

S:T BARTHÉLEMY - SVENSK KOLONI 1784-1878

Av
GÖSTA WEBE

At Sverige også har haft sin besiddelse i Vestindien - sin vestindiske ø - vil sikkert være en overraskelse for de fleste danske læsere. Fra sjöhistoriska museet i Stockholm fortæller 1. intendent Gösta Webe om den svenske besiddelse, der ligger blandt de øverste øer i de Små Antillers buformede gruppe, ca. 170-200 km vest for de danske øer.

ÖN I VÄSTINDIEN

Omkring 200 km från S:t Thomas, den gamla danska kolonin i Västindien, ligger svenskön S:t Barthélemy. Den har fått sitt namn av att den blev fransk besittning den 24 augusti 1648, den korsfäste aposteln Bartolomeus åminnelse dag. Ofta kallas ön endast S:t Barth.

Under årens lopp har mycket skrivits om S:t Barth. Redan 1786 utkom skeppsprästens på fregatten »Sprengtporten«, Sven Dahlman, »Beskrifning om Svenska Öen S. Barthélemy uti Westindien«. Ön har varit ämne för akademiska avhandlingar, ett flertal böcker och åtskilliga artiklar. Det svenska förvaltningsarkivet från ön är bevarat (Andersson 1965:8) i det franska departementsarkivet på Guadeloupe och har mikrofilmats av det svenska riksarkivet (RA). Sistnämnda arkiv äger dels den s.k. S:t Barthélemysamlingen, dels handlingar rörande Västindiska kompaniet (förtecknade i Hildebrand 1951) och dels registratur, protokoll och inkomna skrivelser avseende den forna svenska kolonin. Dokumentära bilder och personliga ting i statens sjöhistoriska museum (SSHM), hos Barthélemysällskapet och dess medlemmar kompletterar vår kunskap om ön.

Skildringarna av S:t Barthélemy ger oss bilden av en liten karg vulkanö. Det inre skoglösa berglandet når över 300 m höjd. I norr ligger en bred bukt, som utåt är avstängd av korallrev. Vid östra kusten finns ett stort antal klippor och mindre öar, nätt och jämt synliga över vattnet. I nordväst ligger en skyddad vik, som man förr ansåg vara en god hamn.



a



b

- a. S:t Barthélemys förste guvernör (kommendant), 1784-87, friherre Salomon Mauritz von Rajalin (f. 1757, d. 1825), major vid Arméns flotta. Gouache på elfenben. Enskild ägo.
 b. Den svenska kolonins siste guvernör, 1868-78, Bror Ludvig Ulrich (f. 1818, d. 1887), kommendörkapten av 1:a graden. Oljemålning i statens sjöhistoriska museum.

a. The first governor of St. Barth's (1784-87) Salomon M. von Rajalin. b. The last governor of this Swedish colony (1868-78), Bror L. Ulrich.

några tiotal mindre öar flera tusen bankar och rev sammangyttrade i rader.

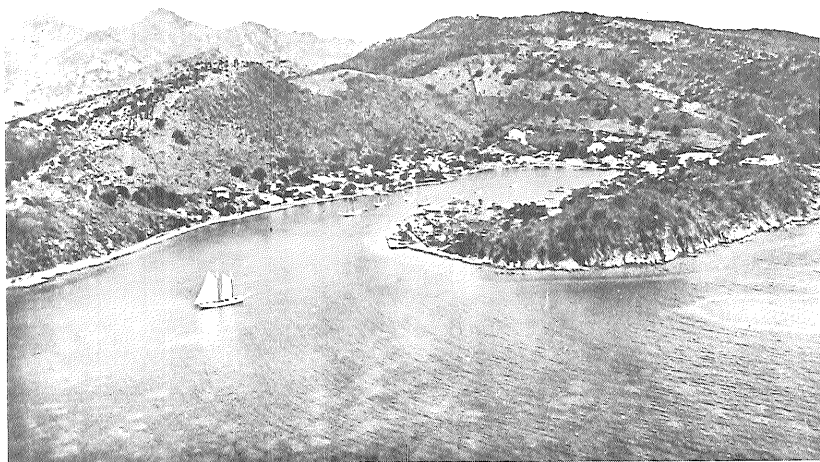
KOLONIN GRUNDAS

Sverige hade den 25 april 1741 givit Frankrike tullförmåner för varor som med skepp fraktades till Wismar. På grund av dess mindre fördelaktiga läge överflyttades förmånerna till att gälla Göteborg. Det innebar bl.a. att fransmännen erhöll avgiftsfri nederlagsplats. Som kompensation avstod Frankrike ön S:t Barthélemy. Fördraget, bevarat i riksarkivet (RA), stadfästes på Drottningholms slott den 10 augusti och i Versailles den 26 juli 1784. Fördragets artikel 8 lyder i utdrag: »--- afstår Hans Aldra christligaste Majestät för ewärderlig tid åt konungen och Kronan Sverige till fullkommelig ägo öfwer Herrskap, ön Sanct Barthélemy i West Indien, med alla länder Haf, Hamnar, Redder och Wikar, samt therunder Lyda, så väl som alla therstädes upförde Byggnader«---»I then vidsträcktaste form och sätt utan inskränkning eller förbehåll«. Till kolonins förste guvernör och kommendant utnämndes den 22 september 1784 majoren vid arméns flotta, friherre Salomon von Rajalin (f.

1757, d. 1825). Under den 94-åriga svensktiden hade S:t Barth 12 guvernörer varav 5 hade anknytning till örlogsflottan. Styresmannens titel ändrades med tiden från kommandant till guvernör, senare landshövding.

Den första expeditionen till den nya kolonin avgick med fregatten »Sprengtporten«, som avseglade från Göteborg med guvernören von Rajalin ombord, enligt en rapport (RA) av den 4 december 1784. Efter en svår storm på Nordsjön, reparation i Portsmouth efter att ha sprungit läck, ankrade skeppet den 6 mars 1785 på S:t Barthélemys redd. (Hildebrand 1951/75). Fregatten, utrustad med 26 kanoner, hade ca 200 mans besättning. Den svenska flaggan hissades den 7 mars 1785 på ett batteri med fem kanoner överlämnat av den franske kommandanten Chevalier de Durat. Förhållandena på ön var vid svenskarnas övertagande inte de bästa. Sven Dahlman, skeppsprästen, har skildrat tillståndet: »Hvid vår ankomst funno Wi öens kosteliga träen nedhuggne, folket utarmat, största delen av marken öde och ouppodlad« (Dahlman 1786). Vattencisternerna var förfallna, indigofabrikerna borta. Fregatten »Sprengtporten« låg kvar i hamnen i 8 månader. Det fanns mycket att uträtta och att åter sätta i stand. Besättningen arbetade i land, förbättrade byggnader. En väg anlades tvärs över ön. Man försökte i mån av resurser stadsplanera och främja sjöfart och näringsliv. För svenskarna gällde det att söka anpassa sig till en främmande tropisk miljö.

S:t Barths naturliga hamn ligger inne i viken, vid foten av höga, gröna kullar. Den lilla staden kring hamnen har fått namnet Gustavia efter den regerande kungen. I en rapport (RA) den 24 februari 1786 skriver guvernören von Rajalin: »Jag får i all undergifenhet anhålla att Eder Maj:t värdigas i Nåder givfa namn till staden«. Den 9 februari 1787 är en rapport (RA) för första gången daterad Gustavia, ett namn som sällan användes, då namnet S:t Barth täckte såväl ön som staden. Svenskarna tog redan vid ankomsten initiativ till att planera området kring hamnen, Le Carénage. I Kungl. Maj:ts instruktion (RA) gavs order om att hamnen skulle undersökas till storlek och djup samt redd och inlopp. Fregatten »Sprengtporten«s besättning arbetade även på att förbättra hamnen. Hamnens uppgrundning hade fortgått länge och gjorde det nödvändigt att anlägga kaj och strandväg utmed viken. Den var fram till 1830-40 talen tillräckligt djup för ganska stora fartyg, men grundades alltmer upp för varje år av det som regnen sköljde ned från branterna. På 1860-talet måste djupgående skepp ankra längre ut på redde (Palander 1866/50). Man hävdade ofta att kolonins välbefinnande skulle öka om hamnen kunde muddras och uppgrundningen stoppas. Kring hamnen växte staden. Den 25 juni 1786 kunde guvernör von Rajalin rapportera (RA):

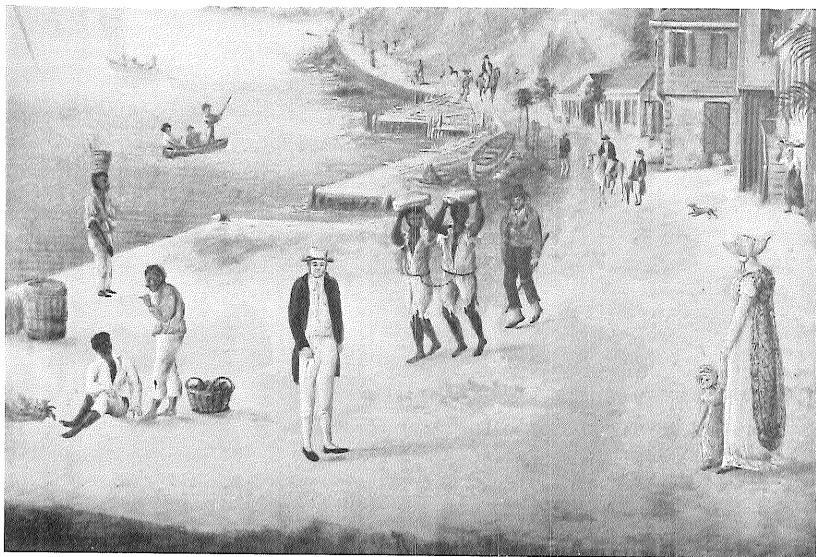


Panorama över staden Gustavia med hamninloppet. SSHM.

Panorama of the town of Gustavia, looking towards the harbour entrance.

»Ön tilltager dageligen genom förmögna och ansedda handlande som komma hit, köpa sig tomter, bygga och sätta sig ner, att utseende är att detta blir ett betydligt ställe inom kort tid«. Invånarnas antal växlade starkt under årens lopp. 1784 var öns befolkning liten och uppgick till 739 personer. Det rikssvenska inslaget uppgick till något hundratal. Det engelska elementet blev på 1860-talet övervägande hos den burgna delen av stadsbefolkningen. Franska var lantbefolkningens språk men även en del av stadsbornas (Palander 1866/50). Europeerna härstammade huvudsakligen från normandiska lantarbetare, som skickats ut på 1600-talet för att odla tobak.

Akvareller i sjöhistoriska museet återger vita hus kring hamnen, en befästning som behärskar inloppet från en höjd och med den blågula flaggan på flaggstången. Från höjden går en väg ned mot staden, vid Kungsgatan ligger guvernementshuset, nära hamnen kan man tänka sig sjömanskrogar och värdshus. En målning från ca 1800 med motiv från Gustavia med svenska skepp på redde och promenerande på kajen ger en bild av ett stycke Sverige, som vi idag har svårt att föreställa oss: några med kedjor sammankopplade negerslavar går med bördor på huvudet. Bakom dem går en pådrivare med en lång påk. Slaveriet var ett faktum i den svenska kolonins tidigaste historia. Den transatlantiska slavhandeln



Kajmotiv från staden Gustavia, S:t Barthélemy, 1800-talets början. I bildens mitt sammanpackade negerslavar. Detalj av oljemålning i statens sjöhistoriska museum. Osignerad.

Negro slaves at work on the quayside, Gustavia.

existerade ännu och en del av den västindiska övärldens ekonomi byggde på slaveriet (Sjögren 1975/40). Vid den svenska kolonins grundande hade man räknat med att slavhandeln skulle göra kolonin inkomstbringande (Hildebrand 1950/55 + 95). Någon av Västindiska kompaniet utsänd slavexpedition har inte dokumenterats, trots att privilegierna gav rätt till att driva slavhandel. Däremot är det känt att en köpman i Gustavia sände ut slavskepp till Afrika och drev slavbod vid Östra Strandgatan (Sjögren 1975/40). S:t Barthélemys tulltaxa 1790 lyder avseende inkommande varor: »Fri införsel och handel av svarta slavar eller så kallade nya negrer från Afrika förunnas alla nationer utan att erlägga någon avgift vit utlossandet«. En mindre avgift erlades vid export, den var lägre för svenska fartyg. Amerika, England och Frankrike beskyllde på 1820-talet i depescher den svenska kolonins styrelse för att vara släpphänta mot slavhandlare, smugglare och sjörövare. Viss sanning ligger i detta påstående då tulltaxans formulering gav frihet att anlöpa redden »af hvad annan orsak som hälst« vilket

gav stor rörelsefrihet (Sjögren 1975/43). Man har varit mån om att dölja människohandeln för eftervärlden (Hildebrand 1951/226). På öarna runt S:t Barth förberedde man slavernas frigivande. I engelska besittningar skedde detta efter hand. På ön fortsatte slavsmugglingen så långt det var möjligt, trots att Sverige förbjöd slavexporten 1813. Vid 1820-talets slut förekom rasoligheter på S:t Barthélemy. 1822 hade kommandanten Norderling i rapport till konungen skrivet att »piskan och påken« är »de enda lagar den arme negern begriper« (Åberg 1975/29).

Befolkningen bestod till att börja med av 458 vita, 281 negerslavar och 10 fria negrer. Ön blomstrade. 1821 uppgick den till 5003 personer av vilka 1911 var slavar och 1220 »fri couleurte«. 1836 ingick Sverige traktat (Svensk författningssamling N:o 25/1836) med Frankrike om slaveriets avskaffande på S:t Barth, men först den 9 oktober 1847 kungjordes officiellt på ön att slaveriet upphävts. Befolkningen indelas inte längre efter hudfärg. Sedan riksdagen anvisat medel till negerslavernas friköpande hade i kolonin en slavvärderingskommitté tillsatts. Öns 523 ofria män och kvinnor hade undan för undan uppköpts och frigivits. Tillsammans hade de kostat 44.690 riksdaler specie, i genomsnitt 341 guldkronor per svensk undersåte. Idag finns det få negrer på ön i motsats till Guadeloupe där de utgör 98 procent.

Kolonins ursvenska medlemmar kände sig isolerade från hemlandet. Underrättelser tog lång tid sjövägen. Nyheten om t.ex. Gustav III:s död nådde ön först i augusti 1792 - kungen avled den 29 mars. Svenska örlogsfartygs besök var efterlängtade och ön levde upp. Guvernören gav då stor middag med bal. Guvernörsdottern Ella Ulrich har i en s.k. »Scrap Book«, bevarad i sjöhistoriska museets arkiv, tecknat av guvernörshemmets stora sal med kungaporträtten på väggarna. Här dansade sjöofficerarna och honoratiores med öns damer. Officiella visiter avlades och i många gustaviahem sporades foton av gästerna från skeppen (SSHM arkiv). Efter nära hundra år har dessa bilddokument återbördats till hemlandets museiarkiv. Vid ett besök av korvetten »Balder« 1876 på S:t Barth blev guvernörsfamiljen Bror Ulrich fotograferad ombord tillsammans med officerarna. Posten från kolonin fördes med första lägenhet til Europa, oavsett nationaliteten. Postförbindelsen med ön S:t Thomas, »Västindiens generalpostkontor« upprätthölls på 1860-talet med segelfartyg över S:t Kitts, som anlöptes av en engelsk postbåt (Palander 1866/53). Posten till S:t Barth fick ligga och vänta för att föras vidare. Svenska kolonialfrimärken har inte utgivits, inte heller präglades kolonialmynt. Spanska, franska och amerikanska mynt kontramarkerades med stamp inslaget krantecken (Olrog 1973).



Korvetten »Balder« besökte S:t Barthélemy 1876. Guvernören Bror Ulrich med familj fotograferad ombord. SSHM.

Governor Ulrich and his family photographed aboard the Swedish naval corvette »Balder«, 1876.

VÄSTINDISKA KOMPANIET

Ett handelskompani för att driva handel med kolonin föreslogs 1784 av statssekreteraren Johan Liljecrantz (Börjesson 1932/310). Den 31 oktober 1786 utfärdades privilegier för Västindiska kompaniet under 15 år från den 1 januari 1787 med ensamrätt till sjöfart och handel på S:t Barthélemy, övriga Västindien och Nordamerika (Hildebrand 1951/117). Kompaniet fick uppbära kolonins inkomster av hamnumgälder, tull-, pass- och vågavgifter samt från saltammarna. En fjärdedel av inkomsterna skulle kompaniet avstå till staten. Kronans byggnader överläts med undantag av sådana för guvernören, garnisonen och försvaret (Hildebrand 1951/118). Som villkor uppställdes att de skulle återställas till oktrojen i gott skick. Västindiska kompaniet ålåg att iståndsätta och underhålla hamnen. Staten skulle bestrida kostnaderna för guvernör och garnison medan kompaniet skulle avlöna de tjänstemän, som

upprätthöll lag och ordning. Förvaltningen av ön omhänderhades till att börja med förutom av den av regeringen utnämnde guvernören av det 1786 grundade Västindiska kompaniet. Svenska lagar och förordningar gällde i kolonin. En konselj med åtta ledamöter och guvernören som ordförande avgjorde, enligt ett fastställt reglemente, alla justitie- och ekonomiärenden (Seitz (1934/8). Två kompanitjänstemän var självskrivna ledamöter. Öns inkomster uppbars av tre tjänstemän för kompaniets räkning (Börjesson 1932/310).

Den första konseljen på S:t Barth hölls den 24 januari 1789. Konseljen fungerade både som regering och domstol. Förhållandet mellan kolonins styresman och det västindiska kompaniet var från början inte utan irritationer. Guvernören Rosenstein meddelar i rapport till hemlandet den 27 februari 1790 (RA): »Westindiska Companiets betjänter hafva ifrån början av deras hitkomst tagit sig en sjelvmyndighet som jeg så mycket mindre kunnat emotstå som jeg varit tvungen att hämta mina upplysningar ifrån dem och de Handlingar de medfördt«.

Västindiska kompaniet fick rätt att utrusta ett obegränsat antal skepp. De fick utklaras antingen i Stockholm eller Göteborg (Börjesson 1932/310). Även utländska skepp fick befraktas. Huvudkontoret skulle förläggas till Stockholm. Till kompaniets privilegier hörde rätten att bedriva slavhandel på Afrikas kust (Hildebrand 1951/118). Det var även tillåtet för andra än Västindiska kompaniets skepp att bedriva handel med ön, men utan förmåner.

Den 6 juli 1787 skriver von Rosenstein till Sverige (RA): »Fartyg begynna nu att komma från alla orter i Westindien«. En rapport den 10 juni 1788 är optimistisk: »Öns handel torde väl genom det Westindiska Companiet vinna den märkelige förbättring som en så betydande inrättning bör försöka«. På grund av kriget med Ryssland 1788-90 gjordes inga resor dessa år (Börjesson 1932/311). Kompaniets skepp började åter segla ut till S:t Barth. Bland skeppsnamn och seglationsår kan nämnas »L'Amerique« (1791, 1793, 1794, 1795, 1797), »L'Apparance« (1791, 1792, 1793, 1795, 1796, 1798, 1799, 1800), »S:t Barthélemy« (1797). »Fredrika Dorothea Wilhelmina« (1797) och »Triton« (1799, 1800, 1804). »L'Amerique« var en i Uddevalla byggd brigantin, som mätte 95 läster. Hon var bestyckad med 8 kanoner. Resan 1794 från Marstrand tog 66 dagar. Under denna färd var sjukligheten i passaden stor ombord. En skeppsgosse gick överbord och kunde inte räddas (Börjesson 1932/312). Barkskeppet »Triton«, som seglade på ön 1799-1806, var byggt på Djurgårdsvarvet i Stockholm 1798 och mätte 131 läster. På hemväg kapades skeppet i närheten av ön.

Ur ekonomisk synpunkt blev Västindiska kompaniet mindre fram-

gångsrikt. Kompaniet som uppbar en tredjedel av kolonins inkomster och 50% mindre tullavgifter hade under sin 19-åriga verksamhet färre befraktningar än övriga handlanden. Den första oktrojtiden utgick 1801, men kompaniet utverkade en ny oktroj på fem år, men därefter övertog staten ledningen. Efter några misslyckade handelsförsök upplöstes Västindiska kompaniet den 2 maj 1805 (Börjesson 1932/311).

Redan guvernören Rajalin hade föreslagit att skepp borde sändas ut med lämpliga varor som t.ex. redskap, kvarnar och pannor för sockerberedning eller kontanter för att återvända med socker från grannöarna. På ön kritiserade man även på 1820-talet att de svenska intressena inte togs bättre tillvara då öns produkter behövdes i Sverige och svenska varor behövdes på ön. Efter orkanerna behövdes t.ex. för byggnadsverksamheten spik och andra järnvaror. Man saknade förmåga att välja lämpliga exportartiklar.

Genom ett nytt reglemente för Västindiska kompaniet den 15 oktober 1805 anförtröddes förvaltningen åt enbart guvernören. Kompaniets förbindelser med ön upphörde. År 1811 fick S:t Barthélemy ett nytt styrelsereglemente, som gav konseljen ökade befogenheter. Konseljen behöll i stort sett samma karaktär under hela svensktiden. Kolonin var under årens lopp plats för intriger, avundsjuka m.m. mellan de styrande och mellan tjänstemän (Börjeson 1932/310). Från kolonin sändes emellertid pengar någorlunda regelbundet.

OROSTID

Öns huvudbefästning kallades av svenskarna än Gustavsvärn än batteriet Gustav III eller stora batteriet. Detta beskrivs av skeppspredikanten Sven Dahlman 1786: »För många år tillbaka hade Franska Kronan på en högd wid sjön, låtit uppbygga en Fästning, som med 5 canoner kunde beskjuta fientliga fartyg eller djerfwa kapare, som nalkades hamnen. « Corp de Garde för soldaterna bestod av ett litet stenhus utan dörrar (Seitz 1943/7). Guvernören Bagge lät, enligt rapport i januari 1795, uppföra en byggnad åt soldaterna, till skydd för regn och oväder samt förvaring av gevären. Svenskarna ställde upp två 24-pundiga kanoner och en 18-pundig kanon med årtalet 1766. Fransmännen hade hämtat sina kanoner, vars lavetter var murkna (Melander 1866/108). Guvernören Trolles rapport (RA) i april 1800 nämner anläggandet av ett batteri på sydvästra udden av inre hamnen med anledning av ökad oro och hotet från kaperi i farvattnen. Det gustavianska fortet och dess motsvarighet på udden skulle behärska inloppet till hamnen.

Krigsrykten nådde S:Barth i maj 1785. Guvernören anhöll i sin rapport (RA) om instruktion hur han skulle förhålla sig. 1787 fanns två

örlogsjakter i hamnen, »Gå på« och »Triton«. Rosenstein skriver i sin rapport (RA) den 21 januar 1788: »Kongl. örlogs Jachten »Triton« gör som Vagt-Skepp mycken nytta. Jag har nyligen försedt den med sex fyra pundiga Canoner nödvändiga till besvarandet af de saluter, som ofta af främmande fartyg göras«. Underrättelser om Gustav III:s ryska krig nådde ön den 1 september 1788 och guvernören var angelägen att sätta kolonin i försvarstillstånd. Guvernören Rosenstein befarade 1789 att Ryssland skulle bemäktiga sig ön och föreslår en ökning av garnisonen. Det hade även framhållits att de danska öarna hade så obetydliga försvarskrafter att de var lika rädda om sina öar (Hildebrand 1951/79).

De västindiska farvattnen var under en lång tid de europeiska fribytarnas tummelplats och bas. Gränserna mellan legalt kaperi och sjöröveri var vaga (Hornborg 1927/5,227,246). 1791 var det oroligt i farvattnen kring S:t Barth. Den engelska amiralen Sir John Laforey, chef för Antiguastationen, kryssade den 1 juni runt ön och undersökte utan att kasta ankar alla vikar, hamnar och befästningar.

Guvernören Bagges rapport (RA) i maj 1793 innehåller uppgifter om att kolonins handel blev lidande av »Engelska corsairer«, som uppehöll sig nära ön och uppbringade allt. Han ansåg att det skulle vara tillräckligt med en korvett för att hålla dem på avstånd. Jakten hölls i beredskap när kaparna blev alltför närgångna. En kapare förföljde ett svenskt skepp nästan in i hamnen under kanonerna, som sköt skarpt och tvingade in förföljaren.

1795 har man nästan daglig erfarenhet av engelsmännen, som guvernören Bagge i sin rapport (RA) i januari kallar »alla Neutrala Nationers Tyrann«. Ön hade svårigheter med vattenförsörjningen då engelsmännen i februari nekade svenskarna att hämta färskvatten från Guadeloupe och S:t Christopher. Man led av törst. Jakten »Gå På« hade använts för vattentransport, men ett större fartyg behövdes varför man köpte en brigg, som på sin första resa uppbringades av engelsmännen. I majrapporten (RA) från guvernören heter det: »S:t Barthélemy är belägen i centern utaf West Indiska Krig Theatern och krigande magters kryssare omringa ständigt ön«. 1798 seglade kutterbruggen »Husar« från Sverige till S:t Barth för att upprätthålla ordningen i farvattnen och för att visa flaggan. »Husar« byggdes 1788 av F.H. Chapman (Seitz 1934/25). En samtidig modell av en kutterbrigg i sjöhistoriska museet avbildar ett 100 fot långt fartyg, bevärat med 18 kanoner och med 120 mans besättning. År 1800 seglade kutterbruggen till Sverige som konvojsskydd, förolyckades påföljande år i Kattegatt. Omkring år 1800 oroades ön av ökade attacker från kapare. Endast vid sjöskador tilläts deras skepp att ankra för nödvändiga reparationer.

Enligt guvernören Trolles rapport (RA) uppgick i juni 1800 den s.k. lantmilisen till 4 officerare, 8 underofficerare och 136 man och var utrustad med kasserade men reparerade gevär av 1784 års modell. 1801 års väpnade neutralitet på ön medförde att engelsmännen besatte ön med en större eskader den 20 mars (Seitz 1934/9). Den engelska styrkan uppgick till 16 segelfartyg, varav 2 linjeskepp, 4 fregatter, 4 briggar och 6 skonare, vilka var utrustade med 378 kanoner. 2100 man tog den svenska kolonin.

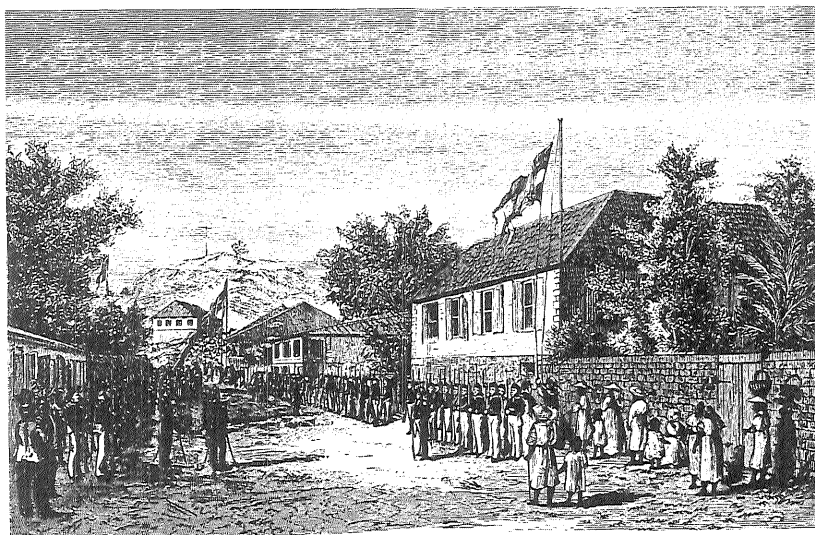
Garnisonen var liten. Då engelsmännen ockuperade ön bestod den av 18 man (Seitz 1934/14). Milisen uppbyggdes men ställde inte upp. Besättningen på den svenska örlogsjakten »Triton« och garnisonen togs till fånga. Även öns myndighetspersoner blev fångar. Guvernören Ankerheim kapitulerade sedan konseljen tillfrågats. Svenska flaggan hissades åter på ön den 10 juli 1802. En fregatt anlände från hemlandet.

Vid uppreade tillfällen klagade kolonins ledning över garnisonens otillräckliga storlek samt svenska soldaternas oduglighet. I januari 1795 skriver guvernören Bage (RA) angående den från Sverige utsända truppen: »i stället för ärligt och nycktert folck har jag icke emottagit annat än liderliga och skälmar hvilka intet slags straff kan corrigera«. Det störste antalet svensk militär som batteriet Gustav III lär ha haft var 30 artillerister, som skickades ut 1815. Garnisonsstyrkan bestod 1865 av 21 fransktalande vita. Soldaterna bar svenska, blå vapenrockar, som var olämpliga i värmen (Palander 1866/51).

Gustav IV Adolfs fientliga hållning mot Napoleon föranledde även ett franskt överfall på ön 1807 (Seitz 1934/9). Mot stormakternas styrkor fanns inga möjligheter för öns försvar att hålla stånd. Då de spanska koloniernas frihetskamp var avslutad var det västindiska fribyteriet över, men fortsatte som piratväsen (Hornborg 1927/248,255). Efter 1830-talet förekom inte längre något egentligt sjöröveri i Västindien och det blev lugnt krig S:t Barth. Besökande på ön på 1860-talet fällde omdömet att befästningen endast gjorde nytta som salutbatteri och en plats att hissa flaggan på (Palander 1866/51).

TRANSITOHAMNEN GUSTAVIA

Vid övertagandet föranstaltade Gustav III att S:t Barthélemy förklarades för frihamn. Den 16 april 1785 utfärdade guvernören Rajalin följande kungörelse (RA): »I kraft af den magt och myndighet som hans Majestät förlänat mig, får jeg härmed Kungöra att fartyg af alle Nationer äga att fritt inkomma i Carrenagen på öen S:t Barthélemy och dit införa alla slag af handelsvaror, hvarvid utlofvas att ingen tull skall utkrävas dem



S:t Barthélemy vid återlämnandet till Frankrike den 16 mars 1878. Fregatten Vanadis deltog vid ceremonierna och hemförde guvernören. Guvernörsdottern Sigrid Ulrich halade guvernörshusets flagga. Illustration ur Ny Illustrerad Tidning 1878.

On 16th March 1878 St. Barth was handed back to the French. One of the governor's daughters hauled down the Swedish flag. In the roads the crew of the frigate »Vanadis« took part in the ceremonies, after which the frigate carried the governor back to Sweden.

än en och half gourde vid affären till dess Hans Maj:t behager annorlunda förordna«.

Man ansåg att S:t Barth hade för små förutsättningar att vara lönande för enskild affärsverksamhet (Seitz 1934/8). Av denna anledning inriktade man sig på transitohandel d.v.s. ön blev mellanhand vid transport av varor mellan länder. Läget var mycket lämpligt för främst nordamerikansk handel med Västindien och Europa. Under krigen mellan England och Förenta Staterna samt Spanien och de sydamerikanska republikerna blev frihamnen Gustavia ekonomiskt givande (Hildebrand 1951/302).

Till Amerika räknade man med att sälja västindiska produkter som socker, kaffe och rom och nordiska varor som järn, tågvirke och segelduk. Det blev en betydande transitohandel under napoleontiden med höjdpunkt 1812-14. Välståndet rådde fram till 1830-talet. Öns ekonomi var beroende av krigskonjunkturerna. Freden kom och 1831 öppnade

engelsmännen sina kolonier för amerikansk handel. Direkthandeln gjorde S:t Barthélemy som transitohamn överflödigt. Kolonin gick därefter med förlust. Öns handel repade sig aldrig. Besökare på 1890-talet konstaterade att den amerikanska sjöfarten gick förbi S:t Barth och att hamnen inte besöktes av många fartyg i kontrast till hundratals under frihamnstiden (Melanders 1896/109).

ÅTERLÄMNANDET DEN 16 MARS 1878

Tillbakagången var definitiv och kolonin hade inte längre pengar att skicka hem. Man blev tvungen att begära medel för sina utgifter från Sverige. Till nedgången bidrog de återkommande orkanerna, som förlamade sjöfarten under lång tid. 1819 blev många av fartygen i hamnen vrak. Kolonin åsamkade Sverige återkommande utgifter. Redan 1816 hade man gjort försök att göra sig av med kolonin (Nilsson 1959/557). Man ville göra det på ett värdigt sätt. Förenta staterna erbjöds att köpa ön, men svaret blev avböjande. Även Italien tillfrågades. Efter 1844-45 års riksdag återfördes S:t Barth under rikets allmänna drätsel. De ökade underhållskostnaderna medförde att 1868 års riksdag uppdrog åt regeringen att försälja ön. Besökare på ön på 1860-talet sade sig ha svårt att se vilka fördelar Sverige hade av att äga ön och som skulle anses uppväga den årliga utgiften av ca. 20.000 riksdaler från den svenska statskassan (Palander 1866/53). Den negativa inställningen gav kolonin öknamnet »Bartolomejan«.

Ytterligare prövningar drabbade kolonin den 2 mars 1852, då staden Gustavia brann. 135 av de tätliggande spåntäckta trähusen lades i aska och 500 människor blev hemlösa. På de kringliggande västindiska öarna samt även i New York och London insamlades mer än 27.000 riksdaler till de nödställda. I Sverige hade man vid denna tid förlorat intresset för den fjärran belägna ön och endast 3.000 riksdaler hopsamlades, mindre än en tredjedel av den summa, som den danska kolonin S:t Thomas skänkte.

Der var först 1877 som man lyckades förmå Frankrike att återköpa sin gamla koloni. Uppgårelsen godkändes av riksdagen 1878. Återlämnandet blev inte någon god affär. En avträdessumma skulle användas till byggandet av ett sjukhus eller annan institution. Franska staten skulle dessutom betala 320.000 frs till pensioner åt öns ämbets- och tjänstemän. Kvarblivande svenskar skulle med iakttagande av vissa bestämmelser få behålla sin nationalitet. En folkomröstning anordnades. Befolkningen torde ha varit emot återlämnandet men röstsammanräkningen gav endast en röst för Sverige (Sjögren 1966).

Traktaten (RA) angående kolonins återlämnande till Frankrike

undertecknades den 10 augusti 1877 i Paris men själva överlämnandet skedde den 16 mars 1878. Den svenska fregatten »Vanadis« besökte ön på regeringens uppdrag för att närvara vid akten och föra hem guvernören. En fransk eskader med skeppet »La Victoire« låg på redde. Traktaten undertecknades av guvernören B.L. Ulrich som svensk representant och guvernören från Guadeloupe för den franska republiken. Ceremonin avbildades i samtida tidningar med xylografier. I sjöhistoriska museets ägo finns den svenska kolonins flagga från guvernörens hus. Den hade sytts av guvernörens fru och döttrar, som var med vid ceremonierna, när ön återlämnades till Frankrike. Guvernörsdottern Sigrid Ulrich har beskrivit hur det gick till när flaggan för sista gången halades på ön (SSHM föremålsbilaga).

När traktaten undertecknades av den svenska och franska guvernören gavs signal til batteriet, när svenska flaggan långsamt sänktes efter 94 år och trikoloren hissades under salut från fästningen och skeppen på redde. Samtidigt halades flaggorna på de offentliga byggnaderna. Musikkåren från de båda ländernas örlogsfartyg stod uppställda framför kanslihuset. Den svenska folksången och marseljäsen sjöngs. Sorgerop hördes från åskådarna när den blågula duken sänktes. Guvernörsdottern hade blivit utsedd att hala guvernementshusets tretungade flagga med unionsmärket. Flagglinan löpte när signalen från batteriet hördes. Som medhjälpare hade hon en af officerarna från Vanadis, Arnold Munthe. Båda överväldigades av ögonblickets innebörd, när de beslog flaggan.

S:t Barthélemy föll efter 1878 i glömska i Sverige men 100-årsdagen av återföreningen med Frankrike firades för några år sedan på ön med nostalgiskt intresse och deltagande från svensk sida. Svenskminnena på ön har börjat restaureras, gatuskyltar på svenska har satts upp och vården av den svenska kyrkogården planeras. Ett svenskt Barthélemy-sällskap är sedan 1964 mycket aktivt och ön har återupptäckts av svenskarna. Den skulle enligt traktaten 1784 vara svensk för »ewärderlig tid«.

LITTERATUR

Andersson, Ingvar: Arkivalier från S:t Barthélemys svenska tid. Arkivvetenskapliga studier, 1956.

Börjesson, D. Hjalmar T.: Stockholms segelsjöfart. Minneskrift 1732-1932, 1932.

Dahlman, S.: Beskrifning om svenska ön S. Berthelemy uti Westindien. Upfostrings- sällskapets historiska bibliotek 1, 1786.

- Euphrasén, B.A.*: Beskrifning öfwer svenska vestindiska ön St. Barthélemy samt öarna St. Eustache och St. Christopher. 1795.
- Fahlberg, S.*: Utdrag af samlingar till naturalhistorien öfwer ön St. Barthélemy i Westindien. KVA. 1786.
- Goës, A.Th.*: Minnen från vår förra besittning S:t Barthélemy. Ymer 1882.
- Henningsen, Henning*: Virgin Islands. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1967.
- Hildebrand, Ingegerd*: Den svenska kolonin S:t Barthélemy och Västindiska kompaniet fram till 1796. Akademisk avhandling. 1951.
- Hornborg, Erik*: Segelsjöfartens historia. 1927.
- Holmberg, Ernst*: Då S:t Barthélemy blev svensk koloni. Nautisk tidsskrift, 1917.
- Holmberg, Ernst*: Kronojakten Tritons och kuttern Falkens äventyrliga expeditioner till S:t Barthélemy, 1784-1786. Nautisk tidsskrift, 1935.
- Högström, E.O.E.*: Barthélemy under svenskt välde. 1888.
- Larsen, Kay*: Dansk Vestindien, 1666-1917. 1928.
- Melander, Richard*: På långtur. Friluftsbilder från korvetten Frejas expedition till Västindien vintern 1895-96. 1896.
- Nilsson, Gunnar*: Strandhugg på Saint Barthélemy - Sveriges sista koloni. Jorden runt, 12/1950.
- Olrog, Frank*: S:t Barthélemys kontramarkeringar. Numismatiska Meddelanden XXXI, 1973.
- Palander, F.A.*: Skizzer från Nord-Amerika och Vest-Indien, tecknade under fregatten Vanadis resa under 1864-65, 1866.
- Seitz, H.*: S. Barthélemy - en svensk koloni 1784-1878. 1934.
- Sjögren, Bengt*: Ön som Sverige sålde. 1966.
- Sjögren, Bengt*: Gustav III och negerslaveriet. Recip Reflex, 8/1975.
- Taube, N.E.*: Svenskarna på S:t Barthélemy. 1916.
- Åberg, Bertil*: Det svenska negerslaveriet 1784-1847. Recip Reflex, 5/1975.

ARKIVALIER

Riksarkivet (RA).

Barthélemysamlingen. Guvernörernas rapporter till finansdepartementet.

Västindiska kompaniets arkiv. Handel och sjöfart, utrikeshandeln, Amerika. Anm.: Förtecknat av Ingegerd Hildebrand i »Den svenska kolonin S:t Barthelemy«. 1951.

Krigsarkivet (KRA)

Handlingar rörande expeditioner till S:t Barthélemy.

Statens sjöhistoriska museum (SSHM)

Guvernörsdöttrarna S. och E: Ulrichs »Scrap Book« från S:t Barth, ca. 1873.

Excerptsamling (Irène Åberg, f. Haasum). Utdrag ur Guvernörernas på S:t Barthélemy rapporter till Finansdepartementet i Riksarkivets (RA) Barthélemysamling. Maskinskriven avskrift.

Akvareller av läkaren på S:t Barthélemy A. Middleship och batteribefälhavaren A. Molander. Sigrid Ulrichs samling.

Kabinettsfoton, ett 40-tal, av besökande svenska sjöofficerare på ön, invånare i Gustavia, ca. 1870. Överlämnade till SSHM 1952 som gåva av miss Julia Dinzey genom kapten T. Hagström vid skolskeppet »Sunbeam«s besök på ön.

ST. BARTHÉLEMY: A SWEDISH COLONY 1784-1878

Summary

Gösta Webe of the National Maritime Museum in Stockholm writes about St. Barthélemy, an island in the West Indies, which was once in Swedish possession. Commonly known as St. Barth it is a small volcanic island in the Lesser Antilles, only twenty five square kilometres, which was surrendered by the French in 1784 in exchange for certain customs privileges.

When Sweden acquired the island its plantations, buildings and cisterns were in a very neglected state and the island itself was too small to support any industries of its own. So the first governor declared its small natural harbour a free port in 1785 and thereafter trade became all important, including the slave trade. A West Indies Company was founded in 1786, possessing privileges and monopolies, one of which was the traffic in slaves (not verified). However trading was unsuccessful and the company was dissolved in 1805.

At first the population of St. Barth was 458 whites, 281 negro slaves and 10 free negroes. By 1821 the population had grown to 5003, of which 1911 were slaves and 1220 free coloured. In 1836 Sweden signed a treaty with France abolishing slavery on St. Barth though not until the 9th October 1847 was slavery actually done away with.

In the 94 years the island was under the Swedish Crown it had 12 governors, 5 of whom were connected with the navy. The capital was named Gustavia, the fort Gustavsværn. Swedish law and order applied in the colony but the rural population and many townspeople spoke French. In the 1860's most of the better off class of townspeople were English speaking. Sweden did not issue colonial stamps or coinage. Spanish, French and American coins were countermarked.

Island and port were geared to transit trade - between North America and both the West Indies and Europe. During the American war of Independence and the war between Spain and the South American republics the free port of Gustavia profited financially. Transit trade reached its peak in 1812-14 and prosperity lasted until the 1830's. But when, in 1831, England started direct trading between her colonies and the USA the need for Gustavia as a free port ceased to exist and thenceforth St. Barth became a financial burden to Sweden.

On the 2nd March 1852 Gustavia, which mainly consisted of closely built wooden houses thatched with palms, burned to the ground. More than 27,000 riksdaler were collected in relief on the neighbouring islands of the West Indies and even in New York and London. Only 3000 came from Sweden, less than a third of the amount collected on the Danish island of St. Thomas.

On the 16th March 1878 the island was handed back to France and the governor and his family left for home in the Swedish naval frigate »Vanadis«.

After a long period in oblivion the Swedes are again taking a nostalgic interest in St. Barth. A St. Barthélemy Society, founded in 1964, is very active and once again the Swedes are discovering the island. Swedish relics are being restored, street names being put up in Swedish and the Swedish cemetery put in order. As the treaty of 1784 said of the island, it shall be Swedish for all eternity.