

SKRIFTER UTGIVNA AV
SJÖHISTORISKA SAMFUNDET IV.

CARL-ERIK CLAESSON
MARITIMT KONTRA KONTINENTALT TÄNKANDE
I STRATEGIENS VÄRLD

*

H. HJERTSTEDT
HANNIBAL UTAN FLOTTA

*

EIRIK HORNBERG
KARL SIÖBLAD OCH SLAGET VID FLISÖ

*

SVEN GERENTZ
GOTLANDS VARUUTBYTE 1654—1689

*

SIGISMUNDS FLOTTA 1599

UPPSALA 1944

ALMQVIST & WIKSELLS

BOKTRYCKERI AB

Utdrag ur Sjöhistoriska Samfundets stadgar.

§ 1. Sjöhistoriska Samfundet har till uppgift att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former. För detta ändamål skall samfundet i mån av tillgångar bl. a.

- a) utgiva vetenskapliga undersökningar inom samfundets forskningsområde, meddelanden från samfundet, etc., samt publicera historiska urkunder;
- b) söka inom akademiska och andra forskarkretsar väcka ökad förståelse för och vidgad kontakt med sjöhistoriska arbetsuppgifter;
- c) genom föredrag, diskussioner m. m. stödja samarbetet mellan sjöhistoriskt intresserade;
- d) samarbeta med utländska, i första hand nordiska och baltiska samfund med likartade syften;
- e) verka för förbättrade möjligheter att inom landet tidsenligt tillvarata äldre marina föremål.

§ 2. Envar välfrejdad person kan vinna inträde såsom medlem i samfundet. Medlemskap kan ock vinnas av institutioner eller föreningar, ävensom utländska medborgare.

Ständig medlem betalar till samfundet en gång för alla ett belopp av minst 150: — kronor.

Årligt betalande medlem erlägger till samfundet en årsavgift av 10: — kronor, dock att person under 25 år må erlägga halv avgift.

Till hedersledamot kan samfundet vid årsmöte på förslag av styrelsen kalla person, som inlagt synnerlig förtjänst om samfundets syften.

SKRIFTER UTGIVNA AV
SJÖHISTORISKA SAMFUNDET IV.

CARL-ERIK CLAESSON
MARITIMT KONTRA KONTINENTALT TÄNKANDE
I STRATEGIENS VÄRLD

*

H. HJERTSTEDT
HANNIBAL UTAN FLOTTA

*

EIRIK HORNBORG
KARL SIÖBLAD OCH SLAGET VID FLISÖ

*

SVEN GERENTZ
GOTLANDS VARUUTBYTE 1654—1689

*

SIGISMUNDS FLOTTA 1599

UPPSALA 1944

ALMQVIST & WIKSELLS
BOKTRYCKERI AB

INNEHÅLL.

	Sid.
Carl/Erik Claesson, Maritimt kontra kontinentalt tänkande i strategiens värld	3
H. Hjertstedt, Hannibal utan flotta	26
Eirik Hornborg, Karl Siöblad och slaget vid Flisö	42
Sven Gerentz, Gotlands varuutbyte 1654—1689	69
Åke Stille, Sigismunds flotta 1599	96

Maritimt kontra kontinentalt tänkande i strategiens värld.

En av de starkast verkande historiska krafterna är kriget. Liksom all annan mänsklig verksamhet kan det göras till föremål för analys. Kriget i en eller annan form är lika gammalt som människorna. Det *medvetna* militära tänkandet är även det av gammalt datum. Redan de stora gestalterna i historien för mer än två tusen år sedan sökte genom livlig tankeverksamhet tränga in i krigsföringens grundproblem.

För att hämta lärdom om kriget är studiet av det historiska skeendet den väg man måste beträda. Den leder till antagandet, att vissa allmänna lagar äro rådande och att brott emot dem leder till nederlag.

Vid det historiska studiet av kriget får man emellertid komma ihåg gränserna för ett dylikt studiums räckvidd. Man kan inte ur det teoretiska behandlandet av krigsföringen eller om man nu vill använda begreppet krigskonsten skapa fram ett recept för seger. Man skulle då förbise den starkaste kraften i kriget — de moraliska faktorerna. En militär skriftställare har framhållit, att det teoretiska studiet av kriget är att jämföra med studiet av grammatiken. Det gäller sedan att tillämpa de grammatiska kunskaperna och det är häruti som det så ofta brister.

För att lättare förstå betydelsen av det teoretiska studiet kunna vi likna strategien vid ett spektrum, som å ena sidan så småningom övergår i taktiken och å den andra efter hand i politiken. Ju närmare strategien kommer taktiken, desto mindre betydelse får det historiska studiet, all den stund taktiken är beroende av teknikens ståndpunkt. Därav följer alltså, att ju närmare strategien berör politiken, desto större vikt tillkommer studiet av historien. Men vi måste då söka definiera begreppet strategi. Det är svårt, emedan strategien omspanner ett oerhört brett område, och många ha sökt att ge en tillfredsställande definition men misslyckats. Vi kanske skulle kunna ta vår tillflykt till uteslutningsprincipen

och formulera svaret så: strategien är allt det som rör kriget utom själva stridens utförande.

Sedan kan strategien uppdelas i ett flertal olika delar. Det finns militära fackmän som med en axelryckning tala om »amatörstrateger», det skulle vara sådana personer, som ventilerar militära förhållanden utan att vara yrkesmilitärer. Detta påstående visar en egendomlig begränsning i tankeförmågan. Det är felaktigt att utan vidare jämställa begreppet strateg och yrkesmilitär. För att en person lärt sig exempelvis landkrigets taktik och teknik faller det väl inte av sig självt, att han också äger strategisk kunskap och förmåga. I varje fall bör det stå klart, att den *högre* strategiens utövare måste i största tänkbara utsträckning frigöra sig från teknik och taktik. Som grundval för deras tankeverksamhet stå studier i historia, geografi, psykologi och ekonomi. Strategien blir i sin högsta form politik. Om man har detta klart för sig, förstår man det drastiska uttalandet av Clemenceau: »Krig är tydligen en alltför allvarlig sak att sättas i händerna på generaler.»

I ett demokratiskt samhälle framstår vikten av att de ledande personerna verkligen sysselsätta sig med strategiska studier. Det är numera regeringarna, som i sin hand ha det stora avgörandet, och det är ganska självklart, att de måste äga kännedom om krigföringen i stort och dess instrument. De stora avgörandena träffas kring det gröna bordet och vid dessa förhandlingar framträder med skärpa betydelsen av strategisk skolning, om statsmän och militärer skola till fullo förstå varandra. Och detta är förutsättningen för en framgångsrik krigföring.

Det finns många, som förfäktat, att det blott finnes en enda strategi och att det måste betecknas som oriktigt att särskilja sjöstrategien från landstrategien. Av många militära skriftställares arbeten vill det nästan synas, som om så vore fallet. Ogenerat skriva de om kriget och giva sina tankar universell giltighet utan att betona, att det rör sig antingen om de stora för *all* mänskligt energiuppbåd gällande lagarna eller också om de speciella landstrategiska lagarna. De tala och skriva om *kriget*, men hela diskussionen rör sig om kontinentala problem, alltså landkriget. Om det endast finnes en gemensam strategi, hur skall man då förklara, att historiens två hittills största fältherrar, Hannibal och Napoleon, till slut besegrades? Och hur skola vi förklara, att stora, mäktiga nationer flera gånger under historiens långa lopp fått finna sig i att draga det kortaste strået trots till synes större resurser.

Vår blick för det väsentliga i många problemställningar skulle vinna

betydligt, om vi antaga, att ett motsatsförhållande råder mellan å ena sidan den kontinentala strategien och å den andra den maritima. Det kanske till och med kan betonas, att i krigföringens och krigsförberedelsernas historia det genom två årtusenden går en röd tråd — konflikten mellan maritimt och kontinentalt tänkande. Under olika tidsperioder framträder denna med olika styrka. Den gör sig gällande också i olika former från världsmakternas gigantiska brottningar ned till småstaternas försvarsdiskussioner. Alla mellanlägen äro tänkbara.

Vår undersöknings huvudmål är att söka påvisa de skiljaktigheter, som råda mellan det maritima och det kontinentala tänkandet. För att nå dit kräves ett passerande av två milstolpar, dels klargörandet av krigets karaktär och dels grundtankarna i den kontinentala strategien. Därvid kunna vi inte kringgå ett av militärlitteraturens djupsinnigaste verk, general von Clausewitz' »Vom Kriege», detta arbete, som givit upphov till så många missförstånd. Clausewitz var preussisk general och levde till 1831. Hans stora arbete blev aldrig fullbordat utan utgavs baserat på koncept efter hans död. Vad som först och främst krävs vid ett studium av arbetet är blick för det väsentliga. Blott alltför ofta framträder hos beska kritiker underlåtenheten att klart skilja på de två skepnader, i vilka generalen talar till oss, nämligen såsom krigsfilosofen och kontinentalstrategen. Om inte hänsyn tages härtill, kommer man mycket lätt till sådana fatala slutledningar som den brittiske militärskriftställaren och nydanaren Liddell Hart, som något drastiskt karakteriserar Clausewitz' arbete på detta sätt: »Hans läror äro anpassade för korpraler, icke för generaler; hans evangelium har berövat strategien dess lagrar, reducerat krigskonsten till en metod för masslakt och sporrat generalerna att söka drabbning vid *första* tillfälle i stället för att skapa ett *gyynnsamt* tillfälle.»

Endast en total missuppfattning av de bärande tankegångarna i generalens läror kan leda till ett dylikt omdöme. Redan tidigare framhölls att strategien å ena hållet övergår i taktiken. Clausewitz sysslar även och i stor utsträckning med den lägre strategien och därför framstår mycket som föråldrat för en nutida läsare. Men till ju högre plan generalen höjer sin diskussion, desto mer levande blir den och vissa läror äro *nu* inte bara godtagbara utan utgöra själva grundvalen inte blott för de högre militärernas utan också de ledande statsmännens skolning.

Om den kontinentala krigskonsten hade under århundraden skrivits både av de agerande fältherrarna och deras beundrare eller kritiker. Vi kunna följa dess utveckling från Alexander den store över Hannibal,

Caesar, Gustaf II Adolf, Fredrik den store och Napoleon. Men i och med den sistnämnde såg det ut som om de gängse åskådningarna skulle ställas på huvudet. Det var då general Clausewitz bragte Napoleonkrigens erfarenheter i samklang med gångna tiders strategiska åsikter.

För dem, som i Clausewitz se enbart det kontinentala masslaktandets profet, bör det vara en tankeställare, att den, som bäst trängt in i den brittiska maritima strategien, sir Julian Corbett, i fråga om de stora grundlinjerna rörande kriget och dess karaktär *helt står på Clausewitz' sida*. En annan tankeställare i samma riktning äro de ord, som skrivits av den tyske viceamiralen Otto Groos i en kritik över tyskarnas felgrepp under det första världskriget: »Det lyckades inte att genom en sträng sammanfattning av de politiska åskådningarna och de militära kraven uppställa en enhetlig, här, marin, politik och näringsliv omfattande operationsplan och härigenom från början sätta in nationens alla krafter på ändamålsenligaste punkt för att nå segern. Detta måste synas underligt i ett land, som i Clausewitz frambragt en av de största krigsfilosoferna. Det är märkvärdigt, i vilken grad de ännu i dag gällande sanningarna i hans bok 'Vom Kriege' *kunnat råka i glömska* i Tyskland.»

Kursiveringen är gjord av författaren till denna studie.

En tredje tankeställare, kompletterande Groos', finna vi hos generalen von Caemmerer, vilken före det första världskriget vände sig mot vissa tyska landstrategers absoluta förordande av det »totala kriget» med följande ord: »Även om de flesta av vår tids mest berömda militärskriftställare bekänna sig till den principen, att vi i krig med insats av alla medel böra eftersträva det högsta målet, och om också strävan efter mera begränsade mål med mindre kraftuppbåd skulle uppfattas mer eller mindre som svaghet, måste jag dock öppet förklara, *att jag förblir anhängare till Clausewitz och hans vittskådande och beundransvärda läror.*»

Om man fördenskull med öppen blick och med känsla för den historiska miljö, i vilken Clausewitz skrev sitt arbete, studerar detta, är det förvånansvärt, att man kunnat komma till sådana slutsatser beträffande dennes läror, som på visst håll skett. Det är inte ett förmätet krav, om man fordrar av dem, som anse sig ha studerat Clausewitz, att de skilja på generalens teoretiska utredning av ett visst problem och *den väg han verkligen förordar vid en praktisk lösning av detsamma*. Med dessa inledande synpunkter kasta vi oss in i utredningen av kriget som helhetsbegrepp.

»Kriget är en våldsakt avsedd att tvinga vår motståndare att följa vår

vilja.» Efter att ha formulerat denna definition drar Clausewitz ut konsekvenserna, vilka leda till begreppet det totala kriget med två folk i vapen, som kämpa tills det ena går under. Men hans stora praktiska erfarenhet och krigshistoriska kunskaper gjorde klart för honom, att denna abstrakta idé inte motsvarade det praktiska livet. Han konstaterade, att kriget inte kunde vara något för sig självt utan ingick som ett element i de mellanstatliga förbindelserna och detta ledde till den välkända satsen, att »kriget är en fortsättning av politiken». Det är en nations politik, som är överordnad all militär verksamhet, och strategien är alltså politikens tjänare och verkställare. En svensk militärskriftställare gör sig skyldig till en kullerbytta i logiken, då han framhåller, att tyskarna på denna generalens tes byggde upp teorin om det absoluta kriget, som har till slutlig konsekvens att göra politiken till strategiens slav. Det är väl snarare motsatsen. Det är *bortglömmandet* av denna grundtes, som lett dithän.

Den första regeln vid uppgörandet av en krigsplan är att undvika ett missförhållande mellan de militära maktmedel, som skola användas, och det politiska läge, ur vilket krigets nödvändighet framgått. Härvid uppkommer oftast kompromisser och Clausewitz framhåller med skärpa, att politiken *alltid* måste tillmätas sista ordet.

Politiken bestämmer målet och kriget omfattar ett av medlen att nå detta mål. Följaktligen måste medlen anpassas efter det eftersträfvade målet.

Clausewitz' stora upptäckt, att kriget sönderfaller i två arter, nämligen med begränsat och obegränsat mål, är den stora sanning, som underligt nog både anhängare och kritiker glömma bort. Det var mot slutet av sin levnad han gjorde denna stora upptäckt och avsikten var att med denna som bakgrund omarbete hela verket för att därigenom klarare belysa lärosatserna. Men hans död avbröt tankegången och lämnade åt oss ett ofullständigt arbete *men med grundtankarna skisserade*.

För en krigsplans uppgörande är det ett grundvillkor, att det fastslås, huruvida kriget har obegränsat mål eller inte. Är det fråga om ett obegränsat krig, måste den strategiska offensiven rikta sig mot fiendens beväpnade huvuddel. Men om kriget har ett begränsat mål, måste krafterna inriktas på att isolera det omstridda objektet.

Efter denna summariska skiss av krigets karaktär övergå vi till den kontinentala strategien. I denna kunna vi urskilja tre stora grundtankar: koncentration av krafterna, förbindelselinjernas dominerande betydelse

samt inriktandet av alla ansträngningar mot motståndarens stridskrafter. Eftersom det på kontinenten är synnerligen svårt att i praktiken omsätta teorien om kriget med begränsat mål utmynnar kontinentalstrategien *oftast* i kravet på att genast i början uppträda med tillbörlig kraft, fullfölja vunna segrar till det yttersta för att vinna nya samt att insätta alla krafter för att uppnå det utstakade målet, tills en fullständig och avgörande framgång är vunnen. Det är striden, drabbningen, attacken som till sist faller utslaget. Det är följaktligen koncentrationen av krafterna i en strategisk offensiv, igångsatt omedelbart om krafterna räcka till, annars efter en viss tids defensiv under vilken motståndarens krafter utsatts för nötning, som leder till besättandet av fiendens landområde och betvingandet av allt motstånd.

För att hålla armén vid liv och i operationsdugligt skick måste förbindelselinjerna hållas intakta. En kontinental operation är otänkbar utan dessas funktionering. Följaktligen kommer ett av de främsta strategiska problemen att bli strävan att avbryta förbindelselinjerna för motståndarens militära stridskrafter.

Eftersom motståndarens stridskrafter utgöra det enda hindret för att besätta hans område, måste naturligtvis den egna härspektens mål vara att rikta de tunga slagen mot den fientliga armén.

Av största betydelse är tyngden i en operation eller om vi använda ordet massa för att därigenom mera påtagligt framhålla en strategisk anhopning för att vinna överlägsenhet på en viss punkt.

Detta har i skrift behandlats av militära tänkare både före och efter Clausewitz, men denne har stämplats som den formlösa massarméns profet. Det är sant, att han betonar massans betydelse och på hans tid utgjordes den stora massan av fotsoldater med sina relativt enkla och enhetliga vapen. Men teknik och taktik kommer naturligtvis att efter hand omforma massarméns utseende. Men principiellt måste massan och massinsatsen gälla den dag som är. Om man exempelvis för den tyska härledningen hösten 1943 framhållit, att den hade alldeles för stor armé på östfronten, hade en sådan åsikt väckt föga gillande. Den ryska offensiven hade inte heller lyckats utan massinsats av tusentals och åter tusentals stridsvagnar, bilar, kanoner, kulsprutor o. s. v. Och västmakterna göra enorma ansträngningar för att skapa en massarmé för landstigning i Västeuropa. Vi måste fastslå, att massan har kvar sin stora betydelse, men att den moderna arméns karaktär är den *motoriserade* och *mekaniska* massarméns till skillnad från den gevärs- och bajonettbeväpnade av 1800-

talsmodell. Det är ju självklart att en infanteristisk, gevärnsbeväpnad armé inte kan hålla stånd mot några pansardivisioner. Men en sådan situation beror på brist i taktiskt-tekniskt hänseende hos den ena parten och bör inte utgöra utgångspunkt för *strategiskt tänkande*. Eller är det någon som till äventyrs inte anser miljonarméerna på ostfronten vara massarméer?

Den genuint kontinentala strategien räknar med att försörjningen skall kunna ske inom eget landområde eller närgränsande områden, tagna från fienden eller utgörande neutrala nationer. I samma mån som försörjningsmöjligheterna te sig mörka, skärpes kravet på att kriget snabbt avgöres och att följaktligen tyngden i den strategiska offensiven än mera markeras.

Det är ganska naturligt, att det kontinentala strategiska tänkandet rör sig omkring arméfördelningar, fästningar, fältslag och inringningar. Det domineras av de rent *militära* faktorerna och det synes ha framgång så länge det får arbeta i »lugn och ro» inom sin egen begränsade sfär. Historien har lärt oss otaliga exempel på framgångsrika fälttåg, nu senast Tysklands besegrande av Frankrike 1940, vilka dirigerats av de landstrategiska grundlagar, som gälla alltsedan Alexanders och Hannibals dagar.

Men historien har också att uppvisa mångfaldiga exempel på stora krigsföretag, dominerade av det kontinentala tänkandet, vilka i grund misslyckats av den anledningen, att *företagen gått utom den landstrategiska tankevärldens räckvidd*. När det inte längre gällt att erövra större eller mindre landområden på kontinenten, utan havet, det på samma gång sammanbindande och åtskiljande elementet, kommit med i det stora spelet, då har det kontinentala tänkandet råkat komma i konflikt med en annan maktfaktor — det maritima tänkandet.

Även om motsatsförhållandet mellan landmakt och sjömakt kan dateras mycket långt tillbaka, framträder den med större skärpa först med den nya tidens inbrott. Det är de geografiska upptäckterna och deras verkningar, som i Västeuropa så småningom framskapa den genuina sjöstrategien med dess många för landstrategerna alltid lika svårfattliga och mystifierande tankegångar. För att rätt förstå den sjöstrategiska tankevärlden är det säkrast att följa dess utveckling från den senare delen av 1500-talet.

Medan landstrategiens grundregler kunna föras tillbaka till antikens dagar är den rena sjöstrategiens alltså betydligt yngre. Förutsättningen för desamma är, dels att stora och betydelsefulla delar av ländernas handel gå sjövägen, dels att örlogsfartygen verkligen kunna hålla sjön.

De sjöstrider, som utkämpades i forna tider, hade kontinentala drag i sin karaktär, de voro härars sammandrabbning på ett underlag av fartyg. Det var i allmänhet inte flottorna som sådana, vilka betraktades som agerande parter. Havet var en gemensam transportväg på vilken man förde över sina trupper för att invadera eller härja motståndarens landområde. Om en part gick över till ett härjningsföretag, svarade inte den andre med att söka neutralisera dennes flotta, utan svaret blev ett vedergällningsföretag i form av härjning.

Det var under det stora kriget mellan engelsmän och spanjorer vid 1500-talets slut som de sjöstrategiska grundprinciperna började uppfattas av de förstnämnda. Så småningom övergick man från de regellösa övervattenshärjningarna till ett systematiskt sjökrig enligt erfarenhetsregler, som blevo instinktmässiga genom att de ofta och av tvång måste tillämpas.

Skyddandet av och anfallet mot den flytande handeln gjorde sitt inträde i den västeuropeiska militära tankeverksamheten och under tre årtiondens ständiga strider fann man de bästa metoderna att organisera detta. Havet kom att betraktas som ett område, över vilket det är nödvändigt att äga en viss kontroll, om man skall hoppas kunna gå som segrare ur en kraftmätning. Även andra folk gjorde t. o. m. kanske tidigare liknande erfarenheter, då de båda stora förutsättningarna för sjökriget existerade, en stor flytande handel och sjögående skepp.

Men ingenstades synas erfarenheterna ha utnyttjats så systematiskt som av engelsmännen. Deras motståndare, spanjorerna, voro däremot betydligt mindre medvetna om den stora förändring, som banade sig väg i sjökrigföringen.

Vi finna, att några av de ledande sjömännen från drottning Elisabets dagar ganska klart uppfattat den nya tidens lärdomar. Även om vi i deras tankegångar inte återfinna nutida begrepp och definitioner framgår emellertid klart att de insågo, att behärska havet måste betraktas som sjökrigets egentliga huvudmål. En nation, som strävade efter att undvika fiendens stridskrafter för att fullfölja andra avsikter, misslyckades i sina förehavanden, så länge herraväldet till sjöss var nödvändigt för att vinna ett krig. Såväl Raleigh som Monson voro de auktoriteter, vilka uppfattade denna grundläggande strategiska tanke.

Naturligtvis var den nyvunna kunskapen om sjökriget blott ett fåtals egendom. Men kommande sammandrabbningar skulle vidare utveckla det maritima tänkandet. Den långa konflikten mellan engelsmän och hol-

ländare skulle befordra detta. Under den tidigare delen av det första kriget med Holland riktade sig anfallet direkt mot sjöhandeln liksom också försvaret organiserades i omedelbart samband med denna. Senare gick man över till metoden att tillkämpa sig herraväldet till sjöss genom att *slå motståndarens stridskrafter* och därigenom skaffa sig fria händer både till försvar för egen och för anfall mot motståndarens handel.

Under det första engelsk-holländska kriget kunde man konstatera, att den svagare parten, i detta fall holländarna, inte samtidigt kunde skydda sin sjöhandel och taga upp en regelrätt kamp om herraväldet till sjöss. När så det andra kriget utbröt, uppgåvo holländarna redan från början sin handel för att koncentrera krafterna på en kamp om sjöherraväldet. De sjöslag, som utkämpades under detta krig, uppkommo följaktligen inte direkt som ett led i handelsskyddet utan som en medveten strävan att söka förinta motståndarens flotta. De överfall mot hamnar och handelsfartyg, som ägde rum vid några tillfällen voro följder av ett *tillfälligt* herravälde till sjöss.

Uppfattningen om sjökriget började stadga sig och man blev mer och mer medveten om vad som kunde och inte kunde göras *med berättigad hopp om framgång*. Om två nationer, som för sin utkomst till stor del voro beroende av sin sjöhandel, råkade i konflikt med varandra och den ena parten lyckades förskaffa sig herraväldet till sjöss, skulle den andra parten så småningom tvingas på knä. Ett medel för den senare parten att i det längsta hålla ut var metoden att energiskt bestrida den förres herravälde, ja med tillräcklig kraftinsats kunde det hända, att motpartens herravälde till sjöss efter hand så försvagades, att en ständig kontroll över handeln från fiendens sida inte längre kunde upprätthållas. Det holländska tillvägagångssättet i tredje kriget var lyckosamt i sådan utsträckning, att det engelska sjöherraväldet aldrig blev fullständigt.

Förutom erfarenheterna beträffande sjöhandeln och dess ställning gentemot herraväldet till sjöss framväxte också erfarenheten om dettas betydelse för landstridskrafters transport sjövägen. En sådan operation kunde inte framgångsrikt genomföras, om man nonchalerade en motståndares sjöstridskrafter.

Under flera århundraden av strider till sjöss framskapades den maritima tankevärlden. Så länge de ståtliga segelflottorna ännu utgjorde sjöstrategiens instrument, betraktades de grundläggande principerna som oföränderliga. Det skrevs inte så mycket om dem, utan de fördes muntligen vidare som tradition främst inom den brittiska sjömakten. När den

tekniska utvecklingen förändrade instrumenten och de seglande linjeskeppen fingo lämna plats för fartyg av järn och stål, ifrågasattes nog mångentstades hållbarheten av de sjöstrategiska principerna.

Det var år 1890 som den amerikanske sjöofficeren A. T. Mahan publicerade sitt arbete »Sjömaktens inflytande på historien». Detta väckte ett berättigat uppseende och blev impulsen till ett grundligare studium av sjökrigshistorien. Mahan påvisade, att de sjöstrategiska lagarna inte ändrade karaktär efter stridsmedlens tekniska utveckling. Han sökte även systematisera den sjöstrategiska tankevärlden. Om Clausewitz' namn blivit symbolen för den kontinentala strategien, har Mahan blivit den maritima strategiens store lärofader. Naturligtvis ha även hans lärosatser blivit utsatta för besk kritik. Men om man vid studiet av Mahans arbete liksom vid Clausewitz' håller fast det väsentliga, finna vi mycket snart, att hans grundtankar äro synnerligen fast utformade och fullt tillämpliga på sjökrigföringen ända från nya tidens början fram till det andra världskrigets gigantiska händelser.

I största korthet skola vi sammanfatta de sjöstrategiska huvudprinciperna. Havet i sig självt är inte av något större värde utan det är dess egenskap av transportväg, som har givit det dess betydelse. Sjökriget är alltså kampen om färdvägarna på havet. Det gäller för en nation att stoppa de fientliga fartyg, som med laster och trupper gå över haven, samt att skydda egna fartyg, vilka äro ute i samma ärende. Om sjökriget skall vara av avgörande betydelse, måste en av parterna äga herraväldet till sjöss. Detta måste oftast inskränka sig till ett bestämt vattenområde. Strategisk position och flottstyrka äro de båda faktorer, som herraväldet till sjöss beror av. Det kan nås genom en effektiv örlogsblockad eller genom sjöslag, ett eller flera, som förinta den fientliga flottan.

För den nation, som inte är tillräckligt stark att upptaga strid om herraväldet till sjöss, återstår endast att bestrida detsamma genom att tillämpa en strategisk defensiv (fleet in being), att operera med lätta enheter (det lilla kriget) eller att bedriva jakt på motståndarens handelsfartyg (kryssarkriget).

I många fall inträffar det, att ingendera av de stridande inneha herraväldet till sjöss. Men i ett dylikt fall kan sjökriget inte inverka avgörande utan blir ett långt utdraget nötningskrig, där förlusterna av örlogs- och handelsfartyg på ömse sidor i stort sett balansera varandra. Är för en nation herraväldet till sjöss en nödvändighet för att vinna kriget, måste den tillkämpa sig det, även om mycket stora risker måste tagas.

Den första och grundläggande metoden att utöva herraväldet till sjöss är etablerandet av en handelsblockad, som i största möjliga utsträckning avspärrar de sjövägar, på vilka handeln under fred förts till eller från motståndaren. Herraväldet till sjöss är förutsättningen för att större företag av lant- och sjöstridskrafter i förening mot fientlig kust skola ha framgång. Den som utövar sjöherraväldet är också i stånd att förhindra en invasion sjöledes samt att verkställa stora trupptransporter över haven. Vid sidan av den offensiva metoden att utöva herraväldet till sjöss, när det gäller sjöhandeln, står den defensiva d. v. s. förmågan att skydda den egna handelssjöfarten.

Det är ganska självfallet att herraväldet till sjöss inte betyder, att inga fientliga handelsfartyg kunna slinka igenom blockaden eller att den egna sjöhandeln helt ostörd flyter fram. Ett sådant tillstånd vore orimligt. Om vi på enklaste sätt skulle söka definiera innebörden av begreppet herraväldet till sjöss, passar nog denna karakteristik bäst: En nation har herraväldet till sjöss, när den *verksam* kan skydda egen sjöhandel och *verksam* avbryta motståndarens.

Men för att få fullständigt grepp om detta uttryck kräves en viss förmåga till självständigt bedömande, eftersom det ju återstår att klargöra ordet *verksam*. Detta går inte på några sidor, utan här måste träda i funktion historiska kunskaper, kännedom om olika länders geografi och beroende av förbindelsevägarna över haven samt känslan för den strategiska positionens möjligheter och begränsningar. Man kan alltså inte utan vidare i ett krigsfall på rak arm säga, om en viss nation äger det åtrådda herraväldet till sjöss eller ej. Men eftersom detta har en sådan avgörande betydelse, framstår med dominerande skärpa kravet på att statsmän och ledande militärer äro fullt insatta i de krafter, positiva eller negativa, som på olika sätt driva sitt spel kring sjöherraväldet.

I vår undersökning ha vi kommit så långt, att vi ha klargjort de stora huvuddragen i det kontinentala och det maritima tänkandet. Därmed ha vi närmat oss kärnpunkten i vår föresats att söka påvisa motsatsförhållandet mellan de båda tankekomplexen.

Då vi ventilerade den kontinentala strategien, framträdde tre stora grundtankar i denna. För att så klart som möjligt få fram motsättningen mellan de båda tankevärldarna böra vi taga de tre grundprinciperna som utgångspunkter och undersöka i vilken mån den maritima strategien avviker från den kontinentala.

Den första principen, att *koncentrera alla egna krafter på att nedkämpa motståndarens huvudstridskrafter*, ter sig vid första ögonkastet fullt tillämplig även på sjökriget. Det skulle ju helt enkelt betyda, att den egna slagflottan, väl samlad, kastade sig över motståndarens och i ett enda gigantiskt slag krossade honom. Härigenom skulle herraväldet till sjöss vara säkrat och en avgjord framgång vunnit. Om det vore så väl för den överlägsne, att detta enkla schema i praktiken skulle kunna tillämpas, vore ett av de största problemen i sjöstrategien också löst, nämligen problemet hur en starkare flotta skall kunna tvinga en svagare, som är ovillig att upptaga strid, till en avgörande drabbning.

På en kontinent är det en naturlig sak, att den överlägsna armén koncentrerar sina styrkor och väller in över motståndarens gränser. Den underlägsne ser sig tvingad att med koncentrerad styrka möta invasionen. De problem, som dyka upp, befatta sig med principerna för drabbningarnas utkämpande och deras följdverkningar. Men hur är situationen inom sjöstrategiens värld?

Först och främst kan det märkliga inträffa att den ena parten av de krigförande är liksom bortblåst från havens yta. Den underlägsne har tillfälligtvis dragit sig tillbaka till en befäst hamn och hur stark den överlägsne än är och hur stor vilja till ett avgörande han än har, står han inför det skrämmande faktum, att hans mäktiga flotta inte kan få tag i motståndarens huvudkrafter. Det som för den kontinentala strategien är en självklar sak, blir ett problem av högsta klass för den maritima.

För att tvinga ut motståndaren på öppna havet fordras att den överlägsne använder något gångbart påtryckningsmedel. Denna erfarenhet gjordes av engelsmännen redan under krigen mot Holland. Under dessa konflikter hade engelsmän och holländare, då de voro någorlunda jämspelta, utkämpat intensiva slag om herraväldet till sjöss. De förra tillämpade under ledning av Cromwells soldatamiraler förintelseprincipen till den grad, att den egna flottan blev så utmattad, att utövandet av sjöherraväldet blev lidande. Detta förhållande begagnade sig holländarna av och kunde under en viss tid hålla sin handel i gång. Men under sådana tidsperioder då de voro klart underlägsna till sjöss, höllo de sig intill den egna kusten med sin örlogsflotta, dit engelsmännen inte kunde följa efter. Inför detta nya uppträdande tillgrepo engelsmännen metoden att direkt hota den livsviktiga holländska handeln för att tvinga ut motståndarflottan. Holländarna stodo inför valet att antingen prisa sin handel eller sin flotta eller i olyckligaste fall båda.

Under nästan alla senare sjökrig har så problemet att tvinga en ovillig motståndare till strid i en eller annan form ständigt återkommit. Vi kunna erinra oss tiden för den stora kraftmätningen mellan Napoleon och Storbritannien. Många synes hysa den uppfattningen, att den väldiga brittiska blockaden av alla franska örlogshamnar inrättades för att förhindra, att den franska flottan koncentrerade sina olika eskadrar. Detta kan inte ha varit orsaken, eftersom den brittiska strategien med välbehag skulle ha erfarit en dylik koncentrerings för att med ett dråpslag kunna krossa huvuddelen av motståndarens flotta. Britternas ständiga strävan var att söka ett avgörande, som emellertid de franska befälhavarna ständigt undveko. Nelson använde i Medelhavet fjärrblockaden för att söka locka ut motståndaren till sjöss och han säger härom: »Det är inte min avsikt att anordna spärrningsblockad av Toulon. Jag har bjudit fienden varje tillfälle att gå till sjöss.» I ett senare sammanhang skall påpekas blockadens avsikt under Napoleonskrigen.

Under det första världskriget var det den brittiske flottchefens stora bekymmer, hur han skulle kunna locka ut den tyska högsjöflottan från Tyska bukten, där den envist dröjde sig kvar. Under dåvarande förhållanden var emellertid tvånget att söka ett sjöslag inte så framträdande, emedan britterna till följd av den lysande strategiska positionen redan innehade herraväldet till sjöss och följaktligen hade möjlighet att utöva detsamma genom inrättandet av en handelsblockad av största omfattning.

Å andra sidan sökte tyskarna förgäves att draga den brittiska flottan ned mot södra Nordsjön för att där slå ett förintande slag mot densamma. Hela denna kurragömmalek mellan världens då mäktigaste flottor i den trånga Nordsjön utgör än i dag en gåta för den kontinentala strategiens anhängare. För tyskarna framstod under första världskriget den brittiska flottans defensiva hållning som fullständigt oförklarlig. Deras rent kontinentala uppfattning kom till synnes i deras slutsats att britterna inte *vågade* angripa den tyska flottan nere i Helgolandspositionen. De frågade sig aldrig, *om* britterna verkligen hade något som helst där att göra. På tysk sida betraktade man Tyska bukten som ett slags försvarsställning som förr eller senare måste anfallas av den koncentrerade brittiska flottan. När detta skedde skulle den tyska flottan, samlad och beredd, sättas in till ett avgörande slag.

I detta se vi ett klart och oförfalskat drag av kontinentalt tänkande. För att den ena parten skall kunna anfalla måste det finnas ett anfalls-mål, som kan nås. Men intet sjöstrategiskt mål av något som helst värde

i förhållande till de ofantliga riskerna fanns i Helgolandsbukten. Därför väntade också tyskarna förgäves i fyra år.

Från det andra världskriget visar sig i Medelhavet på nytt skådespelet av en flotta ovillig till strid. Italienarna höllo konsekvent slagflottan tillbaka och det hjälpte inte, att den brittiska Medelhavsflottan intensivt önskade och ihärdigt arbetade på att få till stånd en drabbning mellan de koncentrerade huvudstyrkorna.

Vi återgå ett ögonblick till Napoleonstiden. Om den väldiga brittiska blockaden inte ville hindra en koncentrerings av linjeskeppeskadrarna på franska sidan, vilken uppgift hade den då?

Dess stora huvuduppgift var att förhindra de fientliga eskadrarna att gå till sjöss för utförande av raidföretag av olika slag exempelvis mot de brittiska sjöfartsvägarna. Eftersom motståndaren visat sig ovillig att möta britterna i ett koncentrerat sjöslag, måste de skilda delarna av hans flotta skarpt övervakas för att förhindra operationer, som kunde hänföras till det lilla kriget eller kryssarkriget. I och med detta kommer ånyo motsatsförhållanden fram mellan land- och sjökrigföringen. Till sjöss kan en underlägsen flotta ställa till med oerhört mycket obehag för en mycket starkare. Men detta sker inte genom koncentrerings utan genom splittring av de egna krafterna. Något tillspetsat kanske man kan formulera en sats på följande sätt: Ju mindre en armé är desto större krav på koncentrerings, ju mindre en flotta är desto större krav på splittring. En flotta, som inte är tillräckligt stark för att upptaga en regelrätt kamp om herraväldet till sjöss, har inte någon chans att störa motståndaren genom att uppträda som en koncentrerad enhet, vilken den överlägsne gör allt för att söka uppfånga. Lyckas detta går den mindre flottan under i ett enda svep. Med splittrade krafter finnas större möjligheter att binda avsevärt större motståndarstyrkor i operationerna, ett förhållande som inte minst den tyska flottan under andra världskriget åskådligt visat.

En annan betydelsefull skillnad beträffande koncentrationstanken framträder mellan land- och sjökrigföringen. Eftersom den mindre armén tvingas till koncentrerings för att ha någon möjlighet att stå emot en fiende är det sannolikt att, om styrkeskillnaden nått en viss punkt, den mindre armén redan från början ligger på defensiven. I sjökrigföringen däremot inträffar inte lika ofta utan mycket oftare, att den mindre flottan, i splittringens tecken, går till offensiv, ett förhållande, som kanske ter sig egendomligt, men vilket längre fram skall få sin naturliga förklaring.

Vi kanske i tillräcklig utsträckning ha behandlat principen om koncentration av krafterna för att kunna konstatera, att en avsevärd skiljaktighet verkligen existerar i tillämpningen av denna hos de båda stora, motsatta strategiska åskådningarna.

Den stora landstrategiska grundprincipen nummer två framhöll *de militära förbindelselinjernas dominerande betydelse* i krigföringen.

Krigshistorien lämnar otaliga exempel på förbindelselinjernas avgörande betydelse i de kontinentala operationerna. Napoleon, som otvivelaktigt måste betraktas som en av de främsta härförarna, har yttrat, att *kriget är kampen om förbindelselinjerna*. Tydligare kan deras värde ej framhållas. Hela frontsträckningar ha måst dragas tillbaka på grund av hot mot de bakre förbindelserna och omfattningen från det klassiska Cannae-slaget år 216 f. Kr. till de stora inringningarna i Frankrike, Polen och Ryssland under det andra världskriget tala sitt tydliga språk.

I sitt arbete »Fältherrekonst» framhåller fältmarskalk Wavell, att den främsta insikt en fältherre bör ha är bevandring i förvaltningskonsten. Utvecklingen går ju därhän, att de militära försörjningslinjerna ständigt öka i betydelse. Forna tiders små arméers försörjningsväsende ter sig nästan som en barnlek inför de moderna miljonarméernas enorma krav på ammunition, drivmedel och proviant. Med anfallsmedlens utveckling framträder ännu tydligare förbindelselinjernas sårbarhet som en strategisk faktor av första ordningen. De långt uttänjda bakre försörjningsvägarna draga till sig omfattande försvarsanordningar och övermåttan stor tankeenergi.

Om nu blicken vändes mot krigföringen till sjöss, framträder med drastisk tydlighet den grundläggande skiljaktigheten mot förhållandena till lands. *I sjökrigföringen existerar helt enkelt inte begreppet militära förbindelselinjer*. När en flottstyrka går till sjöss för att utföra en operation, medför den själv ammunition, proviant och drivmedel.

Arméernas beroende av förbindelselinjerna gör, att man i den kontinentala krigföringen genom befintligheten av vägar och järnvägar samt hinder såsom bergskedjor och större vattendrag i stort kan bestämma motståndarens rörelseriktningar och utbredningsmöjligheter. Men på det öppna havet finnas varken fixa vägar eller hinder. Det finns därför i den maritima strategien inga direkta hållpunkter varken för stötriktningar eller för områden, där motståndaren kan väntas uppträda i sin operativa verksamhet. Följaktligen har motparten en mycket stor frihet

att taga initiativ och komma med överraskningar. Detta i sin tur inverkar mycket oförmånligt på den verksamhet, som vi skulle kunna beteckna som det offensiva försvaret. Om den ena parten av fri vilja eller tvång strävar efter att uppsöka den andra för att slå honom, är till sjöss faran stor, att den offensiva operationen blir ett slag i tomma luften. Motståndaren kommer undan och ingen kan förutse, vad han har för schackdrag i sikte.

Vi kunna erinra oss situationen under engelsmännens kamp mot Filip II. Sir Francis Drake var en ivrig förespråkare för offensivt uppträdande och arbetade energiskt på, att den stora armadan skulle uppsökas vid den spanska kusten. Man borde inte invänta den i de egna farvattnen. Regeringen ville emellertid inte gå med på detta, då man inte kunde vara säker på varthän spanjorerna syftade med sina anfallsplaner. Att lämna Kanalen fri och uppträda vid den spanska kusten med risk, att armadan redan lämnat sina hamnar och känning med den inte skulle kunna erhållas, innebar alltför stora risker. Den engelska regeringen hade en klar känsla för, att varje angrepp på en fjärran kust i längden måste försvagas och att mycket snart den punkt nås, då den egna flottan tar på sig risker, som inte stå i rimlig proportion till tänkbara positiva resultat.

Ett annat exempel från mera modern tid finna vi i den tyska ostasiatiska eskaderns uppträdande under det första världskriget. Sedan den lämnat ögruppen Karolinerna och försvunnit ut på Stilla havet, visste ingen, var den kunde väntas uppträda. På grund härav fördröjdes konvojerna från Australien och Nya Zeeland i veckor. När tyskarna sedan väl annonserat sin närvaro genom sjöslaget vid Coronel, fanns det inga förbindelselinjer med vilkas hjälp ententen kunde inrama motståndaren och i stort fastslå, vart han skulle sätta kursen. Den tyska eskadern kryssade på de väldiga vattenvidderna och kunde när som helst dyka upp, där den var minst väntad och åstadkomma mycket stor skada. Ingen kunde veta, om amiral Spee ämnade återvända ut på Stilla havet, om han tänkte gå nordvärt utmed Sydamerikas västkust till Panamakanalen, eller runda Kap Horn och oroa handeln på Sydamerikas ostkust, gå över till Afrikas ostkust eller söka sig hemåt mitt ute i Atlanten. För alla alternativ måste överlägsna eskadrar sammandragas, vilket mycket hårt tärde på de allierades ansträngda resurser.

Exemplen skulle kunna mångfaldigas, men utrymmet tillåter det inte och för övrigt framstår skillnaden mellan den kontinentala och den maritima strategien ifråga om de militära förbindelselinjerna redan genom det

sägda i så bjärt dager att flera exempel kanske äro överflödiga. Vi övergå i stället till den tredje stora grundprincipen i den kontinentala tankevärlden; *alla krafter inriktande på nedkämpandet av motståndarens militära maktmedel.*

Då vi sysselsatte oss med principen om krafternas koncentrerung, framgick bland annat svårigheten att få ett gripbart tag om motståndaren. Sjökriget har ett hämmande moment i omsorgen om den egna sjöhandeln när det gäller operationerna mot en fiendes militära krafter. Naturligtvis kan denna bäst skyddas genom motståndarens militära förintande, men den praktiska erfarenheten har visat, att den vägen är oerhört svår att gå. Om motståndaren undandrager sig ett militärt avgörande, måste de egna stridskrafterna *omedelbart* engagera sig i det direkta handelsskyddet. Det betyder, att vid sidan av den militära huvuduppgiften en annan uppgift dyker fram, som kan vara nog så svår att lösa och vilken i landkrigföringen inte har någon motsvarighet. Det finns inte i det kontinentala tänkandets värld någon form av verksamhet, vilken när som helst under ett krig kan tvinga huvuddelen av de egna stridskrafterna bort från de rent militära operationerna. Å andra sidan finna vi, att i handelsförstörelsens tjänst insatta stridskrafter rikta sina slag i första hand mot den civila sjöhandeln och oftast med ett försök att kringgå de eventuella militära försvarsstyrkorna.

Skola vi gå till grunden med sjökriget, är ju dettas mål att ta ett strupgrepp på motståndaren antingen genom handelsblockaden eller om inte kraften räcker till genom ett hänsynslöst kryssarkrig. Den rent militära verksamheten är alltså ett medel att åstadkomma ekonomiskt tryck på motståndaren. Man kan visserligen draga upp en parallell med den kontinentala krigföringen i så måtto, att den egna arméns uppgift är att besätta motståndarens land för att genom detta tryck framtvinga freden. Men detta mål nås tack vare rena militäroperationer mot fiendens huvudkrafter, inte genom en ständigt pågående ekonomisk krigföring från krigets första dag. I den kontinentala krigföringen blir det operativa elementet strävan till militärt avgörande. I den marina krigföringen blir det operativa elementet sjöhandelskrig, varvid, i den mån behovet föreligger eller möjligheten över huvud taget finnes, rent militära operationer ingå som följdverkningar eller uppsåtliga strävanden i skyddsverksamheten för egna och anfallsverksamheten mot fientliga sjötransporter av olika slag.

Ju större ansträngningar en makt gör för att koncentrera sina krafter

på ett avgörande sjöslag, desto mer kanske den utsätter sina sjöförbindelser för sporadiska angrepp från motståndaren.

En mindre flotta, som inte äger styrka tillräcklig att upptaga en kamp om herraväldet till sjöss, kan i mycket stor utsträckning bringa en betydligt överlägsen motståndare i största dilemma genom ett hänsynslöst offensivt uppträdande. Men det framstår som ganska självklart, att denna offensiv inte kan ta formen av framstötstaktik med den samlade flottan i och för uppnåendet av rent militära mål. Den skulle då arbeta den överlägsna flottan i händerna. I stället riktar sig anfallen mot handels-sjöfarten och vi finna ständiga exempel på denna krigföringsform från 1500-talets slut till den enorma förstöring av handelstonnage, som våra dagars ubåtar och flygplan kunna åstadkomma.

Oftast inträffar det att den makt, som har den större örlogsflottan, även är i besittning av en mera omfattande sjöhandel. På grund av det tidigare påvisade förhållandet med svårigheten att tvinga en underlägsen motståndare till ett avgörande inträffar ofta det för den kontinentala tankevärlden främmande skådespelet av ett defensivt uppträdande från den starkares sida och ett utpräglat offensivt från den svagares. Detta förhållande måste ställa den kontinentala strategiens grundtankar på huvudet. Och i den mån kontinentala tankegångar vinna insteg i en nations sjöstrategi, kommer denna genom hämmande sidoinflytelser att leda till misstag, vanligtvis katastrofala misstag, i fråga om såväl marinstridskrafternas uppbyggnad som deras operativa insättande. De senaste tre århundradenas historia ger en rad skakande bilder av hur konflikten mellan det maritima och det kontinentala tänkandets inverkan på krigföringen utmynnat i ett fullständigt nederlag för det sistnämnda.

Om herraväldet till sjöss är nödvändigt för att vinna ett krig och detta endast kan uppnås genom sjöslag, måste naturligtvis de egna operationerna med kraft riktas mot fiendens huvudflotta och ett rent militärt avgörande eftersträvas. Men antingen ens egen strävan går ut på ett militärt avgörande eller inte, är det nödvändigt att i kalkylerna alltid räkna med motpartens huvudstyrka. Detta är desto nödvändigare av den anledningen, att sjökrigföringen medger en stor strategisk rörelsefrihet i fråga om att ena ögonblicket uppträda med koncentrerad styrka och i det andra med splittrade krafter. Det är växelverkan mellan dessa två former, som kan skapa den strategiska mångsidighet, vilken medger överraskningar och avgörande operationer.

För att åtminstone ytterst kortfattat belysa konflikten mellan maritim

och kontinental strategi vända vi blicken mot några historiska exempel, där denna konflikt varit av världshistorisk betydelse.

Sjömaktens inflytande under det andra puniska kriget har bedömts mycket olika av den historiska forskningen. Medan en riktning erkänner, att dess inflytande var ringa eller intet, anser en annan, att dess betydelse var mycket stor. Och man har svårt att bortse från den maritima strategiens medverkan på romersk sida med tanke på Hannibals tvungna omväg över Spanien och Alperna till Italien, vilket kunde ha nåtts tvärs över Siciliensundet — om kartagerna hade ägt herraväldet över detta vattenområde. Men nu var förhållandet det motsatta. Romarna behärskade Medelhavet och kunde förhindra, att en kartagisk här landsteg i Italien. De kunde även behärska sjövägen mellan Sydspanien och Italien. Följden blev, att Hannibals stora segrar till lands utjämnades och slutligen övervägdes av motståndarens sjöherravälde. Sjövägen transporterades en romersk här till Spanien, där den kartagiska operationsbasen förstördes. En utmattningsstrategi kramade sedan musten ur Hannibals stridskrafter och som finalen kom överförandet av en romersk armé till Afrika. Det kan synas egendomligt, att handels- och sjöfolket kartagerna skulle draga det kortaste strået i kamp mot en nation, som mycket sent uppträtt som sjömakt. Förklaringen ligger däri, att kartagerna väl förstodo att utveckla sjöintressena men inte insågo, att maritim makt var det nödvändiga komplementet. Till sin struktur en maritim stat levde Kartago i den kontinentala tankevärlden i militärt hänseende och resultatet lät inte vänta på sig.

Den stora spanska armadan 1588 var ett försök att nå stora resultat utan att skapa de nödvändiga förutsättningarna därför. Att utan herraväldet till sjöss verkställa en landstigning på fientlig, försvarad kust är och förblir hasardspel. Då det ifrågasattes, om konung Filip av Spanien verkligen varit medveten om sjöherraväldets betydelse, påvisa en del forskare, att instruktionen till hertigen av Medina-Sidonia inte alls förbjöd denne att upptaga strid med den engelska flottan, utan att tvärtom instruktionens bokstavliga lydelse visar, att hertigen var *tillåten* att anfälla motståndarens flotta. Men här förbises, att förberedelsearbetet till den stora expeditionen, instruktionens ordalydelse och planens utförande genomgående koncentrera intresset på de medagerande landstridskrafterna och aldrig klart och medvetet framvisa, att flottans uppgift var att i grund slå den engelska flottan som utgångspunkt för en framgångsrik invasion. Tillåtelse att kämpa är inte detsamma som absolut nödvändig-

het. Och att kampen om herraväldet till sjöss inte kan ha varit grundtanken i företaget, bevisas bäst av armadans sammansättning och utrustning. Äntringsstrid i stället för artilleristrid, besättningar övervägande bestående av soldater i stället för sjömän, ytterst svårmanövrerade fartyg och landofficerare beklädda med högt befäl inom sjöstyrkan visa knappast hän mot ett effektivt stridsmedel i sjöstrategiens tjänst. Det var den gamla tankegången att föra över det kontinentala kriget till motståndarens land *oberoende av vad denne företog sig på havet*.

Vi förflytta oss framåt i tiden till Ludvig XIV:s Frankrike. Den framåtblickande Colbert hade skapat Frankrike en mäktig flotta, som inte i något hänseende stod de engelska och holländska efter. Men han slapp personligen uppleva, hur hans verk missbrukades och gick till spillo.

Det krig, som Ludvig i samband med det Pfalziska tronföljdskriget förde med de båda sjömakterna England och Holland, lämnar många prov på missuppfattning av den maritima strategien. Vid krigsutbrottet var den engelska flottan inte på långt när färdigrustad och vintern 1688/89 och påföljande vår behärskade den franska flottan oinskränkt Engelska kanalen. Men det egendomliga inträffade, att varken en invasion företogs eller sjöherraväldet på annat sätt utnyttjades. Däremot landsattes en här i Irland i spetsen för vilken stod den fördrivne konungen Jakob II, som därifrån tänkte återerövra England. Av största vikt var att söka uppnå herraväldet över Irländska sjön för att förhindra engelska förstärkningars överförande till norra Irland. Ludvig XIV stående som segerherre på fastlandet och med sjöherraväldet över Irländska sjön i sin hand skulle mänskligt att döma avgått med slutlig seger. Konungen var emellertid förhäxad av kontinenten och det blev aldrig fråga om att ens försöka spärra farvattnet mellan England och Irland. Senare under kriget, våren 1692, skulle ett försök att invadera England göras och vi möta exakt samma tillvägagångssätt som i fråga om armadan. Utan att först tillkämpa sig herraväldet i Kanalen skulle den franske flottchefen »understödja härens inskeppning och landstigning; träffade han på fienden under vägen till inskeppningsplatsen, skulle denne ofördröjligen angripas och slås, oavsett hur stark han vore». Dessa halvheter ledde efter hand till slaget vid Kap Barfleur, där den franske amiralen Tourville visade sin taktiska skicklighet, men också till slaget vid La Hogue, det kanske mest skicksedigra slaget i den franska flottans historia. Där knäcktes den franska strategiska offensivandan till sjöss för ett par århundraden framåt. Viljan till avgörande seger var borta.

Ludvig XIV, som segrat till lands, måste gå med på fred på grund av sjömaktens obönhörliga tryck. Frankrikes näringsliv och finanser voro fullständigt på upphållningen och den stora handelsflottan, Colberts stolta skapelse, var nästan försvunnen från haven. I och med att de båda sjömakterna England och Holland kommit med i kriget, blev detta till ett sjökrig men reducerades av den franske konungen till huvudsakligen ett kontinentalt mellanhavande. När sedan kampen fortsatte under det spanska tronföljdskriget, hade han fortfarande inte tagit några intryck från den maritima tankevärlden utan betraktade flottan som ett rent tillfällighetsvapen, tills slutligen sjömakten i denna stora brottning ånyo kom att spela den avgörande rollen. Sjömaktens politiska inflytande under spanska tronföljdskriget är nästan av samma stora dimensioner som under de båda världskrigen i våra dagar. Kriget förlorades av Ludvig XIV, emedan de källor till ökad kraft, som stodo öppna för det engelska öriket, voro stängda för den franska nationen.

Andra stora och betydelsefulla konflikter mellan det maritima och det kontinentala tänkandet framträda med skärpa under Napoleons kamp mot Storbritannien samt i såväl det första som det andra världskriget. Det är otänkbart att här närmare gå in på de många problem, som upprullas i samband med dessa krig. Vi kunna endast i mycket stora drag skissera situationen.

Napoleon insåg knappast att den brittiska flottan måste krossas, om han verkligen skulle kunna komma till rätta med sin outtröttlige motståndare. Det kontinentala draget i hans uppfattning framträder tydligt i de stora ansträngningar, som gjordes för att organisera en stor invasionsarmé. Hade Napoleons energi i lika hög grad gällt den egna sjömakten, kanske den slutliga utgången blivit en annan, emedan med största sannolikhet aldrig någon invasion behövts, om den brittiska flottan blivit i grund slagen. Den franske kejsarens stora misstag bestod i att han levde i den kontinentala tankevärlden och inte insåg, att en sjömakt fordrade andra metoder för att kunna göra sig gällande än hans framgångsrika stora armé. Den framstående franske sjömilitären och skriftställaren Gabriel Darrieus förklarar kejsarens missuppfattning av situationen med dessa ord:

»Napoleons stora villfarelse låg sålunda däruti, att han ansåg sig kunna utföra sina storartade planer med så bristfälliga materiella medel. Van att kunna improvisera arméer, att rekrytera sina trupper av olikartade element, dem han förstod att sammanhålla genom den väldiga kraften av

sin härskareförmåga, föreställde han sig ständigt, att man skulle kunna göra detsamma med flottan.

Han insåg sålunda aldrig de nödvändiga förutsättningarna för en stor flottas utbildning, vikten av den noggranna och målmedvetna förberedelse, som kräver lång tids arbete för att sätta såväl personal som materiel i stridbart skick. Andra förhållanden äro rådande till lands, där man i nödfall kan tänka sig en nyuppsatt och föga övad armé utföra storverk under en skicklig anförarens ledning.»

I det kejserliga Tyskland hyste dess unge härskare Vilhelm II ett brinnande intresse för sjömakten. Han inte bara läste Mahans arbete utan som han själv skrev »jag slukar kommandör Mahans bok och försöker lära mig den utantill». Men trots detta och trots att han i Tirpitz vid sin sida hade en person, som var genomträngd av förståelse för sjömakten innersta väsen, skulle det stora kriget 1914—18 föras »som om ingen flotta existerade». Liksom tidigare Napoleon och Ludvig XIV riktade den tyska ledningen blickarna helt mot kontinenten. Man trodde, att en seger på denna också skulle betyda en seger över sjömakten Storbritannien, ett felslut som är svårt att förstå med historiens talande vittnesbörd som bakgrund. Trots att den tyska flottan var den mindre och svagare, krävde det strategiska läget en utpräglad offensiv. Den tyska operationsplanen föreskrev i stället en undergiven defensiv, helt beroende av den kontinentala uppfattningen om offensiven som den överlägsna partens självklara sak. Tirpitz kunde inte ändra denna uppfattning och med de transoceana förbindelserna avbrutna skulle Tyskland med tiden kvävas, ett öde som den dominerande kontinentalnationen redan tidigare fått dela upprepade gånger. Det maritima tänkandet i Tyskland hade på ett olyckligt sätt influerats av kontinentala principer och följderna uteblevo icke, när tankarna skulle omsättas i handling. Det desperata försöket att med en teknisk nyhet, ubåten, rubba de sjöstrategiska lagarna, måste misslyckas i enlighet med ubåtens karaktär av medel att *bestrida* en motståndares sjöherravälde.

I dessa dagar stå vi praktiskt taget inför precis samma problem som tidigare. Den väldiga brottningen mellan stormakterna i det andra världskriget har att visa fram striden om herraväldet till sjöss, förd med vissa nya tekniska stridsmedel men lydande de gamla lagarna. En ledande tysk person har kallat kriget alla gåtors gåta. För dem, som sökt att ur historiens flödande kunskapskälla hämta förståelse för tingens närmare sammanhang, ter sig emellertid den stora sammandrabbningens hittillsvarande

förlopp inte så gåtfullt. För dem åter, som inte hålla isär de båda stora uppfattningarna om krigsföringen, den maritima och den kontinentala, kommer alltid en händelseutveckling, liknande den vi fått bevittna under något mer än fyra års tid, att framstå som den stora och olösta gåtan.

Under och närmast efter ett stort krig har man svårt att se de stora grundlinjerna. En benägenhet att tro, att de strategiska lagarna ha undergått genomgripande förändringar, gör sig inte sällan påmind. Det beror därpå, att man ännu inte insett det väsentliga i detta krigs karaktär. För att kunna bedöma dess händelser är den enda grundvalen att söka i ett med öppen blick bedrivet studium av historien, i vårt speciella fall sjöhistorien.

Carl-Erik Claesson.

Hannibal utan flotta.

»Parvi sunt foris arma, nisi sit
consilium domi.» — Cicero.

Före flygets tidevarv påstod någon, att armén utan flotta är blind.

Sedan Xerxes' dagar torde intet framkommit, som jävat detta påstående, för så vitt det gällt krigsföretag i havsomflutna länder eller överhuvudtaget, där de krigförande varit mer eller mindre hänvisade till havet för

Förf. har sökt giva några glimtar av sjömaktens betydelse — under alla tider lika aktuell — i andra puniska kriget, särskilt med avseende på Hannibals fälttåg på den Italienska halvön.

Att få en klar bild av operationerna till sjöss i Medelhavet under andra puniska kriget torde visserligen numera ligga utom möjligheternas gräns. Så långt de sparsamt förekommande källorna medgivit, har likväl ett försök gjorts att i stora drag skissera de bägge krigsförandes flottoperationer och dessas inverkan på Hannibals fälttåg i Italien.

Kartagos flotta och Hannibals armé samverkade sällan, och aldrig då det bäst behövdes. Vad denna brist på samarbete fick för betydelse för krigets utgång, är vad förf. sökt utreda i föreliggande artikel.

I en exkurs, här avtryckt som bilaga, har förf. velat ge några kompletterande synpunkter på förhållandet mellan Hannibal och konung Filip av Makedonien.

Lektor N. Valmins utmärkta bok: »Hannibal» hade ännu icke utkommit, då föreliggande uppsats skrevs i början av okt. 1943.

De huvudsakliga källor, som använts äro:

Polybius: III—XV.

Livius: XXI—XXX.

Strachan—Davidson: Selections from Polybius.

W. T. Arnold: The second Punic War (1886).

Walter Raleigh: History of the World (tryckt i London omkr. 1610).

B. G. Niebuhr: Lectures on the History of Rome Vol. II (London 1849), second Ed.

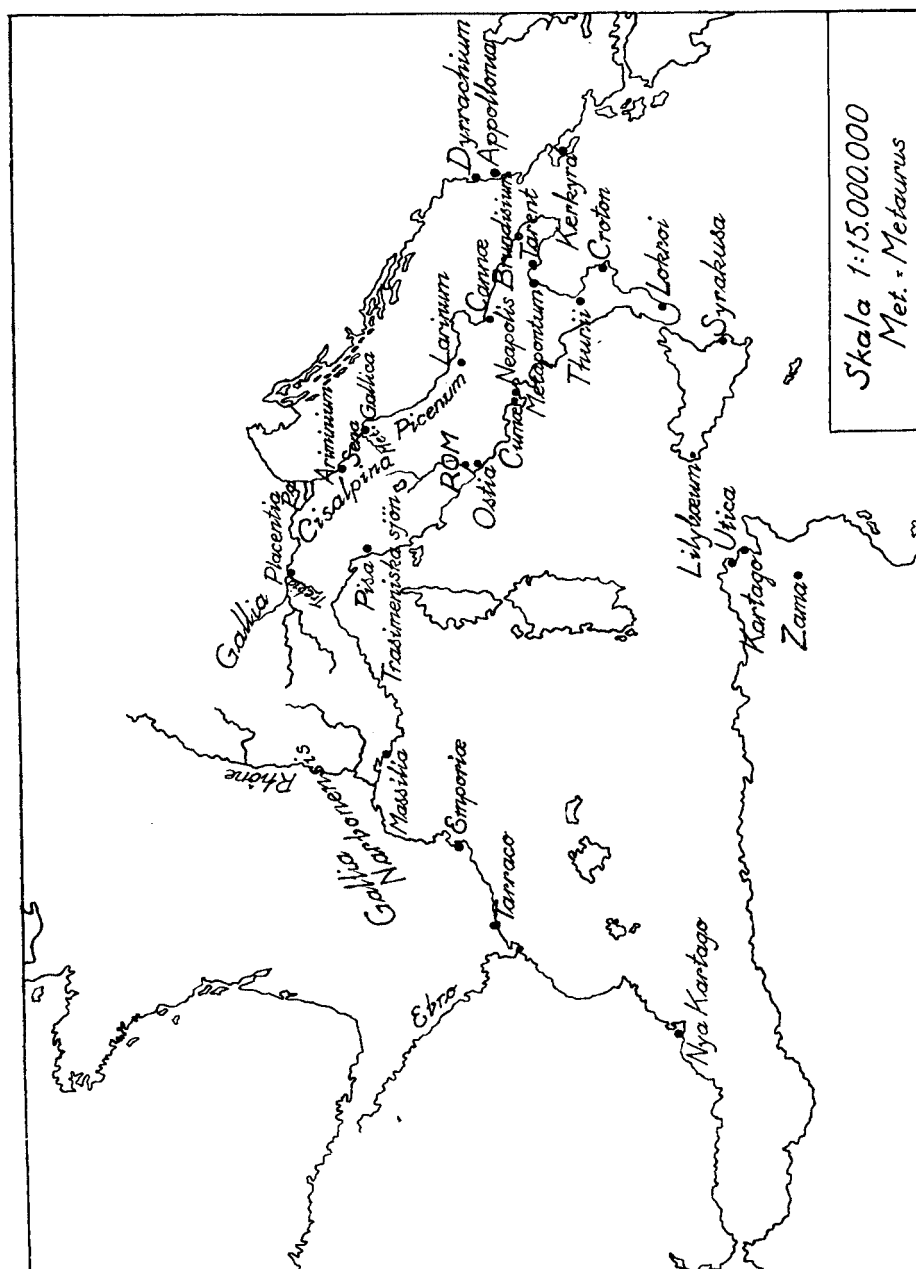
Henry G. Liddell: A History of Rome (London 1909).

H. L. Havell: Republican Rome (London 1914).

Edward Shepherd Creasy: Decisive Battles of the World (Revised Edition London 1899).

Kromayer-Veith: Heerwesen und Kriegführung der Griechen und Römer (München 1928).

Vilhelm Marstrand: Arsenalen i Piræus og Oldtidens Byggeregler (København 1922).



trupptransporter, tillförsel och spaning. I vår moderna tid måste vi visserligen komplettera tesen och säga: »Armén utan flotta och flyg är blind.»

Ingen fältherre i antiken torde haft en bittrare erfarenhet av frånvaron av en samverkande flotta än Hannibal under sina 16 års fälttåg på den Italiska halvön, och ändå kämpade denne fältherre för en maritim stormakt, vars flotta visserligen fått sitt rykte något fördunklat under ett föregående krig men likväl ansågs som den förnämsta sjömakten vid Medelhavet.

Rom, som trots sitt geografiska läge ännu vid mitten av tredje århundradet f. Kr. var en utpräglad kontinentalmakt, behövde ett 23-årigt krig med en sjömakts som Kartago för att inse betydelsen av en stark flotta. Det kan ifrågasättas, om romarna förrän sista krigsåret av den långvariga fejden till fullo förstodo, att herraväldet till sjöss var första villkoret för Siciliens erövring. Konflikten, som gått till historien under namn av första puniska kriget (264—241), blev huvudsakligen ett sjökrig. Rom hade debuterat som sjömakts och vunnit det sista sjöslaget och därmed kriget. Priset var högt: 700 krigsskepp och otaliga transport- och truppskepp. För det förlorande Kartago blev det heller inte billigt: 500 quinqueremer, två provinser, en ruinerad handel och sjöfart samt ett drygt krigsskadestånd.

I första puniska kriget avgjordes inte sjöherraväldet i västra Medelhavet mellan de båda stormakterna. Det stod snart klart för de ledande statsmännen i Rom och Kartago, att ett nytt krig förestod och att detta måste slutgiltigt avgöra, vilken av de två, som skulle behärska Medelhavet.

Erfarenheterna från föregående krig borde ha lärt Kartago att för framtiden förbättra och utöka sitt sjöförsvar. Mycket hade brustit härvidlag i första puniska kriget. Den relativa fredsperiod av 20 år, som handelsrepubliken fick njuta efter den stora soldatrevolten intill andra puniska krigets utbrott 218 f. Kr., skulle ha varit tillräcklig för en genomgripande omorganisation av flottan, på vilken ju ytterst landets stormaktsställning berodde. Mycket torde dock inte åtgjorts för denna livsviktiga del av krigsmakten. Man har anledning förmoda, att de tre stora Barkiderna, Hamilkar, Hasdrubal och Hannibal sökt åstadkomma en uppräckning i akt och mening att stärka sjömakten före den väntade slutuppgörelsen med Rom. Orsaken till att så litet blev åtgjort för flottans förkovran torde varit den, att Barkiderna hade sin verksamhet förlagd till Spanien, som nu var på god väg att införlivas med Kartagos besittningar, en åt-

minstone materiellt mer än fullgod ersättning för de förlorade provinserna Sicilien (västra delen) och Sardinien. I Kartagos råd, särskilt bland de stora godsägarna, hade såväl Hamilkar Barkas och hans svärson Hasdrubal som senare Hamilkars son Hannibal många bittra fiender, vilka i sitt blinda hat mot familjen Barkas motarbetade mycket, av vad dess medlemmar föreslog till statens gagn.

Om Hannibal före 218 hyst några planer på att från Spanien över havet angripa Rom är obekant. I varje fall torde han inte haft några illusioner om, att moderstaden ville eller kunde ställa transportskepp och flotta av sådan mängd och storlek, som det här skulle bli fråga om, till hans förfogande, även om Kartago haft en välrustad sjömakt i hemlandet, något som man på goda grunder har skäl att betvivla att staden ägde. Det utskott av det kartagiska rådet, som utövade den exekutiva makten beträffande tillsättning av och instruktioner för högre ämbetsmän och krigsbefäl, var alltid misstänksamt inställt mot framgångsrika generaler och sökte icke blott avkoppla dem från allt politiskt inflytande utan blandade sig ofta i ledningen av krigsoperationerna, vanligen med katastrofala följder. Barkiderna intogo en undantagsställning genom sitt stora inflytande i Kartagos folkförsamling, som givit dem fria händer i Spanien. Men fastän Hannibal i Spanien var enväldig i sin armé, kunde han tyvärr inte disponera hemlandets flotta ens för det gemensamma målet: Roms besegrande.

De verkliga styrkeförhållandena och graden av beredskap hos de båda stormakternas flottor vid andra puniska krigets utbrott undandra sig vårt bedömande, men av några kända data från de allmänna krigsoperationerna under första året av denna jättekonflikt, kunna vi i varje fall få vissa hållpunkter. Sålunda hade romarna vid Lilybæum (v. Sicilien) sammandragit en stor transportflotta, skyddad av icke mindre än 160 quinqueremer. Den ene av konsulerna för år 218, Tib. Sempronius Longus låg där beredd med sin armé att — så snart tillfälle gavs — göra en landstigning på Afrikas kust. Den andre konsulen P. Cornelius Scipio hade samlat en flotta av 60 quinqueremer i Pisa som skydd för den armé han senare lyckligt förde över till Spanien. Vad den kartagiska flottan uträttade för att avvärja detta dubbla hot mot moderlandet och Spanien, känna vi ej till. Vi veta endast, att Kartagos senat i samråd med Hannibal vid planläggningen av 218 års fält- och sjötåg åtagit sig uppgiften att sända ut en stark eskader för att härja och göra strandhugg på Italiska halvöns västkust. Denna flottas sjötåg ha måhända haft en återhållande inverkan på Sempro-

nus' vid Lilybæum sammandragna invasionsarmé men i varje fall icke på Scipios för Spanien avsedda trupper, som utan missöde i skydd av Pisa-eskadern anlände till Spanien. Det kan inte ha varit någon hemlighet för Kartago, att de båda romerska konsulerna voro i färd med att överskeppa betydande truppmassor och detta borde ha givit dess flotta tillfällen till framgångsrika anfall mot en alltid sårbar transport.

I Spanien hade Hannibal en mindre sjöstyrka av 50 quinqueremer, 2 tetraremer och 5 triremer, av vilka 32 quinqueremer och alla triremerna voro fullbemannade och utrustade. Före avmarschen från Spanien över Alperna mot Italien hade han lämnat denna eskader jämte vissa trupper under befäl av sin broder Hasdrubal. Man kan utgå från, att Hannibal var väl underrättad om Scipios transport av trupper längs liguriska kusten, men eskadern i de spanska farvattnen var allt för svag för att kunna störa Scipios konvoj, så mycket mer som det med Rom förbundna Massilias flotta gav ökat skydd åt den romerska trupptransporten — massilioternas flotta, som till stor del bestod av snabbgående triremer, var för övrigt ett synnerligen värdefullt tillskott för romarna under andra puniska kriget. Men storleken av Massilias sjömakt sakna vi all kännedom om.

Utom de för tidigare nämnda trupptransporter upptagna 220 quinqueremerna hade romarna sannolikt ett fyrtiotal krigsskepp i Adriatiska havet och minst lika många för västkustens försvar. Den romerska sjömakten torde alltså utom Massilias flotta vid krigsutbrottet ha förfogat över en styrka av minst 300 quinqueremer, fullt rustade och bemannade.

Beträffande Kartago ha vi oss bekant, att där fanns en så att säga »home fleet» av omkring 200 välrustade quinqueremer för den egentliga huvudstadens och dess närmaste omgivningars försvar. Längs kusten ända från Stora Syrtenbukten till Gibraltar sund voro med säkerhet icke obetydliga sjöstyrkor förlagda. Det är därför antagligt, att Kartago vid början av kriget utom den spanska eskadern haft ungefär lika stor sjömakt rustad som Rom, men sannolikt hade handelsrepubliken ytterligare ett stort antal krigsskepp i »materielreserv». Det synes alltså, som om de krigförandes flottor i stort sett varit jämnstarka. Dock får man intryck av, att romarna till sjöss varit både bättre rustade och mera beredda för offensiva företag än kartagerna. I själva verket gick ju Roms krigsplan ut på att tack vare en slagkraftig och koncentrerad flotta överföra kriget dels till Afrika, dels till Spanien.

Endast den senare delen av denna plan kunde förverkligas så till vida som Scipios armé verkligen kom över till Spanien. Men romarna förmådde

icke hindra eller fördröja Hannibals tåg genom Gallia Narbonensis, hans Rhône-övergång samt därpå följande inmarsch i Gallia Cisalpina. Vid underrättelsen om Hannibals övergång av Rhône lämnade Scipio Spanien och återvände till Italien för att där ta upp kampen med motståndaren.

Följderna av Hannibals offensiv mot Italien uteblevo icke. Hans framträngande i Podalen avlägsnade hotet av en romersk invasion i Afrika. Sempronius, som fortfarande låg kvar i Lilybæum, fick order att med sin armé återvända hem och förena sig med Scipio i norra Italien. Han kom lagom för att tillsammans med denne förlora nära fyra legioner i det blodiga slaget vid Trebia.

Under mitten av år 217 finna vi Hannibal i sommarkvarter i Picenum. För första gången på ett år kom den kartagiske fältherren i sikte av havet. Genom jordbävningar tidigare på året hade åtskilliga av hamnstäderna i Picenum fått sina murar så förstörda, att kartagerna utan svårighet kunde besätta dessa kuststäder. Hannibal begagnade nu tillfället att sända några snabbgående fartyg till hemstaden för att orientera det kartagiska rådet om krigsläget i Italien och den nyss vunna stora segern vid Trasimeniska sjön, där romarna förlorat 30,000 man och konsuln C. Flaminius stupat.

Hannibals underrättelser kommo som en överraskning för Kartagos regering. Man hade inte haft några säkra nyheter sedan årsskiftet om kartagiska arméns framgångsrika operationer i Podalen. Rykten om Hannibals invasion i Etrurien på våren 217 hade föranlett Kartago att sända en flotta av 70 quinqueremer till Etruriens kust i närheten av Pisa för att söka kontakt med Hannibals armé. Denna flotta var ursprungligen avsedd att ersätta den av Hannibal i Spanien kvarlämnade eskadern, som blivit illa åtgången vid Ebromynningen av romarnas och massilioternas flottor. Den kartagiska eskadern vid Pisa fick helt naturligt ingen förbindelse med Hannibal, som efter segern vid Trasimene var på marsch genom Umbrien mot Picenum. I stället kom en romersk flotta av 120 quinqueremer under befäl av Cn. Servilius från söder för att angripa kartagerna vid Pisa. Den kartagiske amiralen drog sig inför denna nära dubbla övermakt ur spelet och hade ingen svårighet att lämna den trögseglande romerska flottan långt efter sig.

På sensommaren 216 stod Hannibal på höjden av sin militära bana. Efter en rad av glänsande segrar, som kulminerade vid Cannæ, hade den kartagiske fältherren nedkämpat alla de arméer, som romarna sändt mot honom. Dessa vågade nu ej längre möta Hannibal i öppna fältet. Men även för segraren hade förlusterna varit ansenliga. Av den välrustade här

på 50,000 man, han två år tidigare gått över Rhône med, fanns knappt tredjedelen kvar. Avgången hade delvis fyllts genom värvningar bland galliska och italiska folk, men vad fältherren bäst behövde var numidiskt rytteri och keltiberiskt fotfolk, kärntrupper som endast över havet kunde nå honom.

Man får inte bortse från Kartagos svårigheter att sjöledes föra förstärkningar till Hannibals armé. Försummelserna att under fredsåren förstärka sjömakten hämnade sig nu. Härtill kommo de dåliga nyheterna från Spanien, där kartagernas motgångar förtogo mycket av glädjen över segerbulletinerna från Italien. Att de kartagiska arméerna både i Italien och Spanien behövde förstärkningar, torde stått klart för de styrande i Kartago, men den enkla sanningen var, att krigsflottan var otillräcklig för sina många uppgifter. Den förmådde icke samtidigt ombesörja konvojer till de båda krigsskådeplatserna. Om Spanien gick förlorat, skulle handelsrepubliken gå miste om sitt bästa rekryteringsområde och sina förnämsta inkomstkällor. Hannibals decimerade här måste emellertid till varje pris förstärkas. Det senare var dock lättare sagt än gjort, icke minst på grund av bristen på lämpliga hamnar. I själva verket var situationen för Hannibal tiden närmast före och efter Cannæ rätt egendomlig. Som segerrik fältherre för en maritim stormakts armé befann han sig i ett — militärpolitiskt sett — mäktigt kontinentalrikes centrum utan tillgång till någon enda mera betydande hamn och utan kontakt med hemlandets flotta. Hans läge saknade inte sina poänger av bister humor, då Kartago sedan 500 år tillbaka officiellt brukade kalla sig »det havsbehärskande». Hannibal gjorde energiska ansträngningar för att skaffa sig hamnar, men utan belägringsmaskiner och understöd av sjöstridskrafter misslyckades han både vid Neapolis och Cumæ.

Under hösten 216 hade äntligen Lokroi och Croton på Italiska halvöns två erövrats, men inte förrän påföljande år anlände en trupptransport från Kartago till dessa hamnar medförande 4,000 numidiska ryttare och 40 elefanter. Hur välkommen denna förstärkning än var, förmådde den inte fylla ens förlusterna i Hannibals armé efter slaget vid Cannæ. Huvudparten av de för Italien avsedda förstärkningarna hade Kartagos senat dirigerat till Spanien.

Åren 215—210 bedrevs en intensiv verksamhet på alla varv i Afrika och Spanien. De stora och många transporter av trupper och förråd över havet krävde ett ständigt stigande antal krigsskepp till skydd. Sicilien kom allt mer i brännpunkten och betraktades faktiskt av Kartagos senat

som huvudkrigsskådeplatsen. Handelsrepublikens storartade nybyggnader för flottan och omfattande värvningar av sjö- och krigsfolk kom därför huvudsakligen företaget på Sicilien tillgodo. Även om år 216 en viss berättigad tvekan kan anses ha rått i Kartago, om Hannibal eller Spanien varit mest i behov av understöd, och att flottan då inte samtidigt kunde skydda trupptransporter till båda dessa krigsskådeplatser, fanns det likväl ett par år senare ingen anledning skylla på bristen av krigsskepp, varom de talrika expeditionerna till Sicilien, Sardinien och Spanien bära noggsamt vittne. Sannolikt ha Barkidernas vänner i Kartagos senat sökt förmå denna, att med en här och flotta från hemlandet direkt understödja Hannibal i södra Italien, men det förefaller tivelaktigt, om flertalet av denna illustra samling storgodsägare och skeppsredare ännu fått klart för sig, att krigets avgörande måste falla i Italien, där Hannibal befann sig, och att alla andra krigsskådeplatser voro av sekundär betydelse. Den kraftfulla rustning till lands och sjöss, som Kartago efter 216 igångsatte, föröddes genom bristfälligt planlagda och dåligt ledda företag. Hade endast en del av de resurser, som handelsrepubliken mobiliserat, kommit kartagiska armén i södra Italien tillgodo ännu så sent som 212, skulle troligen ett dylikt krafttillskott varit tillräckligt för Hannibal att bringa kriget till ett för Kartago lyckligt slut. Även en stark eskader av quinqueremer, direkt underställd fältherren, skulle varit denne till ovärderlig nytta i Tarentinska viken.

Med bitterhet men säkerligen icke med någon högre grad av förvåning kunde Hannibal konstatera, att de styrande i hans hemland genom att plöttra bort och splittra rikets resurser äventyrade krigets utgång. Tidigt på året 212 lyckades den kartagiske fältherren komma i besittning av Tarent (utom kastellet) samt hamnarna Thurii och Metapontum vid Tarentinska viken och hade därmed skaffat sig strategiskt ypperliga baser vid havet, jämte ett icke obetydligt antal krigsskepp som skydd för tillfarten av ifrågavarande hamnar. Hannibal hade härmed skapat förutsättningarna för en stort upplagd invasion av kartagiska hjälptrupper till södra Italien. Varken flotta eller trupper från hemlandet uppenbarade sig emellertid i Tarentinska viken. Allt vad Kartago kunde uppdriva av krigsfolk och skepp dirigerades i stället till Sicilien, där de tidigare framgångarna före 212 nu förbytts i nederlag. Syrakusa erövrades av romarna tack vare bristen på samverkan mellan de kartagiska land- och sjöstyrkorna, som skulle undsätta den viktiga hamnstaden.

Hannibal hade emellertid ännu ett par starka kort på hand. Dels sin

broder Hasdrubal i Spanien, dels det år 215 avslutade förbundet med konung Filip V av Makedonien.¹ Den kartagiske fältherren väntade därför, att Filip med sin flotta och sina trupper skulle begagna sig av Tarents hamn, Pyrrhus' gamla infallsport till Italien, vilken jämte de övriga hamnarna i Tarentinska viken höllos öppna av kartagerna.

Beträffande konung Filip hade emellertid Rom, så fort förbundet med Hannibal blev känt, vidtagit sina motåtgärder. Genom skickligt bedrivit diplomatiskt ränkspel lyckades romarna mot makedoniske konungen uppvigla Ætoliska förbundet och andra stater inom och utom Grekland. Trupper och flotta sände även romarna till dessas understöd. Från de starka brohuvudena Appollonia och Dyrrachium på Illyriens kust samt från ön Kerkyra längre söderut kunde romerska trupper och krigsskepp behärska Makedoniens och Epirus' kuster och göra det till ett vågsamt företag för Filip att sända förstärkningar över havet till Hannibal i södra Italien. Till yttermera visso förstärktes den romerska eskadern i Brundisium för att vara beredd angripa eventuella makedoniska trupptransporter.

Förgäves väntade Hannibal i trakterna av Tarentinska viken på Filips flotta, som skulle föra den makedoniska falangen till honom. Han väntade lika fåfängt på sin egen flotta. De fåtaliga trupper Hannibal hade, förslogo inte att samtidigt skydda hans bundsförvanter i södra och mellersta Italien och hålla starka garnisoner i hamnstäderna vid Tarentinska viken och annorstädes. Under marscher och strider i olika delar av detta vidsträckta område decimerades hans här ytterligare, samtidigt som rekryteringsmöjligheterna minskades.

År 209 föll Tarent ånyo i romarnas händer. Denna händelse försvårade Hannibals förbindelse med hemlandet och konung Filip, vilken sistnämnde fortfarande var sysselsatt med att kuva sina fiender i Grekland.

Hannibals återstående hopp var nu brodern Hasdrubal i Spanien.

Vi kunna taga för givet, att förbindelsen sjövägen mellan de båda bröderna upprätthållits under de årslånga fejderna i Spanien och Italien, och att Hannibal och Hasdrubal den vägen hållit varandra underrättade om sina förehavanden och planer.

Beträffande kriget i Spanien hade tiden 212 till 211 varit särskilt lyckosam för de kartagiska vapnen. Hasdrubal och Mago, Hannibals bröder, hade i förening med Hasdrubal, Giscos son, i två på varandra följande

¹ Se härom exkurs nedan!

fältslag nästan krossat romarnas armé i Spanien. I dessa drabbningar stupade de båda Scipionerna. Varför inte Hannibals bröder efter dessa segrar, som givit tillbaka åt kartagerna nästan allt, de tidigare förlorat i Spanien, omedelbart antingen sjö- eller landvägen sökte förena sig med sin äldre bröder i Italien torde vara svårt att utreda. Vad än anledningen kunnat vara, brist på vilja och handlingskraft torde man ej våga beskylla bröderna Barkas för.

Resterna av de slagna romerska styrkorna hade emellertid dragit sig tillbaka till kusten, där de i sina väl befästa brohuvuden Tarraco och Emporiæ i lugn kunde reorganisera sig och invänta förstärkningar från Rom. Dessa läto ej heller vänta på sig och snart voro luckorna efter de senaste förlusterna fyllda. Den största trupptransporten skedde hösten 211, då den unge Publius Cornelius Scipio utsetts till högste befälhavare i Spanien. Denne inskeppade sig i Ostia med 12,000 legionärer och 1,000 rytare under konvoj av endast 30 quinquereimer. Utan missöde anlände transporten till Tarraco. Det synes oförklarligt, att Scipios stora transport aldrig utsattes för anfall under denna för Rom så kritiska tidpunkt. Från sina utmärkta maritima baser på Baleariska öarna borde kartagiska flottan därifrån haft tillfälle göra romarnas sjötransporter avsevärd skada; särskilt år 211 skulle en stark kartagisk eskader kunnat avskära och tillintetgöra de romerska sjöförbindelserna med Spanien. Det är möjligt, att just denna uraktlåtenhet blev ödesdiger för Hasdrubals plan att omedelbart efter de båda äldre Scipionernas nederlag och död förena sig med Hannibal.

Som händelserna nu utvecklade sig, kunde inte Hasdrubal frigöra sin armé förrän våren 208 och över västra Pyrenéerna anträda marschen mot Italien. Om han tidigare umgåtts med planer att sjövägen överföra sin här till Italien, fick han redan år 210 definitivt skrinlägga dessa, ty nyssnämnda år intog den unge Scipio Nya Kartago, den förnämsta hamnen och marinarsenalen i Spanien. Detta dråpslag mot kartagernas sjömakt i spanska farvatten omintetgjorde varje tanke på att sjövägen transportera Hasdrubals armé till Italien.

Ett år efter Hasdrubals uppbrott från Spanien stod han på Italiens jord med en här starkare än den, han avtågat med från Spanien. I transalpiska Gallien hade han nämligen fått avsevärda förstärkningar, som ständigt ökades under tåget över Alperna till Podalen.

Nu var sista chansen kommen för Kartago att effektivt stöda sina arméer i Italien genom att sända en stark flotta till Adriatiska havet och hänsynslöst nedkämpa därvarande romerska sjöstridskrafter. Härigenom skulle

kontakt uppnåts såväl med Hannibal i Apulien som Hasdrubals på härvägen Placentia—Ariminium framryckande armé, vilken snart borde vara vid Adrias kust. I stora drag måste ju de styrande i hemlandet varit underlättade om de båda Barkidernas planer att förena sina härar någonstans i mellersta Italien. Rådet i Kartago gjorde emellertid intet för att understödja sina arméer i Italien.

Hannibals oro var stor. Mellan honom och brodern låg halva Italien besatt av fienden, som mot den nya hotande faran från norr ytterligare utskrivit ett antal legioner. Att Hannibal genom mästerligt utförda framstötar mot norr ända till Larinum i Samnium sökte skaffa sig underlättelser om Hasdrubals läge är väl känt. Denne å sin sida sökte få kontakt med Hannibal. Ingen lyckades. — Armén utan flotta är blind.

Även om Kartago endast sänt snabbgående biremer upp längs Apuliens och Picenums kuster, hade dessa antikens snabba fregatter sannolikt haft bättre utsikt att uppnå kontakt med de båda Barkidernas arméer än de sex av Hasdrubal utsända ryttare, som nu för lösa tyglar jagade söderut mot trakten av Tarent — för att där infångas av romarna, då de voro nära målet. Hannibal fick aldrig bryta sigillen på depescherne, på vilka två nationers framtida öden berodde. Kartagos oförklarliga underlåtenhet att genom en flottaktion i Adriatiska havet giva sina i blindo opererande arméer stöd eller åtminstone genom kraftig spaningsverksamhet vid Adrias kust söka orientera Hannibals och Hasdrubals arméer om varandras läge blev bestämmande för andra puniska krigets utgång.

Det världshistoriska avgörandet föll vid floden Metaurus, nära Sena gallica ej långt från kusten. Genom den berömda rockaden av 6,000 utvalda legionärer och 1,000 ryttare från legionerna i södra Italien, en följd av de från Hasdrubal uppsnappade depescherne, hade konsuln Claudius Nero förenat sig med den andre konsuln Marcus Livius, som förut ansett sig för svag att anfälla Hasdrubal vid Sena.

Hasdrubal, som var en lika klok som tapper general, upptäckte emellertid de avsevärda förstärkningar, som anlant till Livius och försökte att gå tillbaka över Metaurus. Försöket misslyckades. Kartagerna anföllos i ett för dem ogynnsamt läge och ledο ett förkrossande nederlag. Hasdrubal stupade. En mindre del av hans armé slog sig likväl igenom och förenade sig med Hannibal i södra Italien.

Hannibal hade förlorat »slaget om Italien». Ännu höll sig fältherren obesegrad ytterligare några år i Bruttium, innan han återkallades till hemlandets försvar.

Då — efter sexton år av försummade tillfällen — erinrade sig de styrande, att de ägde en örlogsflotta, som inte blott kunde konvojera trupper till och från sekundära krigsskådeplatser utan även skydda hemtransporten av Hannibals veteraner från Bruttium. Nästan samtidigt ombesörjde flottan evakueringen av de i Ligurien opererande legotrupporna, med vilka Mago, Hannibals yngre broder, sökt göra romarna avbräck.

Dessförinnan hade emellertid den kartagiska flottan genom sin passivitet försuttit tillfället att hindra Scipios invasion av Afrika. Med 400 truppskepp endast skyddade av 40 quinqueremer hade den romerske fältherren våren 205 överfört en armé av mer än 20,000 man från Lilybæum till Afrika. Det mer än djärva vågstycket lyckades, tack vare den kartagiska flottans överksamhet under de tre dagar transporten tog i anspråk. Och ändå hade Scipio valt landstigningsplatsen vid Utica i Kartagos närhet. Vilket tillfälle gick ej förlorat att tillfoga Scipios expedition ett katastrofalt nederlag!

* *

*

I verklig mening eller efter moderna begrepp kan man knappast tala om hegemoni till sjöss under puniska krigen för någondera av de krigsförande. Inte heller kunde någon effektiv blockad av krigsviktiga hamnar i regeln upprätthållas. Quinqueremerna voro inte utrustade för att hålla sjön någon längre tid. Med sin relativt stora besättning av 400—450 man kunde dessa fartyg ej taga större förråd av proviant, vatten och övrig utrustning än som beräknades för några dagar till sjöss. Krigsflottornas operationer kunde sällan utsträckas till mer än en vecka utan anlöpning av hamn för komplettering av förråden. Under konvojtjänst av truppskepp följdes i största möjliga mån kusten, och där så var möjligt uppsöktes någon skyddad ankarsättning varje kväll. Alla sjötåg och transporter inställdes under den stormiga årstiden, som varade flera månader. Härvidlag voro kartagerna med sin större sjövana och bättre kännedom om navigering och vindförhållanden i stånd att hålla sina skepp på sjötåg och expeditioner längre tid av året än romarna.

Rom och dess italiska bundsförvanters styrka låg i deras legioner. Åt sjöväsendet ägnades mindre intresse trots den Italiska halvöns ringa bredd och havomflutna läge. Hade Hannibal efter invasionen av Italien haft en stark flotta till sitt förfogande och kunnat trygga sina förbindelser med såväl hemlandet som Spanien, torde utgången av »slaget om Italien»

blivit en annan. Efter Cannæ skapade han förutsättningar för samverkan med flottan genom erövring av praktiskt taget alla hamnar i Tarentinska viken. Romarnas overksamhet till sjöss under andra puniska kriget är känd och omvitnad, för så vitt det gällt offensiva företag mot kartager-
nas krigsflotta. Deras motvilja för sjödrabbningar överträffas endast av den kartagiska flottans brist på den offensivanda, som fordom utmärkt den så fruktade kartagiska sjömakten. Båda de krigförandes flottor synas huvudsakligen ha inskränkt sin verksamhet till att nödtorftigt skydda konvojerna. De störde sällan varandras transporter, följaktligen kan man inte, som tidigare antytts, tala om något sjöherravälde för någondera parten. Att så litet hänsyn togs till betydelsen av flottans kraftiga sam-
verkan med Hannibals armé på huvudkrigsskådeplatsen såväl i Kampanien vid fältherrens anfall mot Cumæ och Neapolis som senare i Tarentinska viken och slutligen i Adriatiska havet var Kartagos ödesdigra missgrepp under andra puniska kriget och blev en kraftigt bidragande orsak till den mäktiga handelsrepublikens fall.

H. Hjertstedt.

Exkurs över fördraget år 215 mellan Hannibal och konung Filip av Makedonien.

Fördraget mellan Hannibal och Filip den femte av Makedonien avslöts sannolikt i slutet av år 215 f. Kr. Hannibal stod då »på sina segrars middagshöjd» i hjärtat av Italien. Uppfylld av beundran för den kartagiske fältherrens sagolika bragder hade den unge konung Filip antagligen redan 217 inlett underhandlingar med Hannibal om ett förbund, riktat mot Rom.

Dessa planer togo emellertid fastare form, då Filip erhöll underrättelse om Hannibals lysande seger vid Cannæ år 216. På sensommaren samma år skickade den makedoniske konungen befullmäktigade sändebud till den segerrike fältherren i Italien för att avsluta förbund med denne. Fördraget mellan Kartago och Makedonien hade sannolikt blivit verklighet redan på hösten 216, om icke underhandlarna på återvägen till Makedonien med Hannibals svar haft oturen bli infångade av romarna, som härigenom informerades om den nya fara, som hotade från öster. Fördraget blev emellertid definitivt beseglat ett år senare.

I den gemensamma krigsplanen bestämdes bl. a., att konung Filip skulle till Italien överföra en armé, så snart Hannibal erövrat några härför lämpliga hamnar. Hade detta kunnat ske året närmast efter Cannæ, skulle stora utsikter funnits för en makedonisk invasion av Italien. Först år 212 lyckades Hannibal dock besätta den viktiga hamnstaden Tarent jämte hamnarna Thurii och Metapontum vid Tarentinska viken, men vid den tidpunkten var konung Filip ur stånd att begagna det gynnsamma tillfället, ty han var då fullt upptagen med att bekämpa ætoliska förbundet samt flera andra stater inom och utom Grekland, vilka romarna uppviglat mot honom. Från sina tre brohuvuden, ön Kerkyra och de båda starkt befästa hamnarna Dyrrachium och Appollonia på Illyriens kust hade romarna kontroll över Makedoniens och Epirus' kuster och kunde sålunda med land- och sjöstyrkor understödja Filips fiender i Grekland under det första makedoniska kriget, som denna Roms konflikt med konung Filip blivit kallad. Först år 206 stod Filip som segrare över sina fiender i Grekland, just som en stark romersk expedition landstigit i Dyrrachium. Den makedoniske konungen skyndade med sin här över bergen för att anfalla romarna, men innan något militärt avgörande fallit, erbjödo romarna genom epiroternas förmedling konung Filip fred, som denne antog. Romarna hade nått sitt mål att hindra Filip från att understödja Hannibal i Italien. Där hade för övrigt redan avgörandet fallit — vid Metaurus.

Konungen av Makedonien hade emellertid inga illusioner om någon varaktig fred med romarna, ty efter Hannibals återkomst till Afrika, sände Filip en hjälpkår av 4,000 man till Hannibal. Denna styrka deltog med utmärkelse i det för Hannibal olyckliga slaget vid Zama. Det kan råda delade meningar om Filips handlingssätt att omedelbart efter fredsslutet med romarna sända hjälptrupper till Kartago, men om den makedoniske konungens redliga vilja att troget uppfylla bestämmelserna i fördraget med Hannibal kan däremot icke råda något tvivel. I handling visade han detta genom hjälpsändningen till Hannibal, då dennes stjärna redan länge varit dalande. Omständigheternas makt hade ju lagt hinder i vägen för invasion av Italien, då Hannibal stod på höjden av sin makt. Fördraget fick alltså enbart olyckliga följder för den makedoniske konungen och hans rike. För Hannibal och Kartago gav väl första makedoniska kriget någon fördel, men kunde inte avvända den slutliga katastrofen. Den i fördraget omnämnde Demetrios Pharos var en landsflyktig äventyrare, som med sitt brokiga förflutna sökt sig en tillflykt hos konung Filip, hos vilken han snart blev en lika förslagen som samvetslös rådgivare. De-

metrios Pharos hade före andra puniska krigets utbrott varit i tjänst hos den illyriska piratdrottningen Teuta, vars ogenerade uppträdande mot den fredliga sjöfarten i Adriatiska havet givit romarna fullgod anledning till en stort upplagd straffexpedition mot henne. Under det s. k. illyriska kriget förrådde Demetrios Pharos sin drottning genom att utan strid till romarna uppgiva Kerkyra, Dyrrachium och Appollonia, som anförtratts honom. Teuta måste sluta fred på förödmjukande villkor och uppgiva större delen av Illyrien till sin förrädiske guvernör, som under Roms protektion fick landet. Men Demetrios Pharos visade sig snart lika förrädisk mot romarna som mot Teuta, varför han förjagades av sina nya herrar. Fylld av oförsonligt hat till romarna, sökte och erhöll han en fristad hos konung Filip. Demetrios Pharos hade verksam del i förbundets tillkomst, genom vilket han hoppades återfå de i fördraget uppräknade illyriska kuststäderna och ön Kerkyra. Fördraget mellan Hannibal, Kartagernas överbefälhavare och Xenophanes, konung Filips av Makedonien befullmäktige sändebud återgives här i översättning jämte det inledande edsformuläret:¹

»Detta är förbundet, stadfäst genom ed, vilket Hannibal, överbefälhavaren och med honom Mago, Myrcal och Barmocal samt senatorerna av Kartago, vilka äro närvarande och alla kartagerna, som finnas i hans här, har upprättat med Xenophanes, Cleomachos' son, atenaren, vilken konung Filip, Demetrios' son, har skickat till oss såväl i eget ärende som makedoniernas och sina bundsförvantes.

Inför Jupiter och Juno och Apollo, inför kartagernas gud, Herkules och Tolaus inför Mars, Triton, Neptunus inför gudarna, som åtfölja vapnen, solen, månen och jorden, inför floder, ängar och vatten, inför alla gudar, som bestämma över Makedonien och det övriga Grekland, inför alla gudar, som äro ledare av krig och närvarande vid uppgörandet av detta förbund, har Hannibal, överbefälhavaren, svurit och sagt, samt med honom alla senatorerna, som äro med honom och alla kartagerna i hans här:

'Må det vara överenskommet mellan Eder och oss, att denna ed betyder vänskap och sann tillgivenhet, så att vi skola bliva vänner, förtrogna och bröder i enlighet med fördraget, på det att trygghet för Kartagos senat och för Hannibal, överbefälhavaren, och alla dem, som äro med honom och för styresmännen över kartagernas provinser, som bruka samma lagar och för Utica och för så många städer och folk, som lyda kartagerna och

¹ Efter den av Polybius traderade texten.

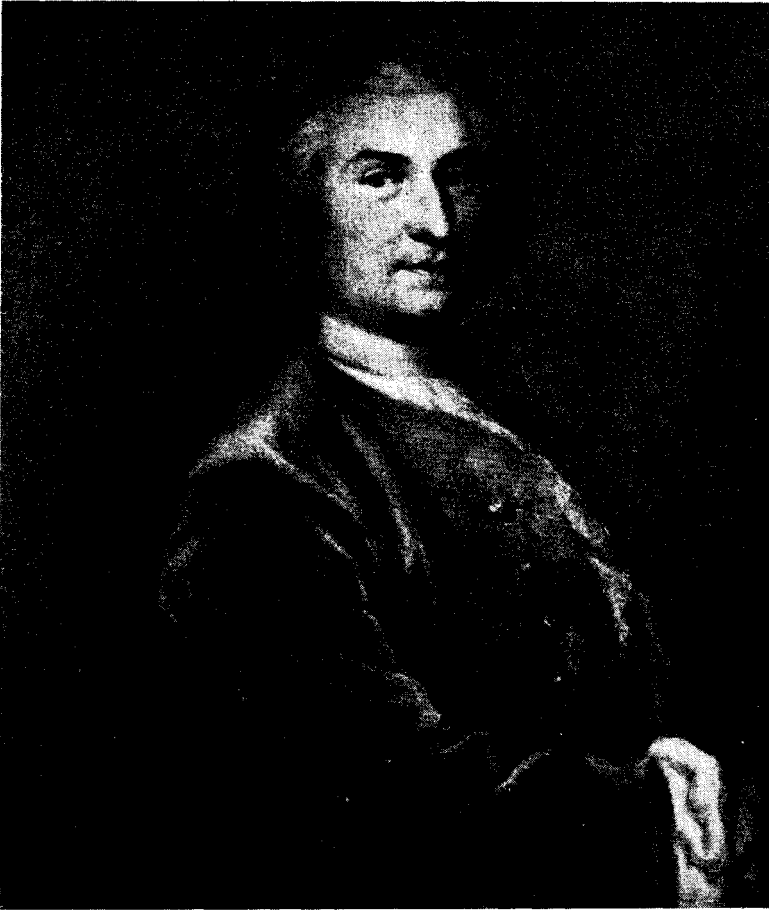
för soldaterna och bundsförvanterna och för alla de städer och nationer, med vilka vi ha vänskapsfördrag i Italien, Gallien och Ligurien och för dem, med vilka vi framdeles skola hava vänskapsfördrag eller sluta förbund, må säkerställas av konung Filip och makedonierna och de greker, som äro deras bundsförvanter. På enahanda sätt skall konung Filip och Makedonierna och de andra grekerna, hans bundsförvanter, skyddas och understödjas av kartagiska arméerna och av uticanerna och av alla städer och folk, som lyda kartagerna, och deras bundsförvanter och soldater och av alla nationer och städer i Italien, Gallien och Ligurien, vilka äro i förbund med oss eller framdeles komma att förena sig med oss i Italien. Vi skola ej i rådslag fatta beslut mot varandra, ej heller handla bedrägligt sinsemellan. Med all beredvillighet och välvilja utan svek och spetsfundigheter skolen I vara fiender till kartagernas fiender med undantag av de konungar, städer och hamnar, med vilka vi redan hava fördrag och vänskapspakt. Vi å vår sida skola vara fiender till konung Filips fiender med undantag av de konungar, städer och folk, med vilka I redan haven fördrag och vänskapspakt. Det krig, som vi föra mot romarna, skolen I också föra mot dem, till dess gudarna giva oss ett gott och lyckligt slut därpå. I skolen hjälpa oss med de ting, som vi hava behov av och handla i enlighet med fördraget mellan oss. Men om gudarna icke vilja giva sin hjälp till Eder och oss i detta krig mot romarna och deras bundsförvanter, skola vi, om romarna erbjuda fred och vänskap, handla så, att I också skolen bliva delaktiga av denna fred och vänskap och på villkor, att de icke skola hava makt att föra krig mot Eder. Ej heller skola romarna få herravälde över Kerkyra, ej heller över Pharos eller Dimalle, ej heller över Phartinerna eller Atintania. De (romarna) skola även återgiva till Demetrios Pharos, allt det, som tillhör honom och så många (av hans undersåtar) som vistas inom romerskt territorium. Men om romarna (efter en dylik fred är sluten) skulle börja krig mot Eder eller oss, skola vi understödja varandra i ett sådant krig allt efter behov. Sammalunda skall iakttagas i krig förklarad av varje annan makt, med undantag av de konungar, städer och riken, med vilka vi redan hava fördrag och vänskapspakt. Om till detta vårt fördrag vi eller I ansen något böra tilläggas eller borttagas, så skall ett dylikt tillägg eller borttagande göras genom vår ömsesidiga överenskommelse.»

Karl Siöblad och slaget vid Flisö.¹

I juli månad år 1720 låg en eskader under amiralen friherre Karl Hans Bleckertsson Wachtmeisters befäl innanför Söderarm för att bevaka inloppen till Stockholms skärgård och om möjligt förhindra upprepandet av föregående sommars ryska härjningar på mellersta Sveriges kust. Den bestod av tre svenska och två brittiska linjeskepp, tolv svenska fregatter och en brittisk samt åtta galärer och lika många småfartyg, samtliga svenska. Ankarplatsen synes ha varit belägen i närheten av Kapellskär (i anslutning till uttalet även skrivet Kappelskär och Kapelskär) invid sydöstra stranden av Rådmansö, 10 sjömil väst till syd om Söderarms båk.

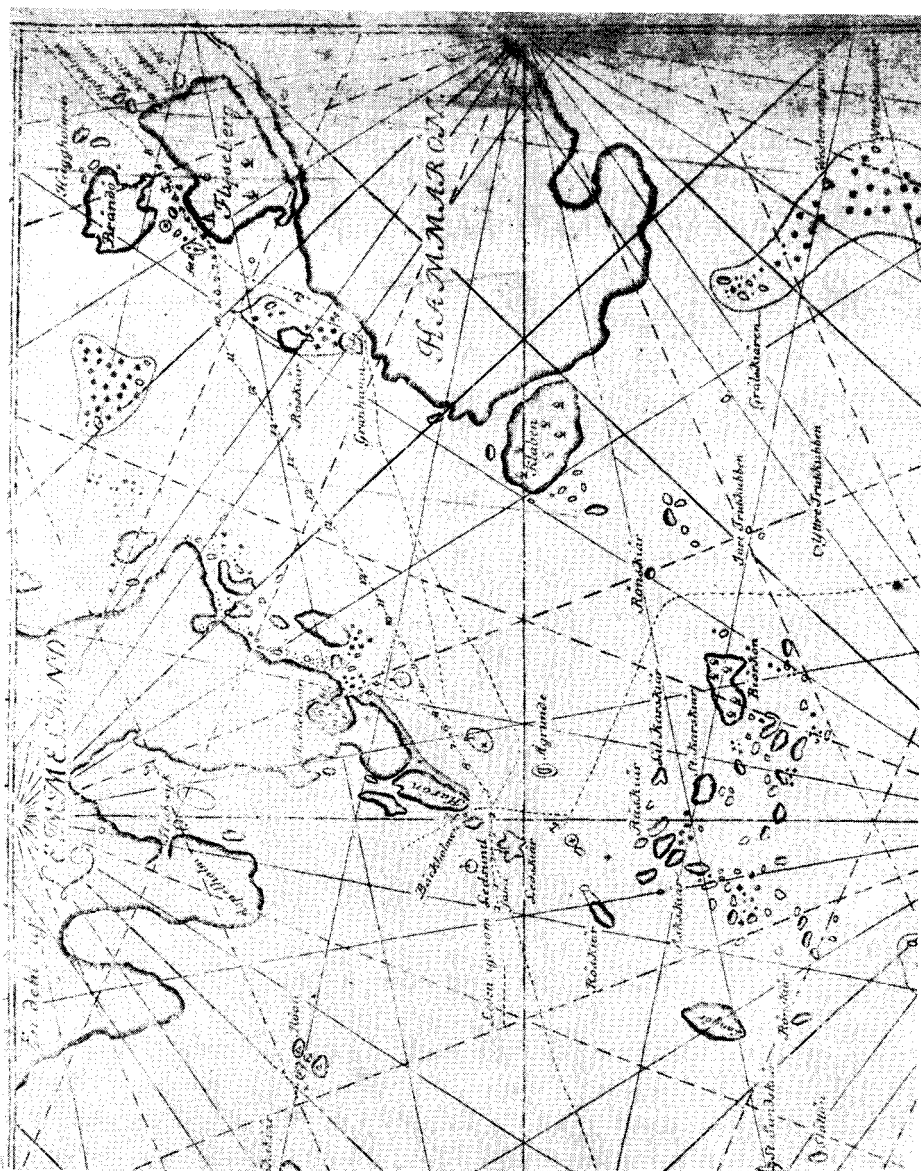
Eskaderchefen var en man i sina bästa år — han var född 1682 —, men han ägde icke den beslutsamhet och den handlingskraft, som ofta höra ungdomen och den tidigare mannaåldern till. I sina skrivelser bedyrade Wachtmeister upprepat sitt nit i tjänsten, men i praktiken var han fullständigt passiv. Och passivitet var den sämsta strategi, som under rådande förhållanden kunde tänkas. Inte ens om Sverige hade ägt en med den ryska någorlunda jämbördig roddflotta, hade kusterna kunnat skyddas genom ett enbart defensivt uppträdande. Angriparen väljer tid och plats, och ehuru det svenska underrättelseväsendet tack vare flyktingar från Finland och enstaka djärva spanares expeditioner fungerade skäligen tillfredsställande, var det naturligtvis omöjligt att med tillräckliga krafter kunna möta en fiende, som hade frihet att operera mot vilken del som helst av en många tiotal mil lång kustlinje. En färd över öppen sjö var alltid riskabel för en galärflotta, som möjligen kunde angripas av seglande skepp, men ryssarna saknade icke djärvhet. Stiltje var det idealiska vädret för en sådan expedition, men också i lätt bris kunde ett försök

¹ Bröderna Siöblads strid den 27 juli 1720 har av doktor Helmer Tegengren gjorts till föremål för en studie, kallad *Stora nordiska krigets sista sjöstrid* och publicerad i *Acta Academiae Aboensis* 1942, nr. XIV: 3 i serien *Humaniora*. Förf:s syn på händelserna är ungefär densamma som min, men då han haft endast en ringa del av det svår-anträffbara primära källmaterialet till sitt förfogande, synes en grundligare utredning icke vara omotiverad. I allt väsentligt är dock Tegengrens skildring riktig.



Karl Georg Siöblad. Efter porträtt på Torpa i Västergötland, återgivet med benäget tillstånd av ägaren, kammarherre F. Zethelius.

vågas, om blott fienden låg tillräckligt långt i lä. Vid nordlig vind kunde en rysk roddflotta gå över från Eckerö till Grisslehamn trots Wachtmeisters eskader. Det enda riktiga förfarandet hade varit att uppsöka och begagna varje tillfälle att komma åt de ryska galärflottorna, också när de lågo inomskärs, och hänsynslöst ta alla risker av ett anfall. Förlusten av några skepp var ringa i jämförelse med de skador ett enda härjningståg förorsakade riket. Därom vittnade ödeläggelserna på sträckan Norrköping—Gävle i juli och augusti 1719. Och i slutet av maj 1720, ome-



Samtida sjökort över operationsområdet. Detalj ur Nils Strömcrönas atlas, tryckt i Stockholm 1737. Jfr motstående moderna kort! — Granhamn heter på kortet Gränhamn. Flisöberg (Flijeberg) är betecknat såsom en särskild ö. Hammarön motsvarar det nutida Brottö, som jämte Flisö (inkl. Flisöberg) m. m. bildar ett sammanhängande helt.

Rödhamn nordväst om Ledsund kallas på kortet Röan.



Nutida sjökort över operationsområdet. 1720-talets kännedom om farvattnen framgår av motstående samtida kort. — Reproduktionen är något otydlig dels på grund av förminskningen, dels emedan de röda och gröna färgklickar, som ange ledfyrsljusen, här framstå som svarta fläckar. Lefjärden är oriktigt betecknad såsom Fögle fjärd. De främmande namnen på grund söder och sydväst om Ledsund (två av dem ryska) härröra från sjömättningsfartyg.

delbart innan Wachtmeister intog sin station vid Söderarm, hade en galärflotta gått över Kvarken och förhärjat Umeå med omnejd.

Konung Fredrik I, som i sin ungdom hade varit en käck krigare, synes ha haft en klar uppfattning av läget. Därpå tyder den instruktion han i egenskap av högste befälhavare för krigsmakten gav Wachtmeister i ett brev av den 4 juni. Amiralen anmodas att fatta posto vid Ledsund, beläget vid Fasta Ålands sydspets, och ofördröjligen angripa fienden, var han än stod att finna («— — — pour y attendre les ennemis et pour les attaquer, où vous les trouverez, et ne perdant point de temps — — —»).

Men Wachtmeister lämnade icke sin station och än mindre tänkte han på en taktisk offensiv. Den enda åtgärd han omsider vidtog var att i rekognosceringssyfte sända en mindre del av sin styrka över Ålands hav. Den detacherade eskadern, som fördes av kommendören Erik Siöblad¹, bestod av fregatterna Stora Phoenix, Anklam, Ebenezer och Kiskin, två lätta fartyg, Lilla Phoenix och Packan, som i skeppslistorna äro betecknade som fregatter men knappast förtjäna benämningen, då deras besättningsstyrka den 4 juli endast uppgick till resp. 60 och 57 man, brigantinen Ekorren, fyra galärer, en dubbel slup samt fyra skärbåtar och lodjor. Attributet dubbel betecknar ett stort exemplar av typen; slupar, lodjor och skärbåtar voro odäckade fartyg, byggda för segling och rodd. Denna styrka seglade den 21 juli över till åländska sidan och tog omedelbart i tu med fullgörandet av sitt uppdrag.

Den sydligaste delen av Ålands huvudö eller Fasta Åland bildas av halvön och socknen Lemland. Dess östkust sträcker sig i nord-sydlig riktning och löper längst i söder ut i en smal landtunga, vars yttersta ände är Fasta Ålands sydspets. Öster om Lemland ligger den rena skärgårdssocknen Föglö. Det skiljande vattnet kallas i sin nordliga del Föglö fjärd, i sin södra del Lefjärden. Farleden Stockholm—Åbo löper från Ålands hav in mot Lemlands sydspets och rundar denna genom ett mellan tvenne små holmar beläget gatt, som bär namnet Ledsund, i äldre urkunder vanligen Lesund. Därifrån går faret vidare i ungefär nordostlig riktning över Lefjärden, som c:a två sjömil bred sträcker sig i riktning sydsydväst—nordnordost, och mellan Flisöberg och Brändö in i Föglö skärgård; Flisöberg (i äldre urkunder vanligen Fliseberg) är benämningen på ett brant klipparti på nordvästra delen av Flisö, en av huvudöarna i Föglö. Vattnet norr om Flisö och öster och sydost om Brändö kallas Flisö

¹ Erik och Karl Siöblad skrevo sig Siöbladh, men den enklare namnformen användes i alla moderna arbeten.

redd; gattet, som leder in från Lefjärden, har inget särskilt namn men kallas i det följande Brändö sund. Det ligger inemot 6 sjömil i nordost till ost från Ledsund. — Lefjärden är på en del sjökort betecknad såsom Föglö fjärd. I äldre urkunder synes benämningen Lesund åtminstone ibland hänföra sig till hela fjärden och icke blott till det smala inloppet från Ålands hav.

Den 26 juli nåddes Wachtmeister av ett bud från kommandör Siöblad, som inrapporterade förekomsten av ryska stridskrafter vid Flisöberg; 8 galärer och en del andra fartyg hade siktats. Senare visade det sig, att vad man hade upptäckt var avantgardet av en betydande roddfotta, som låg på Flisö redd, sannolikt i väntan på lägligt tillfälle att korsa Ålands hav.¹

När Wachtmeister hade mottagit kommandör Siöblads rapport, utfärdade han ett par order, som vittna om hans nervositet. Eskadern på åländska sidan fick befallning att omedelbart söka förening med huvudstyrkan, ehuru känning med fienden och underrättelser om hans förhåvanden voro i högsta grad nödvändiga, och viceamiralen Karl Georg Siöblad, äldre bror till Erik Siöblad, avsändes med linjeskeppet Pommern och fregatterna Vainqueur och Danska Örn (i urkunderna även benämnd Danska Svarta Örn eller enbart Svarta Örn) för att betäcka det återkallade detachementets reträtt.²

¹ Framställningen av läget före striden den 27 är grundad på Kriget i Östersjön 1719—21 av H. W r a n g e l och på i detta arbete citerade urkunder, bl. a. konung Fredriks instruktion av den 4 juni.

² Skildringen av händelserna 26—28 juli är grundad på Karl Siöblads rapport, daterad den 28 juli, på en anonym och åtminstone i den mig tillgängliga avskriften odaterad relation, enligt en påteckning sammanställd av officerare, som deltagit i striden, på amiralitetsöverrättens sammanfattning (»sentens och dom») av vad under rättegången mot Siöblad framgått, dagtecknad den 24 december 1724, och på den ryske sjökrigshistorikern Veselagos tryckta skildring. De två förstnämnda urkunderna återfinnas i Flottans handlingar, avd. Sjöexpeditioner, den tredje i Utskottshandlingar 1726—27, Justitiedeputationens akter. För kännedom om dessa tre värdefulla källor är jag konteramiral Gunnar Unger tack skyldig; han har generöst ställt avskrifter av två av dem och av några andra handlingar till mitt förfogande och dessutom en kopia av en av kapten Falkengren uppgjord kartskiss ävensom av ett par andra kartor. Även Wachtmeisters brev till konungen av den 28 juli och 8 augusti och Karl Siöblads odaterade, några dagar efter striden avsända brev till samme adressat kasta ljus över händelserna. — Urkundscitatens ortografi är moderniserad, emedan i de avskrifter, som jag under utarbetandet av denna uppsats har haft till hands, det originala skrivsättet dels icke är bibehållet, dels icke konsekvent genomfört.

Karl Siöblads eskader gick till segels vid Kapellskär kl. 10 f. m. den 27 juli. Vinden blåste från sydsydväst och betecknas såsom bramsegelskultje, ett tämligen tänjbart begrepp, som dock i vilket fall som helst anger en god manöverbris; enligt ryska källor var vinden frisk. Det gick alltså bra undan över Ålands hav, och kl. 4 e. m. låg eskadern utanför Ledsund.¹ Erik Siöblads styrka hade emellertid den 26, hotad av starka ryska roddstridskrafter, retirerat från trakten av Flisöberg till Rödhamn, en av skär omsluten liten redd två sjömil västnordväst om Ledsund. Brigantinen Ekorren och galären Draken lågo som förposter (»brandvakter») innanför Ledsund. Veselago uppger, att den ryska flottans befälhavare, den främst såsom härförare ryktbare furst Mikael Galitsin (Golitsyn) haft för avsikt att anfalla men hindrats av den friska brisen. Även om hans flotta med ansträngning kunde ha nått Ledsund, hade det varit omöjligt för densamma att därifrån fortsätta till Rödhamn, ty på denna sträcka ligger havet öppet i sydväst.

Väster om Ledsund förenade sig bröderna Siöblads eskadrar med undantag av fregatten Anklam, som hade kommit till ankars vid Rödhamn i ett riskabelt lägervallsläge med klipporna så nära i lä, att hon inte kunde gå till segels. Viceamiralen tog befälet och stod i beråd att ankra, då hans bror kom ombord på flaggskeppet Pommern och redogjorde för läget. Därvid framgick, att ryssarna med betydande krafter lågo så nära, att ett anfall var möjligt. Detta bekräftades i detsamma genom tre alarmskott från brandvakterna. En eskader på 15 ryska galärer hade avancerat så långt, att de och de båda svenska förpostfartygen lågo på var sin sida om en holme, men då ryssarna blevo varse den förstärkta svenska eskadern utanför Ledsund, vände de omedelbart och strävade att återförening sig med huvudstyrkan. Denna låg dels vid Flisöberg, alltså i eller invid sundet mellan Flisö och Brändö, dels i Granhamn, en liten fjärd mellan västra stranden av det med Flisö sammanvuxna Brottö och ett par små holmar; den är en gammal ankarplats, som alltjämt på sjökortet är utmärkt med ett ankare. I äldre urkunder kallas platsen vanligen Grönhamn.

Karl Siöblad handlade med utomordentlig snabbhet och beslutsamhet. Han gav omedelbart hela sin disponibla styrka signal att följa flaggskeppet in genom Ledsund, och i de flyende galärernas kölvatten gick seglat-

¹ Så enligt den anonyma relationen och enligt en överrättens dom bilagd kort berättelse. I domens motivering säges kl. 5 e. m., men då striden vidtog kl. $\frac{1}{2}$ 6, beror uppgiften utan tvivel på ett misstag, måhända ett renskrivningsfel.

sen i nordostlig riktning över Lefjärden. Tid till rekognoscering och andra sedvanliga förberedelser, såsom krigsråd m. m., gavs icke, ty aftonen var nära, och ryssarna komme säkert att inför hotet av den betydande svenska styrkan, som oavsett den tillsvidare ur spelet satta Anklamen inklusive de små »fregatterna» Lilla Phoenix och Packan räknade 8 fullriggade skepp förutom smärre fartyg, draga sig tillbaka till Flisö redd och sålunda sätta sig i säkerhet. Ty genom sundet vid Brändö kunde svenskarna icke riskera att tränga in.

Efter en stund kunde viceamiralen med egna ögon konstatera, att en massa galärer och mindre fartyg under rodd och bogsering strömmade ut ur Granhamn på flykt mot Brändö sund; med denna flyende svärm förenade sig det 15 galärer starka avantgardet. Om svenskarna, utnyttjande den friska brisen, fortsatte länsen tillräckligt långt, kunde de måhända avskära reträtten för en del av de ryska fartygen och i varje fall segla mitt in ibland dem, innan de hade nått det smala farvattnet i Brändö sund. Resultatet kunde inte gärna bli annat än ett fruktansvärt nederlag för de lätt byggda, låga fartygen och deras oskyddade manskap. Men risken var stor, ty ehuru var och en av den svenska eskaderns starkaste enheter — linjeskeppet och de verkliga fregatterna — var en enskild galär ofantligt överlägsen i eldstrid, var den numerära övermakten dock förkrossande. Den ryska roddflottan räknade enligt Siöblads något överdrivna uppskattning omkring 80 galärer och en massa mindre enheter, än betecknade såsom slupar, än som lodjor. Dessutom förfogade Galitsin över åtminstone en skottpräm, ett tyngre skärgårdsfartyg med artilleri i bredsidesuppställning, även benämnt blockhus. Lyckades det denna väldiga makt att skrida till äntring — vilket i de trånga skärgårdsvattnen, som starkt begränsade segelfartygens möjligheter att manövrera, väl var tänkbart —, var läget allvarligt och utgången mer än tvivelaktig. I änteringsstrid representerade ett par, tre galärer en stor övermakt mot vilken som helst av fregatterna, och om fyra eller fem lyckades haka sig fast vid flaggskeppet, så var det fara värt, att det skulle duka under. Hela manskapsstyrkan på den svenska eskadern uppgick till mindre än 2,000 man, medan ryssarnas översteg 10,000. Härtill kom faran för grundstötning, ty ehuru största delen av Lefjärden är ren och lättnavigabel, är vattnet norr om Granhamn och närmast utanför Brändö och Flisöberg rikt på grund, och ryssarna hade avlägsnat alla sjömärken. Det gällde att snabbt väga risker mot möjligheter. Tsar Peters skärgårdsflotta hade aldrig drabbats av ett verkligt hårt slag; ostraffad hade den fått

göra sig till herre i Finlands skärgård, varigenom landets erövring möjliggjorts, och ödelägga stora delar av det egentliga Sveriges kusttrakter; den svenska flottans främsta uppgift var att slå och tillintetgöra de ryska galärerna, att — såsom kung Fredrik hade uttryckt det — ofördröjligen angripa fienden, var han än stode att finna. Nu hade man funnit honom; det hade plötsligt blivit klart, att den fientliga roddflottans huvudstyrka låg i södra Ålands skärgård, och dess uppgift kunde inte gärna vara någon annan än att vänta på ett gynnsamt tillfälle att smyga sig över Ålands hav för att upprepa föregående års mordbrännarbragder. Dröjde man, så gled ryssarna undan likt en orm, som rinner in i ett stenrös. Men brisen strök frisk över Lefjärden; ännu kunde man hugga tag i den flyende reptilen. Å andra sidan hade Karl Siöblad amiral Wachtmeisters muntliga order att trygga reträtten över Ålands hav och därvid icke gå innanför Ledsund; enligt hans senare inför amiralitetsöverrätten hävdade uppfattning var den dock given i ordalag, som möjliggjorde en rätt fri tolkning. Och Siöblad såg klart krigsläget och dess krav, och han kände måhända kung Fredriks brev av den 4 juni. Han gick utan tvekan till anfall.

Fregatterna *Vainqueur*, *Danska Örn* och *Kiskin* fingo order att genom att ankra tvärs över reddens norra utlopp söka avskära återtåget för de galärer, som ännu inte hade hunnit ut ur Granhamn. Själv ville viceamiralen segla fram i lä om fregatterna, d. v. s. på norra sidan, för att engagera de flyende och komma emellan huvudstyrkan och så många som möjligt av dessa.

Mitt i svärmen av galärer rusade de svenska fartygen in. På grund av missuppfattad order anslöt sig *Stora Phoenix* till anfallet, i vilket alltså ett linjeskepp och fyra fregatter togo del, medan Erik Siöblad med fregatten *Ebenezer* och de lätta enheterna höll sig ute på flacket i väntan på vidare order. Elden öppnades kl. $\frac{1}{2}$ 6 e. m. Sannolikt emedan de flesta av galärerna i Granhamn redan hade hunnit passera utloppet, efterkom kapten Falkengren på *Vainqueur*, som skulle leda fregatternas manöver, icke den order han fått, utan föll av och förföljde de flyende i riktning mot Brändö sund; de tre övriga fregattcheferna följde honom. Pommern och dess fyra sekundanter voro mitt inne i svärmen av galärer, och deras kanoner gävo eld om styrbord och babord. De närmaste trakterades även med musköteld. »Muskötteriet gick så fermt det någonsin kunde», säger Siöblad, »men vårt skrå och kulor gjorde bättre.» Många galärer satte på land, andra sjönko. Vrak och spillror drevo mot nordost.

»Våra fregatter satte till med all makt», heter det i den anonyma relationen, »och gingo viceamiralen i lä, och änskönt de således måste passera hela den ryska galärforcen igenom under en stadig eld av muskötteri och kanoner, så seglades likväl många av ryska fartygen i sank och en del sattes på landet, varav ryssarna så konsternerade blevo, att de endast bemödade sig om reträtten.»

Strax efter stridens början inträffade den första olyckan: Danska Örn, kapten Ekengren, törnade på grund. Siöblad ankrade med sitt flaggskepp invid den strandade fregatten för att täcka den, medan han fortsatte att sända sina bredsidor in bland de hjälplösa galärer, som skyndade förbi honom. Ekengren skickade en officer över till Pommern för att anhålla om assistans för att ta fregatten av grundet; i vidrigt fall ville han bärga folket och antända fartyget. Men då manskapet på flaggskeppet var fördelat vid kanonerna och striden pågick för fullt, kunde hans begäran icke efterkommas. Siöblad gav befallning att låta vräka fregattens kanoner överbord för att sålunda få den flott, och om detta icke lyckades föra folket till flaggskeppet och bränna Danska Örn. Ekengren lät då själv ro sig över till Pommern för att utverka assistans, men innan han hade hunnit återvända, hade nya olyckor inträffat.

»Alla de», säger den anonyma relationen, »som sig retirera ville i Grönhamn, måste passera de svenska under muskötskott, då icke allenast största delen av dem gingo i grund och satte på land utan stod jämväl amiralen [= amiralsfartyget] av den vita flaggen under vatten till relingen utan manskap.» Men, heter det, då våra fregatter hade seglat igenom hela svärmen av galärer och blevo nödsakade att vända, råkade också de tre övriga på grund. Enligt Falkengrens karts-kiss, som är ritad på fri hand ur minnet och mycket inkorrekt men dock ger en möjlighet att rekonstruera läget, hade ledarfartyget Vainqueur nått längst in; det strandade strax öster om ett i själva inloppet till sundet mellan Brändö och Flisö beläget litet skär. Ett par, tre hundra meter längre åt sydväst törnade Kiskin, likaså invid ett skär, eller snarare en överbattensklippa. Stora Phoenix grundstötte något sydligare, och Danska Örn (på skissen betecknad som Svarta Örn), som var den första som strandade, låg än längre söder ut, icke långt från Granhamns norra utlopp och rätt nära stranden av Flisö.

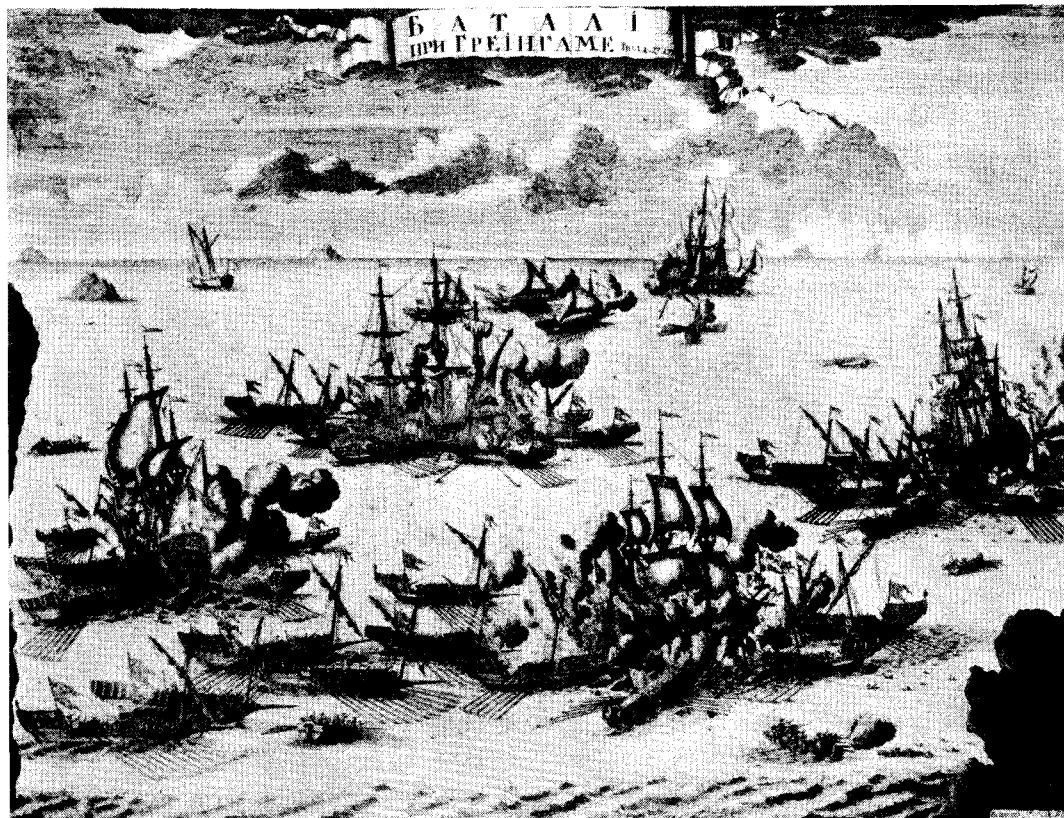
När sålunda alla de fyra i närstriden invecklade fregatterna hade förlorat manöverförmågan, rodde de ryska galärer, som från början hade legat vid Flisöberg, fram till anfall. Såsom av fregatternas ovan angivna

läge framgår, drabbade det först Vainqueur, därefter Kiskin och sist Stora Phoenix och Danska Örn. Den förkrossande övermakten gick hänsynslöst till angrepp, »då fuller ryssarne i förstone blevo avslagne, men på slutet kröpo de både bak och framför fregatterna» — d. v. s. de undveko deras bredsideseld — »tills dess dessa omsider av den stora myckenheten blevo övermannade».

Den återstående delen av den svenska eskadern ingrep emellertid med kraft i striden. »Under varande aktion, som i fyra goda glas [= fyra halvtimmar] påstod, spelte viceamiralen med de övriga galärer och fregatter längs deras linjer, så att de hoptals med galärer satte på landet och många båtar och slupar flöto utan folk.» Enligt Siöblads berättelse lade hans bror kommendören, vars flagg säkerligen blåste på fregatten Ebenezer, t. o. m. ombord med den grundstötta Kiskin, som dock samtidigt äntrades av ryssarna, varvid hon sjönk. På den först bland alla äntrade Vainqueur kom elden lös men släcktes troligen av ryssarna, sedan de hade fått fartyget i sitt våld. Stora Phoenix och sist den av sin befälhavare övergivna Danska Örn blevo tagna; de hade båda »kört på hålsténar». Äntringsstriden var förbittrad; eldgivningen var så våldsam, säger Siöblad, »att det intet kan hållas troligt». En rysk skottpräm, som sannolikt låg till ankars under Flisöberg, och ett på stranden uppkastat batteri ingrepo i striden och medverkade till fregatternas erövring. Enligt rysk uppgift stötte två av dem på grund, när de sökte vända bredsidan mot de anryckande galärerna, medan de övriga blevo redlösa till följd av riggskador; därmed överensstämmer, att ryssarna enligt Siöblads uppgift företrädesvis riktade sin eld mot riggen. Måhända kunna de båda uppgifterna förenas, ty det är väl tänkbart, att två av fregatterna först blivit redlösa eller åtminstone fått sin manöverförmåga nedsatt och därefter strandat.

Däremot är den i flera svenska berättelser alltifrån Gyllengranats återkommande uppgiften, att vädret bedarrat och att de svenska fartygen därigenom förlorat manöverförmågan, uppenbart oriktig. Den motsäges av både svenska och ryska samtida källor. Siöblad själv uppger, att vinden under striden gick över på sydost och tilltog i styrka.

Flaggskeppet Pommern var alltjämt flott och manöverdugligt. Det hade fyllt sin uppgift: massor av vrak och spillror drevo med vinden eller kantade stränderna. Men de återstående ryska galärerna, »så många som flyta kunde», samlade sig akter om Pommern i avsikt att söka äntra, och när som helst kunde ett olycksskott göra skeppet redlost. Siöblad lät



Samtida rysk målning av slaget vid Flisö 1720. Återgiven med benäget tillstånd av ägaren Sjöhistoriska museet, Stockholm. — Framställningen överensstämmer icke med det faktiska förloppet: alla fregatterna äntras på en gång samtidigt med att skeppet Pommern drar sig ur striden.

därför lätta ankar, föll av för sydosten — det blåste då mässegelskultje, alltså styv bris —, gav ryssarna en breddside och sökte pressa sig ut på Lefjårdens öppna flack. Striden hade pågått i c:a 2 timmar; klockan var ungefär $\frac{1}{2}$ 8.

Det var tydligt strax efter tillsegelsgåendet, som en av Veselago med beundran omtalad episod inträffade. Pommern måste synbarligen göra ett slag för att gå klar grunden. Men skeppet vägrade i stagvändningen; det hade grund i lä, varför genomvindsvändning var omöjlig. Med lugn kallblodighet lät Siöblad sitt skepp falla av — sannolikt förde han personligen kommandot, ty fartygschefen var dödligt sårad —, tills det fick fart på nytt. Då lovade han åter upp och lät ankaret gå utan att bärga segel. När Pommern så sackade för vindtrycket och svajade av och an, när ankaret högg, brassades förråna back, i ett lämpligt ögonblick kapades ankartrossen, skeppet föll av på den nya bogen, stor- och kryssrarna gingo runt, och Pommern stod ut mot fjärden och räddningen. Den manöver Siöblad utförde kallas grundvändning och nyttjades i nödfall, när ett fartyg med land i lä vägrade att gå över stag. Episoden omnämnes icke av Siöblad i hans korta relation, men den synes ha imponerat på ryssarna. Viceamiralen själv säger endast, att han lyfte sitt ankare och lade breddsidan till som förr, »då de till sista gången drogo av och jag drog mig ut på flacket och sedan intet mera hörde av dem».

Ärrat av striden, med trasiga segel och skadskjuten rigg men obesekrat och triumferande, löpte det svenska flaggskeppet ut mot Ålands vindfejade hav med Karl Siöblads ärekrönte befälstecken blåsande.

Det lämnade bakom sig en krossad fiendeflotta. Veselago, som bygger på samtida ryskt källmaterial, uppger att av 61 ryska galärer icke färre än 43 hade förstörts eller skadats så svårt, att ryssarna själva brände dem efter striden. Detta betyder en förlust på drygt 70 % av de fartyg, som representerade den ryska flottans stridsvärde. De 18 återstående galärerna hade naturligtvis inte heller gått helt skottfria. Enligt ryska uppgifter hörde 29 slupar till Galitsins flotta; vilka förluster de lidit är icke känt. Fartyg av andra typer, som svenskarna uppge sig ha iakttagit, omnämnas ej av Veselago. Detta kan bero på att de icke voro egentliga stridsfartyg; dock tyder den anonyma relationens uppgift om den ovannämnda skottprämen, som aktivt deltog i striden, på en lucka i de ryska källorna.

De ryska galärerna på Peter den stores tid förde i medeltal c:a 150 man ombord; de hade väl vanligen 15—20 par åror och 3 à 4 roddare vid varje åra, varför storlek och bemanning varierade icke obetydligt, den sistnämnda

sannolikt ungefär mellan 100 och 200 man. Besättningen utgjordes — frånsett en handfull sjömän — av infanteri, varför roddarna tillika voro stridande manskap. De mindre fartyg, som betecknas såsom slupar och lodjor, voro vida svagare bemannade. Den totala styrkan ombord på Galitsins flotta översteg enligt Veselago 10,000. Av dessa skola ha stupat 82 och sårats 246, alltså sammanlagt föga mer än 3 %. Dessa siffror äro uppenbart mycket för låga. Om 70 % av galärerna förstördes, måste totalförlusten betydligt ha överstigit ett medeltal på 5 man per galär, ty roddfartygens manskap var tätt sammanträngt och fullkomligt oskyddat; en enda skrotladdning kunde sopa bort tiotal. Dessutom måste talrika ryssar ha drunknat. Om antalet förstörda galärer var 43, böra åtskilliga ha sjunkit under själva striden; de svenska berättelserna tala, såsom av de anförda citaten framgår, om både i sank skjutna och överseglade fientliga fartyg förutom de många, som sattes på land.¹ Och av amiralitetsöverrättens sammanfattning av vad under rättegången mot Siöblad utrönts framgår, att ryssarna dagen efter striden bränt skadade galärer — vilket ju även intygas av Veselago — och att man långt senare med båtshakar uppfiskat mjölmattor och döda ryssar ur sjunkna fartyg. Att denna förödande strid, som synbarligen av ryssarna utkämpats med hänsynslös tapperhet och utan avseende på förlusterna, skulle ha kostat dem endast 82 döda och 246 sårade är uppenbart omöjligt. Men då de av Veselago anförda siffrorna icke få betraktas såsom gripna ur luften, återstår endast en förmodan, men en ganska sannolik: de 328 döda och sårade utgjorde förlusten på de efter striden återstående av de galärer, som togo de fyra fregatterna. Denna hypotes styrkes av att enligt Veselago inte färre än 43 av de sårade icke hade träffats av kulor eller kalla vapen utan vid antringen hade blivit brända av kanonernas mynningseld.² Det är att

¹ Gyllengranat uppger, att i början av striden två ryska galärer skötos i sank och att manskapet bärgades av svenskarna. Huru denna räddningsbragd hade varit möjlig under de rådande förhållandena, må lämnas därhän, men uppgiften om de två sänkta galärerna går igen i flera senare svenska skildringar. Den återfinnes icke i någon mig bekant samtida urkund. Allt tyder på att antalet sjunkna ryska fartyg var vida större.

² Wrangel uppger enligt Veselago, att 43 ryssar föllo för svenskarnas eld under antringsstriden; siffran förefaller förvånande låg. I själva verket föreligger ett översättningsfel. Ifrågavarande passus lyder i översättning: »43 man blevo under antringen brända av mynningselden.» Även ett annat översättningsfel hos Wrangel må i detta sammanhang rättas. Det säges om Siöblad, att han vid utseglingen lät sitt flaggskepp »kasta ankare och bärga segel»; bör vara »fälla ankaret utan att bärga segel», vilket är det för grundvändning typiska.

märka, att besättningarna på de galärer, som erövrat fregatterna, i enlighet med tidens sed erhöilo belöning för tagna fartyg och kanoner; i sammanhang med fördelningen av beloppen specificerades naturligtvis förlusterna, och siffrorna för dessa ha sedan på grund av ett missförstånd gått till eftervärlden såsom den ryska flottans totalförlust i slaget vid Flisö.

Den del av Karl Siöblads styrka, som egentligen utkämpade striden, utgjordes av linjeskeppet Pommern (52 kanoner) samt fregatterna Stora Phoenix (34), Vainqueur (30), Kiskin (22) och Danska Örn (18).¹ Enligt ett av Wrangel återgivet generalförslag över Wachtmeisters eskader, daterat den 4 juli 1720, uppgick besättningsstyrkan på nämnda fartyg, befålet medräknat, till 336 man på linjeskeppet, 153 på Stora Phoenix, 160 på Vainqueur, 109 på Kiskin och 122 på Danska Örn. Totalsumman för de fyra fregatterna var alltså 544. Härmed stämmer tämligen väl den ryska uppgiften, att antalet fångna svenskar uppgick till 407, sårade och osårade, medan 103 man av fregatternas folk hade stupat; detta gör sammanlagt 510. Den jämförelsevis ringa differensen, 34 man, utfylles av mellan den 4 och den 27 juli insjuknade, av under äntringsstriden överbordgångna och av en handfull undkomna; i varje fall kan man antaga, att icke blott kapten Ekengren utan även en båtbesättning från Danska Örn undgick fångenskapen. De tre övriga fregattcheferna — Falkengren på Vainqueur, Fägerstråle på Stora Phoenix och von Stauden på Kiskin — föllo i fångenskap; den sistnämnde var illa sårad men tillfrisknade och hemkom efter fredsslutet jämte de övriga.² Av de ryska siffrorna framgår, att med all sannolikhet största delen av fregatternas manskap hade försatts ur stridbart skick, innan motståndet bröts. Linje-

¹ Uppgifterna rörande de svenska fregatternas bestyckning härröra från ryska källor. Då prispennningarnas storlek påverkades av antalet tagna kanoner, äro siffrorna sannolikt riktiga men omfatta å andra sidan även de minsta pjäserna, nickhakarna, som icke räknades såsom egentliga kanoner. Det är därför inte förvånande, att Stora Phoenix enligt svenska uppgifter hade endast 30 kanoner. Vad Kiskin beträffar överensstämman uppgifterna, men Danska Örn har av ryssarna uppgetts föra 2 pjäser mindre än vad Wachtmeisters av Wrangel återgivna »ligne de bataille» av den 27 maj 1720 anger; måhända hade man hunnit vråka några överbord. Beträffande Vainqueurs bestyckning har jag icke funnit svenska uppgifter. Stora Phoenix var det bästa fartyget, Kiskin var avsevärt mindre än de tre övriga. Enligt Gyllengranats av Tegengren verifierade uppgift voro Vainqueur och Kiskin armerade handelsfartyg.

² E. Holmberg: Vår flottas fallna och fångna karoliner (Karolinska förbundets årsbok 1915).

skeppet Pommerns förlust är icke känd; dess chef, kapten Paulin, sårades dödligt av en kanonkula. I övrigt var manskapsförlusten ringa.

Återstoden av bröderna Siöblads styrka kvarblev över natten i närheten av Ledsund. Fregatten Anklam, som genom vindkantringen hade befriats ur sitt lägervallsläge, avseglade före de andra och bragte kl. 9 f. m. den 28 juli Wachtmeister meddelande om striden. Resten av eskadern hade i ljusningen satt kurs på Söderarm, och medan amiralen var sysselsatt med att avfatta ett brev till konungen med anledning av vad kapten Petraeus på Anklam hade rapporterat, seglade den vid middags-tiden in till ankarplatsen vid Kapellskär.

Ryssarna å sin sida drogo sig efter att ha bränt sina odugliga galärer och begravt sina bärgade döda på Flisö, där »ryssgravarna» ännu utpekas av allmogen, tillbaka till Kastelholm. Efter att där nödtorligt ha reparerat sina återstående fartyg, fortsatte de reträtten mot Åbo. Vilka än deras planer må ha varit, så voro de korsade. Det året kom inget stort härjningståg mot det egentliga Sverige till stånd, och allt talar för att detta var en följd av förintelslaget vid Flisö. Men även om så icke var fallet, om alltså denna betydande roddflottas framryckning till Ålands sydspets endast var en tom demonstration, inverkar detta icke på bedömandet av Siöblads handlingssätt. Ty varje förnuftig människa måste ju utgå från att ryssarna åsyftade en upprepning av föregående års härjningståg. Angreppet vid Flisö var därför väl motiverat.

Denna märkliga men förbisedda sjökrigshändelse — den enda allvarliga motgång, som drabbade tsar Peters roddflotta — kallas av svenska sjökrigshistoriker striden vid Ledsund. Av det föregående framgår, att benämningen är missvisande. I samtida urkunder omtalas den ofta såsom »den inom Lesund vid Fliseberg förefallna actionen» eller i liknande ordalag. Ryssarna kalla den slaget vid Grenhamn. Platsen heter emellertid Granhamn, men formen Grönhamn förekommer som sagt även i svenska urkunder. Sannolikt beror detta misstag på existensen av en dialektform, Gränhamn, som alltjämt är levande i vissa trakter av Åland och som återfinnes på ett av Nils Strömcröna utarbetat kort från 1730-talet.¹ I Stefan Löfvings dagbok användes samma namnform för det vid Söderarmsleden strax öster om Rådmansö belägna Granhamn. Det ligger nära till hands att uppfatta Gränhamn som Grönhamn. Då striden alls inte utkämpades vid Ledsund och då Granhamn och Flisöberg återfinnas

¹ En kopia härav har ställts till mitt förfogande av amiral G. Unger.

endast på kartor och sjökort i rätt stor skala, har jag funnit det mest ändamålsenligt att uppkalla slaget efter det jämförelsevis lätt identifierade Flisö.

* *

Karl Siöblads strid fick ett säreget efterspel. Den 28, samma dag den siöbladiska eskadern återvände från Åland, avfattade Wachtmeister, såsom ovan är nämnt, en rapport till konungen, däri han visserligen anmäler Siöblads orderbrott men samtidigt framhåller, att ehuru förlusterna varit stora framgången dock varit betydande, i det att en ansenlig fientlig styrka, som uppenbarligen haft offensiva avsikter och under 10—12 timmars stiltje hade kunnat ro över öppna sjön och intränga i skärgården på svenska sidan, hade blivit oskadliggjord. Wachtmeister, som själv hade förhållit sig fullkomligt passivt, förstod alltså att fullt uppskatta Siöblads djärva företagsamhet. Så mycket märkvärdigare förefaller det, att han två dagar senare, den 30 juli, i ett brev till överamiralen, riksrådet och greven Klas Sparre, anmäler sin underordnade för orderbrott, som förorsakat förlusten av fyra fregatter. »Men vad raison», säger han, »viceamiralen haft att tvärt emot mina ordres, som var att ej gå vidare än hålla sig i farvattnet utom Lesund och betäcka traversen för ovanbemälte kommandör och dess fartyg, gå in i skären och alldeles igenom Lesund inunder Fliseberg och engagera sig med fienden ibland klipporna med 4 fregatters förlust — — — — kan jag intet veta.» Bristen på överensstämmelse mellan rapporten till konungen och anmälan till Sparre ställer Wachtmeister i en underlig dager.

Kort därpå inkommo nya underrättelser om vidden av Siöblads framgång; rapportören var en löjtnant Bruhn, som även tidigare hade dokumenterat sig såsom en djärv och framgångsrik spanare. Den 8 augusti skriver Wachtmeister på nytt till konung Fredrik och lyckönskar i underdånighet honom och hela riket till det lyckliga avvärijandet av en hotande fara. Han säger sig till en början ha funnit förlusten »considerable» men sedermera ha kommit till den uppfattningen, att »viceamiralen Siöblad med dess broder förtjänt att bliva gratificerade, ty där kommandören ej med sådan vigilance aqvitaterat sig vid sitt kommando, som nu finnes varit angelägnare än mången förut velat tro, och viceamiralen ej med sådan mandom och snart sagt desperation anfallit fienden, så hade dess blotta decouvert ej detournerat hans företagande, som dock nu Gudi lov är alldeles till vatten blivit».

I kraftigare ordalag kunde Karl Siöblads handlingssätt icke ha rättfärdigats. Det godkändes också oförbehållsamt av konung Fredrik — det överensstämde ju fullkomligt med hans instruktion till Wachtmeister av den 4 juni —, men rättegång inleddes likafullt mot segraren vid Flisö.

När det begynte klarna för Siöblad, att hans bragd, långt ifrån att vinna den uppskattning den förtjänade, skulle komma att betraktas såsom ett tjänstefel, som måhända för honom kunde medföra allvarliga följder, vände han sig till konungen, vars order han faktiskt hade åtlytt. Då brevet, som är odaterat, är mottaget av adressaten på Karlberg den 6 augusti, har man skäl att antaga, att Wachtmeisters ovan citerade anmälan till Sparre har varit anledning till dess avfattande. I det på franska skrivna brevet ger Siöblad en kortfattad skildring av striden — huru han ville begagna tillfället att tilldela fienden ett allvarsamt slag, huru vinder var gynnsam för hans syfte, huru han ankrade mitt bland galärerna och besköt dem med artilleri och musköter, huru fregattcheferna vågade sig längre fram än hans order tilläto, huru ryssarna i syfte att göra segelfartygen manöverodugliga riktade sin eld mot riggen, varför manskapsförlusten ända tills äntringsstriden tog vid var mycket obetydlig — och slutar med att, hänvisande till att han lyckats hejda en betydande fientlig styrka, som hade framträngt till närheten av svenska kusten, anhålla om konungens protektion.

Amiralitetsadvokatfiskalen Petter Wessman, som på ämbetets vägnar fungerade såsom åklagare, var synbarligen en nitisk man, i hög grad byråkratisk och utan all förmåga att se saker i stort och inställa detaljer i deras rätta sammanhang. Redan den 6 augusti skriver han, hänvisande till Wachtmeisters brev till Sparre av den 30 juli, från Visby till Siöblad och avkräver honom förklaring rörande hans handlingssätt den 27 juli. Emellertid uppsköt sakens handläggning på obestämd tid, emedan det ansågs nödigt att invänta fredsslutet och de tillfångatagna officerarnas återkomst. När rättegången sedan efter fredsslutet i Nystad upptogs, sammanlogs den med målet mot kapten Nils Ekengren, som obestriddligen hade begått ett allvarsamt tjänstefel genom att lämna sitt fartyg under pågående strid. I förbigående sagt dömdes han till döden men benådades, återtogs i tjänst och kvarstod vid flottan till 1737.

I en den 10 april 1722 dagtecknad skrivelse vände sig amiralitetskollegiet till konungen med förfrågan, huruvida processen mot Siöblad skulle nedläggas eller icke; denne hade nämligen åberopat sig på konungens godkännande av hans handlingssätt vid Flisö men icke med skriftligt be-

vis styrkt, att en sådan approbation förelåg. Som bilaga medföljer ett utdrag ur advokatfiskal Wessmans till amiralitetsöverrätten inlämnade memorial av den 5 i samma månad. Därav framgår, att Siöblad icke gittat inställa sig inför överrätten för att föra sin talan men att hans sak dock hade behandlats i sammanhang med processen mot kapten Ekengren. Advokatfiskalen anför, att Siöblad hade åberopat sig på konungens godkännande av hans handlingssätt och själv varit frånvarande vid rannsakningen. I ganska perfida ordalag antydes, att den kungliga approbationen måhända alls icke existerade eller ock inte var så »ample», att den kunde anses helt fritaga Siöblad från allt ansvar. De tidigare anförda omständigheter, som vittna om den väl grundade snabbhet, varmed Siöblad gick till verket, anföras såsom bevis på vårdslöshet och överilning — inget krigsråd före angreppet, ingen noggrann anvisning åt officerarna rörande »deras förhållande vid alla de tillfälligheter, som dem kunde arrivera», ingen order beträffande de signaler, som i alla olika, tänkbara situationer borde komma till användning. På flaggskeppet hade icke före inseglingen på Lefjården gjorts klart till strid, utan hade understa lagets stycken varit surrade långskepps och kojerna hängt under däcksbalkarna. Icke heller hade viceamiralen »hört lotsarna och gjort sig underrättad om farvattnets egenskap, vilket tyckes hava varit så mycket nödigare, som detta var en trängsel inom farliga och officerarna obekanta grund och klippor, därest galejor hava all önskelig advantage emot fregatter, men fregatter däremot måste väja grunden och icke så kunna viva force agera som på rymden i sjön». Wessman synes icke ha mäktat eller velat inse, att Siöblad hade att välja mellan att anfälla genast eller avstå från anfallet. Innan krigsråd hade hållits, lotsarna förhörts och instruktion och signalsystem utarbetats, hade ryssarna många gånger om hunnit sno sig undan genom Brändö sund; i själva verket hade de haft icke blott aftonen utan också hela natten till sitt förfogande. Lots fanns på varje svenskt fartyg; Ålands hela befolkning hade 1714—15 flytt till Sverige, varför det icke var någon svårighet att där finna män, som väl kände de åländska vattnen. Vad beträffar att göra klart till strid, var det ju huvudsaken, att Pommern var klargjord när striden började.

Det är betecknande för tiden, att advokatfiskalens yrkanden icke uteslutande eller ens företrädesvis gälla orderbrott och våghalsighet, över huvud inte den militära sidan av saken, utan till väsentlig del äro av ekonomisk natur. Siöblad har förorsakat förlusten av fyra fregatter och därmed åsamkat kronan en betydlig skada. Vidare bär han skulden för

den ansenliga manskapsavgången, som dels betungar båtsmansrotarna, vilka nödgas uppställa och utrusta nya karlar, dels vållar svårigheter för krigsmanskassan, som redan är tryckt över sin förmåga och nu nödgas se sina utgifter ytterligare ökade genom pensioner åt de i striden vid Flisö blesserade och åt de stupades änkor och barn.

Man må tänka sig verkan av att sådana synpunkter anläggas på militära operationer. Om en officer anses skyldig att överväga kronans, rotarnas och krigsmanskassans ekonomi, förrän han för sitt kommando i striden, så blir det inte mycken företagsamhet till övers. Genom det svenska rikets hela historia ända till senare delen av 1800-talet går fattigdomen som ett grått spöke, vars kalla andedräkt förlamar handlingskraften. Endast under tre mansåldrar — stormaktstiden — var det trängst i bakgrunden, men också då existerade det och spridde i tysthet sin förlamande kyla.

När Karl Siöblad fått meddelande om advokatfiskal Wessmans memorial, gjorde han en ny hänvändning till konung Fredrik. Hans brev, som denna gång är avfattat på svenska, är dagtecknat den 24 april 1722. Han påminner om att konungen redan i augusti 1720 på Karlberg hade uttryckt sitt gillande av hans handlingssätt och att amiral Wachtmeister i skrivelse till Fredrik hade uttalat, att Siöblad hade gjort vad han borde göra. Därför hoppas brevskrivaren på en förnyelse av den kungliga approbationen.

Hans hopp blev icke sviket. På de till konungen insända handlingarna har denne antecknat: »Ick kan nicht sehen wie man den Admiral Söblad kan mit dem Viscal ahngriffen weil seine conduite zu der Zeit ist approbiret worden und sein devoir war dem Feinde so viel möglichen abbruch zu thun — dass dies nicht so gut reussiret als sein dessin dafür kan man ihn nicht ataquiren.»

Anteckningens sista passus (»att detta icke utfallit så väl som han planerat, därför kan man icke angripa honom») är sakligt anfäktbar, ty Siöblads framgång var så stor man gärna kunde begära. Med bättre tur och större varsamhet hos fregattcheferna kunde hans förlust ha blivit mindre, och det är naturligtvis den omständigheten, som Fredrik har i tankarna. Men uttalandet är av stort intresse, ty det vittnar om en klar, objektiv och vidsynt uppfattning i militära ting: att en handling inte bör bedömas efter resultatet utan efter syftet och de vid tillfället skönjbara möjligheterna.

Vad förövrigt de fyra fregatternas öde beträffar, vittnar det om en

stridslust och en angreppsiver, som utan tvivel i hög grad bidrogo till ryssarnas nederlag och som voro ojämförligt värdefullare än den försiktiga återhållsamhet, som skeppschefer alltför ofta ha lagt i dagen i trånga vatten. När det gäller att söka fånga ett gynnsamt tillfälle i flykten är det bättre att vara alltför djärv än alltför varsam. Man tycker sig spåra reaktionen mot många år av händelselös vakttjänst.

Tack vare konungens ingripande undgick Siöblad för denna gång svårare följder av sitt ansvarsmod och sin handlingskraft. Den 25 maj 1722 resolverade konungen och rådet, »att som Hans Kongl. Maj:t uppå amiralen baron Karl Hans Wachtmeisters remonstrance av den 8 aug. 1721 [bör vara 1720] redan approberat Siöblads conduite i denna actionen, så skall ingen vidare talan för denna sak advokatfiskalen tillåtas». Då Fredrik icke endast i egenskap av konung utan även — vilket var mera betydelsefullt — såsom högste befälhavare för krigsmakten hade godkänt aktionen vid Flisö, borde saken ha varit slutligt utagerad. Men så var icke fallet. Den 6 augusti 1723 beslöto riksens ständer att trots allt som förefallit amiralitetsadvokatfiskalen skulle få fria händer att återuppta och fullfölja rättegången mot Siöblad. Den 15 i samma månad under-tecknades den kungliga skrivelse till amiralitetskollegiet, genom vilken detta fick del av de maktägende ständernas beslut; att konungen själv måste böja sig för rådets av ständerna dikterade vilja och skriva sitt namn under ordern, var att lägga skam till skada. Det hela verkar nästan som en avsiktlig förolämpning mot Fredrik.

Så gick processen sin långsamma gång. För amiralitetsöverrättens vidkommande avslutades den genom en utförligt motiverad »sentens och dom», dagtecknad den 24 december 1724 men i ett par andra handlingar återopad såsom härrörande från den 24 september. Urkunden föredrogs i rådet först den 23 mars 1726, mer än ett år efter dess mottagande, och hänsköts av detta till ständerna. Den 4 augusti 1727 godkände riksdagen överrättens dom, och saken var omsider, drygt sju år efter slaget vid Flisö, bragt till en avslutning.

Förutom den vidlyftiga motiveringen, som sammanfattar vad under rättegången framgått beträffande händelseförloppet den 27 juli 1720, kasta några bilagor ljus över saken. De benämnas En kort berättelse om vad som passerat, Rationes contra, Rationes pro samt Observationer man gjort. Då överrättens dom är en av huvudkällorna för den föregående framställningen, kan något referat icke komma i fråga. Men några betydande citat må anföras.

Siöblads uppfattning, att Wachtmeisters muntligen givna order gävo honom fria händer att handla efter omständigheterna, bemöttes av advokatfiskalen med att det så mycket mindre var »på dess conduite lämnat att entendera ordena vidare än deras innehåll var, som att stricte efterleva ordres särdeles i det militairiska väsendet lärer vara det förnämsta conduite, i följe varav advokatfiskalen menar sig därutinnan träffat rätt, att vid detta tillfälle intet mera var på Hr. Viceamiralens conduite lämnat, än där fienden hade gått till honom utom Ledsund, kunde han honom tappert bemöta, om han eljest funnit sin force vara suffisient att hålla stånd och sig med fienden i action inlåta, men i vidrigt fall genom en försiktig och försvarlig retraite sig ifrån fienden avdraga».

Detta uttalande vittnar om fullständig oförmåga att väga risk mot vinst. Wessman ignorerar totalt de resultat, som Siöblad ernådde: den ryska roddflottan praktiskt taget krossad och ett härjningståg mot Sveriges kuster med all sannolikhet avstyrt. Men dessutom ignorerar han konung Fredriks order till amiral Wachtmeister av den 4 juni 1720. Han ignorerar den lika fullständigt som Wachtmeister själv hade gjort det. Siöblad följde den och vann vad med densamma åsyftades, men han ställdes under åtal, medan Wachtmeister, som uppenbart bröt mot den kunglige överbefälhavarens befallning, gick fri. Advokatfiskalens småaktiga och snusförnuftiga syn på militära frågor framstår klart i hans undran, »om det kan vara sjömans- och soldatskapet likmätigt att med fregatter agera emot galejor inom obekanta grund och klippor». De 43 förstörda ryska galärerna borde ha varit svar nog.

Förövrigt relateras de i det ovan citerade memorialet av den 5 april 1722 framställda anmärkningarna och därtill fogas ytterligare tvenne punkter. För det första borde Siöblad, innan han seglade in på Lefjärden, ha återkallat brandvakterna och låtit dem avge rapport; advokatfiskalen anser, »att ingen hast härvid så presserade, att han gåendes alla desse försiktige stegen förbi skulle uti en ögonskenlig fara att förlora alltsammans sig i oträngde mål fördjupa». Ehuru alla berättelser överensstämde i att ryssarna höllo på att draga sig tillbaka mot Brändö sund, vilket också överrätten uttryckligen nämner såsom fastställt, vidhöll alltså Wessman envetet, att »ingen hast presserade». Nämnas må, att uppgiften om den ryska reträtten bekräftas av Veselago, som säger att svenskarna förföljde de retirerande. Den andra nya punkten gäller Siöblads vägran att avstå sina båtar med manskap för att assistera den strandade Danska Örn.

Mot beskyllningen för vårdslöshet och dålig förberedelse av anfallet varjer sig Siöblad i sin försvarsskrift i följande ordalag: »Höra lotsarne, consulera officerarne, och där sluta om attacken varit practicabel, med mera, var i så beskaffat tillfälle alldeles intet de saison; aftonen var för handen, fiendens force bestod av galejor som hade goda chalouper, de lågo uti Grönhamn till största delen, dragande sig därifrån till Fliseberg. Skulle jag nu gått alla vid denne occasion onödige ceremonierne igenom, så hade det varit allt detsamma, som en escapade av engagementet med fienden, vartill [= till vilket] jag såg mig tvungen, emedan mina ordres lydte efter meningen, att skicka mig, såsom jag till Hans Maj:ts och Riksens tjänst funne nyttigast.»

Det är att märka, att Siöblad hela tiden gjorde gällande, att Wachtmeisters order, som endast hade givits muntligt, lämnade honom en vida större handlingsfrihet än amiralen själv ville medge; det är i själva verket alls icke osannolikt, att den passive och tveksamme Wachtmeister uttryckt sig i rätt svävande ordalag, och faktiskt ansåg majoriteten av domarna icke att Siöblad hade brutit sina order genom att gå innanför Ledsund men väl genom att anfälla fienden. Att han handlade på eget bevåg sökte Siöblad dock aldrig förneka; anmärkningsvärt nog synes han icke ha åberopat konungens order av den 4 juni, i vars anda han handlade men som han kanske icke själv hade sett. Vad Danska Örn beträffar hade Siöblad, såsom ovan nämnts, givit order om de under rådande förhållanden möjliga och riktiga åtgärderna; Ekengren själv hade skickats tillbaka med Pommerns slup, när han hade kommit ombord på flaggskeppet, men synbarligen var fregatten äntrad, innan chefen hade nått sitt fartyg.

I motiveringen göres bl. a. den obestriddigen riktiga anmärkningen, att om en så stor flotta som den ryska — vilken ytterligare var på väg att förstärkas med 10 ännu inte anlända galärer — låg i en öde skärgård, så måtte ett stort företag ha varit planerat. Under rättegången vittnade även kaptenerna Fägerstråle och von Stauden, att de i fångenskapen hört att ryssarna hade haft för avsikt att korsa Ålands hav.

Siöblad dömdes för att han i god tro och i god avsikt och »utan uppsåt, list och arghet» hade handlat mot order till suspension från tjänsten på sex månader; hans lön för denna tid skulle tillfalla amiralitetskrigsmanskassan. Från alla övriga anklagelser blev han frikänd, och skadestånd utdömdes icke. Det är en rätt intressant omständighet, att rättens ende civile ledamot, justitiarien och assessorn Karl Rosenström, också var den ende, som i allo förenade sig med advokatfiskalen. Rosenström röstade

för dödsdom och ersättningsskyldighet. Av de tolv militära ledamöterna yrkade två på frikännande. De återstående tio dikterade domen. Anmärkningsvärt är, att en noggrannare kännedom om ryssarnas förluster påtagligen hade lett till Siöblads fullständiga frikännande, ty flera av rättsens medlemmar balanserade på linjen mellan det formalistiska och det praktiskt militära betraktelsesättet. Men endast två — amiralen Karl von Löwen och schoutbynachten Gustav Grubbe — voro i stånd att bortse från ovidkommande omständigheter och basera sin dom på krigsläget, aktionens syfte och de i handlingens ögonblick skönjbara möjligheterna.¹

Ehuru alltså rätten hade visat sig äga större förmåga att bedöma saken än advokatfiskalen — vilket ju i detta fall var ganska naturligt — och icke hade tvekat att ge Siöblad ett visst erkännande, mäktade den dock inte fullständigt höja sig över det rent byråkratiska betraktelsesättet. I de till domen fogade »rationes pro» konstateras både att Siöblads syfte med och planläggning av anfallet varit riktiga och att han »därvid brukat mandom så länge något varit för honom att uträtta». Även ansågs det fastslaget, att ryssarna hade lidit svåra förluster och att deras eventuella planer hade omintetgjorts. Men det formella orderbrottet — som inte ens kunde med säkerhet fastställas, emedan ingen skriftlig order förelåg — ansågs dock motivera en, om än mycket lindrig, fällande dom — trots högste befälhavarens order av den 4 juni 1720 och hans upprepade och uttryckliga godkännande av Siöblads handlingssätt! I ett fall sådant som detta hade valet bort stå endast mellan ett strängt straff och fullständigt frikännande. Den dom som föll var ingenting annat än en chikan, och dess udd var i verkligheten närmast riktad mot konung Fredrik.

När domen fallit, förmäler protokollet, tackade Siöblad rättsens ledamöter för deras havda möda och osparda flit och förklarade sig, i betraktande av herrarnas vittra förstånd och de mogna och rättvisa skäl, varpå de grundat sin dom, tillfreds med denna. Den som sett Siöblads porträtt betvivlar icke, att ironien var klädd i en sirlig form.

* *

¹ Voteringsprotokollet (Amiralitetsöverrätten. Prot. 1722—25. Diarium för Arméns flotta 1762. Amiralitetsöverrätten om avgjorda mål. R.A.). Även för kännedomen om denna urkund har jag amiral Unger att tacka. Bland bilagorna finnas Siöblads rapport av den 28 juli 1720 i en annan upplaga än den ovan nämnda samt hans förvarsskrift.

Orderbrottets, rannsakingens och domens skugga har förmörkat Karl Siöblads minne. Det förtjänar dock att lysa. Om hans tidigare bana är inte mycket känt. Enligt A. Lewenhaupts Karl XII:s officerare föddes han den 2 november 1683; hans föräldrar voro amiralen, friherre Erik Karlsson Siöbladh och hans maka, friherrinnan Charlotta Regina Palbitski. Han blev underlöjtnant vid amiralitetet 1699, avancerade rätt snabbt och utnämndes hösten 1719 till viceamiral. År 1733 lämnade han sjötjänsten och blev landshövding i Blekinge, förflyttades sju år senare till Malmöhus län och utnämndes samtidigt till överkommendant i Skåne, erhöll amirals karaktär 1741 och överamirals 1747 och avled den 1 september 1754 i en ålder av nära sjuttioett år. År 1712 kommenderade han, då schout-bynacht, västkusteskadern och angrep med fyra större och tre små fregatter en på Fladstrands (Frederikshavns) redd på norra Jyllands östkust till ankars liggande dansk eskader på ett linjeskepp och fyra fregatter. Han seglade in i bukten och underhöll en stunds livlig eldstrid men ankrade inte för att framtvinga ett avgörande. Dock visade han vid detta tillfälle något av den lejonklo, som åtta år senare rev den ryska björnens päls. Men hans bragd vid Flisö har av den svenska sjökrigshistorien betraktats såsom ett nederlag, och att han lidit detta nederlag till följd av att han överträtt sin närmaste förmans befallning har varit sten på börda. Historiker och sjömilitärer, som med rätta beundrat Nelsons insegling bland bankarna vid Abukir och hans vägran att lyda order vid Köpenhamn, ha därför intet haft till övers för den svenske sjökrigarens ansvarsmod, klara blick för lägets krav och kallblodiga lugn i faran — ett lugn, som han visade även när han stolt underlät att inställa sig inför amiralitetsöverrätten för att försvara sig mot de orimliga anklagelserna. H. Wrangel, som i ett specialarbete har behandlat sjökriget åren 1719—21 och även utnyttjat Veselagos verk men icke haft kännedom om de viktigaste av de svenska källorna, har dock snuddat vid sanningen. Men icke heller han har helt lyckats frigöra sig från den traditionella uppfattningen av Siöblads strid. Också han betraktar slaget vid Flisö som en motgång för de svenska vapnen — låt vara en motgång, som stod ryssarna dyrt och som till sina följder närmast var liktydig med en framgång. Wrangel finner advokatfiskalens anmärkningar befogade och säger, sammanfattande sitt eget omdöme, att Siöblads tillvägagående »verkligen är egendomligt och knappast torde kunna försvaras, huru berättigat det än på grund av fiendens styrka kunde hava förefallit Siöblad själv». Senare delen av uttalandet är oklar, men meningen är sannolikt, att Siöblad underskattade

ryssarnas styrka, emedan den första rapporten endast hade talat om åtta galärer och en del andra fartyg. Detta vittnar om en fullständig missuppfattning av Siöblads syn på läget. För att angripa åtta galärer hade han säkerligen ej riskerat en insegling i skärgården, men just för att han hade fått klart för sig, att han framför sig hade den fientliga roddflottans huvudstyrka, tog han risken. »Såsom jag såg dem vara så starka», säger han i sin rapport av den 28 juli 1720, »att deras dessein annat avseende hade än på vårt lilla detachement, förrän jag kom, utan hade utan tvivel resan gällt hit över på någon tid, tyckte jag rådligt till K. Maj:ts höga tjänst att spela prevenire.» Och han tillägger med rätta, att han anser »aptiten dem lära vara förgången att komma hit».

Var striden vid Flisö ett nederlag för svenskarna? Nej. Det gällde ju icke att fördriva fienden från en viss position och bemäktiga sig den, det gällde att så vitt möjligt tillintetgöra hans stridskrafter eller åtminstone försvaga dem så pass mycket, att hans offensivplaner omintetgjordes. Detta syfte nåddes. Och en militär operation, som leder till nåendet av det fastställda målet, är framgångsrik. Om ryssarna, med större eller mindre förlust, hade lyckats verkställa sin reträtt och Siöblads eskader därefter hade ankrat i Granhamn, så skulle enligt ett rent formellt betraktelsesätt en seger ha vunnits, emedan svenskarna hade »stannat i besittning av stridsplatsen». Men den ryska huvudstyrkan hade då alltjämt varit operationsduglig, och ett kvardröjande inomskärs hade varit en huvudlös oförsiktighet för en seglande eskader. Siöblads angrepp kan närmast jämföras med en kavalleriattack. Ingen begär, att en ryttartrupp efter en framgångsrikt verkställd chock gör halt och sadlar av bakom fiendens linjer; den återvänder i karriär, ofta skenbart i full flykt med hästarna durkande, men trots detta, och om också största delen av truppen blivit efter, kan dess attack ha varit en lysande framgång.

Två omständigheter göra Karl Siöblads bragd än mera ärorik än den rent sakligt sett ter sig. För det första var striden vid Flisö det enda tillfälle, då den svenska örlogsflottan gentemot de ryska roddfartygen tillämpade den taktik, som ensam kunde leda till framgång. Siöblads gestalt reser sig i splendid isolation. Under många års kampanj mot tsar Peters galärer hade man aldrig svingat sig upp till den djärvhet och det ansvarsmod, som krävdes för ett angrepp inomskärs. Striden vid Flisö är därför icke ett uttryck för den inom flottans ledning rådande andan utan blott för en enskild krigares anda, som revolterade mot den förhärskande passiviteten. För det andra handlade Siöblad på eget bevåg och

ansvar; hade han haft Wachtmeisters befallning att göra vad han gjorde, så hade hans ära varit vida mindre. Han hade då framstått såsom en skicklig, kallblodig och tapper officer; såsom det är, framstår han såsom en överlägsen personlighet. Ansvarsmodet kröner hans ära.

Det är icke möjligt att jämföra en aktiv bragd sådan som slaget vid Flisö med de fall av hjältemodigt försvar i en förtvivlad situation, på vilka det stora nordiska krigets historia är rik. Aktivt och passivt mod hos en befälhavare stå på helt olika plan; det förra får sin glans av plikt-känslan och ansvarsmodet, det senare av pliktkänslan enbart. Men Karl Siöblad är förbisedd och förgäten; hans namn saknas i raden av det svenska sjövapnets märkesmäns på gamla sjökrigsskolans mur. Dock är hans strid vid Flisö den enda bragd i vår gamla flottas hävder, som Nelson skulle ha varit stolt över att ha utfört.

Eirik Hornborg.

Gotlands varuutbyte 1654—1689.

De trettiofem år av Gotlands historia, då ön tillhörde drottning Kristinas underhållsländer, åren 1654—1689, ha hittills icke varit föremål för någon systematisk utforskning, varför ingen sammanhängande och överskådlig framställning för denna tid finnes. Efterföljande uppsats avser icke att utfylla denna lucka i vare sig den historiska eller ekonomisk-historiska litteraturen, ehuru den måhända kan lämna vissa bidrag till en större sammanhängande framställning av Gotlands ekonomiska historia sedan 1645.

Denna studie i ett skede av Gotlands ekonomiska historia utgör endast ett led i ett planerat större arbete »Gotlands varuutbyte från äldsta tid till nutid» och får härav hela sin karaktär. Det statistiska material, som i det tillgängliga primärmaterialet i form av tulljournaler bearbetats och sammanställt, blir sålunda icke föremål för någon ens tillnärmelsevis fullständig framställning. I stället upptagas till behandling vissa problemställningar och allmänna föreställningar, som för dessa trettiofem år ha speciellt intresse. Uppsatsen behandlar sålunda icke huvudsakligen varuutbytet som sådant utan möjligheterna att fullständigt teckna det-samma. Med anledning av att uppsatsen ingår som ett led i ett större planerat arbete, har ej heller vissa problemkomplex med fördel ansetts kunna behandlas separat i denna framställning. För undvikande av missförstånd må dock dessa här angivas; de äro statliga och andra ingrepps inverkan på utbytet jämte smuggling, prisutveckling och varukvantiteter, företagsformer och affärsteknik samt varuutbyte och välståndsutveckling. Dessutom ha de invecklade frågorna i samband med bytets värdemässiga förändringar genomgående förbigåtts.

Det statistiska källmaterial, som här sammanställts till belysning av problemställningarna, är till alldeles övervägande delen hämtat direkt från Visby stora sjötulls utgående resp. inkommande journaler från 1600-talet, över vilka en sammanställning gjorts i bilaga 1, till vilken hänvisas. Journalerna förvaras dels i Kammararkivet dels i Visby Arkivdepå. I

övrigt har i Visby Arkivdepå genomgått räakenskaper och handlingar av skilda slag, särskilt då sjukhusräakenskaper, bouppteckningar och affärshandlingar. I Riksarkivet ha genomgått landshövdingarnas skrivelser, i Uppsala Universitets Bibliotek P. A. Säves samlingar samt i Kungl. Biblioteket Jöran Wallins Analecta.

Den tryckta litteratur, som behandlat Gotlands handel och sjöfart under 1600-talet, är ganska begränsad. Holger Rosman har i en uppsats i Rig 1930 betitlad »Gotlands handelsförbindelser på 1600-talet» skisserat totalutvecklingen, medan Leif Dannert och K. G. Kellgren senare nyanterat Rosmans skildring för de speciella tider de behandlat, den förre 1645—1654 (Skrifter utgivna av Humanistiska föreningen vid Stockholms högskola 1939) och den senare 1690—1720 (gradualavhandling 1942).

Den äldre och nyare litteratur, som behandlat gotländska 1600-talsförhållanden, har förf. även begagnat. Främst må då nämnas rektor R. Steffens arbeten »Personer och händelser i den gotländska kalkindustriens historia» (1940) och »Visby hamns historia» (1942). Från senare delen av 1800-talet finns även tre mindre avhandlingar att tillgå av A. Gahne, C. J. H. Gerle och G. Lindström, som finnas upptagna i Molérs Gotlands-biografi. Vidare kan nämnas C. J. Bergmans och R. Björkegrens arbeten »Danmarks sista affär på Gotland 1676—1679» resp. »När Gotland var danskt lydland». Förf. har vidare haft tillgång till en otryckt uppsats i Visby Arkivdepå av H. Beer behandlande Gotland under Jacob Momma-Renstiernas arrende 1667—1674. H. Hammargrens bok »Gotland» (1939) innehåller även värdefulla sammanställningar i hithörande frågor. Till sist kan nämnas att publikationen Gotländskt arkiv och den lokala pressen ofta innehåller artiklar av historiskt och konsthistoriskt skolade författare, som jämväl skänka belysning åt öns hushållning.

Den allmänna svenska ekonomisk-historiska och handels-historiska litteraturen har även genomgått. Av det förra slaget har särskilt Eli F. Heckschers rika litteraturproduktion begagnats, både den allmänt översiktliga »Sveriges ekonomiska historia sedan Gustav Vasa 1: 1—2» och »Svenskt arbete och liv» m. fl. samt den speciella som sysslat med sjöfartsspörsmål såsom »Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa» och »Öresundstullräenskaperna och deras behandling» (Hist. Tidskr. 1942). Av det senare slaget kan nämnas E. Ekegård, »Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden» (1924), I. Lind, »Göteborgs handel och sjöfart 1637—1920» (1923), H. G. F. Sundberg, »Den svenska stapelstadsrätten» (1927) samt H. Fahlborgs

arbeten »Sveriges yttre politik 1660—1664» (1932) och »Ett blad ur svenska handelsflottans historia 1660—1675» (1933).

Då det i alla tryckta framställningar om gotländsk handel med skärpa framhållits, att öns betydelse som varuförmedlare på 1600-talet var slutspelad, har det icke ansetts nödvändigt att giva någon bredare ekonomisk-historisk skildring av förändringen från varuförmedling till varuutbyte. Handeln omfattade för Gotlands del redan vid denna tid »varor för de breda lagrens behov å ena sidan» och råvaror främst för byggnadshantverket å andra sidan.

Till sist bör endast påpekas att med varuutbyte här endast avses den yttre varuomflyttningen mellan Gotland och andra länder eller moderlandet, ej varuomflyttningen inom ön.

* *

*

Att det merkantila draget i Gotlands historia från äldsta tid till nutid är konstitutivt torde vara obestriddt. Handel och sjöfart, varuförmedling och varuutbyte, intar därmed en central plats i öns ekonomiska historia under de gotländska bondeaffärsmännens stormaktsdagar under vikingatiden och tidigare, under Visbys guldålder som den ledande hansestaden (jämte Lübeck) kring 1200-talet och jämväl senare i svensk tid. För Gotlands del äro därmed de ryktbara orden i 1619 års »punkter» för borgerskapet i Sverige synnerligen träffande: »icke allenast handel ochandel utan ock detta rikets välfärd näst Gud består på seglats och skeppsfarten». Att varuutbytets vitala betydelse dock varierat genom tiderna är uppenbart, i det att Gotlands export och import i sin sammansättning varit mycket skiftande. Alldeles särskild relief fick dock handelns betydelse, när Visbys maktställning avvecklades genom sjöröveriets brutala ingrepp på 1400-talet.

När Gotland genom Brömsebro-freden den 13 augusti 1645 återförenades med Sverige fick detta givetvis påtagliga följder för öns ekonomi och hushållning. Huruvida freden medförde förändringar i handelsförbindelserna med utlandet har hittills varit föremål för delade meningar, vilka komma att diskuteras i nästa avsnitt av uppsatsen. På den inre fronten, för den gotländska bondebefolkningen och innevånarna i Visby, fingo de svenska förordningarna omedelbar verkan. Ehuru förhållandena avsevärt hunnit stabiliseras, då Gotland år 1654 blev ett av drottning Kristinas underhållsländer, kan det vara av intresse att något vidröra dessa »de

första svenska årens» ekonomiska problem, helst som verkningarna äro påtagliga även för den här behandlade perioden.

Skilda grenar av det gotländska näringslivet erbjöd därvid olika problem, men det allt överskuggande problemkomplexet, i varje fall enligt dåtida uppfattning, låg på handelsns område. Den reglerande förordningen kom i och med »Placat om Seglationen wid Wijsby och hampner oppå Gottland samt Tullens afläggande. Dat Stockholm then 9 Aprilis år 1646.» Då »Commercierne och Seglatzen» var »emoth all god Stadz Politie afwänd och på landet och i alla hampnar kringspridd worden, hwar af olagligt landzkiöp är händt och befordrat» fingo förordningens bestämmelser efter dåtidens ledande ekonomiska idéer omfattande följder, ehuru stapelstadsrättens principer avsevärt uppmjukades. Placatet stadgade nämligen:

»1. — — — at alt Landzkiöp på Gottland skal vara förbudit, och all köpenskap, ehwadh nampn det ock hafwer, at skola skee i Wår Stadh Wijsby medh Borgerskapet och medh Landtmannen, allenast öfwer Block och Kalksteen, Kalck och allahanda Träläst.

2. — — — at alt Köpmans Godz som, föres uthur andre Land, skal i Wijsby uthlastas och der försällas — — —

4. — — — at icke allenast Borgerskapet i Wijsby, uthan och alle andre ankommande främmande, måge af Allmogen för reda penningar sigh tilhandla förbem:te Block och Kalcksteen, Kalck, Biälkar, Spyror och Wedh; och när the hafwa i Wijsby uthlastat sitt Godz, at the då måge hoos Tullnären, effter Tullens richtigheet, gifwa sigh ann, nampngifwa the hampnar som the förbem:te tunga Wahrur wele inlasta, och så medh Tullnärens wetskap, tilstånd och skrifftelige bewijs, segla derhän, och altså i den lofgifne hamnen inlasta Stenar och Träwärket, och sedan lasten är intagen, då Skiepparen öfwer land resa til Wijsby, och der öfwer Tullen clarera, och så effter uthstådd visitation och befinnelse, at intet annat Godz än föreskrefne Steen eller Träwärke är inlastat, löpa sin kosa som han kan bäst, och dess samt tijdsens lägenhet fordrar.»

För att förhindra »allahanda Landzkiöp och flärd» friläts vidare endast följande hamnar utom Visby, nämligen Burgsvik, Klinte, Cappelshamn, Slite, Sankt Olofsholm och Östergarn. Förordningen fick emellertid verkningar, som ingen, allra minst den svenska regeringen, i dåvarande ömtåliga situation hade önskat. Den blev betraktad som ett intrång på den gotländske bonde-affärsmannens fri- och rättigheter, vilka inte endast voro av urgammal hävd utan även i full överensstämmelse med av danska

regeringen hävdade principer. Medan en oundviklig smuggling florerade avlätos så åtskilliga skrivelser till den svenska regeringen uttryckande missnöje över inskränkningarna i den fria seglationen först av den gotländska allmogen, sedermera även av Visby stads borgare. Efter diverse ändringar fann sig regeringen föranlåten att förklara seglationen fri den 22 nov. 1649, vilket innebar att alla lanthamnar öppnades för utförsel av tunga varor. I realiteten var ju därmed allan rättfärdighet uppfylld, men kvar av striden och en följd av en del andra ekonomiska förordningar var en allmän misstämning, som är ett genomgående drag under hela perioden 1654—1689. En mångfald mer eller mindre officiella skrivelser jämte övriga historiska dokument från denna tid betona därför särskilt starkt dels Gotlands ekonomiskt svaga ställning, dels betydelsen av Gotlands handel. I båda dessa fallen har ofta forskningen anammat 1600-talsgutens egen syn på sin tillvaro och sitt samhälle. Det har ifrågasatts, »om icke de första decennierna av den svenska tiden, åren 1645—1680, varit den av lidande mest bräddade tid, som Gotlands folk någonsin upplevat» och den merkantila historien har stundom gjorts till föremål för studier utan angivande av dess betydelse för bedömningen av öns ekonomiska historia som helhet betraktad. En naturlig följd av det senare har blivit en alldeles oproportionerlig uppfattning av Gotlands näringsliv vid denna tid, i det att handelns betydelse överdrivits på bekostnad av jordbrukets. Man har vid förklarandet av ett realekonomiskt sammanhang följt en idéhistorisk linje, där hänsyn tagits främst till tradition och merkantilistiska idéer. Vad den förra frågan angår, om Gotlands *verkliga* ekonomiska läge, kan densamma ej definitivt besvaras förrän efter en allsidig analys av den gotländska hushållningen, men redan ett studium i det till synes begränsade område, som varuutbytet utgör, torde tillåta vissa slutsatser om den faktiska helhetsutvecklingen.

Den gotländska hushållningens karaktär under åren 1654—1689 erbjuder vissa likheter med den svenska 100 år tidigare, i det att förråds-hushållningen är det kanske mest påfallande draget. En normalimport av 1,470 t:r salt, stora importsiffror för humle, malt och främmande drycker äro därvid upplysande. Även fiskens stora roll i kosthållet var en faktor, som bidrog till konservatismen i den gotländska livsmedelsförsörjningen. Om konservatism sålunda var utmärkande för den gotländska kosthållningen vid denna tid och därmed även kom att prägla det gotländska jordbruket, företedde dock kalk- och trävaruexporten starkt expansiva drag under denna epok. Att detta vid oförändrade importtull-

satser, alldeles oavsett skattetryck och pålagor, kom att skapa förutsättningar för en bättre varuförsörjning genom ökad och mera differentierad import är en nationalekonomisk sanning, som här torde vara tillämplig och verifieras av tulljournalerna. Denna ökade export skapade även möjligheter för ett bättre ekonomiskt läge vid tillfälliga missväxter, i det att betalningsmedel för ökad spannmålsimport lättare funnos tillgängliga. Ett rent teoretiskt resonemang såväl som ett studium i importtulljournalerna visar sålunda, att det gotländska samhället hade en bättre varuförsörjning än under någon tidigare period efter medeltidens »gyllene dagar» vad avser försörjningen utifrån. Den inhemska produktionen av livsmedel var ju dock den avgörande faktorn, men några förändringar till det sämre finnas ingen anledning antaga i en tid av ekonomiskt framåtskridande, ej heller antyda de bevarade dokumenten något dylikt, fränsett enskilda år, då missväxt inträffade och brödsädesbristen kanske ej hann täckas genom ökad spannmålsimport. Dessa enstaka år, då betydande svårigheter uppstodo — bl. a. stadgade hospitalet i Visby 1680, »at om sochnen ville gifva med någon siuk 6 T:r spannmål, kunde den samma intagas i Hospitalet» — få emellertid icke tjäna som bedömningsgrund för helhetsutvecklingen på längre sikt.

Slutsatsen av det föregående torde bliva, att de statiska förhållandena inom jordbruket och de dynamiska inom kalk- och trävaruhandeln ha samverkat till en bättre varuförsörjning åren 1654—1689, än klagoskrivelser och andra »besvär» synas utvisa. Därmed måste även den gotländska levnadsstandarden, då ön tillhörde drottning Kristinas underhållsländer, ha varit förhållandevis hög, både i jämförelse med tidigare förhållanden inom ön och med samtida svensk allmoges standard, detta alldeles oavsett skattepolitik och monetära förändringar. De förskjutningar i levnadsstandarden olika folkgrupper emellan, som otvivelaktigt ägde rum vid denna tid, måste i detta sammanhang förbigås, men en specialstudie torde visa, att även detta problem belyses av varuutbytets utveckling.

Om alltså ett studium i Gotlands varuutbyte avgjort förändrar vår syn på gotlänningarnas levnadsstandard under skilda tider, deras arbete och liv, likaväl som deras samhälle, vilket här hypotetiskt antytts, visar det även att öns ekonomiska liv var förhållandevis outvecklat. Detta innebar varken autarki eller naturahushållning i högre grad än i Sverige, och K. G. Kellgrens yttrande, att öns ekonomiska liv i försörjningshänseende fortfarande företedde »en bild av relativt utpräglad, med jordbruket in-

timt förbunden egenhushållning (självhushållning, naturahushållning)», torde något få modifieras. Begreppen egenhushållning och naturahushållning äro ej heller fullt liktydiga. Även om jordbruket dominerade hushållningen, var varuutbytet i varje fall av vital betydelse, ty helt visst skulle en »avspärrning» på 1600-talet haft avgjort svårare verkningar på det ekonomiska livet än en dylik på våra dagars Gotland, detta alldeles oavsett lagerhållningen. Autarki var förmodligen något alldeles främmande för 1600-talsguten, härom vittnar ju även den överdrivna uppskattningen av handelns betydelse. Den faktiska utvecklingen har även jämsides med det gotländska jordbrukets framåtskridande och dess växande överskottsproduktion gått mot ett ständigt minskat beroende av varuutbytet (importen) i livsmedelsförsörjningshänseende.

Gotlands varuutbytes karaktär, dess sammansättning och kvantitet skulle följaktligen som indikator för öns ekonomiska liv, dess hushållning under åren 1654—1689 sammanfattningsvis visa följande:

- 1) utpräglad förrådshushållning,
- 2) jordbrukets centrala roll, trots dess låga standard,
- 3) varuutbytets expansiva karaktär,
- 4) god varutillförsel från de länder, som mottogo gotländska varor,
- 5) jämförelsevis hög och i varje fall stigande levnadsstandard.

Denna »teori», att varuutbytet belyser strukturella drag i ett samhälles ekonomiska tillstånd och utveckling, torde betraktas som en arbetshypotes vid utforskandet av Gotlands ekonomiska historia, med sin speciella, geografiskt slutna försörjningsenhet. Något bärande kriterium på riktigheten i denna hypotes står ej att finna för åren 1654—1689, då den uppfattning, vartill denna leder, står i bjärt kontrast till den av historikerna länge allmänt vedertagna. I fråga om den följande tiden, 1690—1720, har den dock i vissa avseenden (vad beträffar levnadsstandarden) styrkts av K. G. Kellgrens gradualavhandling med dess genomgripande analys av det gotländska näringslivet. Huruvida arbetshypotesen har något värde vid bedömningen av den ekonomiska strukturen hos andra försörjningsenheter är alldeles beroende på antalet variabler i den inhemska produktionen. I praktiken torde dock andra och vida säkrare bedömningsgrunder erbjuda sig. Ganska unikt torde nämligen vara, att som för Gotland 1654—1689 tulljournalerna är det hart när enda statistiska källmaterial, som tillåter kvantitativa uppskattningar av ekonomiska företeelser. Tulljournalerna voro ju annars, åtminstone i Sverige, omtyckta förladdningar.

Arbetshypotesen har därför från att från början ha varit en teoretisk konstruktion vid bedömandet av en helt annan period av Gotlands ekonomiska historia än den här behandlade övergått till att i detta speciella fall bliva en praktisk nödvändighet, försåvitt man inom rimlig tid skall få en överskådlig blick på öns ekonomiska historia sedan 1645.

Till värdefull belysning av det gotländska samhällets struktur tjänar även ett studium av den gotländska utförselns fördelning på avgångshamnarna. Såväl avgående totalt lästetal som utförda kvantiteter varor visa för staden Visby en låg procent av öns totala siffror, vilket står i föga samklang med dåtidens merkantilistiska system, men vittnar om företagsamhet och initiativ hos den affärsintresserade allmogen och hos köpmännen i de många lanthamnarna. Att åtskilligt av historiskt och kulturhistoriskt värde för forskningen bl. a. i form av en mängd smånotiser i journaler och annat primärmaterial under studiet i varuutbytet framkommer behöver väl knappast påpekas. Dessa enskildheter kunna även på avgörande punkter bidra till en fylligare bild av olika sidor i öns historiska utveckling.

* *

Gotlands politiska införlivande med Sverige 1645 fick inga djupgående verkningar vad beträffar öns varuutbyte med det svenska moderlandet, vilken handel alltfört var av underordnad betydelse. De varumarknader, med vilka de gotländska köpmännen upprätthöllo sina livligaste förbindelser, lågo söderut. Gotlands yttre varuutbyte var i motsats till det nutida huvudsakligen en utrikeshandel.

Sedan något årtionde tillbaka har forskningen riktat sin uppmärksamhet på denna utrikeshandels inriktning, på fördelningen mellan de båda största avnämarna Tyskland och Danmark. Litteraturen på området har liksom den om Öresundtullräkenskaperna till stor del »vändt sig kring sådana frågor som de om fartygens nationalitet och hemort» samt fartygens avgångs- resp. destinationshamnar. Som exempel på dessa undersökningar kan nämnas Leif Dannerts uppsats »Gotland 1645—1654», till vilken jag senare skall återkomma.

Den närmast till hands liggande frågeställningen är enligt min mening kvantitativ, d. v. s. problemet rör sig om absoluta storheter ej endast om relationer och procenttal, som utan en fast bakgrund äro mycket svårtydbara. Vad som främst intresserar är vidare hur varuutbytet, inte han-

delsförbindelserna i och för sig, utvecklade sig med skilda marknader. Detta senare problem har även, som professor Heckscher påpekat, »långt starkare samband med näringslivets hela prägel i de berörda länderna». Med utgångspunkt från dessa båda synpunkter skall problemet om Gotlands varuutbyte och därmed sammanhängande frågor vad rör inriktningen något skärskådas, med särskild vikt lagd vid tidigare undersökningar om »handelsförbindelserna».

Bakgrunden till tidigare frågeställningar har förmodligen varit en alltför ringa förtrogenhet med det statistiska källmaterialet, som betecknats som disparat och ej givande något absolut besked om förhållandena. Det skulle även erbjuda »de största vanskligheter att utarbeta en något så när tillförlitlig statistik över den gotländska handeln». Ehuru ett visst mått av sanning rymmes i dessa yttranden, förtjänar det även att uppmärksammas, att materialet för flera år, som framgår av bilaga 1, är fullständigt och som det vill synas tillförlitligt. Något bärande skäl för tendentiösa mätningar i stället för absoluta torde ej de få ofullständiga källorna utgöra.

Handelns procentuella fördelning på olika varumarknader har vidare beräknats på grundval av fartygens antal till dessa avnämare. Någon hänsyn har sålunda icke tagits till det ofta förekommande faktum, att en ort kunde mottaga avgjort flera fartyg än en annan samtidigt med att dess mottagna lästetal på fartygen var avgjort mindre. Någon verklighetsbetonad uppfattning av handelns inriktning leda sålunda icke jämförelser grundade på fartygsantalen till; proportionerna bli ofta mycket skeva.

Några iögonfallande vanskligheter vid begagnandet av tidigare publicerade uppgifter skola dessutom angivas. Uppdelningen av marknaderna på Tyskland och Danmark, som lancerats av H. Rosman är därvidlag det första frågetecknet. Inte endast underlåtenheten att draga gränserna för begreppen »Tyskland» och »Danmark» är därvid, som Kellgren påpekat, allvarlig och torde kunna vara anledning till missförstånd, utan även uppdelningen som sådan borde vara ekonomisk och inte politisk. Som det nu är, talar Dannert än om »städerna vid den tyska Östersjökusten» än om »Tyskland» vid jämförelse av sina procenttal, medan Nordsjöhamnen Bremen dock var destinationsort för flera från Gotland avgångna fartyg. Skall, för överskådlighetens skull, en uppdelning i avnämars- respektive leverantörområden göras, torde densamma ske efter ekonomiska betingelser i stället för efter geografiskt-politiska gränser, vilka ofta förändras

under redovisningstiden, varjämte enskilda orter, som spela en avgörande roll för utvecklingen, torde böra specialredovisas. På så sätt underlättas förståelsen av den ekonomiska innebörden av det statistiska materialet, även då detta omfattar varustatistik, varjämte praktiska fördelar bl. a. i form av minskat omräkningsarbete vinnas.

Ytterligare en detalj i primärmaterialet, som kan välla missförstånd, bör här påpekas, nämligen redovisningen av utrikes och inrikes sjöfart. Om denna faller Kellgren följande yttrande: »Då de från Gotland till svenska hamnar avgående fartygen icke betalade tull, äro de heller icke i journalerna försedda med löpande nummer. Dylika åsättas som regel endast fartyg till utrikes ort, men man finner, att tullskrivaren mer än en gång råkat numrera även fartyg i inrikes trafik, varvid antalet fartyg i utrikesfart kommit att uppgivas för högt. I den följande framställningen har dock någon hänsyn härtill icke tagits; antalet fartyg i utrikes fraktfart har uppgivits lika med antalet nummerförda fartyg. Skillnaden är icke stor.» Detta omdöme synes vara välgrundat för tiden efter 1690 (den tid Kellgren behandlar) och för vissa år under 1680-talet förekomma t. o. m. journaler för inrikessjöfarten separat, vadan ju fel-möjligheten är utesluten. I äldre journaler från 1650- och 1660-talen förses dock vissa år *genomgående* även de svenska med löpande nummer. Att skillnaden härvidlag ej alltid är betydelselös framgår bl. a. av 1663 års tulljournal, där de till Sverige destinerade äro 72 till antalet av en total utgående sjöfart på 361 fartyg (enl. nummerförteckningen 363 men två nummer ha överhoppats). Dannerts siffror för tiden före 1665 och Kellgrens för 1690-talet äro sålunda ej jämförbara. Vad detta betyder i praktiska svårigheter för forskaren, som önskar få en total överblick på Gotlands varuutbyte, i form av omräkningar och fullständigt ny genomgång av det väldiga primärmaterialet behöver väl knappast påpekas.

Redan av dessa få uppgifter om disparata drag i publicerade uppgifter torde framgå svårigheterna att komma till en verklighetsbetonad och proportionerlig uppfattning av den gotländska handels inriktning. Det ringa siffermaterial, som sammanställts ur tulljournalerna, tillåter tills vidare icke några generella slutsatser, inte ens om »tendensen» i den yttre handeln. Tendensen är nämligen inte en, utan först sedan mängden av handeln påverkande faktorer fastställts, kan en »vetenskaplig teori» med anspråk på fullständighet och sanning uppställas. Denna i förening med ett fullständigt bearbetande av det tillgängliga siffermaterialet kan giva oss svaret på frågan hur Gotlands handel var inriktad.

Vad som för närvarande kräves är sålunda inte så mycket teoretiska konstruktioner av drag och utvecklingslinjer i den gotländska handeln utan fastmer fakta och åter fakta om denna handel, d. v. s. en planmässig bearbetning av tulljournaler och annat primärmaterial. Därvid måste vederbörlig hänsyn tagas till att de äldre problemställningarna ej skänka någon ny belysning åt Gotlands ekonomiska liv och utveckling under gången tid. Problemet är inte vart fartygen styrde kosan vid sin färd från Gotland eller varifrån de kommo till ön. Problemet är vart de av gutarna producerade varorna togo vägen och var de hämtade sina importvaror samt den inbördes storleksordningen mellan dessa, mätt i såväl värde som mängd. Problemet om handelns inriktning blir då ett sekundärproblem, som löser sig självt, när man följer en av de strategiska linjerna i utforskandet av Gotlands ekonomiska historia, när man kommit till klarhet med det primärproblem, över vilket följande rubrik kan sättas: Varuutbytet utveckling.

* *

*

Den allmänt omfattade och i kulturhistoriska och konsthistoriska verk framförda uppfattningen om Gotlands ekonomiska läge, vilken helt flyktigt upptagits till behandling i kap. I, har även sin motsvarighet beträffande utrikeshandeln under den tid ön tillhörde drottning Kristinas underhållsländer. Som tidigare framhållits ha visserligen forskare, som sökt klarlägga utrikeshandeln, kommit att överdriva dess betydelse för öns näringsliv som helhet betraktat, men även en annan uppfattning, nämligen den, att Gotlands utrikeshandel, i varje fall dess export, under denna 35-årsperiod skulle ha »hämmats» har framförts. Anledningen härtill skulle ha varit bl. a. drottning Kristinas utarrendering av skatteinkomsterna till enskilda köpmän. Detta skedde nämligen tvenne gånger under denna tid, dels åren 1667—1674 till Jacob Momma och dels åren 1681—1684 till Holger Jönsson, vilka båda slutade som ruinerade män. Den »psykologiska» förklaringen till dessa, bland vetenskapsmän såväl som lekmän, gängse föreställningar är inte svår att finna och har även antytts i kap. I, men i detta senare fall har även det i gotländsk historieskrivning alltför vanliga felet att sammanblanda Gotlands historia med Visbys fått en variant även för 1600-talets historia. Tillståndet i Visby på 1600-talet var minst av allt typiskt för Gotland och dess landsbygd,

ehuru bönderna i lika hög grad som borgarna göra allt för att få »de höge herrarna» och även »sena tidens» forskare att tro, att just de skrivande ha det uslaste tänkbara ekonomiska läge. Bekant är ju dock bl. a. från Steffens kalkindustrihistoria, att initiativrika Visby-bor flyttade ut på landsbygden som kalkbrukspatroner. Nedgången i Visbys export är icke typisk för Gotland som helhet.

Svaret på frågan hur Gotlands utrikeshandel utvecklats sig kan endast ges av den ekonomiska historieforskningen. Det har hittills icke givits. Till grund för denna frågas belysning måste därvid ligga bearbetningar av Visby stora sjötulls inkommande och utgående journaler. Denna bearbetning ställer sig avgjort lättast för exporttulljournalerna, med deras till antalet relativt fåtaliga varugrupper, huvudsakligen kalk- och sandstensprodukter, trävaror och tjära samt smärre poster av animaliska och vegetabiliska födoämnen ävensom levande djur. Importsiffrorna däremot äro förhållandevis svårarbetade, inte endast beroende på varuinförselns större differentiering utan även på att importvaror ofta upptagas i exporttulljournalen, vilket dessutom gör, att summorna av de erlagda export- resp. importtullavgifterna ej äro jämförbara. Persedelextrakt förekomma mig veterligt endast för två år, 1656 och 1657, och avse endast införseln.

Med anledning av vad som ovan sagts har den gotländska importen hittills icke gjorts till föremål för bearbetningar av samma omfattning som exporten och de kvantitativa uppskattningar, som gjorts för 1680-talet, äro av den ringa omfattning att de ej förtjäna att läggas till grund för ett mera detaljerat resonemang om utvecklingen utöver det, som tidigare förts. Jag nöjer mig därför med att här ange vissa kvantitativa siffror från de nämnda extrakten »oppå deth Godz som til Gotland ifrån Fremmande orth inkommet och på Wysby Tull Contor för Tullet ähr». Varugrupperna äro de i handelsstatistiken gängse eller följande (siffrorna inom parentes ange antalet varuslag 1656):

Guldh, Silfwer och Sidentyg (29)

Klädhe, Kiersin och Boy (20)

Rijsselske Cramwarur (107)

Lerfft (19)

Specerij (35)

Drögerij (11)

Färgh (19)

Salt och Torr fysk (16)

Allehanda Grofwa Wahrur (50)

Fremmande Drycker (15)

Gruppen Specerij har följande fullständiga utseende 1657, med angivande av motsvarande införselkvantiteter för viktigare varor 1656 inom parentes:

481 $\frac{1}{4}$	skålp.	topp såcker (798 $\frac{5}{8}$)
58	»	confect såcker (112)
3 $\frac{1}{2}$	»	hwit candi
25	»	brun candi
8	»	insyltat ingefär
204	»	ingefär (574 $\frac{1}{2}$)
328	»	peppar (390 $\frac{1}{2}$)
1 $\frac{1}{16}$	»	Engelsk saffran ($\frac{3}{32}$)
1 $\frac{1}{8}$	»	fransk saffran (1 $\frac{2}{32}$)
12 $\frac{3}{4}$	»	muscat blommor (14 $\frac{3}{16}$)
16 $\frac{1}{8}$	»	neglikor (17 $\frac{9}{16}$)
9	»	canel (23 $\frac{1}{4}$)
9 $\frac{1}{2}$	»	muskater (13 $\frac{9}{16}$)
117	»	madell (187)
19	korgar	rosiner
$\frac{131}{240}$	fiärd.	fykon
2,395	skålp.	sweskon
411 $\frac{1}{2}$	»	corinter (684 $\frac{1}{2}$)
508 $\frac{1}{2}$	»	annijs (1,050)
68	»	cummin (67)
581	»	rys
12	»	syrop
1	»	wyn capriss
12 $\frac{3}{4}$	»	cardemomma (8 $\frac{5}{8}$)
5 $\frac{1}{2}$	»	kobeber
5	»	coriander
4	»	torra kiersbär
4 $\frac{1}{2}$	läst	thiriack
89 $\frac{1}{2}$	skålp.	ollia (196 $\frac{3}{10}$)
$\frac{1}{10}$	åhm	lyn ollia ($\frac{3}{20}$)
1 $\frac{1}{4}$	t:a	honingh
51	otting	augurckor
4	»	d:o
$\frac{1}{16}$	t:a	?
2	skålp.	Selzmäntz

Då, som i inledningen nämnts, avsikten med denna studie ej är att ge ett absolut svar på frågan om varuutbytets sammansättning och karaktär, blott att diskutera teoretiska och praktiska spörsmål vid bearbetningen

av tulljournalerna, skall statistiken här inte fullständigas, endast följande siffror för år 1656 skola nämnas:

tobach	373	skålp.
Fransk Sill	76	t:r
Norige Sill	29	t:r
Blandfisk	62	skepp.
Torra Flundror	2,510	st.
humbla	100	skepp.
Erffter	555	t:r
äplen	140	t:r
malt	3,391 $\frac{1}{2}$	»
rogh	479	»
Miöhl	30	»
Hvete	19 $\frac{1}{2}$	»
Korn	78 $\frac{1}{2}$	»
Citroner	505	st.
Salt	1,471 $\frac{1}{2}$	t:r
Grofft lärfft	22,547	al:r
Franskt wyn	41	åhm
Wismar momma	54	fat

Siffrorna ha utan anspråk på representativitet sammanställts blott för att dels visa storleksordningen av de företeelser, som diskuteras, dels i någon mån antyda differentieringen. Någon analys av de till Gotland levererade varornas ursprung har icke ansetts böra ifrågakomma förrän i samband med en generell diskussion av importens storlek, mätt i såväl värde som mängd.

Den gotländska varuutförseln har däremot gjorts till föremål för ett intensivare studium. Sammanräkningar av siffrorna i de utgående journalerna ha redan tidigare för enstaka år verkställts för enskilda varugrupper, för vilka den kulturhistoriska forskningen haft intresse. Detta har främst gällt den gotländska stenens produkter i bearbetad eller oarbetad form samt järnutförseln. Över den gotländska skogens historia ligger ännu dunklet tätt och några utförselsiffror över dess produkter under 1600-talet ha endast publicerats mycket sparsamt.

I den gotländska kalkstenen hade ön sedan gammalt en av utlänningarna efterfrågad vara. Ehuru kalkbränningen torde vara lika gammal som de bevarade stenbyggnaderna från 1000-talet, fick densamma icke någon ekonomisk betydelse för Gotland förrän under just den period, som här är föremål för behandling. »Underhållstiden» var för kalkindustrien och kalkexporten det stora uppsvingets tid. Några bestämda ex-

portdateringar ha hittills icke gjorts, utan den bittra kamp, som fördes mellan kalksten och bränd kalk alltifrån 1640-talet och in på 1700-talet och stundom tog sig nog så illojala och ödesdigra former till hjälp, har endast tecknats helt allmänt. Föreliggande studie skulle måhända kunna bidra med två exakta dateringar i denna varumotsättning inom produktion och export.

Visby stads borgare anhöllo genom borgmästare och råd 1649 i enlighet med tidens merkantilistiska principer, att Kungl. Maj:t skulle förbjuda kalkstensutförseln — detta skulle ha bildat upptakten till den heta striden, men den torde ha en i litteraturen endast antydd förhistoria under den danska tiden. Vad jag här åsyftar är den merkantilistiska linje, som fick sitt något extrema uttryck i lagman Cedercrantz' »förslag angående handels förkovring och inbyggarnas välbefinnande» 1694, i vilket bl. a. påyrkades, att den kalkugnsägare, som ej byggde egna farkoster, skulle bliva tvungen att sälja ugnen till den, som gjorde detta. Uppmärksamheten på detta problem riktades nämligen så tidigt som 1618, om inte tidigare, av en lagcommission, som yttrar: »Efter ingen af Borgerskapet sjelft holler något skep, at sielft utföra sina waror o hemta utlendske igen, utan lemna de fremmande all sådan profite och winst, ty skulle de hädanefter sielf lägga sig til Fartyg . . .» Med detta yttrande som bakgrund får den av konung Christian IV förda privilegiepolitiken i uppmuntrande syfte tydligare relief. Denna ledde emellertid inte till önskat resultat utan åstadkom mest stridigheter och kalkbränningen upphörde alldeles för några år (1626—1634). Även om den starkt ökade kalkbränning och kalkutförsel, som senare ägde rum, icke har sin förklaring i gotlänningarnas ökade andel i handelssjöfarten, kan man på goda grunder antaga, att den obetydliga gotländska handelsflottan var en avgörande faktor i den begynnande kampen kalksten contra kalk. Det måste nämligen ha erbjudit hart när oöverstigliga hinder att inarbete kalken på främmande marknader genom de skutskeppare, som dominerade den gotländska fraktfarten. Dessa voro nästan alla hemmahörande i de tyska städerna vid Östersjön, av vilka flera redan brände kalk.

Visby-borgarna ville nu för alltid eliminera dessa svårigheter och avgöra kampen till kalkens förmån genom ett radikalt officiellt ingrepp, som skulle hindra utlänningarna från att på laglig väg tillgodose sitt behov av kalksten på den gotländska marknaden. Till detta förslag knöt man givetvis den förhoppningen, att sedan den gotländska produktionsapparaten omställdes och kalkbränningen kommit i gång i större skala,

den efterfrågan, som tidigare gällt kalksten, skulle riktas mot »den förädlade produkten» d. v. s. bränd kalk. Vinsten skulle ju på så sätt även ökas. Något exportförbud för kalksten fann sig emellertid den svenska regeringen icke föranlåten att införa, men uttullen för denna vara höjdes med 50 procent. För kalk skulle sålunda betalas 8 öre per läst men för kalksten 12 öre. Härom yttrar Steffen utan motivering, att »det var fullt effektivt» och kalkstensutförseln skulle sålunda ha upphört eller i varje fall avsevärt hämmats någon tid efter bestämmelsens utfärdande (den 22 november 1649). Tulljournalerna verifiera dock ej detta. Ännu år 1656 utfördes nämligen 1,239 läster kalksten (varvid beteckningen lass satts lika med läst, den förekommer endast i sex fall). År 1657 uppgår kalkstensutförseln till 560 läster och för följande år under 35-årsperioden, som undersökts, visar den genomgående lägre siffror förutom att en viss återhämtning konstaterats 1658. Det torde därför kunna ifrågasättas, om inte 1656 är det sista året för en betydande kalkstensexport under 1600-talet. Anledningen till att kalkstensexporten nedgick skulle sålunda icke ha varit, såvitt känt är, den av svenska staten förda tullpolitiken, även om den varit en bidragande orsak, utan främst stå att finna i minskad efterfrågan 1657 och följande år, i främsta rummet beroende på oroligheter i Östersjön.

Den kalkexport, som skulle ersätta utförseln av kalksten, fick sitt stora genombrott först fyra år senare, 1660. Det är emellertid förvånande, hur väl exporten höll sig uppe under krigsåren 1657—1659, vilket måste ha berott på att kalken betraktades som mera värdefull än andra varor. Från år 1656 till 1657, då det för en äldre uppfattning så betydelsefulla fartygsantalet sjönk från 297 till 166 avgående, var utförseln nästan utan nämnvärd minskning eller från 1,996 till 1,901 läster. Efter en återhämtning 1658 sjönk så exporten 1659 till 1,774 läster. Med år 1660 kom åter sjöfarten i gång och nu blev kalken en exportvara av betydelse för det gotländska samhället. Utförseln steg detta år till 4,785 läster och enbart Danzig, som mottog huvudparten av den utförda kalken, importerade 2,020 läster, d. v. s. väsentligt mer än hela 1659 års gotländska utförsel, av vilken staden mottog 885 läster. Förklaringen till denna enorma ökning i exporten på ett enda år torde åtminstone delvis vara att finna i det återställda lugn, som rådde för fraktfarten i Östersjön efter striderna 1656—1660. Produktionsapparaten inom kalkbränningen fick med ens en ganska väl utnyttjad kapacitet, sedan den under 1650-talet undergått utvidgningar och förbättringar. Någon ny exportmarknad

hade dock inte tillkommit och Danmarks betydelse som avnämare var ringa. Exporten dit uppgick 1660 till 270 läster (88 till Sönderborg, 87 till Köpenhamn, 44 till Bornholm, 27 till Sleswig, 23 till Kiöge samt 1 till Gottorp) mot ingen export alls dit år 1659.

Sedan kalkexporten nu på allvar kommit i gång och kalkbränningen fått ökad omfattning minskades efter hand kalkstensexporten, ehuru den långt ifrån hade spelat ut sin roll; särskilt lübeckarna hämtade på Gotland fortfarande vissa kvantiteter kalksten till sina kalkugnar, ehuru det i förhållande till såväl kalkexport efter 1660 som kalkstensexport före 1656 rörde sig om blygsamma kvantiteter, år 1660 387 läster. En utbredd smuggling skulle dock ha florerat här, vilket bl. a. omtalas i en skrivelse av landshövdingen 1706. Omfattningen av den senare är givetvis omöjlig att exakt fastställa, men en allmän uppfattning om utbredningen kan man möjligen få genom studier i tulljournalerna. Fartygen ha nämligen som regel angivits, endast lasten har felaktigt uppgivits.

Från 1660-talets goda år fortgår sedan utvecklingen fram till slutet av denna 35-årsperiod, som inleder en ny högkonjunktur, men det är endast möjligt att sporadiskt följa utvecklingens kvantitativa förändringar i tulljournalerna. Det material, som står oss till förfogande, visar dock att någon mera revolutionerande förändring icke har inträffat. Det finns heller ingenting i de historiska dokumenten, som tyder på att arrendena fick några djupare följder för kalkexporten, ej heller den danska ockupationen av Gotland 1676—1679 kan antagas ha förorsakat någon genomgripande förändring i utrikeshandelns omfattning och dirigering, men väl i varuutbytet med Sverige. Det definitiva svaret på denna fråga torde ligga dolt i de danska arkiven, f. n. oåtkomligt på grund av den nutida ockupationen av landet.

När 1680-talets högkonjunktur för den gotländska handeln sedan satte in, expanderade även kalkindustrin och kalkexporten. För år 1685 uppgår Rosman en export på över 10,000 läster, för år 1687 uppgår den enl. Steffen till 9,914 l., för 1688 har den beräknats till 11,101 läster (den högsta siffran under 35-årsperioden, vilken dock överträffades flera år på 1690-talet) samt för år 1689 till 8,786 läster (den sistnämnda siffran anger endast export till utlandet). Beträffande övriga utförselsiffror hänvisas till bilaga 2. Det torde observeras, att på grund av materialets beskaffenhet missförstånd lätt kunna uppstå i det att siffror över utförseln, som publiceras, ej alltid äro jämförbara. Man får här nog skilja mellan totalutförsel och export till utlandet.

När det första stora uppsvinget i kalkutförseln inträffade år 1660, spelade, som redan nämnts, exportökningen till Danmark en alldeles underordnad roll, men vid den andra vågtoppen i kalkutförselkurvan under åren 1654—1689 visa även danskarna märkbart intresse för den brända kalken. Denna omdirigering i utförselriktningen illustreras kanske bäst av nedanstående tabell, som visar de olika avnämarestädernas kalkimport från Gotland vid mitten av två »högkonjunkturer» med 25 års mellanrum. Den tarvar inga kommentarer.

Kalkutförseln från Gotland 1663 och 1688.

Destination	1663 antal läster	1688 antal läster
<i>Sverige:</i>		
Göteborg		1,415
Kalmar	98	
Karlskrona		172
Karlshamn		10
Marstrand		885
Stockholm	2,040	
Ystad		50
Summa	2,138	2,532
<i>Danmark och Sleswig:</i>		
Eckernförde		183
Femern	63	116
Flensburg	216	
Köpenhamn	60	2,592
Nyköping	70	
Sleswig	48	
Sönderborg	155	200
Summa	612	3,091
<i>Övriga hamnar vid Östersjön:</i>		
Anklam		48
Danzig	895	1,667
Elbing		66
Greifswald		28
Kolberg	285	104
Kurland	7	
Königsberg	820	1,127
Transport	2,007	3,040

Destination	1663 antal läster	1688 antal läster
Transport	2,007	3,040
Libau		39
Lübeck	187	165
Memel		251
Pillau		57
Riga	135	
Rostock	148	132
Stolp	30	
Stralsund	279	856
Wismar	74	794
Wollgast	142	
Travemünde		36
Summa	3,002	5,370
<i>England(?)</i>		
Rüdehorn	113	
Ej angiven destination		108
<i>Sammandrag:</i>		
Sverige	2,138	2,532
Danmark och Sleswig	612	3,091
Övriga Östersjö-hamnar	3,002	5,370
England	113	
Ej angiven destination		108
Summa läster	5,865	11,101

Den brända kalken var dock inte den enda produkt av den gotländska stenen, som rönt efterfrågan från främlingarnas sida; förutom kalkstenen, som redan omtalats, utfördes varje år något hundratal tunnor osläckt kalk. Från södra Gotland utfördes även sandsten i form av blocksten, måttsten och slipsten samt arbeten därav. Att döma av utförselsiffrorna har efterfrågan på denna marknad visat starka fluktuationer.

Den gotländska kalkindustrin har följts i sin utveckling under dessa 35 år som en typisk exponent för de expansiva varugrupperna i varuutbytet, medan motsvarande kontraktiva av nämnvärd betydelse fått sin belysning av kalkstensexportens utveckling. Det kan ej nog starkt betonas, att expansionen i näringslivet omfattat även en annan stor grupp

av betydelse, trävaruhandeln, som å andra sidan icke hade några kontraktiva drag inom andra delar av näringslivet vare sig som orsak eller omedelbar följd. De siffror över denna export, som tidigare publicerats bl. a. i Svensk Handelsstatistik 1637—1737 av Boëthius—Heckscher jämte de kompletterande uträkningar, som verkstälts av mig, skola emellertid här inte bli föremål för någon redovisning.

Antydningssvis skall endast nämnas, att trävaruhandeln aldrig upplevat ett högkonjunkturår under 1600-talet som det år 1688. Härtill bidrog särskilt exporten till Nederländerna; enbart till Amsterdam avgingo detta år 34 fartyg om 3,275 läster medförande huvudsakligen bjälkar, men även betydande kvantiteter av läkten och bräder (av det senare slaget 2,983 tolfter). Även vedutförseln var betydande, trots den enorma vedåtgången vid kalkbränningen.

Genom beräkningar i tulljournalerna har även den gotländska exporten av bräder till utlandet år 1685 kunnat fastställas, vilket är av den största betydelse, då Visby saknas i rikssammandraget över tullräkenskaperna såsom bl. a. framgår av professor B. Boëthius' tabell över brädeexporten i uppsatsen »Trävaruexportens genombrott efter det nordiska kriget». Exportsiffran uppgår till 3,813 tolfter och rikets totala export av bräder blir då 54,199,³³ tolfter. Med beteckningen Visby i tabellen avses givetvis Visby tullkammaredistrikt, vilket är värt att hålla i minne. Trävaruexporten från *staden* Visby var nämligen vid denna tid mycket blygsam, signifikativt är därvid, att ingen av holländarna trafikerade staden, vars trä huvudsakligen gick till Lübeck. Det kan i annat fall vålla missförstånd att som Bertil Boëthius tala om Västervik och Visby som viktiga trävaruhamnar. Visby var nämligen långt ifrån den viktigaste trävaruhamnen på Gotland; staden hade endast monopol på tjäreexporten.

När bilden av Gotlands utrikeshandeln en gång skall tecknas fullständig måste givetvis vederbörlig hänsyn tagas även till varugrupper utöver de här nämnda, främst exporten av vegetabiliska och animaliska livsmedel, ehuru den, med en lätt överdrift, mest har »kuriositetsintresse» som en gammal förelöpare till tyngdpunkten i det nutida gotländska varuutbytets utförselsida.

Den gotländska järnindustrien och dess export kan anses till fullo klarlagd av Erik B. Lundberg i hans välskrivna arbete »Lummelunds bruk».

Om den i våra dagar allt dominerande faktorn i Gotlands varuutbyte, nämligen handeln med det svenska fastlandet och hur denna gestaltade sig på 1600-talet har den tryckta litteraturen knapphändiga uppgifter. Det uppges endast, att den svenska regeringens strävan att öka förbindelserna i ekonomiskt avseende mellan ön och det svenska moderlandet genom livligare sjöfart icke krönts med framgång. Som bevis härför nämnes bl. a. att 1685 voro endast 12 fartyg destinerade från Gotland till Stockholm, medan 98 fartyg avgingo till Köpenhamn. Vanskligheterna i att bedöma företeelserna generellt efter ett för ringa källmaterial framgå dock, om man nämner, att redan 1663 avgingo 72 fartyg till Sverige, därav 51 till Stockholm. Endast en stad kan uppvisa större antal dit destinerade fartyg än Stockholm, nämligen Danzig med sina 75 fartyg. Köpenhamn mottog endast 27 av de 361 fartygen, som lämnade Gotland detta år.

Den till det svenska fastlandet destinerade fraktfarten redovisas i tulljournalerna på tre olika sätt. Vissa år, på 1680-talet återfinner man den i särskilda förteckningar upptagande endast den inrikes sjöfarten, andra år åter redovisas den tillsammans med den utrikes, varvid den vissa år erhållit löpande nummer andra icke. En viss inkonsekvens kan även för enstaka år konstateras, i det att man än givit löpande nummer än icke. Konsekvent, med få undantag, har man däremot underlåtit att uppge lästetal för denna trafik, varför enl. min mening en analys av varuutbytets omfång gjort sig än mer nödvändig. För kalken ha siffror redan lämnats i föregående kapitel, och i övrigt bestod utförseln av livsmedel, levande kreatur, smärre ved- och virkespartier samt vadmal. Vissa varuslag kunna dessutom förekomma i såväl import- som exportstatistiken till obetydliga kvantiteter såsom bl. a. fisk.

Varutillförseln från det svenska fastlandet till Gotland har icke varit föremål för kvantitativa beräkningar, men »det allmänna intrycket» är att denna varit av alldeles underordnad betydelse mot importen från Lübeck och andra utländska furnissörer av varor för det gotländska hushållet.

* *

*

Det anges redan i inledningen av avsikten med föreliggande arbete icke är att giva en fullständig bild av det gotländska varuutbytet 1654—1689. Varuutbytets totala utveckling har därför ej heller ansetts böra

tecknas här, endast möjligheterna till en sådan studie i total-utvecklingens förändringar skola något antydvas, delvis som en resumé av vad som tidigare framhållits.

En jämförelse grundad på fartygsantalen för skilda år, inkommande resp. utgående, säger oss mycket litet. Särskild tydlig relief får ju detta, om man för ut tankegången och ex.-vis försöker mäta storleksordningen av 1600-talets sjöfart i förhållande till den nuvarande på grundval av fartygsantalet. Man behöver icke ha stor vana vid kvantitativa jämförelser på det ekonomiska området eller historiska proportioner över huvud taget för att inse det ohållbara och vilseledande i en dylik jämförelse, som även enl. Eli F. Heckscher upplyser »särdeles litet». Anledningen till att denna jämförelsegrund ändå måst upptagas som en »problemställning» med den förhållandevis utförliga behandling, som här givits, är helt enkelt den, att frågan om variationerna i fartygsantalet mer eller mindre är en huvudproblemställning i all tidigare litteratur om gotländsk handel och sjöfart på 1600-talet. Anledningen härtill har måhända ej varit densamma för skilda forskare, för en del har en bearbetning av materialet efter antal varit den minst tidsödande och frågeställningen därmed den mest lockande, för andra har bristen på fullständiga lästetal för fartygen framtvingat den olyckliga problemställningen.

Nästa jämförelsemetod, som kan tänkas ifrågakomma, är en jämförelse grundad på lästetal. Dessa äro i regel angivna för fartyg i utrikes fart och där de saknas kunna de inom relativt snäva gränser approximativt beräknas, utan att ev. fel nämnvärt påverka totalsiffrorna för utrikes-sjöfarten. För exporten behöver vidare ingen hänsyn tagas till barlastprocenten, då denna för de flesta år är lika med noll, d. v. s. obefintlig. För importen är densamma relativt lätt beräknad efter 1665 och före detta år upptogos ej fartyg i barlast med löpande nummer i inkommande tulljournalen. För utrikeshandelns utveckling kan sålunda de lastförande fartygens lästetal vara en viss bedömningsgrund, vars värde betydligt ökas, om den ställes i parallellitet med andra bedömningsgrunder. För den inrikes handeln över havet saknas dock fartygens lästetal som regel och här är det allför vanskligt att från fartygens last framkonstruera dylika. Till belysning av varuutbytets totala utveckling är därför även denna jämförelsegrund mindre lämplig eller m. a. o. ej användbar.

En tredje möjlighet att lösa problemet om Gotlands varuutbytes totala utveckling står oss emellertid till buds. Den består i att följa utvecklingen för de enskilda varorna på utförsel- och införselsidan, ett avgjort

mera tidsödande men även upplysande studium. För att få en exakt bild av den totala utvecklingen i såväl kvantitet som värde måste alla varor följas, men om man nöjer sig med en allmän uppskattning, till vilken man av skäl som strax skola anges måste inskränka sig, behöver man endast följa vissa varor med representativitet, vilka kunna betecknas som »nyckelvaror» i varuutbytet. Dessa variera givetvis under olika tider och det gäller att först noga studera varuutbytets sammansättning, innan dessa kunna fastställas. För tiden 1654—1689 torde de på Gotland vara följande på importsidan: salt och humle samt några ganska godtyckligt valda representanter inom grupperna livsmedel, drycker och textilier. På exportsidan äro motsvarande varor: skogens och stenens produkter. Inom den förra gruppen måste de flesta varor alltifrån ved och virke till tjära följas, medan inom den senare huvudsakligen bränd kalk och kalksten jämte sandstenens tre former behöva studeras. Spannmål måste betecknas som en nyckelvara på såväl införsel- som utförselsidan.

Raden av bevarade tulljournaler är ju dock icke kontinuerlig för hela tiden 1654—1689, varför utvecklingen måste bedömas utifrån exakta iakttagelser av varuutbytets storlek och sammansättning under enstaka år, ibland med ganska stort mellanrum. Frågan om Gotlands varuutbytes totala utveckling blir därför inte endast en fråga om exakta kvanta och värden utan även en fråga om strukturella drag i nämnda utveckling. Till belysning av denna fråga lämnar material utanför de statistiska och ekonomiska källorna i form av officiella skrivelser och andra historiska dokument bidrag, ehuru de stundom stå i kontrast till siffermaterialet. Även ett studium i varuutbytets organisatoriska och institutionella förhållanden vidgar vårt perspektiv på detta problemkomplex.

* *

I det föregående ha några problem vid försöken att få en så verklighetsbetonad uppfattning som möjligt av varutrafiken till och från Gotland blivit ställda, utan att definitiva svar alltid givits. Det genomgående draget, både när det gällt att skildra handeln som del i den totala hushållningen och handeln som näringsgren, har varit att själva varutrafikens utveckling skänker rikare belysning åt det gotländska samhället och dess hushållning än sjöfartens utveckling. Dock får ofta den senare, därför att den är lättare att få fram ur materialet, tjäna som en viss mätare

även på den förstnämnda, ehuru av begränsat värde. I princip är dock utrikeshandelns och sjöfartens problem skilda och ehuru utvecklingen ofta går parallellt gör den det helt visst inte alltid. Sjöfartshistorien kommer också endast tillfälligtvis åt själva orsakssammanhangen bakom handelns utveckling, därför att totalutvecklingens olika komponenter utgöras av ekonomiska förbindelser mellan »marknader» ej mellan avgångs- resp. destinationshamnar. Att förändringar inom sjöfarten som förmedlare och förbindelselänk mellan köpare och säljare, dock påverkar utrikeshandeln i olika riktningar är lika självklart som att varutrafiken påverkar sjöfarten.

Den expansionsprocess, som antydningssvis skisserats, visade sig även i sjöfartens ökade livlighet kring Gotlands kuster. Även inom den inhemska rederinäringen på ön togs nya krafttag, ehuru den verkligt stora förändringen inom sjöfarten inte skulle komma förrän efter 1750. Vi ha tidigare jämfört kalkutförseln för de två goda åren 1663 och 1688 och kunna även utifrån dessa två år antyda utvecklingen inom sjöfarten. Efter en del approximationer kommer man då fram till att från Gotland det förstnämnda året avgingo c:a 8,500 läster lastförande fartyg, medan det senare året siffran stigit till mellan 11,500 och 12,000 läster, alltså en ökning på i runt tal 40 %.

Tulljournalerna ange nu visserligen endast skepparnas hemort ej fartygens, men med bortseende från den avvikelse, som här helt visst är till finnandes men är av underordnad betydelse, kan det ha sitt intresse att studera fartygens hemortsförhållanden. Endast genom ett dylikt studium kan man få svar på frågan på vilka kölar den gotländska utförseln vidarebefordrades från ön.

År 1663 kan då först konstateras att fartygen hörde hemma i en rad olika hamnar, över 40 till antalet, och att ingen av dessa kan sägas ha dominerat fraktmarknaden. De flesta fartygen hörde hemma i Sönderborg, men dess andel i totala lästetalet uppgick inte ens till 10 %. Den största andelen hade Stolp med 1,300 läster eller 15 % och Rostock med 950 läster. Utom Sönderborg förtjänar bland danska hamnar endast Köpenhamn att nämnas, där 525 l. hörde hemma. Bland tyska Östersjöhamnar kan i detta sammanhang Lübeck, Danzig, Kolberg och Stralsund nämnas med resp. 526, 397, 359 och 227 läster. Holländarnas andel var också ringa eller cirka 5 % av det totala.

Stockholmarna spelade detta år en roll i främsta ledet och 35 av deras fartyg avgingo från ön, de flesta till hemstaden. Det kan också antagas

att ungefär 10 % av det utgående lästetalet var deras. Den gotländska sjöfarten spelade åter en alldeles underordnad roll och hade endast hand om 2 % av fraktfarten från ön.

I sjöfarten 1688 kan man iakttaga hurusom en större koncentration till vissa bestämda hemorter gjort sig gällande och stundom får den något av linjefart över sig. Man gick bara inte och hämtade en last kalk, när man behövde den utan mera regelbundna förbindelser synas ha utkristalliserat sig på kalk- och trävarumarknaderna. Detta år dominera holländarna med 25—30 %, deras 36 fartyg ha ett sammanlagt lästetal av 3,400. Deras fartyg voro alltså i regel på cirka 100 läster. I övrigt har den danska skeppsfarten utvecklats än mer, sönderborgarna gå 85 gånger från Gotland och köpenhamnarna 41 och tillsammans ha också de något över 25 % av fraktfarten. De ledande tyska hamnarna äro desamma, men deras betydelse har minskats. Stolp, Lübeck, Danzig visa lästetal på mellan 640 och 430 och Rostocks 14 fartyg äro inte på mer än 250 läster tillsammans.

Stockholmarna taga detta år liten del i gotlänningarnas handel som varuförmedlare, och i stället ha västkustens städer Kungsbacka, Göteborg och Marstrand sänt sina skeppare att hämta kalk på ön, tillsammans tolv stycken.

Ur gotländsk synvinkel är dock det mest anmärkningsvärda den nya friska bris, som börjat blåsa i gutarnas egna segel. Denna glädjande utveckling får anses äga samband med Jacob Momma-Reenstiernas skeppsvarv, som anlades i Slite under arrendetiden, och med stiftandet av Skepparegillet i Visby 1682. Även om förändringen inte är revolutionerande och ter sig skäligen blygsam mot vad som skulle inträffa på 1750-talet och senare, är den dock betydande. Handeln med det svenska fastlandet skötte nu gutarna själva till minst en tredjedel och deras andel i den totala sjöfarten från ön började närma sig 10 %. Den gotländska handelsflottan utbyggdes sålunda i snabbare takt än sjöfarten ökade vid dess kuster.

Under den tid Gotland tillhörde drottning Kristinas underhållsländer fattade sålunda guten på nytt intresse för den gamla »vikinganäringen» handel och sjöfart och detta intresse satte även reella spår i hans samhälles ekonomiska utveckling, skapade möjligheter för en utveckling mot stigande levnadsstandard och vidgat andligt utbyte.

Sven Gerentz.

Bilaga 1.

Bevarade och kända räkenskaper över Visby Stora Sjötull 1654—1689.

	Inkommande (löp. n:r)	Utgående (löp. n:r)	Arkiv
1654	95—165	153—324	KA 504
1655	1—87		KA 508
1656	1—144	1—297	KA 552
	1—130		VA
1657	1—75	1—166	KA 512
1658	1—79	1—203	KA 514
	1—79		VA
1659	1—56	1—102	KA 515
	1—56		VA
1660	1—159	1—304	KA 517
1661	1—169	1—368	KA 518
		1—368	VA
1662	1—105	1—286	KA 521
1663	1—132	1—363	KA 522
		1—340	VA
1664	1—135	1—327	KA 525
1665	1—202	1—251	KA 526
1666			
1667	1—200	1—211	KA 530 och 531
	1—200		VA
1668	1—76	1—46	KA 531 och 533
	90—195		
1669	1—247	1—257	KA 532 och 533
	1—247		VA
1670	1—269	1—280	KA 532 och 533
	1—269		VA
1671	1—266	1—279	KA 533 och 534
1672	1—184		KA 534
	1—186		VA
1673			
1674	56—173	62—189	KA 543
1675	1—171	1—176	KA 544
1676—1683			
1684	131—340	132—344	KA länsräk. verif.
1685	1—300	1—295	KA länsräk. verif.
1686	1—305	1—332	KA länsräk. verif.
		37—332	VA
1687	1—341	1—339	KA länsräk. verif.
	1—341	1—339	VA

	Inkommande (löp. n:r)	Utgående (löp. n:r)	Arkiv
1688	1—325	1—346	VA
1689	1—209	1—233	VA

KA = Kammararkivet (numren hänföra sig till serien Drottning Christinas underhållsländer), VA = Visby Arkivdepå.

Bilaga 2.

Gotlands kalkutförsel på 1600-talet.

Läster br. kalk		
1647	837	(Steffen)
1648	525	(Steffen)
1656	2,703	(kalk och kalksten till Danmark och Tyskland)
1656	1,996	(kalksten 1,239)
1657	1,901	
1658	2,736	
1659	1,774	
1660	4,785	
1661	5,633	(Steffen)
1662	4,952	
1663	5,865	
1675	4,638	
1685	över 10,000	(Rosman)
1687	9,914	(Steffen)
1688	11,101	
1689	8,786 $\frac{1}{2}$	(endast utrikes)
1690	9,706 $\frac{1}{2}$	
1691	7,114	(Kellgren)
1692	12,733	(Kellgren)
1694	8,151	(Kellgren)
1696	11,087	(Kellgren)
1698	12,142	(Kellgren)

Där ej annat anges ha beräkningarna utförts av författaren.

Sigismunds flotta 1599.

I Historisk Tidskrifts sist utkomna häfte har kommendörkapten Georg Hafström ägnat en granskning (HT 1943, s. 401 ff.) åt den undersökning om konung Sigismunds sjöexpedition mot Älvsborg 1599, som docenten Sven Ulric Palme offentliggjorde i föregående nummer av Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet (III, s. 3 ff.).

Kommendörkapten Hafström påvisar i sin uppsats bl. a. åtskilliga av Palme icke anmärkta oöverensstämmelser mellan nämnda undersökning och tidigare litteratur i ämnet, däribland även Palmes egen gradualavhandling. Dessa förhållanden är det emellertid ej meningen att här beröra. Redaktionen har sig bekant, att doc. Palme själv kommer att i Historisk Tidskrift ingå i svaromål, varför den intresserade hänvisas till replikväxlingen i denna tidskrift. Däremot torde det finnas skäl att beröra en annan punkt i kommendörkapten Hafströms kritik, nämligen spørsmålet om eskadern bör anses som svensk eller polsk. Hafström fasthåller vid den senare meningen och bestrider Palmes motsatta tes.

Kommendörkapten Hafström stöder sig bl. a. på samtida uttalanden från svenskt håll. Det finnes emellertid så mycket större skäl att bortse härifrån, som den svenska regeringen med hertig Carl i spetsen hade ett otvetydigt intresse att betona, att eskadern var polsk, eftersom det ju gällde att hävda, att Sigismund icke längre på något sätt kunde företräda svenska intressen och synpunkter.

I själva verket torde samtiden knappast ha varit i stånd att med full säkerhet och med juridiska argument avgöra, vilketdera riket flottan egentligen tillhörde. Så föga preciserade voro ju ännu föreställningarna om nationaliteten och om skillnaden mellan staten och suveränens person. Den utslagsgivande synpunkten på det här föreliggande spørsmålet måste i stället vara, att Sigismund näppeligen någonsin kommit att utrusta flottan, om det icke för honom gällt att återerövra den förlorade svenska kronan. Ur denna synpunkt hade eskadern intet att göra med Polens omedelbara intressen och måste alltså betecknas som svensk, icke polsk.

Åke Stille.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse utgöres för närvaraude av:

Arkivrådet Arne Forssell, Stockholm, ordförande.	} Medlemmar av Samfundets råd.
Kommendör Erik Öberg, Stockholm, vice ordförande.	
Fil. lic. Åke Stille, Stockholm, sekreterare.	
Amanuens Åke Kromnow, Stockholm, skattmästare.	
Major Herbert Jacobsson, Göteborg.	
Professor Martin Olsson, Stockholm.	

Museiintendent Gerhard Albe, Stockholm.
Landsarkivarie Gustaf Clemensson, Göteborg.
Kommendör Carl Ekman, Lidingö.
Förste aktuarien Helmer Eneborg, Lidingö.
Marindirektör Gustaf Halldin, Stockholm.
Kommendörkapten Henning Hammargren, Stockholm.
Museiintendent Philibert Humbla, Gefle.
Direktör Nils E. Kihlbom, Malmö.
Hovrättsassessor N. V. Lundblad, Malmö.
Överinspektör Nils Gustaf Nilsson, Stockholm.
Docenten, löjtnant Sven Ulric Palme, Uppsala.
Direktör Anders Söre, Stockholm.
Ingenjör Rolf Sörman, Göteborg.
Kapten Olof Traung, Göteborg.
Förste arkivarien Einar Wærn, Stockholm.
Arkivrådet Einar Wendt, Stockholm.
Konteramiral Erik Wetter, Stockholm.

Medlemskap i samfundet vinnes enklast genom insättande av medlemsavgiften (för årsbetalande 10: — kr.; för ständiga minst 150: — kr.) på Samfundets postgirokonto n:r 15 65 19 under adress Amanuens Åke Kromnow, Birgerjarlsgatan 46, Stockholm. Övrig korrespondens torde lämpligen sändas till sekreteraren, Fil. lic. Å. Stille, Karlavägen 101, Stockholm.

Samfundets medlemmar kunna hos Föreningen Sveriges Flottas expedition, Birgerjarlsgatan 18, Stockholm, rekvirera »Svensksund 1790—1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning» till ett nedsatt pris av kr. 4: — plus skatt. Samfundets medlemmar erhålla i mån av tillgång »Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet I—III».