprades fartyget, vilket var en kostsam investering.

Exp. Mätbrev nr 13 Maj 1840

N^o 37

Uträkning

Till Utrönande af Drägtigheten och det Låstetal som å *Briggen*
Adolph Bygd i *Ranäs Locken*
af *Taru på Craven* och tillhörande i *Göteborg*
nu förd af Skepparen *J. P. Wikström* blifvit bestämt

och i efterskrifne Bevis är utsatt, hafver Underteknad förrättat Mätning och Ut-
räkning å samma *Fartyg* i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts
förnyade Nådiga Reglemente angående sådan Mätning, af den 20 Augustii 1840 och
befunnit att *Briggen* Längd öfver Stäfvarne vid Lastlinien,

räknat ifrån yttre till yttre kant af Spunningarne är 94,70 Fot.
Dess bredd mittskeps efter yttre kant af Bordläggningen 26,40 dito
Dess djupgående utan Last Acter 7,00 dito
Dito Dito För 6,50 dito
Dito med Last Acter 13,60 dito
Dito Dito För 13,10 dito

Acter: med Last. utan Last. skillnad. För: med Last, utan Last. skillnad
13,60 — 7,00 = 6,60 13,10 — 6,50 = 6,60

således 6,60 + 6,60 = 13,20 hela Nedtryckningshöjden,
Längden 2, Bredden Nedtryckningshöjden 13,20 hela Producten
94,70 X 26,40 = 2500,08 X 6,60 = 16500,5280

Och som *detta Fartyg* är af 4^{te} Classen, så blifver
112. Divisor för hela Nedtryckningshöjden.
101. Divisor för Låstetalet nära vid Lastlinien.
120. Divisor för Låstetalet nära vid Losslinien.

Hela Producten 16500,5280 = 147,33 Svåra Låster.
Divisorn 112

Adolph

Enligt så väl Skepparen *J. P. Wikströms* Attest, hvilken är förvarad i Mätare-Contoiret under N:o *37* som ock efter Undersökt och Utredt förhållande, har följande Afdrag å det fundna Lästetalet ägt rum

nemf för Proviant, Wed & Watten		5,00	svåra Läster
4 st Onkare	vågar	17	"
1 Skjutting 90 sammanst 3/16 tum	"	21	"
1 dito 90 sam 1 1/8 tum	"	19	"
1 förhöjning 60 sam 2 3/4 tum	"	6	"
1 Pabel 1 Perlelina, 1 Jaglina, till sammans	"	10	"
1 Bron Vårnde och en större del löjande gods	"	20	"
1 Alla Seglen	"	10	"
1 Filande Rundhult	"	22	"
2 st 3 stige Kanoner	"	9	"
1 Sätar	"	16	"
		150	= 833
		Summa	1333 Svåra Läster

Fundna Lästebalut: Afdragna beloppet: *Åkerstoden*
14,33 ————— *13,33* ————— *134,00* — *Fav.*
 Bygets dräktighet vid Lastlinien.

Och som Producten af Längden och Bredden är 2500,08 samt Divisorerna nära vid Loss- och Lastlinierna för 4 Classen, hvartill detta *Stabyg* hörer, äro 120 och 101 så intager *Stabyg* på en Fot 2500,08 = 20,83 Svåra Läster vid början, och 2500,08 = 24,75 Svåra Läster vid slutet af dess Lastande.

Under den verkställda mätningen befanns *Stabyget*
 Wara { utan barlast, eller annan inneliggande last, och således innehålla det förenämnda bestämda Lästetalet 134,00 Svåra Läster, med _____ och bör således, enligt Reglementets föreskrift, i grund af anställd inlastning och lossning få en tillökning af _____ svåra Läster, samt följaktligen innehålla _____ svåra Läster,
 som äro *detta Stabyg* rätta dräktighet, då det är lastadt till sin bestämda Lastlinie.

I grund af förestående Uträkning Intygar Underteknad Götheborgs Stads Edsvurne Skepps-Mätare härmed att föreskrifne *Brigg* hvars igenkänningstecken dessutom är att *den* är *Djupa* rummet från Kølsvinets öfre kant, till öfra Däcks Acter stor Lucke-balks öfre kant *13,60* Fot, samt att Bredden emellan Lifhult och Lifhult på Däck, vid samma Balk är *22,65* Fot, och Längden emellan Stäfverne på Däck *93,85* Fot, kan inlasta en tyngd af *124,00* — Svåra Låster, hvarje Läst räknad till Aderton Skeppund Jernvigt.

Götheborg af Skepps-Mätare Contoiret den *7^{de} Maj* 1842

A. B. Blom
Skeppsmätare.

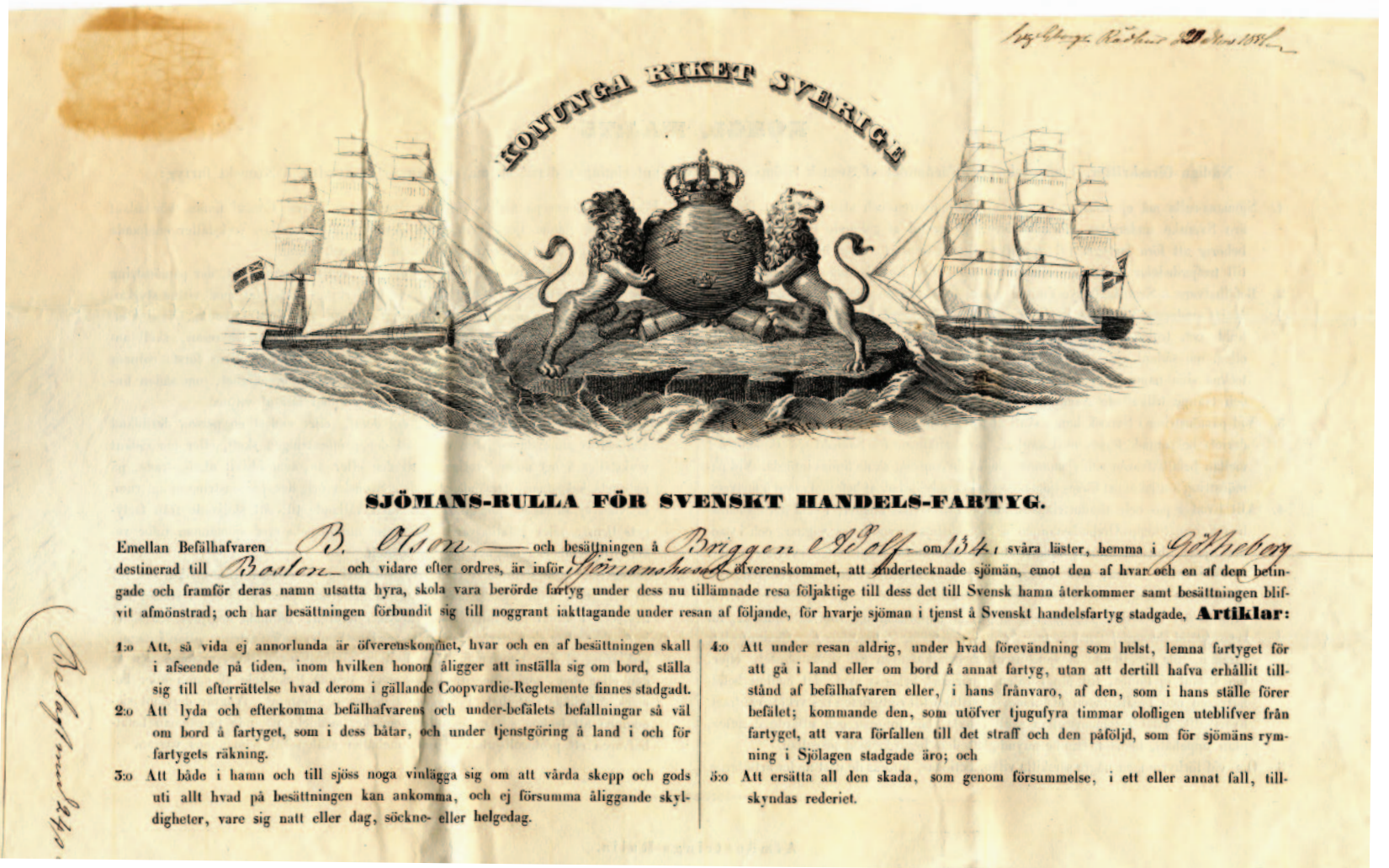
*Propr. och Tugdest befämnad i byger
Götheborg som afnan
C. A. Blom
Contor. Officer*

*Upprifad och annoterad i Götheborgs Inhemmande
Skeppskammare d. 17 Maj 1842.*

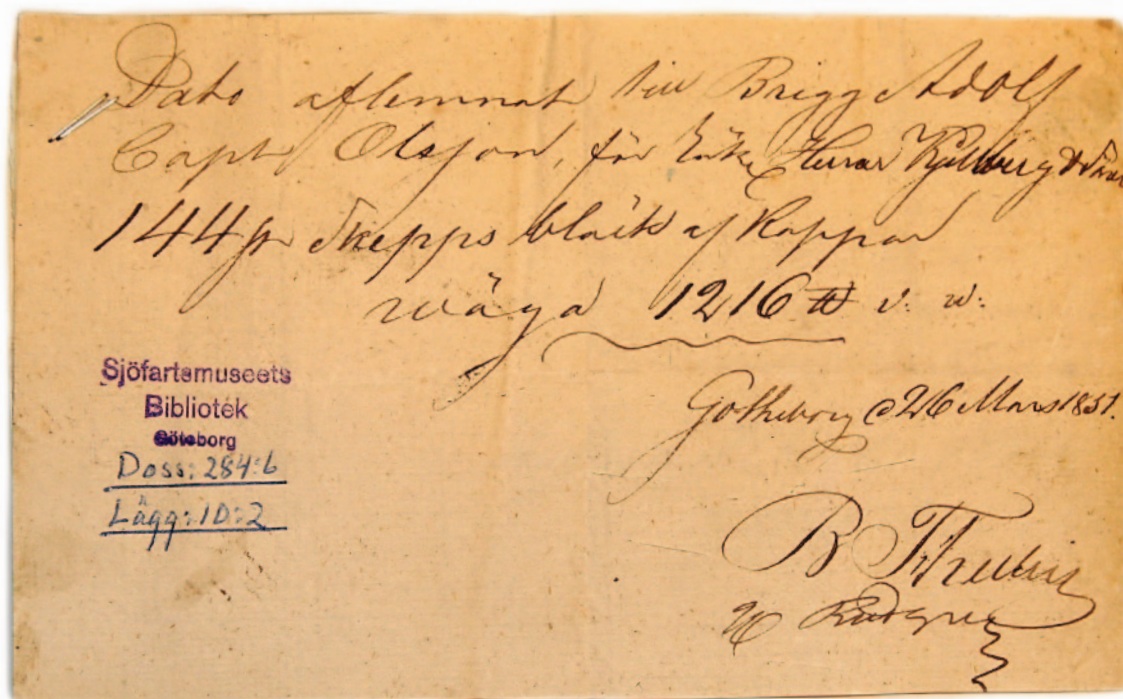
*A. M. Blom
Skeppsmätare*

*M. Blom
Contor. Officer*

Löfd. 16: 1842



Huvudet av sjömansrullan för briggen Adolf 1851
 Göteborgs Rådhusrätt och magistrat E II b: 534
 Landsarkivet i Göteborg



Kvitto på koppar
 Sjöfartsmuseet, Göteborg

På 1700-talet började plåtar av koppar att användas för att förhindra att sjögräs, skaldjur och skeppsmask fick fäste i fartygens bordläggning. För de sjölevande organismerna var kopparen giftig. Termen som användes var att förhyda, eller som den för briggen Adolfs del löd, förkoppra. Man satte på fartygets botten en skyddande hud av kopparplåt.

Den 26 mars 1851 visar kvittot att skepps bläck af koppar levererades till briggen Adolf.

Besättningen

När briggen Adolph reste över Atlanten fanns 11 personer i besättningen som bestod av män i åldrarna 15 till 52 år. Utöver kapten var befattningarna styrman, konstapel, timmerman, båtsman, matros (2 st), jungman (2 st), kock och kajutvakt. Förutom besättningen fanns även fem emigranter med ombord, enligt reskontraboken för fartyget betalade dessa sammanlagt 300 kr för resan till Amerika.

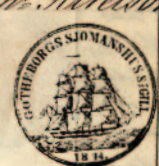
Tre av sjömännen rymde då Adolph låg i Boston. Detta gjorde kaptenen mycket förargad. I brev till en av rymlingarnas far skriver Olsson om hur incidenten, förutom det straff som i lagen stadgas för rymd sjöman, alltid ska vara ”honom till hinder om han återkommer till Sverige och will söka inträde i navigationsskola uti någon af rikets städer”. För att ersätta de rymda sjömännen påmönstras en svensk jungman och två amerikanska ”seamen” i Boston.

Del av sjömansrullan för briggen Adolph 1851
 Göteborgs rådhusrätt och magistrat E II b: 534
 Landsarkivet i Göteborg

Adolphs Sjömans Rulle

Påbuds- dagar.	Tjänstefattning om bord.	Ålder.	Födelseort.	Gift eller Ogift.	Hyra för månad Skrivas.	Egenhändig samteckning.	Beväs af vederbörlige embetsmyndighet eller vittna.
1851 Mars 29	Yfkapten	33.	Bra.	gift	20.-	P. Nilz	Bergae: Githoborg
"	Sjösman	30.	Stokholm	?	23.-	J. C. Sahlström	Ärskat egenhand
"	Postkapten	25.	Majone	gift	18.-	G. A. Holmberg	2. 2
"	Pisarmot.	49.	Koruna	gift	14.-	Johan Pettersson	2. 2
"	Båtsman	32.	Marstrand	gift	17.-	S. Sahlström	2. 2
"	Mabot	31.	Walden	?	15.-	Benjamin + Hög	2. Besvär
"	De	30.	Slöpe	gift	15.-	Lorenz + Bäckström	2. 2
"	Sjösman	21.	Falkenberg	?	9.-	J. H. Sahlström	2. 2
"	De	15.	Githoborg	?	9.-	B. S. Berg	2. 2
"	Bock	18.	Walden	?	8.-	Johan Wänig Hansson	2. Besvär
"	Kajuterakt	15.	Waborg	?	2.-	Knut + P. S. Sahlström	2. 2
Göteborgs Sjömanshus Kontor. Den 29 Mars 1851						i Sjömanshus Direktörens vägnar = M. Peterson	
Mars 21	Sjösman	21	Bra	ogift	5.-	O. Andersson	
" 22	Sjösman	"	"	"	7.-	"	
" 23	Sjösman	"	"	"	17.-	"	

Med Eng. Moricheu Comdant de la
 Division des M. de la Marine



Alla 11 män i besättningen finns angivna med ålder, födelseort, befattning ombord samt hyra per månad. Alla kunde skriva under med sin egen hand. Av de sjömän som mönstrade på i Boston däremot, i stället för de tre som rymt, var det bara svensken Andersson som kunde skriva, inte de två amerikanerna.

Frampärmen och ett uppslag ur Contrabok med Besättningen å Briggen Adolph 1851.

Uppslaget visar räkenskaperna för den 16-årige jungmannen Rickard Julius Berg från Göteborg. På debetsidan syns det han tagit ut för olika ändamål av sin hyra på drygt 50 Riksdaler banco. Han erhöll 9 Rd vid påmönstringen. En del gick till det han som sjöman måste betala för olika bevis och avgifter. I Boston tar han ut pengar till tobak och ett par byxor. Även i Aricebo vill han ta ut en slant. Drygt 30 Rd av hyran har gått åt när fartyget förliser.



Debet Jungmannen R. Julius Berg med				Brigg Adolph			
1851		B.	P.	1851		B.	P.
	Kom ombord den 7 april -						
April 5	Contant vid påmönstringen		9	April 5	Hyra från och med den 5 ^{te} April till och med den 6 ^{te} Septemb. å 1851	45	145
"	anlagsskatt bevis		32	"	Brännvinspengar för 5 månader	5	
"	Edsfäres bevis		24				
"	fallig värdepappers till sjömanshuset		12				
Juni 7	Contant i Boston 1						
15	" " " 50						
24	" för Tobak " 60	7	35				
"	" för Byxor " 75						
augusti 15	Contant i Aricebo 50		116				
	tabla tillgodo	30	395				
		50	145			50	145

Utresan

När briggen Adolph lämnade Göteborg på våren 1851 var den destinerad till Boston med last av järn åt de göteborgska handelshusen Barclay, Renström och Ungewitter. Lastningen började den 1 april och pågick de följande dagarna i snöslaskigt väder. Tio dagar senare var allt järn ombord men det dröjde ytterligare några dagar innan resan började. På morgonen den 15 april kom lotsen ombord, varpå besättningen ”satte alla segel i topp och seglade efter lots commando ut till Rösten”. Där låg man över natten till kl 6 på morgonen då man återigen satte segel och fartyget började röra sig för en frisk sydostlig vind. Klockan halv åtta lämnade lotsen vid Vinga.

Nio dagar senare siktades fyren North Foreland i mynningen av den Engelska kanalen. Den fortsatta resan över Atlanten tog 41 dagar och torsdagen den 5 juni anlände Adolph till Boston.

I instruktionen för resan bestämdes inte vilken last fartyget skulle ha med sig tillbaka till Europa, istället skulle Olsson ”själv i Boston göra sig noga under rätta om frakterna såväl från norra som södra America”.

Väl i hamn påbörjades avlastningen av järnet, vilket tog en vecka. Samtidigt arbetade kapten Olsson med att hitta den mest vinstgivande returlasten, han reste bland annat till New York för att träffa olika handelshus. Till slut bestämde han att Adolph skulle gå i barlast till Västindien för att där lasta socker för frakt till Nordamerika. Den 25 juni lämnar fartyget Boston för att segla till Saint Thomas, dit man anländer den 13 juli. Planerna ändras och efter tre veckor seglar man vidare till Aricebo på Puerto Ricos nordkust. När orkanen svepte in över den västindiska ön pågick lastning av tobak som skulle skeppas till Hamburg.

No 114

Skypman B. Olsson hemma här och vill till Amerika
 med Grews Briggen "Adolf" om 134 Laster
 Transport

12.	A. Barclay & Co;
584.	No 17. till 10. Stångjern
37.	" 12. " 10. Knipjern
142.	" 11. " 10. Stångstål
	Ungewitter & Co;
720.	No 7. till Stångjern
	S. Renström & Co;
339.	No 17. till 5. Stångjern
35.	" 12. " 15. Knipjern
	W. Röhss
375.	No Stångjern

Göteborgs drätselkammarers arkiv, F II: 1162
 Landsarkivet i Göteborg

I tolagsräkenskaperna för Göteborg finns uppgifter om alla inrikes seglande fartyg, både de som avgår och de som inkommer till staden. Samma uppgifter finns om alla utrikes seglande, både avgående och inkommande. Det som finns noterat är kaptenens namn och hemvist, hemort och lästetal för fartyget, varifrån det kom och till vilken ort det var destinerat och inte minst lastens innehåll och vem som var befraftaren. De som hade frakt ombord i briggen Adolf på resan till Amerika var A. Barclay, Ungewitter & Co, S. Renström & Co samt W. Röhss. Lasten bestod av stångjern, knipjern och stångstål.

I det avtal, certeparti, som skrevs mellan redare och befraftare är inte Renström med. I de transportdokumentet, konossement, som finns bevarade saknas däremot ett för Röhss. Dessa handlingar finns på Göteborgs Sjöfartsmuseum

Proviantberäkning för Orlogsskeppet Adolph, 1851

1851		Be	Rf	Be	Rf
April	8 Tunnor Fläsk 102 Ld.	306	"	"	"
"	6 Tunnor Kött 84 Ld.	224	"	"	"
"	18 ⁰ / ₁₀ Ld Smör a. 5. 16. 022	97	28	"	"
"	70 Ld Bröd				
"	5 Ld Rågbröd a. 1. 10. 000	88	16	"	"
"	6 Tunnor Erta	56	"	"	"
"	4 Stycken Saiten	2	32	"	"
"	Diversa hos Lundberg & Bäck	273	33	"	"
"	Bryggare Räkning	8	30	"	"
"	Debeten Små Proviant	10	"	"	"
"	14 Ld Kabbelyö	4	32	"	"
"	4 Ld Potatis	13	16	"	"
"	4 fam wa	36	32	"	"
"	8 ton vatten	8	"	"	"
		Be = Rf	1127	27	"

Före resan till Boston lastades enligt kontraboken bland annat 8 tunnor fläsk, 6 tunnor ärtor och 8 ton vatten.

Till Bastans Uth. Yusei Abasaid 1811
 Torsdagen den 5 augusti: Med frisk kultje. Klar luft. Satt alla dragande segel i topp Kl. 6 hissade flaggen för att få lots ombord Kl. 7 lotsen ombord. Seglat efter lots commando Kl. 3 ankrade på Bostons redd för babords ankare. Stack nödig kätting. Beslog seglen mm Kl. 5 kom stim båten och drog oss till lands förtöjande för och akter med kätting Kl. 8 satt upp vakten med 1 man

Fredagen den 6 augusti: Med frisk vin, klar luft, tagit loss alla surringar på spirorna, in jagarbommen samt utrettat andra nödiga arbeten. Natten över med klar luft. 1 mans vakt

Lördag den 7 augusti: Med regn och tjocka. Tatt loss surringarna i rummet med järnlasten och gjort allting klart för att lossa...

Handwritten text continues with similar entries for other days, mentioning weather conditions and ship operations.

Torsdagen den 5 augusti: Med frisk kultje. Klar luft. Satt alla dragande segel i topp Kl. 6 hissade flaggen för att få lots ombord Kl. 7 lotsen ombord. Seglat efter lots commando Kl. 3 ankrade på Bostons redd för babords ankare. Stack nödig kätting. Beslog seglen mm Kl. 5 kom stim båten och drog oss till lands förtöjande för och akter med kätting Kl. 8 satt upp vakten med 1 man

Fredagen den 6 augusti: Med frisk vin, klar luft, tagit loss alla surringar på spirorna, in jagarbommen samt utrettat andra nödiga arbeten. Natten över med klar luft. 1 mans vakt

Lördag den 7 augusti: Med regn och tjocka. Tatt loss surringarna i rummet med järnlasten och gjort allting klart för att lossa...

Skeppsloggbok för briggen Adolf 1851
 Sjöfartsmuseet, Göteborg



Andrees handatlas : Andra Nordiska upplagan

Briggen & Sjöfartyget Adolf Under Lastning i Skagen

Dagars bet. arbeten och storräkningar

Onsdagen 13. Wind O.N.O med frisk kultje klar luft samt
 sysselsatt med lastning samt andra nödiga
 arbeten tog. t in 57 balar tobak torbat segel m m
 natten öfver med hårt Regn 1^o mans vakt

Thursday 14. Wind lika med föregående dag varit sysselsatt med
 Lastning tog. t in 235 balar tobak. Torbat
 segel samt utrettat andra nödiga arbeten följt
 af de gamla borden till vid natten öfver med
 klar luft 1^o mans vakt

Friday 15. Wind varierande med åska och Regn ingen lastning
 för dagens utrettat övriga arbeten natten öfver
 med klar luft 1^o mans vakt

Saturday 16. Wind O.N.O med frisk kultje melen luft åska
 och smått Regn varit sysselsatt med att föse block
 till vaders samt andra nödiga arbeten natten öfver
 med klart och godt väder 1^o mans vakt

Sunday 17. Wind lika med föregående dag inga arbeten
 utrettas klappat dagens helig natten öfver med
 frisk och jemn wind 1^o mans vakt

Skeppsdagbok för briggen Adolf 1851.
 Sjöfartsmuseet, Göteborg

Sista sidan i skeppsdagboken.

Inget i dagboken verkar förebåda den analkande katastrofen för fartyget. På onsdagen den 13 rådde en frisk kultje från O.NO. Man var sysselsatt med lastning och andra nödiga arbeten - 52 balar tobak hade lastats och seglen torkats. På natten regnade det hårt. Dagen efter var vinden densamma, 235 balar tobak lastades. På fredagen var vädret för elakt för lastning - vinden varierande med åska och regn. Lördagen kom med en frisk kultje från O.NO, åska och smått regn. Sista dagen där något är antecknat - söndagen den 17 augusti: "Wind lika med föregående dag. Inga arbeten utrettas ... Dagen helig. Natten öfver med frisk och jemn wind. 1:n mans vakt."

Orkanen

Den atlantiska orkansäsongen 1851 var svår. Särskilt hård var sommarens fjärde och sista orkan, San Agapito. Den drabbade ett stort område då den svepte in från Atlanten för att först observeras på Barbados den 16 augusti. Två dagar senare slog den till med stor kraft mot Puerto Ricos södra kust, men drabbade hela ön med svåra skador och översvämningar som följd. Orkanen rörde sig vidare över Dominikanska republiken, Haiti och Kuba, för att nå Florida den 22 augusti och sedan vända upp längs med den nordamerikanska östkusten. Orkanens vindstyrka uppskattas ha varit åtminstone 45 meter per sekund.

San Agapito orsakade svåra skador i Puerto Rico, inte bara för briggen Adolph. Kapten Olsson beskriver förödelsen i brev hem till Sverige, om hur hus fulla med människor dränktes och "flera hundra kreatur" dog under orkanen. Andra rapporter berättar om hur "stormen gjorde betydliga härjningar på land och plantager, dess verkan kan på många kommande år ej utplånas" samt att "en mängd människor tillsatte äfven lifvet genom flodens översvämning". Enligt uppgifter från kapten Olsson förläste ytterligare fyra fartyg i Aricebo, samt fem i San Juan, fyra vid Saint Croix och två vid Saint Thomas.





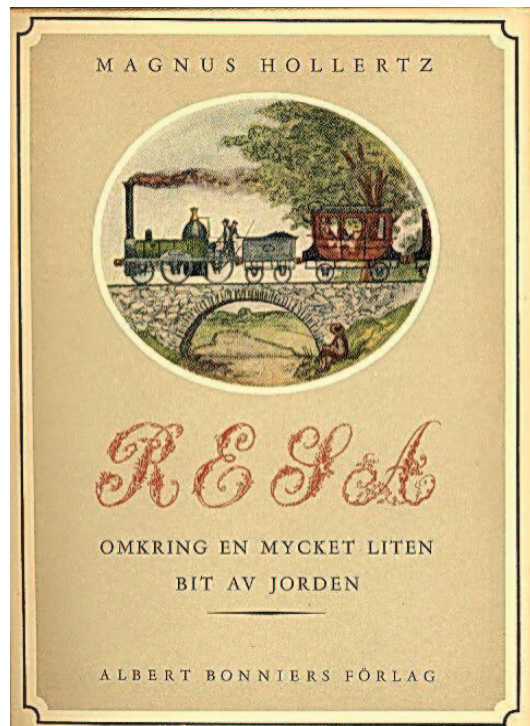
Orkanen drabbade ett stort område då den svepte in från Atlanten för att först observeras på Barbados den 16 augusti. Två dagar senare slog den till med stor kraft mot Puerto Ricos södra kust, men drabbade hela ön med svåra skador och översvämningar som följde. Orkanen rörde sig vidare över Dominikanska republiken, Haiti och Kuba, för att nå Florida den 22 augusti och sedan vända upp längs med den nordamerikanska östkusten.

Hemresan

Den 6 september började besättningens hemresa från Puerto Rico med den engelske skonerten Gondola, som fördes av kapten Cole och var destinerad till Hamburg. Det var sju svenska sjömän och den oskadade delen av tobakslasten som medföljde. Resan fortsatte sedan till Kiel med järnväg, som på den tiden måste ha varit ett ovanligt sätt att resa för en svensk. Den 2 november var de framme i Köpenhamn, där jungman Andersson mönstrade på fartyget "Storfursten" medan de övriga sex reste gemensamt hem. De avmönstrade i Göteborg den 8 november.

Efter avmönstringen gick fem sjömän till "herrar Kjellbergs kontor" för att få ut sina inestående hyror. De ville ha betalt för tiden 6 september till avmönstringsdagen – 2 månader och 2 dagar. Briggen Adolphs ägare vägrade, varpå de fem ansökte om stämning mot bolaget. Parterna var oeniga om fartyget efter orkanen gick att reparera eller skulle anses som vrak och "ådagalagt det haveri i laga ordning skett". Domen utföll till de fem sjömännens fördel och bolaget skulle "genast utgiva deras betingade hyror".

Kapten Olsson och konstapel Holmberg stannade i Aricebo till den 3 oktober, då man avreste till Amsterdam med den danska briggen Herman. Den 30 november kom de till Hamburg och Holmberg reste sedan vidare med kaptenens saker. Vid hemkomsten hade han order, att mot kvitto, lämna Olssons kronometer till navigationslärare Pettersson, "ty det är nödvändigt att hon hålls igång och ej får löpa ut". Kapten Olsson och konstapel Holmberg står som avmönstrade den 12 december vid sjömanshuset i Göteborg.



Magnus Hollertz: Resa omkring en mycket liten bit av jorden. 1949. Resan företogs sommaren 1853, skrevs ned några år senare och tillägnades "dess kära syster Ida".

s. 99 Avresa på järnvägen

...En bangård vill jag beskriva, då vi komma till Hamburg. Vi gå fram till lokomotivet och se på det. Ur dess ångpipa brusar och viner ångan på samma sätt som på ett ångfartyg. Framtill sitta tre konduktörer i mörkblå uniformer med silver, och den mellersta förer styret. Bakpå, inom ett runt galleri står maskinisten och ett par eldare. Vagnarna äro fastgjorda, och vi gå nu förbi deras långa rad. Alla äro grönlackerade med guldornamenter. De äro dubbelt så breda som långa. Främst komma ungefär tjugu vagnar, på vilkas dörrar står "1 Class". De äro de dyraste, innehålla vardera ett nästan fullständigt möblerat rum med soffor, spaglar m.m. och upptagas nästan aldrig av annat än resande furstar eller – svenskar, som någon gång ge sig air av förnämhet och

ej bry sig om depensen för en gång. Därefter komma andra klassens vagnar, som mest upptas av bättre folk. På varannan av dem står "Rauschcupé", d.v.s. man får röka där. Vidare komma tredje klassens vagnar, vars säten ej äro stoppade, men i vilka en hel hop gott folk ogenerat åker, ty på ens utgifter utomlands, åtminstone på vägarna, göres ej det minsta avseende, och tonen hos arbetsklassen, som mest bebor tredje klassens vagnar, är i förening med folkets ytterliga snygghet den mest artiga och belevade. Härefter se vi en mängd vagnar, dels täckta och innehållande passagerarnas saker, dels öppna eller halvtäckta och uppfyllda några med stenkol, andra med ullbalar eller maskiner, packor av alla slag, oxar får och svin. En sådan fil av mer än sextio vagnar är det, som vi nu gå förbi, och som skall sättas i rörelse av den eldsprutande tjuren i täten. Konduktörer, tjänstemän och "Träger" springa om varandra. En mängd människor stiger i överallt. Prat, skratt, avsked och smällar i vagnsdörrarna åstadkommer ett kolossalt sorl. /.../



Järnvägsstationen i Hamburg 1850

Emellertid höres klingandet av en väldig klocka, därefter ett långt och skarpt vinande (ett slags signaler, som åstadkommas genom en ventil på maskinen, och som även brukas på ångfartyg. På järnvägarna är det oerhört starkt och höres minst en halv svensk mil. Därmed signaleras på allehanda sätt, dels i långa avbrutna ylningar, dels i korta tag, i drillar o.s.v., liksom högbåtsmannens pipa på ett örlogsskepp). Därpå känna vi, hur tåget börjar röra sig. Vagnarna äro på ungefär ett kvarters avstånd från varandra sammanlänkade med grova järnlänkar, men för att de ej skola stöta ihop, mötas mellan varje vagn kautschukklädda fjädrade pulser, som ständigt skiljas och mötas. Verkan av igånsättningen kändes i början ganska egen. Genom ryckningarna i länkarna och sammanstötningarna av pulserna utåt hela linjen kändes först en småskakande rörelse och en jämn sån hördes av tara-tara-tara, vilken småningom ökades till galopp av tarattata, tarattata, tarattata, övergingå till furioso i 328-delar och slutade nästan omärkligt med en knarrning, som, då man blivit van, efter en stund knappt observerades. Då vi nu titta ut, se vi, att det går i en hejdundrande fart. Men de som sagt oss, att kor komma flygande och byar komma i sken – de ha, med förlov sagt, ljugit. /.../

Del av avmönstringslängd 1851
 Sjömanshuset i Göteborg D I a: 18
 Landsarkivet i Göteborg

8	Nedanskrefne Besättning utmönstrade härstädes		
	Den 29 Siftlidne mars med Capt. B. Ols-son förande		
	Briggen Adolf hemma härstädes har denna dag		
	hemkomna såsom Passagerare och anmält att		
	Fartyget förolyckades uti Porto Rico den 18 augusti 1850		
	Nymen Johan Oscar Grotbergh		
	Nymen Johan Petersson 50 gdt Majorne		
	Matros Iven Sahlquist 53 gdt Majbränd		
	Jung R. S. Berg 17 gdt Gullub		
	Kajut Johan N. Hansson walden		
	Kajut W. A. Landgren		
12	Styckaren Chr. Johansen sig. Stenij Oscar		
	hemma på Cronen afströmt i dag		
	L. A. Joh. H. S.		

Avmönstring den 8 november för de sex man av besättningen. "Nedanskrefne besättning utmönstrade härstädes den 29 sistlidne mars med capt. B. Ols-son förande briggen Adolf hemma härstädes, har denna dag hemkomna (sic) såsom passagerare och anmält att fartyget förolyckades uti Porto Rico den 18 augusti."

Kaptenen och konstapeln är i samma längd antecknade som avmönstrade den 12 september

Den 24. November 1851.

i Svarende Bolagets fartyg Briggen Adolf
skiljde från sin derå innehafda skeppstjenst
den 6. Septembris ^{utan att} fiftioende September,
intoss ^{utan att} hvarken ^{för längre tid, än intet nämnt} dag hyrorne, blifvit dem
tillgodoberäknade, och, mot Karandras
bestridande, icke förkommit, att be-
rörde fartyg med last, på ~~helt och hållet~~
~~helt och hållet~~ på sätt i 2. Kap. Sjö-
skade Balken Sjölagen sägs, så helt och hållet
gått förlorat, att hvad begär
blifvit i värde icke uppgår till fulla
beloppet af omstrände månads hyrorne,
finner Rådhuskatten, i förmåga af
5. Kap. Skipsmannas Balken Sjölagen
och ofvanberopade Kapitel af Sjöska-
de Balken samt Kong. Kommande Col-
legii Cirkular den 29. Augusti 1781, lag-
ligt ålägga Svarende Bolaget att till Kar-
anderne geuast utgifva deras beten-
gade hyror, på sätt i framnämnda blif-
vit fördratt, för ^{efterliknande} (intill ^{af månads} 8. i den utmånad),
2. månader 2. dagar,
efter af 28 R för Sahlbeck, 19 R för Pettersson,
17 R för Sahlqvist, 9 R för Berg och 2 R för
Laudgren, i månaden; Men med offeude
i målets beskaffenhet worden rättgång,
kostnaderna parterne emellan qvittade.

I Svar på förestående Dom wans Herrs Borgmäst-
staren och Riddaren Ekman ^{af det Nya Sjömannasällskapet} Skipsaktie ägare,
i so måtto, som i Svar på Borgmästarens yttrande,
da: att, da oftridigt vore, att sfragvarande
fartyg i utrikes ort under sparsa lidit fö-
skada och derefter blifvit i sin skadade skick

”...skiljde från sin derå innehafde skeppstjenst /.../ utan att hyrorne blifvit dem tillgodoberäknade /.../ att berörde fartyg med last på sätt i 2 kap. sjöskadebalken, Sjölagen sägs, så helt och hållet gått förlorat...”

Målningen

I takt med att handelssjöfarten ökade under 1800-talet blev det allt vanligare att man lät avbilda fartyg på tavlor. I de större hamnstäderna fanns skeppsmålare som i sina konstnärskap var särskilt inriktade på marina motiv. Ofta var det redaren eller kaptenen som beställde sådana målningar.

Konstnären som har skildrat Adolphs förlisning hette Broder Heinrich Hansen (ca 1811-1851) och var verksam i Flensburg och Hamburg. Det är tänkbart att kapten Olsson, då han anlände till Hamburg i slutet av november 1851, beställde målningen och berättade för Hansen om Adolphs förlisning. Av ett bevarat kvitto från Inkommande Sjö tullkammaren i Göteborg kan vi se att "1 oljemålning, infattad i förgylld ram af träd" med motivet "Adolphs förlisning vid Aricebo" anlände till Olsson på sommaren 1852.



Målningen med påskrift: Briggen Adolph från Götheborg Capt. B. Olson under förlorning uti en Orcan wid Arcibo (Porterico) den 18 August 1851. B. H. Hansen. Landsarkivet i Göteborg

208. SUB. N:o 407 **INKOMMANDE** ORDNINGS N:o 699

Hr *B. Olson* med Skep:n *Hjellberg* från *Hamburg*

Sjö-Tull för 1 <i>Opimelning, infattad i följande Pass of trade</i>	3.	16
Afgift till Handels- och Sjöfarts-fonden	—	16
Summa B:co R:dr	3.	32

GÖTHEBORG af INKOMMANDE SJÖTULLSKAMMAREN d. 19 Junij 1852.

Osvanstående 3 R:dr 32 sk. Banco-qvitteras.

GÖTHEBORGS TULLUPPBÖRDS-KONTOR den 15 Junij 1852

"Adolphs" förlörning v. Arcibo.

Tullkvitto för målningen. Skeppsredare John E. Olssons familjearkiv. Landsarkivet i Göteborg



Riksarkivet

Landsarkivet i Göteborg