

Kap 5. Niklas i Australien

Man kan undra hur Niklas kände det när hans fartyg *Hercules* lämnade London den 22 maj 1853. Var han medveten om att han aldrig skulle återse Sverige? Vilka förhoppningar hyste han om framtiden? Hur mycket visste han om Australien? Var han nervös inför den längsta fartygsresa han någonsin skulle göra?

Som den erfarne skeppare han var hade han säkerligen tagit reda på en hel del om vilken rutt han skulle ta till Australien. Han hade förmodligen talat med erfarna kaptener i London som själva hade gjort denna resa. London var också den bästa platsen för att införskaffa någorlunda tillförlitliga sjökort och navigationsbeskrivningar inför den långa färden. Men ändå, man gav sig nu ut i det stora okända, och han hade själv det yttersta ansvaret både för sin besättning och lasten ombord. Det är många som vittnat om hur ensam en kapten ombord på ett fartyg känner sig. Allt vilar på honom. Det gäller att ta de rätta besluten i alla situationer. Niklas hade dock många års erfarenhet som skeppare och han hade varit med om både stormar, svåra tillbud och till och med en förlisning.

Ankomsten till Australien

Vi vet inte med säkerhet vilken rutt som *Hercules* tog under resan till Australien, men det vanliga för segelfartyg var att från Engelska kanalen gå söderut och göra ett stopp på Kanarieöarna. Därifrån kunde man välja att färdas över Atlanten med sydostliga vindar till någon hamn i Brasilien och sedan gå till Kapstaden. Ett alternativ var att gå närmare Afrikas kust och på så vis komma till Kapstaden, men här löpte man större risk att hamna i långvariga stiltjebälten. *Hercules* lade säkerligen till i Kapstaden för proviantering och därefter startade seglatsen över Indiska oceanen. Om man går tillräckligt långt söderut, till 40:e breddgraden, så blåser det ständigt västliga vindar. På detta vis kommer man söder om Australien och kan efterhand angöra Melbourne.

Vi vet genom en skeppslista från Public Record Office, Victoria, Australien att skonerten *Hercules* anlände till Melbourne den 20 september 1853. På passagerarlistan förekom några namn, däribland Niklas bror Otto Hedström, 20 år, en viss E Rodin, 32 år, och en viss Starman, 31 år. Niklas andre bror Lars Hedström seglade förmodligen med som styrman. Resan från London startade den 22 maj och man anlöpte Melbourne den 20 september. Totalt tog resan alltså 120 dygn, vilket får anses vara en ganska god färd för ett segelfartyg.

Hercules var förmodligen ganska snabbseglande, och vi kan få uppgifter om hennes mått genom ett intyg från Bureau Veritas, ett skeppsklassningsföretag som grundades i Antwerpen 1828. Niklas var i Antwerpen år 1852 och passade då på att få *Hercules* klassad. Så här löd Bureau Veritas intyg:

"Svensk brigg och skonare: *Hercules*, byggd på Orust 1849, hemmahamn Malmö, ägare kaptenen, byggd i fur och ek, 130 ton, 12 fots djupgående, klassad som 5/6 av 6/6, kondition 1. 1., godkänd för Grand cabotage, (=utrikes resor), kapten N S Hedström."

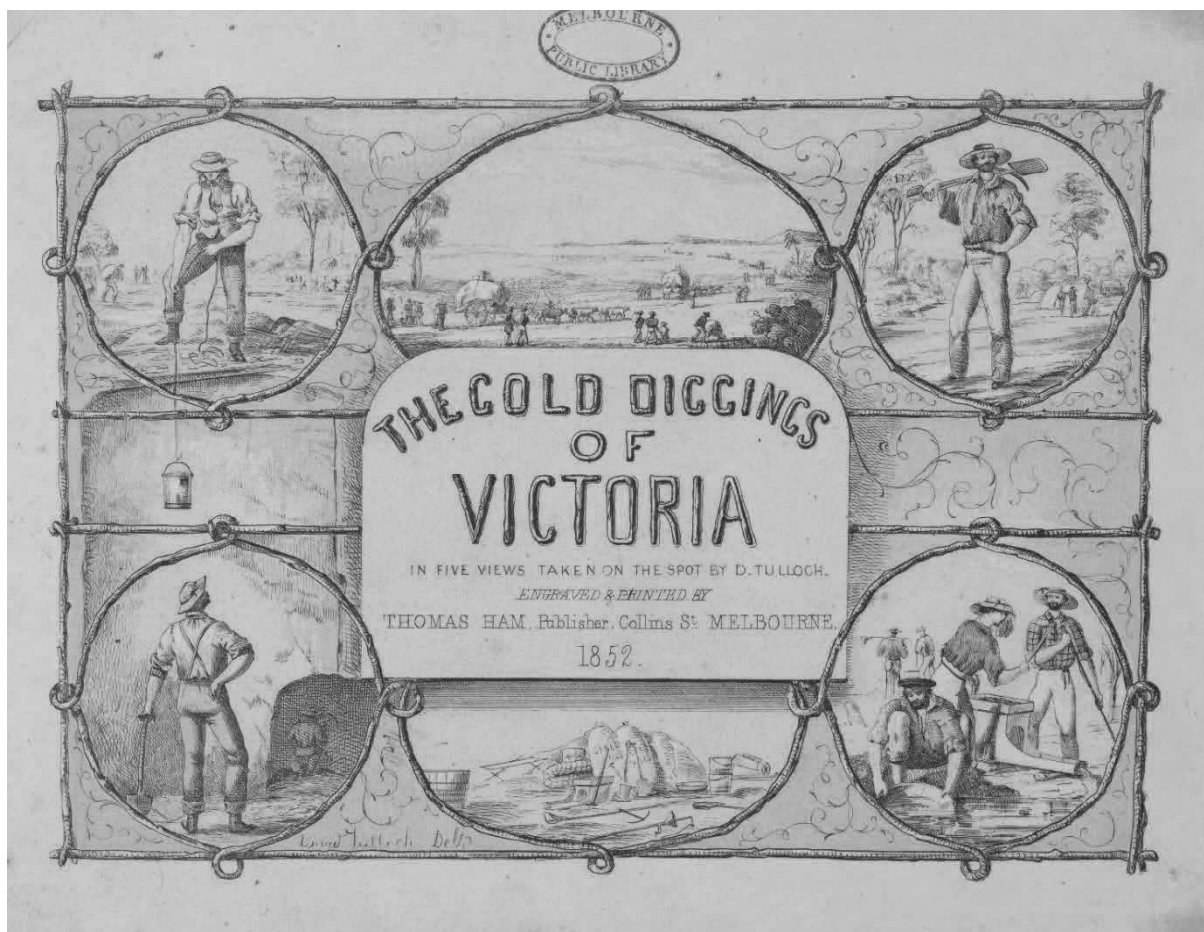


Sandridge (Melbourne) från Hobsons Bay, 1853. State Library of Victoria.

Det var liv och rörelse i Melbourne, mycket tack vare den stora guldruschen. Den allra största guldfyndighet som världen någonsin känt till hade nyligen rapporterats från Ballarat, som på den tiden låg bara två dagsritter från Melbourne. Det kom gulddletare från både USA och många europeiska länder. Vid 1850-talets slut hade Victorias befolkning sjufaldigats, och hela Australiens folkmängd hade mer än fördubblats. Det berättades att fartyg från England med ivriga gulddletare nästan dagligen anlände till Melbourne och Geelong. I många fall rycktes även den ordinarie besättningen ombord med i den allmänna yran, och i hamnarna låg skogar av övergivna fartyg! Melbournetidningen *Argus* skrev i oktober 1851:

"Poliserna säger upp sig varje dag... tullbiträdena har farit ut till grävningarna; matroser deserterar från sina fartyg. Entreprenörernas manskap har rymt och lämnat kostsamma byggprojekt oavslutade. Vad ska entreprenörerna göra? Följa manskapet så klart; och så far de i väg."

Det verkade dock inte som om Niklas drabbats av guldfeber. Efter att ha lossat den last som *Hercules* hade med från London började han i stället bekanta sig med staden för att få kunskaper om möjligheterna att bedriva fraktfart i dessa farvatten. Vi vet inte mycket om vad hans bröder Otto och Lars gjorde. Otto återvände dock ganska snart med fartyg till Sverige för att återuppta sina studier vid Lunds universitet.



Scener från guldgrävarlivet i Victoria år 1852. Gravyr av Thomas Ham. State Library of Victoria.

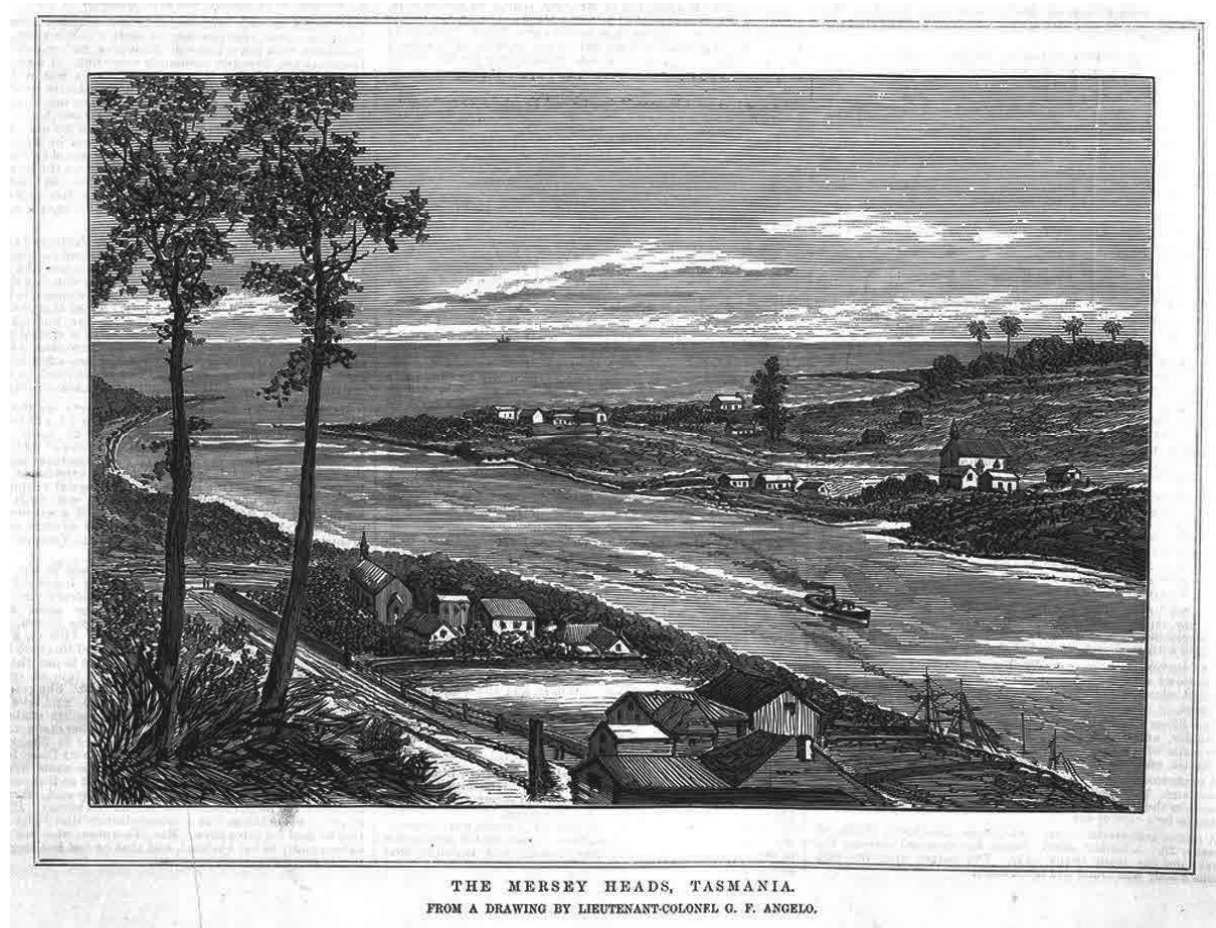
Vad som hände med Lars vet vi ingenting om annat än att han avled i Melbourne den 7 januari 1854, alltså bara drygt tre månader efter det att *Hercules* anlant dit. I hans dödsannons i svenska tidningar stod det att han avled efter en längre tids sjukdom, men det gick också rykten om att han skulle ha drunknat i havet utanför Melbourne.

Niklas och Lars hade ju ändå seglat ihop i flera år och man får anta att Niklas tog broderns död väldigt hårt. Men livet måste gå vidare, och nu verkade det som om Niklas var fast besluten att skapa sig en framtid i det nya landet. Redan den 11 april 1854 blev han naturaliserad brittisk medborgare. Intyget, som var utställt i Victoria, löd:

"Master Mariner Nicholas Samuel Hedstrom, address Melbourne, Age 32, Native place: Sweden. Date of cert: 11.4.1854."

Etablering på Van Diemens Land

Niklas kan ha bott ombord i *Hercules* den första tiden, men han kan också ha hyrt någon lägenhet i staden. Fast på grund av guldruschen hade priserna på mark och fastigheter stigit alldeles oerhört i Melbourne. År 1853 kostade marken i centrala staden 2 000 pund per kvadratmeter, vilket var fem gånger så mycket som motsvarande priser i London och New York! Niklas fick i stället upp ögonen för den sydliga ön Van Diemens Land, nuvarande Tasmanien, och han seglade i början av 1854 över till den norra kusten där floden Mersey rinner ut. Här hade två bebyggelser börjat utvecklas. På den östra sidan fanns en samling hus som kallades Torquay och på västra sidan låg Formby. Dessa två små byar blev omkring 1890 sammanslagna till staden Devonport. I en bukt vid mynningen av floden byggdes efterhand Port Frederick som hamn för Formby/Torquay. Niklas bosatte sig i Formby där han först hyrde ett hus.



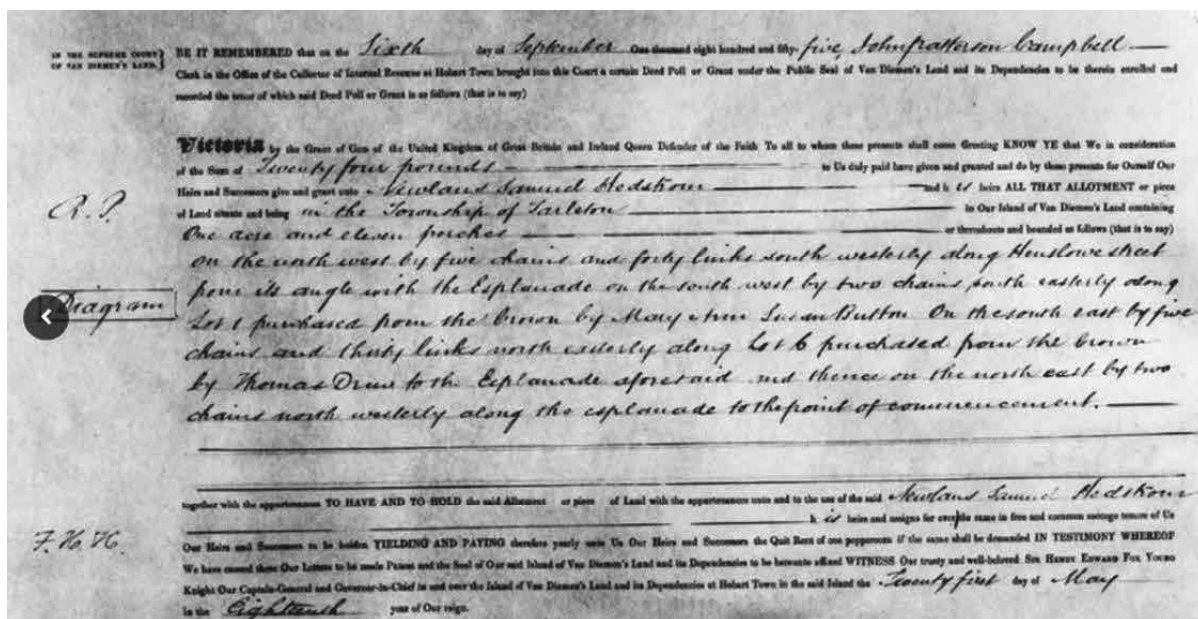
Merseyflodens mynning år 1881. Teckning G F Angelo. State Library of Victoria.

Snart började hans entreprenörskap att blomma upp och på kort tid hade han etablerat sig i Formby. Under de närmast kommande åren blev han en centralfigur i bygdens utveckling. I tidningen *Advocate* av den 23 december 1943 skrev en äldre medarbetare om tidiga minnen från Formby/Torquay eller Devonport som staden nu hette: "Finns det någon nu levande som minns när det första fartyget seglade in i Mersey, och vem det var som gjorde detta? Det måste ha varit närmare ett sekel sedan

kapten Nathaniel J Hedstrom förde sitt präktiga fartyg uppför Merseyfloden, det allra första som välkomnades av en stor skara åskådare. Fartygets kapten var en man av stort omfång. Han var svensk, och känd bland dåtidens folk som 'den kultiverade utlänningen'."

Niklas verkade fast besluten att fortsätta segla med sitt fartyg *Hercules* och han tjänade uppenbarligen en del pengar på sina frakter. Under 1854 ser man hur *Hercules* går i trafik från Port Frederick till Melbourne och Sydney. Lasten bestod oftast av timmer, men man fraktade även kol och får. En typisk last bestod till exempel av 100 får, 2 000 fot golvbräder och 100 fot furuplankor. Dessutom tog Niklas ibland passagerare till och från Port Frederick. För de pengar som han tjänade på sina frakter, och förmodligen även med tidigare besparingar, började han investera i mark. Enligt många samtida källor var han bland de första som köpte mark i Torquay. Under de närmaste fem åren köpte han flera tomter, inte bara i Torquay utan även i de närbelägna orterna Tarleton, Ulverstone och Latrobe.

I nedanstående dokument framgår det att Newland (sic!) Samuel Hedstrom i orten Tarleton den 6 september 1855 har köpt en tomt på en acre och 11 porches för 24 pund. Man anger storleken på tomten i de gamla längdmåtten "chains" och "links". En chain motsvarar ca 20 meter och en acre är cirka 4 000 kvadratmeter.



Köpedokument för en tomt i orten Tarleton.

Under dessa nybyggarår etablerade sig Niklas som en av de ledande personerna i Formby/Torquay. Enligt en tidningsnotis köpte han år 1855 en stor tomt på två acres, ca 8 000 kvadratmeter, längs Esplanaden i Torquay, mellan Stewart och Steele Streets. Här lät han bygga flera små stugor och butiker, men även ett varuhus, det allra första som öppnades i Torquay. Under hösten 1857 byggde han också det allra första hotellet i Formby. En senare tidningsnotis skildrade denna händelse på följande sätt: "Anbud

infordras på ett förstaklasshotell som kommer att omfatta 20 rum, vilket är mycket efterlängtat. Hotellet kommer att uppföras av den företagsamme kapten Hedstrom. Denne gentleman är svensk från födseln, och när han anlände till Mersey förde han sitt eget fartyg hit. Han uttryckte sin stora tillfredsställelse över flodens naturliga möjligheter. Han har varit i många hamnar över hela världen, men ingen har sporrat honom så mycket som denna plats, och detta bevisas ju av hans stora investeringar på orten.”

Texten fortsatte sedan med en beskrivning av hotellets fördelar: “Hotellet färdigställdes före årets slut. Det licensierades i december 1857 och döptes till ‘The British Hotel’. James Madden tog över som dess förste hyresvärd, och en tid senare köpte han hotellet av kapten Hedstrom. Invånarna i västra Devon hade stor nytta av detta hotell, och där fanns ett rejält stall där den resande kunde lämna sin häst så att han kunde korsa Mersey och sköta sina affärer i Torquay.”

Redan i slutet av 1856 försökte Niklas sälja sitt fartyg, *Hercules*, som tjänat honom troget under många år, både i Europa och i Australien. En annons i några australiensiska tidningar bjöd ut Hercules till försäljning. Tydligt lyckades affären, för i januari 1857 lämnade en viss Mr. Hedstrom Melbourne som passagerare ombord på skeppet *Sophia* med destination Port Frederick. Under de närmaste åren verkar Niklas ha stannat i land och i stället ägnat sig åt sina affärer och åtaganden i Torquay/Formby med omnejd.



MONDAY, 4th FEBRUARY.
The well-known Clipper Schooner Hercules.
FRASER and COHEN will sell by auction at their rooms,
on
Monday next, the 4th February, at 12 o'clock precisely,
The well-known Swedish-built schooner Hercules, 130
tons per register, carrying 200 tons measurement,
on an exceedingly light draught of water.
Further particulars may be obtained on application to Capt.
HEDSTROM, on board, at the Australian Wharf.
Terms at sale. 15 023

Annons i The Age för försäljning av Hercules.

Undertecknade delägare i Skonerten Hercules, nu va-
rande i Melbourne i Australien, befultmätiga
härmedelst, G. H. N. S. Hedström att, å alla
våra gemensamma vägnar med full ägande rätt dis-
ponera bemäkt. Skonert. Hå alla delar, vare sig de
sälja, eller hvilket han för godt finner förklarande
vi oss nöjda med allt hvad ombudet här uttänner
godt och låter, till ytteliga sakterhet varden denna
fullmakt med våra namn och sigill i nedanstående
wittnes närvaro undertecknad. - Hede d. 10 April 1854.

O. Nilsson

Adolf Gärn

Sam. Larsson

Dokument som berättigar Niklas Hedström att disponera Hercules.

I ovanstående dokument skriver delägarna i skonerten Hercules att de överlåter fartyget till Niklas Hedström med full äganderätt och även rätt att försälja fartyget. Det är daterat den 10 april 1854 och märkligt nog undertecknat av fadern Samuel Larsson, som då varit död i två år! Kanske är det antedaterat några år och överlämnat till Niklas i samband med att han reste till Australien.

Vi börjar nu få en lite bättre bild av Niklas Hedström och vilken slags person han var. Uppenbarligen åtnjöt han stort anseende bland befolkningen och i kraft av sin stora erfarenhet fick han tidigt flera offentliga uppdrag. Den första segelregattan i Port Frederick gick av stapeln i oktober 1857 och Niklas ingick tillsammans med några övriga sjökaptener i regattakommittén. Han och en viss Mr. Davies blev dessutom utnämnda till domare för segeltävlingarna.

Det allra första exemplet på hur Niklas formulerade sig på engelska finner vi i en insändare till tidningen Launceston Examiner den 2 oktober 1858. Här skrev han en inlägga som handlade om hur lotsstationen i Port Frederick inte verkar ha skött sina

åligganden. Eftersom Niklas hade egen last ombord var det naturligt att han var bekymrad:

“To the Editor of the Launceston Examiner, Port Frederick Pilot Service.

Sir – On Saturday last at eleven o’clock a.m. the schooner *Hugh Roberts*, Captain Merrick, left this port, and not many hours after, he encountered a heavy north-west gale, which compelled him to run for shelter. It then being in the night, he had to seek it under the lee of the Mersey Bluff; which is in heavy weather a very poor shelter; there he remained till twelve o’clock on Sunday, no pilot coming to his assistance. The captain was obliged to run his vessel (drawing 11 feet of water) into port; which was a great risk for an entire stranger.

The value of the cargo of this vessel is 182£ sterling. If the captain on his return had lost his vessel on the bar, could the Marine Board for this port be compelled to pay my loss arising from the neglect of their pilots?

I am yours &c

N.S. Hedstrom

(We are afraid the Marine Board could not be made to pay. Ed. L.E.)”

(Svensk översättning:

”Till utgivaren av Launceston Examiner, Port Frederick Pilot Service.

Sir – Förra lördagen, klockan elva på förmiddagen lämnade skonaren Hugh Roberts under kapten Merrick denna hamn, och några timmar senare möttes fartyget av en svår nordvästlig storm, vilken tvingade kaptenen att söka komma i lä. Eftersom det blev mörkt tvingades han att söka skydd i lä av Mersey Bluff; där man får mycket dåligt skydd i svårt väder. Han stannade här till klockan tolv på söndagen utan att någon lots kom till undsättning. Kaptenen var då tvungen att föra sitt fartyg, som hade elva fots djupgående, in i hamnen, vilket ju innebär en stor risk för en sjöman obekant med omgivningen. Lastens värde ombord i detta fartyg uppgår till 182 pund sterling. Om kaptenen vid inlöpet i hamnen hade gått på ett rev, skulle då hamnstyrelsen i denna hamn tvingats betala för min förlust av godset beroende på lotsarnas försummelse? Eder etc. N S Hedstrom

Tidningens utgivare svarade: ”Vi är rädda att hamnstyrelsen inte skulle kunna tvingas att betala.”)

Mot slutet av 1858 fanns det sex pirar i Port Frederick vid floden Merseys mynning. De var alla privatägda. Man noterar att över 1 000 ton kol exporterades härifrån varje månad, och de främsta exportörerna var bland flera övriga kapten N S Hedstrom. Till det varuhus i Torquay som Niklas hade låtit uppföra behövdes varor och naturligtvis var det han själv som ordnade med importen av både kläder, skor och stövlar, specier, järnvaror och mycket annat. Enligt en mycket senare uppgift stod detta varuhus kvar ända tills efter sekelskiftet år 1900, innan det revs för att ge plats för Alexander’s Hotel vid King Street i Devonport.



Fotografi från Formby som visar hur man lastar kol från piren.

Niklas kom även att vara den man som ledde insamlingen av underskrifter för att låta bygga den första skolan i Torquay/Formby. I en tidningsnotis får vi också reda på att "Kapten N S Hedstrom har blivit utnämnd till agent för Cornwall Insurance Company vid Merseyfloden, med uppgift att sälja marina försäkringar." Genom diverse andra notiser kan vi se att han var medlem av The Mersey Total Abstinence Society, alltså en slags nykterhetsrörelse. Han var även en tid ordförande i detta sällskap, och man lade fram flera förslag som syftade till att förbättra förhållandena för invånarna i Formby/Torquay. I juni år 1860 beslutade sällskapet till exempel att grunda ett bibliotek och Niklas fick i uppdrag att söka värva medlemmar i Formby till detta bibliotek.

Nästa stora åtagande för Niklas var att börja med brytning av kalksten. I en artikel i *Launceston Examiner* från den 15 mars 1860 kan vi läsa följande: "Ett försök har gjorts att utveckla en av mineralresurserna i detta distrikt. Under några veckors tid har herrar Ewart, Harvey och Hedstrom börjat att bränna och forsla ned kalk från ett område väster om Mersey. Kalken verkar vara av överlägsen kvalitet och det finns uppenbarligen outtömliga resurser."

Befälhavare på nytt

Vid den här tiden hade Niklas inte varit till sjöss på över fyra år. Vi vet inte om han hade tröttnat på livet i land, eller om han kände längtan att gå till sjöss igen. Det visar sig i alla fall att han i juli 1861 som passagerare befann sig ombord på skeppet *Havilah*