

SKRIFTER UTGIVNA AV
SJÖHISTORISKA SAMFUNDET VI.

HANS PETTERSSON
ÖRLOGSFARTYGENS INSATSER I HAVSFORSKNINGEN

★

KURT SAMUELSSON
DEN EKONOMISKA BETYDELSEN FÖR STOCKHOLM
AV FINLANDS FÖRLUST

★

CARL-ERIK CLAESSON
NÅGRA SYNPUNKTER PÅ NAPOLEONS SJÖSTRATEGI

★

JAN-MAGNUS FAHLSTRÖM
KRING DEN POLITISKA OCH MILITÄRA BAKGRUNDEN
TILL SLAGEN I LISTERDYB DEN 16 OCH 25 MAJ 1644

★

E. ALFRED JANSSON
SKANSEN »SVARTA ÖRN» UTANFÖR SANDHAMN

★

G. UNGER
VEM VAR I SJÄLVA VERKET SEGERHERREN
VID SVENSKSUND 1790?

★

Å. STILLE
»SVERIGES ÄLDSTA FARTYGSREGISTER.» EN GRANSKNING

UPPSALA 1945

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 VI.

HANS PETTERSSON
ÖRLOGSFARTYGENS INSATSER I HAVSFORSKNINGEN

★

KURT SAMUELSSON
DEN EKONOMISKA BETYDELSEN FÖR STOCKHOLM
AV FINLANDS FÖRLUST

★

CARL-ERIK CLAESSON
NÅGRA SYNPUNKTER PÅ NAPOLEONS SJÖSTRATEGI

★

JAN-MAGNUS FAHLSTRÖM
KRING DEN POLITISKA OCH MILITÄRA BAKGRUNDEN
TILL SLAGEN I LISTERDYB DEN 16 OCH 25 MAJ 1644

★

E. ALFRED JANSSON
SKANSEN »SVARTA ÖRN» UTANFÖR SANDHAMN

★

G. UNGER
VEM VAR I SJÄLVA VERKET SEGERHERREN
VID SVENSKSUND 1790?

★

Å. STILLE
»SVERIGES ÄLDSTA FARTYGSREGISTER.» EN GRANSKNING

UPPSALA 1945

ALMQVIST & WIKSELLS
BOKTRYCKERI AB

INNEHÅLL.

	Sid.
Hans Pettersson, Örlogsfartygens insatser i havsforskningen	3
Kurt Samuelsson, Den ekonomiska betydelsen för Stockholm av Finlands förlust	24
Carl-Erik Claesson, Några synpunkter på Napoleons sjöstrategi	56
Jan-Magnus Fahlström, Kring den politiska och militära bakgrunden till slagen i Listerdyb den 16 och 25 maj 1644	79
E. Alfred Jansson, Skansen »Svarta Örn» utanför Sandhamn	110
G. Unger, Vem var i själva verket segerherren vid Svensksund 1790? . .	120
Å. Stille, »Sveriges äldsta fartygsregister.» En granskning	127

Örlogsfartygens insatser i havsforskningen.

Medan inom övriga geofysiska discipliner enskilda forskare eller institut med relativt begränsade resurser förmått göra betydande insatser, kräver djuphavets undersökning ansträngningar av helt andra mått. Högsjövärdiga fartyg, specialutbildat befäl, tränat manskap, instrumentella hjälpmedel av invecklad och vanligen dyrbar konstruktion och, framför allt, gott om tid, äro de ingalunda lätt uppnåeliga förutsättningarna för att avlocka havet dess hemligheter. Oceanografin skulle icke på långt när ha nått sin nutida utveckling, om den ej hade fått ovärderlig hjälp från örlogsmännens sida, och om icke vetenskapligt intresserade sjöofficerare av olika nationaliteter offrat ett oegennyttigt och omsorgsfullt arbete på havets problem, ett arbete som i regel icke blivit uppmärksammat utanför fackmännens krets.

Det bör emellertid framhållas, att tvenne viktiga områden av oceanografin ha direkt praktisk betydelse för nautiken, dels batymetrin eller kunskapen om havets djupförhållanden, dels den dynamiska oceanografin, som behandlar havets strömmar och vågor, innefattande även den mest gigantiska av dess vågrörelser, tidvattnet. Lodet i dess enklaste form är det äldsta oceanografiska instrumentet. Det användes redan under antiken såsom orienteringsmedel vid hamnars angörande. Feniciska sjöfarare på väg till Egypten igenkände på mer än en dagsresas avstånd från Nilens mynning det karakteristiska nilslam, som de med sina primitiva lod hämtade upp från havsbotten. Vad havsströmmarna beträffar, är så gott som allt vad vi veta om världshavets »artärer och vener», dess varma och kalla ytströmmar, ett resultat av otaliga fartygs loggboksanteckningar om avdriften, skillnaden mellan astronomisk positionsbestämning och »dead reckoning» efter logg och kompass. Vid detta väldiga observationsmaterials sovring och bearbetning ha, alldeles som vid havsområdenas kartering, sjöofficerare spelat en framträdande roll. Också vid studiet av havets vågor har den sjömilitära arbetsinsatsen varit mycket värdefull.

Djuplodningarnas betydelse för navigeringen och deras sammanfattning genom sjökort och djupkartor har som bekant föranlett inrättandet av särskilda institutioner inom olika länder, från början av blygsamt format och helt underställda marinen men efter hand utvecklade till institutioner med vidlyftigt arbetsprogram, disponerande över egna sjömättningsfartyg och med en stab av högt utbildade specialister.¹ För vårt Svenska Sjökarteverks upprinnelse och utveckling genom århundradena hänvisas läsaren till det förnämliga arbetet »Den Svenska Sjökartan» som utkommit 1944 till 300-årsminnet av den första svenska sjökartans publicering.

Den direkt nyttobetonade delen av oceanografin, eller hydrografi i inskränkt mening, som insatser från flottan och dess män så kraftigt bidragit att utveckla, avser närmast havets ytlager och havsbottens grundare partier, den s. k. shelfen, en bred bård eller hylla som omger kontinenterna och bildar en fortsättning på det kontinentala låglandet under vattenytan ned till en djupgräns av omkring 200 meter (av engelsmän och amerikanare drages gränsen vid 100 fathoms eller 183 meter). Därutanför brukar botten lutning i allmänhet ökas och den ned mot djuphavsslätten ledande backe som benämnes kontinentalsluttningen vidtager. Vid samma gräns slutar även den del av havsbotten som har direkt militär betydelse vid minering etc. Själva djuphavet, ett no mans land, om man vill använda denna aforism för en vattentäckt del av jordskorpan som omfattar åtskilligt över planetens halva yta, kan knappast sägas äga sjömilitärt intresse, men den erbjuder så mycket mer fascinerande problem för vetenskapen. Lyckligtvis ha örlogsflottans män ådagalagt ett stort intresse också för djuphavets område. Dess utforskande, som ännu bara står i sin begynnelse, hade icke ens kunnat påbörjas utan hjälp från sjövapnets sida.

Bortser man från de trevande försök till havsforskning som gjordes under tidigare sekler, så är det egentligen från adertonhundratalets början man kan räkna den vetenskapliga oceanografins tillkomst. Under en världsomsegling 1805 [i Republikens år XIII] hade en fransk naturvetenskapsman Péron gjort temperaturiakttagelser nedanför havsytan, vilka bekräftade enstaka tidigare mätningar över temperaturens avtagande

¹ I Frankrike och Norge, liksom i Sverige sedan 1943, äro sjökarteverken självständiga civila institutioner. I vårt land segla dock sjömättningsfartygen alltjämt under örlogsflagg och den i sjömätningarna deltagande specialutbildade personalen kommer till allra största delen från örlogsflottan.



Fig. 1. Sir James Clark Ross.

med ökat djup. Péron pläderade ivrigt för utsträckta studier av djuphavet men framställde samtidigt en del förryckta åsikter, såsom att djuphavets botten skulle vara betäckt av evig is och följaktligen fri från organiskt liv. Under Sir John Ross' stora arktiska expedition med »Isabella» och »Alexander» under åren 1818—19 blevo dessa villfarelser vederlagda. Lera, som visserligen var nära iskall men ingalunda isbetäckt, hämtades upp från över 1,800 meters djup i Baffins Bay och ett praktfullt »medusahuvud», en ormstjärna, fångades vid ett djup av mer än 1,400 meter. Två årtionden senare utgick Sir Johns nevö, Sir James Clark Ross, på sin ryktbara expedition till Antarktis med örlogsfartygen »Erebus» och »Terror». Därunder uppmättes i södra Atlanten för första gången stora havsdjup med även av nutida kritik godkända resultat, 4,400 m vid $27^{\circ} 26' S$, $17^{\circ} 29' W$, och 4,900 m vid $33^{\circ} 21' S$, $9^{\circ} 0' O$. Även vattentemperaturer uppmättes ända ned till djup av 3,600 meter och djupvattnets specifika vikt bestämdes. Biologiska bottenkrapningar ned till över 700 meters djup gävo belägg för, att havsbottenen därnere, vilken den ortodoxa biologiska vetenskapen vid denna tid alltjämt förklarade vara en »azoisk» zon, i själva verket hårbärgerar en rik fauna av olika ryggradslösa djur.

Redan före denna viktiga upptäcktsfärd hade ett annat engelskt örlogsfartyg »Beagle» företagit en världsomsegling åren 1831—36, berömd framför allt genom att den unge Charles Darwin såsom »naturalist» medföljde expeditionen, under vilken han lade grunden till de idéer om det organiska livets evolution, som senare förde honom till ryktbarhetens tinnar. Impulserna från Darwins arbete liksom från den framstående havsbiologien Edward Forbes' undersökningar över det Egeiska Havets fauna bidrogo till uppflammandet av intresset för havsforskning i England och Skottland. En hel rad pionärkryssningar inom Nordatlanten med djuplodningar och biologiska studier som huvuduppgift utfördes under 1850- och 60-talen under engelsk örlogsflagg med fartygen »Cyclops», »Gorgon», »Bulldog», »Lightning», »Porcupine» och »Shearwater». Till det vetenskapliga intresset för djuphavet hade vid denna tid också kommit ett annat, praktiskt intresse, nämligen förberedande djup- och bottenundersökningar för transmarina telegrafkab-lars utläggande, vilket medförde ett mäktigt uppsving för djupbestämningens och sedimentundersökningens teknik.

Denna expansion för oceanografin kulminerade med den av Royal Society of London i samarbete med Board of Admiralty planerade och av parlamentet finansierade världsomseglande djuphavsexpeditionen med H. M. S. »Challenger» december 1872—maj 1876. Detta märkliga företag, därvid de rent vetenskapliga intressena kombinerades med militärisk-strategiska syftemål, genomkorsade de tre oceanerna ända till närheten av det ishöljda Antarktis och öppnade genom sina epokgörande resultat djuphavet för forskningen. »Challenger», en ångkorvett om 2 300 ton med en 1 200 hästkrafters maskin, utrustades med det yppersta dåtidens teknik kunde åstadkomma under ledning av amiral G. H. Richards, *Hydrographer to the Admiralty*. Den ställdes under befäl av Captain George Strong Nares, en beprövad sjömätningsofficer, som emellertid efter två år lämnade befälet för att i stället leda en polarexpedition och då efterträddes av Captain F. T. Thomson. Den vetenskapliga staben leddes av Englands främste havsbiolog Professor C. Wyville Thomson. En bland hans yngre medhjälpare, skotten John Murray, var förutbestämd att bli expeditionens mest ryktbare deltagare och blev utgivaren av jätteverket »Challenger Reports». Därtill gjorde honom expeditionen till en rik man tack vare exploaterandet av nyupptäckta fosfat-lager på Christmas Island.

Under 3 $\frac{1}{2}$ års kryssning genomkorsade Challenger de tre oceanerna

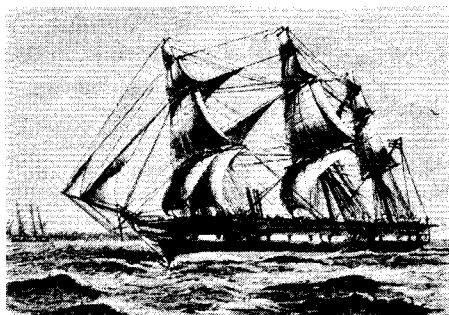


Fig. 2. H. M. S. Challenger.

och lodade havsdjup ända till över 8,000 meter samt uppsamlade bottenprov från den tidigare fullkomligt okända abyssala djuphavsslätten, om vars enorma utsträckning man dittills haft mycket oklara föreställningar. Redan på utresan, i Atlantiska Oceanens ekvatoriella del, fann man det första provet på den gåtfulla röda leran, som täcker mer än 100 000 000 kvadratkilometer av jordytans lägsta våning och vars ursprung ännu är föremål för kontroverser bland fackmännen. Havsbottnens från Antarktis utgående iskyla konstaterades, salthalt, gashalt, planktonhalt m. m. hos vattnet bestämdes och genom biologiska skrapningar och trålningar ned till djup mångdubbelt överträffande de tidigare undersökta kunde gränsen för den bebodda delen av havsbotten utvidgas ända ned till över 5 000 meter. Vinsten för vetenskaperna av Challengerexpeditionens resultat kan knappast överskattas. Dess »Reports» räknas med rätta som djuphavsforskarens bibel.

Intressant är att bland de argument, som enligt engelska källor bidrogo till beslutet om den stora Challengerexpeditionen, var påpekandet av att djuphavsexpeditioner samtidigt förbereddes också av andra länder, Förenta Staterna, Tyskland och Sverige.

Förenta Staternas tidiga insatser i havsforskningen gjordes också de från örlogsflottans och dess officerares sida. Samtidigt med Sir James Clark Ross hade den amerikanske sjöofficeren Captain Charles Wilkes fört sin »Porpoise» ända ned till Antarktis och upptäckt den del därav som ännu bär hans namn. Under denna expedition prövades för första gången koppartråd som lodlina till stora djup i stället för den i större längder otympliga hamplinan. Halvannat årtionde senare fick en ung amerikansk midshipman Brooke en impuls, som ledde honom att konstru-

era det s. k. patentlodet, där en gjutjärnstyngd, som kvarlämnas på havsbotten, pressar den rörformade lodspindeln ned i slammet, så att den till ytan medför en utstansad propp av bottensedimentet. Det var emellertid först under den amerikanska Stilla Havsexpeditionen med örlogsfartyget »Tuscarora», ledd av den utmärkte oceanografen Captain G. Belknap, som lodlina av stål (pianosträng) kom till användning, varmed noggrannheten och samtidigt snabbheten i djupmätningstekniken betydligt ökades. Tuscaroraexpeditionen 1874—75 bidrog väsentligt till kännedomen om djupvattnet och bottenavlagringarna inom Stilla Havet. Den väldiga Japangraven med världshavets största sammanhängande område nedanför 7 000 meters djup upptäcktes därvid.

Förenta Staternas största namn inom havsforskningen under förra seklet är emellertid M. F. Maury, som både inom djuplodningen, strömforskningen och meteorologin utträttat ett pionjärarbete av utomordentlig betydelse och som med goda skäl kallats »oceanografins fader». I sitt arbete »Geographie des Indischen und Stillen Ozeans» indelar G. Schott oceanografen i tvenne avsnitt, tiden före Maury och tiden under och efter Maury. De förträffliga »pilot charts», som till de sjöfarandes hjälp utgivas från Hydrographic Office i Washington, med vindar, strömmar, stormbanor, linjer för lika magnetisk deviation, dimfrekvens, isberg och drivande vrak m. m. bära ännu i dag stämpeln: »Founded upon the researches made in the early part of the nineteenth century by Matthew Fountaine Maury while serving as a lieutenant in the United States Navy.» De traditioner Maury grundlagt vidmakthållas alltså inom den amerikanska marinen, bland vars officerare ett betydande antal lämnat och lämna värdefulla bidrag till vetenskapen om havet.²

Under det följande decenniet, 1883—86, utfördes en världsomsegling under Förenta Staternas örlogsflagga av U. S. S. »Enterprise», Captain A. S. Barker, varunder lodningar särskilt inom östra Indiska Oceanen och sydliga Stilla Havet avslöjade de stora dragen av ifrågavarande havsbäckens morfologi. Alldeles vid sekelskiftet utförde U. S. S. »Nero» förberedande lodningsarbeten och bottenundersökningar avseende den trans-pacifiska telegrafkabelns förlängning över Guam till Filippinerna, varvid inom djuphavsgraven SO om ön Guam ett rekorddjup av över 9 000 meter lodades.

² Den intresserade hänvisas till en utmärkt artikel »Oceanography and the Navy» av Commander C. C. Slayton, i United States Naval Institute, Proceedings för 1934 p. 33 med kommentar av Rear Admiral W. R. Gherardi, ibid. p. 99.

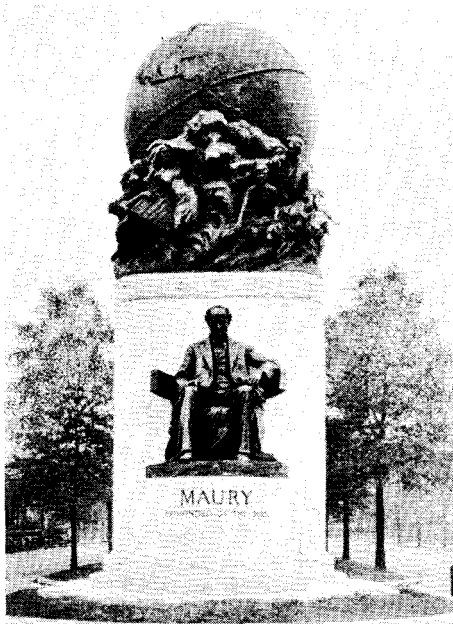


Fig. 3. Minnesvård över M. F. Maury.

De romanska nationernas insatser i havets utforskande under adertonhundratalet voro knappast jämförliga med de här ovan skildrade från engelsk och amerikansk sida. Icke förty var intresset för havets problem mycket stort bland franska sjöofficerare, som redan under seklets första decennier gjorde beaktansvärda ehuru föga framgångsrika försök till upplodning av stora havsdjup under kryssningar med örlogsfartygen »Uranie», »Coquille», »Astrolabe» (under Dumont d'Urville på hans båda expeditioner 1827—28 och 1838—40), »Bonite» och »Venus». Även en fransk Spetsbergsexpedition med korvetten »la Recherche» år 1839 bör nämnas. Särskilt intresse visade franska sjöofficerare för mätningen av havsvågorna, där de utförde pionjärbeten, såsom amiral Mottez och löjtnant de Missiessy i Atlanten samt, framför allt, löjtnant sedermera amiral Pâris i Stilla och Indiska Oceanerna under kryssningarna åren 1867—70 med örlogsfartygen »Dupleix» och »la Minerve». I samarbete med sin son, som också var sjöofficer, konstruerade amiral Pâris en sinnrik apparat för uppmätning av våghöjden i öppen sjö, som även i fortsättningen har kommit till användning, ehuru den nu för tiden

ersatts med den vida överlägsna stereofotograferingen. Med djuplodningar och biologiska undersökningar under ledning av den franske biologen Milne-Edwards arbetade under 1880-talet »Travailleur» och »Talisman» i Nordatlanten.

Italiens bidrag till oceanografin under 1800-talet lämnades också övervägande från sjövapnets sida. Amiral Magnaghis lodningar inom Medelhavet från »Washington» åren 1881—1885 gävo en inblick i bl. a. de submarina floddalarnas morfologi. Under en världsomsegling med fregatten »Vettor Pisani» under befäl av kommendör Palumbo åren 1882—85 utfördes lodningar och togos prov på djupvattnet med temperaturbestämningar, särskilt inom Stilla Oceanen.

Vida betydelsefullare för djuphavsforskningen voro emellertid de talrika kryssningarna inom Medelhavet och Nordatlanten som utfördes under seklets sista decennier av Monacofursten Albert I med en stab av vetenskapsmän. Ehuru expeditionsfartygen, som voro furstens yachter, »Hirondelle» I och II och »Princess Alice» I och II, förde den monegasiska statsflaggan, voro de icke örlogsfartyg i egentlig mening och deras utomordentligt värdefulla bidrag till havsforskningen falla därför utom ramen för denna artikel.

Från Tyskland hade halvtannat år efter Challengerexpeditionen en världsomseglande forskningsresa utskickats med korvetten »Gazelle» under kommendörkapten S. v. Schleinitz. De vetenskapliga undersökningarna utfördes under hela resan av fartygets officerare. Resultaten kompletterade dem från Challengerexpeditionen i vad avser djuplodningar, bottenundersökningar och hydrografiska iakttagelser, medan däremot biologiska arbeten spelade en relativt obetydlig roll. Övriga tyska djuphavsarbeten under århundradets senare decennier utfördes icke av örlogsfartyg, men i alla tre oceanerna voro tyska sjömättningsfartyg verkamma.

Även från Österrike utgick under adertonhundralets senare del en världsomseglande djuphavsexpedition med korvetten »Novara» under befäl av Wüllerstorff-Urbair åren 1857—59, varunder ett gott material av både oceanografiska och meteorologiska observationer åstadkoms av fartygets officerare. Under 1890-talet utfördes från örlogsfartyget »Pola» under kommendörkapten v. Pott viktiga mätningar avseende djuphavets kemi och fysik inom östliga Medelhavet och speciellt inom Röda Havet, vars egenartade hydrografi för första gången blev klarlagd.

Inom den ryska flottan har intresset för havsforskning varit en tradition

alltsedan amiral A. J. v. Krusenstern ledde den första ryska världsomseglingen 1803—06 med »Neva», och utförde lodningar och hydrografiska observationer inom Stilla Oceanen. Den på expeditionen medföljande tyskfödde A. v. Kotzebue ledde själv 1816—18 en egen världsomsegling med kryssaren »Rurik». Därunder gjordes bl. a. det första försöket mäta havsvattnets genomskinlighet genom att bestämma »sikt-djupet», vid vilket ett nedsänkt föremål nätt och jämt försvinner. Under en senare expedition till Stilla Havet 1823—26 samlade v. Kotzebue också hydrografiska iakttagelser och upptäckte en rad dittills okända öar. Den mest bekante ryske havsforskaren från tiden före sekelskiftet, amiral S. O. Makharoff, var chef på örlogsfartyget »Vitiaz» under dess världsomsegling åren 1886—89. Makharoff publicerade själv de vetenskapliga resultaten från sin resa i ett av Petersburgakademin prisbelönat arbete. Han omkom som bekant, då hans flaggskepp under rysk-japanska kriget gick på en mina utanför Port Arthur.³

Det är icke bara stormaktsflottorna, vilkas fartyg och officerare gjort arbeten av grundläggande betydelse inom djuphavsforskningen. Bidrag till oceanografins utveckling ha i stor utsträckning kommit också från de små nationerna, speciellt de skandinaviska och även för dem har aktivt bistånd från sjövapnets sida varit till ovärderlig nytta.

Danmarks främsta oceanografiska expedition under 1800-talet utfördes åren 1895—96 till nordatlantiska och grönländska farvatten med »Ingolf» under kommendör F. Wandel med en vetenskaplig stab av zoologer och hydrografer ombord. Utom de besökta farvattnens hydrografi utforskades den rika arktiska djupfaunan och ytvattnets plankton, varjämte meteorologiska och jordmagnetiska iakttagelser gjordes. Resultaten ha sammanfattats i en serie gedigna arbeten, varav ännu några band väntas utkomma.

Av mindre utsträckning men av mycket stor betydelse för havsforskningen voro den danska kanonbåten »Hauchs» kryssningar i de Danmark omgivande farvattnen under åren 1886—1895, varvid undersökningarna leddes av den geniale danske biologen C. J. Petersen.

De norska bidragen till adertonhundralets havsforskning voro av grundläggande betydelse, alltifrån biologen Michael Sars pionjärarbeten

³ I ett av Makharoffs numer förlorade brev till författarens far Professor O. Pettersson från tiden närmast före rysk-japanska krigets utbrott meddelade han bl. a., att varje större fartyg i hans eskader bland sin utrustning förde en isolerande djupvattenhämtare av min fars konstruktion.

längs norska kusten på 1840—50-talet, fortsatta av hans son G. A. Sars och av dennes medarbetare och lärjungar, till Nansens berömda drift med »Fram», varunder hydrografiska observationer till stora djup gjordes ända in i polarhavets centrala delar. Vid dessa arbeten användes emellertid handels- eller fångstfartyg apterade för undersökningsändamål, varför den norska örlogsflottans insats i havsforskningen icke blev nämnvärd.

För Sveriges vidkommande förblev sjövapnets bidrag till havsforskningen av dominerande betydelse under adertonhundratalets senare del och flera år in på det nya århundradet, ända till dess vi fingo ett eget undersökningsfartyg, ångaren »Skagerak» byggd 1905. Samverkan mellan flotta och forskning förekom redan vid århundradets mitt, då under en följd av år Sjöförsvarets kommandoexpedition till Vetenskapsakademien i Stockholm ingav meddelanden om förestående långfärder med flottans fartyg, från vilka senare de meteorologiska journalerna i avskrift överlämnades till akademien för bearbetning. Vid åtskilliga tillfällen fingo vetenskapsmän medfölja expeditionerna såsom under de båda svenska världsomseglingarna med fregatten »Eugenie» åren 1851—53 under kommandörkapten Virgin, och med fregatten »Vanadis» 1883—85, kommandör Lagerberg. Anmärkningsvärd är även korvetten »Josephines» kryssning i Nordatlanten mellan Portugals kust och Azorerna år 1869, varunder djuplodningar, draggningar och håvningar företogs i vetenskapligt syfte. Sex dagars arbete ägnades åt den märkliga underhavsbank väster om Gibraltarsundet som upptäcktes från »Josephine» och bär fartygets namn. Vår store polarforskare A. E. Nordenskiöld använde för sina första färder till Spetsbergen och Grönland förhyrda handelsfartyg, men fick för expeditionen 1868 disponera flottans postångare »Sofia», vars befälhavare kapten v. Otter, senare sekond å »Josephine», utförde värdefulla observationer över isförhållandena i polarhavet, sammanfattade i en till Vetenskapsakademien inlämnad skrift. Denna expedition var märklig även såtillvida, som von Otter därunder förde sitt fartyg till högre nordlig latitud än som tidigare uppnåtts, 81° 30' N. Säkerligen har von Otters intresse för havsforskning under hans senare verksamhet såsom sjö- och statsminister väsentligt underlättat samarbetet mellan flotta och forskning. Även för en senare Spetsbergsexpedition, 1872—73, fick Nordenskiöld disponera ett annat av flottans fartyg, postångaren »Polhem» assisterad av briggen »Gladan». »Polhem» fördes av löjtnant, sedermera amiral Palander, som blev befälhavare å »Vega» under Nordenskiölds ryktbara Asienomsegling. Palander var även befälhavare på kanonbåten



Fig. 4. Amiral F. V. von Otter.

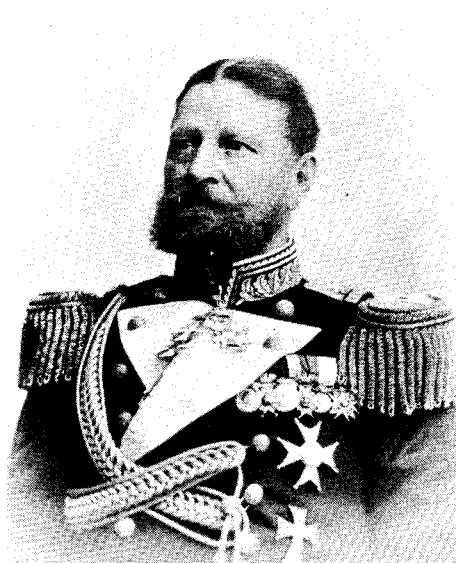


Fig. 5. Amiral A. A. Palander av Vega.

»Urd», som tillsammans med »Verdandi» under kapten Sjöberg förde den svenska fysisk-meteorologiska Spetsbergsexpeditionen av år 1882 fram och tillbaka till arbetsfältet. Samma år återkom fregatten »Balder», kommendör Broberg, från en västindisk resa, på vilken svenska vetenskapsmän medföljt.

Under 1890-talet blevo de svenska havsundersökningarna inom Östersjön och Västerhavet, ledda av G. Ekman och O. Pettersson, allt tätare med kanonbåten »Svensksund» under olika befälhavare såsom expeditionsfartyg. Samma fartyg överförde svenska solförmörkelseexpeditionen år 1896 till Vadsö och den svenska gradmätningsexpeditionen till Spetsbergen åren 1899 och 1900. Andrés tragiskt ryktbara ballongexpedition från Spetsbergen med »Örnen» år 1897 hade »Svensksund» som expeditionsfartyg.

Vårt lands mest betydande bidrag till oceanografin under förra seklet utgjordes av 1877 års expedition med kanonbåten »Alfhild» under befäl av kapten A. Molander och sjömåtningsfartyget »Gustaf af Klint» under löjtnant E. Oldberg, vilka under tvenne sommarmånader utförde kryssningar, det förra mellan Gotland och Nordsjön, det senare i Östersjön

norrr om Gotland samt i Finska och i Bottniska Viken. Initiativtagare och vetenskaplig ledare för expeditionen var professor F. L. Ekman, den svenska oceanografins fader, med G. Ekman, A. W. Cronander, F. Malmberg och E. Scholander som medhjälpare. Delar av det vetenskapliga materialet behandlades av P. T. Cleve och A. Cleve samt H. Munthe, medan redigeringen av expeditionens resultat, efter F. L. Ekmans fränfälle, slutfördes av O. Pettersson.

Med en för dåtiden förstklassig teknik utfördes under expeditionen bestämningar av havsvattnets salthalt och temperatur vid över 200 observationspunkter fördelade på ett trettiootal hydrografiska snitt, ända från N. Kvarken ut till Skageraks mynning vid tvärsektionen Skagen—Arendal. En fullständig översikt av de Sverige omgivande havens egenartade hydrografi, karakteriserad framför allt av havsvattnets »skiktning», vanns genom denna mönstergillt planerade och utförda undersökning, som i viss grad blev ett föredöme för de följande årtiondenas havsundersökningar.

Tvenne av F. L. Ekmans medarbetare, G. Ekman och O. Pettersson, förde sedan under ett mer än femtioårigt samarbete den svenska oceanografin vidare. De togo initiativet först till ett interskandinaviskt samarbete sedermera utvidgat till att omfatta samtliga nordvästeuropeiska länder i den Internationella Havsforskningens Råd. Sedan sin tillkomst vid sekelskiftet har Rådet utfört ett väldigt hydrografiskt, biologiskt och fiskeristatistiskt undersökningsarbete inom de nordvästeuropeiska havsområdena. Inom vårt eget land anförtröddes detta forskningsarbete åt den Svenska hydrografisk-biologiska kommissionen.

Under adertonhundratalets sista decennier och de första åren efter sekelskiftet voro de svenska havsforskarna för sina hydrografiska expeditioner hänvisade till örlogsfartyg, vilka av marinledningen beredvilligt ställdes till förfogande. Enligt en av T. Hagman utgiven översikt⁴, som endast sträcker sig t. o. m. 1900, utfördes under 1890-talet ett halvtjog olika expeditioner med kanonbåtarna »Svensksund» och »Skagul», under vilka gjordes värdefulla iakttagelser över kustfarvattnens hydrografi, enkannerligen Västkustens med Skagerak och Kattegat samt Östersjöns, speciellt mellan Gotland och Bornholm, därvid också nya instrument, utarbetade av de svenska hydrograferna, blevo prövade.

⁴ »Från Karlskrona utgångna Örlogsexpeditioner åren 1880—1895», Karlskrona 1920, och »Svenska Örlogsexpeditioner åren 1896—1900», Stockholm 1924 av Torsten Hagman, kapten vid Kungl. Flottan.

Nittonbundratalets oceanografi.

Medan under 1800-talet de oceanografiska undersökningarna mest hade haft karaktären av pionjärarbeten av från olika länder tillfälligt utsända expeditionsfartyg, arbetande med en starkt varierande observationsmetodik, stod havsforskningen under tjugonde seklet från början i det internationella samarbetets tecken. Det på svenskt initiativ tillkomna Internationella Havsforskningens Råd organiserade från början terminsfärder till vissa representativa observationspunkter inom Östersjön, Nordsjön och omgivande havsområden, vilka uppdelades mellan de olika nationerna, medan av Rådets vetenskapliga experter en rationaliserad och exakt undersökningsmetodik utvecklades, varigenom de vunna resultaten blevo inbördes jämförbara. För dessa arbetens utförande byggdes av vissa deltagande länder specialutrustade fartyg såsom den norska undersökningsångaren »Michael Sars» (1900), den franska »Theodore Tissier» (1935) och den svenska »Skagerak» (1905), vilken 30 år senare ersattes av ett nybyggt motorfartyg med samma namn. Andra nationer apterade trålare eller handelsfartyg till undersökningsarbeten. Till följd härav kommo under 1900-talet, särskilt i vårt land, mindre anspråk att ställas på vederbörande mariner från vetenskapens sida, i vad avser det intensifierade undersökningsarbete, som bedrevs inom kustfarvattnen och de ekonomiskt betydelsefullaste fiskevattnen. Däremot medverkade örlogsfartyg i särskilda fall, såsom vid expeditioner av större omfattning, för vilkas utförande lämpliga högsjövärldiga fartyg icke stodo till förfogande.

Ett sådant tillfälle erbjöds vid tiden för Panamakanalens högtidliga öppnande, avsedd att äga rum under eftersommaren 1914. Från Förenta Staternas regering hade inbjudning utfärdats till olika nationer att låta sig representeras genom örlogsfartyg. Det Internationella Havsforskningsrådet hade velat begagna detta enastående tillfälle till en synoptisk undersökning i stor skala av Nordatlantens hydrografi. Avsikten var att de olika deltagarna i Panamahögtidligheterna, bl. a. fursten av Monaco med sin yacht, skulle låta vetenskapsmän medfölja på resan över Atlanten och därunder verkställa hydrografiska observationer längs respektive kurslinjer, varigenom en utomordentligt värdefull »ögonblicksbild» kunnat ernås av salthaltens och temperaturens fördelning inom oceanen, som på annat sätt icke skulle stå att vinna. Från svensk sida hade »Fylgia» utsetts till expeditionsfartyg och riksdagen hade beviljat anslag tillräckliga för den vetenskapliga utrustningen och arbetet ombord. Tyvärr

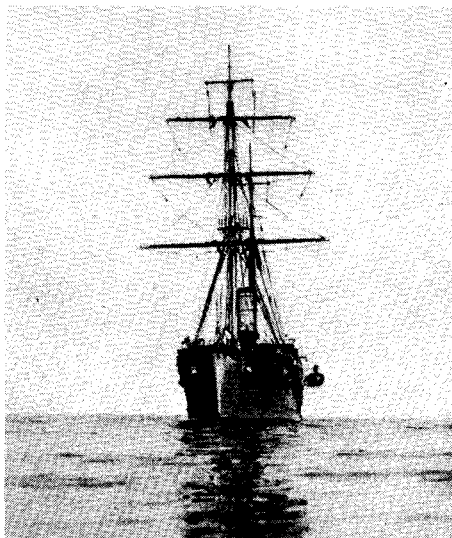


Fig. 6. Meteor på en ankarstation.

kom det första världskrigets utbrott att göra den storstilade planen om intet, varför det atlantiska undersökningsprogrammet fick ställas på en obestämd framtid.

Den viktigaste insatsen inom djuphavsoceanografin under vårt sekel kom emellertid att göras med hjälp av ett örlogsfartyg, den tyska kanonbåten »Meteor» med vilken under 18 månader av åren 1925—27 en stab av Tysklands främsta oceanografer arbetade i Atlantens sydhemisfäriska och ekvatoriella delar under befäl av Korvettenkapitän F. Spiess.

Initiativet till denna stora expedition utgick från tyska riksmarinledningens nautiska avdelning, som med entusiastiskt stöd av dåvarande chefen amiral v. Trotha lyckades av den allierade kontrollkommissionen utverka, att en under byggnad varande men enligt Versaillesfredens bestämmelser till nedskrotning dömd kanonbåt skulle få fullbordas som sjömättnings- och undersökningsfartyg. Så tillkom expeditionsfartyget »Meteor». Utarbetandet av det vetenskapliga programmet för expeditionen uppdrogs åt Deutsche Seewarte i Hamburg och Institut für Meereskunde i Berlin i förening. Själén i detta förberedelsearbete var den österrikiske oceanografen Alfred Merz, som ända till sin tragiska bortgång under resan ledde expeditionen. De betydande penningmedlen

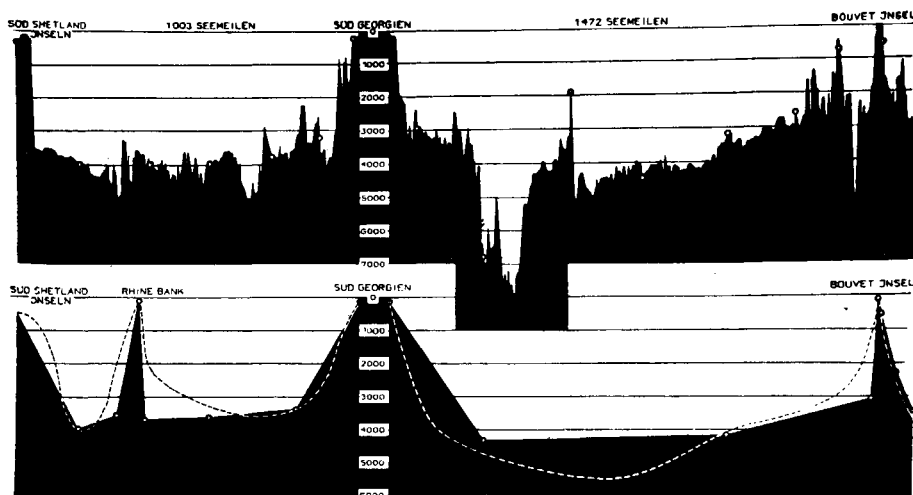


Fig. 7. Bottenprofil över Sydatlanten, överst ekolodningar underst mek. lodskott.

för bl. a. den vetenskapliga utrustningen, som var av yppersta slag, lämnades av Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft.

Efter ett på förhand i minsta detalj utarbetat program kryssade sedan »Meteor» under 18 månader av åren 1925—27 längs 13 tvärprofiler över Atlanten ända från den 55 sydliga till nära den 20 nordliga parallellen, med avstickare ända ned till 65° S. Härvid kom det under krigsåren utvecklade ekolodet till användning, så att nära 70 000 djupbestämningar kunde utföras, jämfört med den ett halvsekel tidigare med mekanisk lodning arbetande Challengerexpeditionens 500 lodskott. Enbart den kunskap som därvid vanns om atlanterbäckenets morfologi har varit av revolutionerande betydelse för vår kännedom om oceanbädden. Tillika togos med rörlodets hjälp cirka 300 sedimentprov, som lämnat en inblick i djuphavsavlagringarnas uppkomst och möjliggjort bestämningar av deras tillväxthastighet sedan senaste istiden.

Meteorexpeditionens hydrografiska profiler och horizontalsnitt, visande salthaltens, temperaturens, täthetens, syrehaltens m. fl. elements fördelning inom de atlantiska vattenmassorna, ha för första gången givit möjlighet att bestämma de stora horisontala strömningarnas utsträckning och maktighet inom djuphavet och tillika givit en orientering över de viktigaste näringssalternas fördelning i oceanen. Det av Institut für Meereskundes nuvarande ledare, österrikaren Albert Defant, utgivna stora ver-

ket om Meteorexpeditionens vetenskapliga resultat kan, vad den fysisk-kemiska och dynamiska oceanografin beträffar, värdigt ställas vid sidan av vad Challengerexpeditionen åstadkommit, medan av biologiska arbeten endast planktonundersökningar förekommo.

Under de senare åren har Meteorexpeditionens systematiska undersökningsarbete utsträckts även till Nordatlanten, dels med »Meteor», dels med hjälp av för ändamålet förhyrda handelsfartyg.

Enligt Alfred Merz ursprungliga plan skulle den stora tyska expeditionen ha förlagts till Stilla Havets ännu väldigare arbetsfält, men denna plan fick falla i brist på undersökningsfartyg med tillräckligt stor aktionsradie. Enligt uppgift har man i Tyskland på senare år umgåtts med planen att sända ut »Meteor» på en ny, stort anlagd expedition till Indiska Oceanen. Den utgång av andra världskriget, som nu får anses sannolik, torde förhindra planens förverkligande inom en överskådlig framtid.

En annan stor insats i djuphavsoceanografin under vårt århundrade har gjorts av Holland, som åren 1929—30 utsände en förstklassigt utrustad expedition till Sundaarkipelagen med sjömättningsfartyget »Wilibrord Snellius», som byggdes i Holland för den ostindiska kolonialregeringens räkning men fick göra sin jungfruresa i havsforskningens tjänst. Ursprungligen hade ett örlogsfartyg avsetts för ändamålet, men fördelarna av ett specialutrustat fartyg, sådant som just då var under byggnad, gjorde att man bestämde sig för detta. Den nederländska marinen hade emellertid aktivt medverkat både vid expeditionens planering och utrustning, fartyget fick under expeditionen militär besättning och stod under befäl av Luitenant ter zee F. Pinke. Undersökningarna ägnades huvudsakligen åt Sundaarkipelagens utomordentligt invecklade bottenmorfologi, där djupa, mer eller mindre isolerade havsbäcken omväxla med underhavsryggar och bankar samt en vidsträckt shelf. Ekolodet gav en inblick i detta submarina månlandskaps formationer och rörlodet bringade upp prov på bottenavlagringar från djup ända till över 10,000 meter, varjämte havsvattnets temperatur, syre- och salt-halt bestämdes. Även här liksom på Meteorexpeditionen, som i många avseenden tjänade de holländska oceanograferna till en förebild, voro de biologiska arbetena inskränkta till planktonundersökningar, vartill kommo studier av korallrevens brokiga fauna. Också från Snelliusexpeditionen föreligger en ståtlig samling volymer, medan ännu ett antal väntas utkomma.

✻ ✻

✻

Bland det tjugonde seklets främsta tekniska triumfer räknas ekolodet, med vars hjälp de största oceandjupen kunna mätas inom mindre än en kvarts minut. Vinsten i tid jämfört med den mekaniska lodningstekniken som kräver flera timmars stillaliggande har gjort, att lodningsfrekvensen kunnat månghundrafaldigas. På måttliga djup intill 1 000 meter kan med hjälp av ultrasoniska ljudvågor ekografen teckna en kontinuerlig bottenprofil under det fartyget framgår med full fart, medan över stora oceandjup man med hjälp av mikrofoner uppfattar bottenekots återkomst.⁵ Ett drastiskt exempel på fördelarna av denna snabblodning med ljudets hjälp visar figur 7, som återger en bottenprofil tvärs över Sydatlanten, dels enligt äldre, mekaniska lodningar, dels enligt Meteorexpeditionens ekolodningar.

Ekolodets utomordentliga fördelar för navigationen ha gjort att det installerats på så gott som alla moderna krigsfartyg. Många bland dessa ha på ett utomordentligt sätt fullständigt vår kännedom om oceanbottens nivåförhållanden, såsom U. S. S. »Ramapo» med icke mindre än 25 tvärsektioner över Stilla Oceanen längs olika kurslinjer med en ekolodning för var 5:e sjömil.⁶ I den södra delen av samma ocean ha engelska, i den västra delen japanska örlogsfartyg tagit tätt belagda lodningslinjer. Världshavets största kända djup, cirka 10,500 meter, ekolodades år 1927 i Filippinergraven utanför Mindanao av det tyska sjömåtningsfartyget »Emden». »Ekotiden» mellan ljudsignalens avsändande och bottenekots återkomst uppgick vid denna rekordlodning till 14 sekunder!

Emellertid förutsätter ekotidens omräkning till djupsiffror noggrann kännedom om ljudvågornas hastighet, vilken i sin tur beror av havsvattnets salthalt och temperatur i de genomlade vattenlagren. Av detta skäl har man på sjömilitärt håll fått ökat intresse för djupvattnets hydrografi. Amerikanska sjömåtnings- och örlogsfartyg ha också gjort oceano-grafiska mätningsserier inom olika havsområden. Sålunda tog U. S. S. »Hannibal» under ett enda år 144 stationer i västindiska farvatten samt utanför västkusten av Panama och Costa Rica, medan U. S. S. »Gannet» vid 42 stationer kring Aleuterna gjorde temperaturobservationer och tog vattenprov för salthaltsbestämningar.

⁵ Enligt nyligen ingånget meddelande har man under kriget utvecklat det ultrasoniska ekolodet till en räckvidd av mer än 7 000 meter.

⁶ Redan 1922 hade en annan amerikansk jagare »Stewart» på en resa Nantucket—Gibraltar med ekolodets hjälp tagit 900 lodskott på djup intill 5 800 m.

Det bör framhållas, att även ubåtsvapnet förmått lämna vetenskapen en utomordentligt värdefull hjälp vid de ute på oceanerna utförda tyngdkraftmätningarna, där holländaren F. A. Vening Meinesz varit föregångsmannen. Tack vare den relativa ostördhet av ytvågorna, som en ubåt nedsänkt till flera tiotal meters djup ernår, kunna ombord å ett sådant submarint expeditionsfartyg med hjälp av tvenne gravitationspendlar högexakta mätningar av tyngdkraften göras ute till havs, något som tidigare ej varit möjligt. Resultaten från Meinesz första expedition med en holländsk ubåt till Sundaarkipelagen år 1923 voro så betydelsefulla, att nederländska regeringen senare utsänt ytterligare sju ubåtsexpeditioner i enahanda syfte. Från U. S. A. ha utgått tre ubåtsexpeditioner för tyngdkraftsmätningar till Västindien, medan franska, italienska, ryska och japanska ubåtar utfört liknande arbeten i Medelhavet, i Svarta Havet och i den fjärran östern.

Erfarenheter som gjorts här i vårt land vid undersökningar av Svenska hydrografisk-biologiska kommissionen och marinen beträffande ubåtars skönjbarhet i nedsänkt läge synas giva vid handen, att ett samarbete mellan oceanografin och ubåtsvapnet i fråga om havsvattnets genomskinlighet bör kunna bli till nytta för båda parter. Överhuvud taget har den mäktiga impuls till vetenskapligt arbete i försvarets tjänst, som det pågående världskriget givit, också i vårt land öppnat utsikter till en under fredsförhållanden fortsatt samverkan mellan flottan och forskningen. De nya tekniska hjälpmedel av olika slag, som under de senare åren fått sjömilitär betydelse, vila ytterst på vetenskapliga undersökningar, medan å andra sidan sjövapnets resurser för vetenskaplig forskning förtjäna utnyttjas. Sjöofficerare tränas att bli goda observatörer och deras inriktning åt det tekniskt vetenskapliga hållet blir av allt mer ökad betydelse för deras eget yrke. Å andra sidan har inom oceanografin, där under årtionden ansträngningarna koncentrerats på grundhavets, i samband med fiskeribiologiska arbeten även ekonomiskt viktiga problem, under det senaste årtiondet en ny observationsteknik utvecklats särskilt avsedd för djuphavet och dess bottenavlagringar. I dessa ligger nämligen registraturen över de gångna årtusendenas klimatiska och vulkaniska katastrofer liksom över havsbottnens stora nivåändringar bevarade i orubbad ordningsföljd. Med tillräckligt djupt nedträngande rörlod har man hopp om att nå tillbaka ett gott stycke i denna registratur, ända in i jordens tertiärtid och där finna vittnesbörd för eller mot tillvaron av de sjunkna landbryggor, som skulle ha förbundit kontinent med konti-



Fig. 8. Vakuumlod för tagning av sedimentprov.

nent och öppnat nu försvunna vägar för livet tvärs över oceanerna. Vid tiden för krigsutbrottet var en expedition med djuphavsbotten i södra Stilla Oceanen som undersökningsfält förberedd av Carnegie Institutionen i Washington och en U. S. A.-kryssare hade ställts i utsikt såsom expeditionsfartyg. Enligt till författaren nyligen ingånget meddelande har man för avsikt att snarast möjligt efter fredsslutet förverkliga denna under kriget uppskjutna plan. Men också från auktoritativt håll i England har meddelats, att en storstilad plan för »the mapping of the ocean bed» där är under utarbetande och kan väntas bli realiserad, när äntligen havet på nytt blir ett fritt arbetsfält för forskningen.

Egendomligt nog har den lysande uppfinning som öppnat oanade möjligheter för »the mapping of the ocean bed», ekolodet, blivit till en allvarlig fara för framtidens sedimentundersökningar! Medan sedimentproppar från stora havsdjup tidigare varit en biprodukt till mekaniska djupbestämningar, vunnen utan särskilda kostnader eller tidsutdräkt, finnes det numera ur djupmätningssynpunkt intet skäl att hålla fartyget stillaliggande under den till flera timmar uppgående tid, som en me-

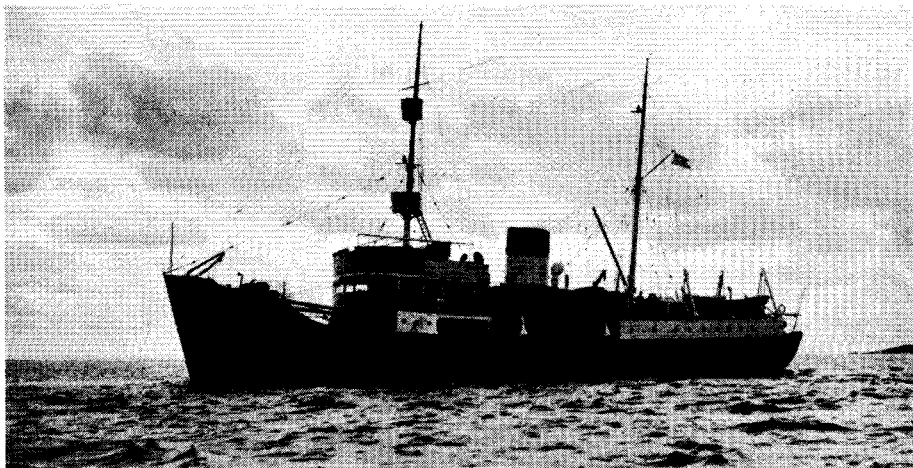


Fig. 9. Sjömåtningsfartyget »Gustaf af Klint».

kanisk lodning till stora djup kräver. Denna sedimentforskningens skilsmässa från djupmätningen medför, att det i framtiden endast blir de fåtaliga vetenskapliga högsjöexpeditionerna med specialutrustade fartyg, som komma att fylla det stora tomrummet i våra kunskaper om djuphavsbottnens geologi och stratigrafi, vilket i geofysikens nuvarande utvecklingsskede är alldeles särskilt beklagligt.

I detta samband bör tacksamt erkännas den välkomna hjälp, som lämnats oss svenska oceanografer vid prövningen av den här utvecklade nya rörlodstekniken från Sjökarteverkets sida, vars sjömåtningsfartyg, såväl »Svensksund» som det utomordentligt välutrustade nya specialfartyget »Gustaf af Klint», upprepade gånger ställts till förfogande för arbete i Östersjön och i Bottniska Viken. Goda utsikter synas förefinnas till fortsatt samarbete på detta område vid kommande undersökningar av Östersjöns djupförhållanden.

Vi stå även i tacksamhetsskuld till ledningen för Väst kustens Marindistrikt som visat upprepat tillmötesgående genom att för våra sedimentundersökningar vid västkusten ställa hjälpanonbåten, f. d. undersökningsfartyget »Skagerak» till vårt förfogande.

För undersökningsarbetet ned till stora djup krävas emellertid betydliga resurser, framför allt högsjövärldiga fartyg med stor aktionsradie och ej för låg fart. Det förefaller sannolikt att man i England liksom i

U. S. A. kommer att anlita örlogsfartyg för dessa ambitiösa planers förverkligande, i vilka icke endast oceanografin utan även geologin, seismologin, klimatologin, paläontologin och växt- och djurgeografin äro i högsta grad intresserade. Expeditionerna med H. M. S. »Challenger» och med »Meteor» visa, vilka lysande resultat som kunna ernås genom samverkan mellan flotta och forskning. Är det förmätet hoppas, att också i vårt land, med dess stora traditioner inom oceanografin, ett sådant samarbete på djuphavets väldiga forskningsfält skall vinna stöd från statsmakternas sida?

Hans Pettersson.

Den ekonomiska betydelsen för Stockholm av Finlands förlust.¹

Det är ett intressant spörsmål, vilken återverkan på de ekonomiska förbindelserna mellan Sverige och Finland det fick, att statsenheten mellan dem sprängdes genom fredrikshamnshfreden. Att ekonomiska verkningar skola bli följden av en plötslig ändring i politiska betingelser är icke självfallet, än mindre är deras art given på förhand där de alls inträffa. Problemet skall här studeras ur en begränsad synvinkel — Stockholms.

Frågan blir i vilken grad Finlands ekonomiska betydelse för Stockholm förändrades genom landets skilsmässa från Sverige.

Källmaterialet är naturligtvis endast det svenska och de resultat och åsikter, som kunna framgå ur mitt studium, äro helt grundade på detta.² Finskt material har jag endast kunnat utnyttja i någon mån indirekt genom de finska stadshistoriska arbeten, som begagnats. Tillgång till rikare dylikt skulle utan tvivel ha skapat möjligheter att ytterligare och mera klart belysa frågan och möjligheten av att resultatet blivit annorlunda åtminstone på några punkter erkännes gärna.

Ur synpunkten av det problem, som här uppställts, är källmaterialet icke särdeles lyckosamt, då dess art icke är densamma före och efter 1809, och då man i viss grad är hänvisad att arbeta statistiskt utgör detta onekligen en svårighet, som dock icke synes vara av avgörande slag, då källornas antal är tillräckligt stort för att man skall ha möjlighet att jämföra och sammanställa olika uppgifter, varigenom man kan underkasta de resultat som vunnits en viss kontroll.

¹ Denna uppsats var uppe till diskussion på Ekonomisk-historiska seminariet i mars 1944. Vad som då påpekades, främst från seminarieledaren prof. Heckscher och kand. Sven Gerentz, har jag tillåtit mig att låta komma framställningen till godo i den form den nu har fått, och står således i tacksamhetsskuld för detta.

² Om källor och litteratur se sid. 54—55.

Vad litteraturen beträffar ha de finska stadshistoriska arbetena nästan uteslutande kommit till användning i källsyfte, då de ha haft fakta att meddela som det svenska materialet saknar. Något uttalande i den fråga, som här är huvudfrågan, har jag icke kunnat återfinna i dem utom möjligen av periferisk art. De arbeten, som haft synpunkter att ge som kunnat tagas upp till diskussion för ämnets problemställning, ha varit de svenska, Montgomerys och Heckschers, ehuru det med en gång skall påpekas, att ingen av dessa forskare direkt behandlat problemet utan endast framlagt vissa synpunkter, den sistnämnde t. o. m. i förbigående.

Det har icke varit avsikten att här söka ge det uppställda problemet en lösning som gör anspråk på fullständighet, utan endast att utifrån realkritiska resonemang göra det till föremål för en diskussion. Överhuvud har begränsning varit ledtråden. Begränsningen i det material som använts har delvis varit påtvingad, men den har delvis varit fullt frivillig såtillvida som det icke funnits någon strävan att söka utforska material utöver det väsentligaste. Häre ligger måhända en brist. Det synes dock åtminstone mig vara av större vikt att hålla de viktigare sammanhangen inom synkretsen än att förirra sig bland de smärre händelserna. Det förefaller väsentligare att pröva problemets förutsättningar och frågeställningar än dess detaljer.

I.

Den betydelse Finland ekonomiskt ägde för Stockholm före 1809 års skilsmässa är utgångspunkten för det problem som uppställts och därför skall jag först söka teckna bilden därav.

Strävan att göra huvudstaden till förmedlaren av den norrländska och finska handeln utanför Bottniska viken hade aldrig sett sig helt förverkligad och upphörde officiellt 1765.

På 1780-talet började i de finska städerna en ekonomisk verksamhet av större mått än en som endast kan tänkas ha haft förbindelser med Stockholm till mål och den representerades främst på fartygsbyggandets, sjöfartens och handelsns områden. De finska stadshistorikerna omnämna den i allmänhet med en tacksam hänvisning till det bottniska handels-tvångets upphävande 1765, vilket torde vara att förenkla frågan eller rättare sagt svaret, ty måhända har produktplakatet ej helt saknat sin betydelse som Boëthius framhåller. Den garanti, eller i varje fall känsla av garanti, det innebar för en begynnande sjöfartsrörelse får kanske ej helt lämnas ur räkningen, ehuru vi här icke ha anledning gå in på dessa frågor.

1.

Några uppgifter om de olika städernas handelsflottor har jag icke påträffat före 1772 och därefter blott från 1795, men olägenheten därav är för detta ändamål ringa, ty här intressera förhållanden, som i någon mån äro konstanta, d. v. s. i sin föränderlighet ge en bild av en fortskridande naturlig utveckling, ej av en tillfällighetsbetonad uppblomstring eller nedgång, och tiden före 1790 torde ha karakteriserats mer av att man skaffade sig fartyg än av att man ägde ett någorlunda fast antal.

I själva verket ägde de finska städerna inpå 1790-talet en icke föraktlig handelsflotta som ytterligare tillväxte något fram till 1800-talets början både i fråga om antal och lästetal, vilket verifieras av nedanstående tabell.

De finska städernas handelsfartyg 1795—1807 jämfört med samma uppgifter för Stockholm och riket.

Antal samt dräktighet i 1 000 läster.

År	Finska städerna		Stockholm		Riket	
	st	läster	st	läster	st	läster
1795.....	98	10.0	212	19.5	946	55.9
1798.....	124	13.3	214	18.8	899	59.7
1801.....	156	14.6	246	19.7	988	64.2
1804.....	139	13.6	248	20.1	1 212	65.5
1807.....	129	13.0	226	19.8	929	62.0

Källa: KmK A årsberättelser: Handelsflottan serie 1.

Från omkring 1800 synes tillväxten ha avstannat, något som kan ha haft samband med de stora europeiska krigen. Det höga talet för 1801 får man se som en tillfällig, isolerad företeelse, som icke ägde något kännetecken för utvecklingen i stort, och för övrigt ger antalet starkare relief åt förhållandet än det i själva verket är värt, då medellästetalet per fartyg är lägre detta år än de övriga som här redovisats, vilket måste betyda att det tillfälligt stora antalet främst berodde på att antalet smärre fartyg ökats.

Då det gäller lästetalen låg Finland för övrigt icke sämst till. Tvärtom visar en enkel uträkning av siffrorna i tabellen härovan att dess lästetal i medeltal per fartyg var icke obetydligt högre än det de för jämförelsens

skull nämnda handelsflotteägarna nådde. Så nådde Finland aldrig lägre än 95, Stockholm aldrig högre än 92, riket i dess helhet högst 67, och det kan nämnas, att Göteborg likaledes aldrig nådde högre än 67.

Av detta får man visst icke draga några vidlyftigare slutsatser, då medeltalsuträkningar ofta äro dubiösa företeelser. Finlands höga medeltal behöver alls icke bero på att detta land ägde ett särskilt stort antal fartyg med högt lästetal, utan synes i själva verket ha sin grund i att det procentuellt sett ägde ganska få smärre fartyg och jämförelsevis många medelstora. Att fullständigt klargöra antalet fartyg på olika lästetal är visserligen möjligt med hänsyn till materialet men skulle här icke ge lön för mödan, eftersom handelsflottan i och för sig mycket litet har att berätta om det väsentliga i det problem som föreligger, ty dels befann sig aldrig ens så mycket som halva antalet fartyg på resor, ja, sällan så mycket som tredjedelen, dels är med att ett fartyg är på resa ingenting sagt om dess färd. Det är icke ens säkert att det var ute för sin hemstads egen räkning. Den tid det här är fråga om var ej fredlig, ehuru Sverige mestadels var neutralt. Svenska och finska redare läto — eller tvingades låta — sina fartyg stundom segla för främmande makters räkning, varvid den neutrala flaggan gav ett visst ehuru långtifrån säkert skydd.

Av den finska handelsflottans storlek kan man således icke hämta någon upplysning om hur sjöfarten på de finska hamnarna gestaltade sig. Men det är tydligt att en fortgående och växande redarverksamhet i den mån den gällde fartyg, som voro avsedda för långfart, på längre sikt måste ha medfört att de finska städerna skulle komma att öka sina självständiga förbindelser med utländska handelscentra. Och den måste dessutom genom sin blotta existens anses som ett tecken på en begynnande ekonomisk verksamhetslust överhuvud, som så småningom måste ha inneburit en strävan till frigörelse från äldre tvång och inrotade beroenden.

2.

En säkrare utgångspunkt erbjuder sjöfartsstatistiken. Den kontroll produktplakatet och diverse tullbestämmelser medförde gör den tillförlitlig, fränsett eventuella smuggelfartyg, ehuru värdet av den i hög grad minskas av, att den icke är av fortlöpande natur för den tid som det här gäller. Årliga sammandrag för hela rikets kofferdifart finnas visserligen, men uppgifter om in- och utgående fartyg för de olika hamnarna har jag blott påträffat för 1769—89 och 1796—99.

Det är av intresse att jämföra dessa båda perioder. Var för sig kännetecknas de av stor jämnhet.

Sjöfarten på de finska hamnarna 1779—1788 och 1796—1799.

Antal samt dräktighet i 1 000 läster.

År	Inkommande		Utgående	
	st	läster	st	läster
1779.....	58	3.5	87	6.4
1782.....	50	2.7	96	7.7
1785.....	77	6.0	95	7.2
1788.....	67	4.8	52	4.0
1796.....	144	7.9	164	10.6
1797.....	163	9.2	210	12.9
1798.....	173	10.0	198	12.3
1799.....	130	6.7	188	12.1

Källa: KmK A särskilda berättelser ang. sjöfarten.

Det är under åren mellan 1788 och 1796 som sjöfarten på de finska hamnarna blomstrat upp, så att antalet fartyg som besökt dem nästan genomgående var dubbelt så många efter 1796 som före 1788, samtidigt som medellästetalet per fartyg icke gått ned i någon som helst markant grad.

De tal som tabellen återger gälla helt fartyg, som kommit från utländska hamnar eller voro destinerade till sådana. Det förtjänar påpekas att Stockholm och egentliga Sverige ej kunna visa upp någon utveckling som liknar Finlands, knappast någon överhuvud, varför man ej kan uppfatta den ökade finska livaktigheten som en med åren följande naturlig utveckling utan måste se den som något för Finland säreget, som helt måste ha haft sin grund i detta lands egen ökade verksamhet i förhållande till riket i övrigt.

Om man ser på de finska städerna var för sig finner man, att denna utveckling var genomgående för dem alla, möjligen med undantag av Vasa och Lovisa, ja, sistnämnda stad gick t. o. m. ned något i fråga om antalet fartyg, ehuru ett i stort bibehållet lästetal ger vid handen, att besökarna varit större under den senare perioden. Och även nya städer dyka upp i statistiken, d. v. s. sådana, som före 1788 icke ha haft några

som helst fartyg, som besökt dem. Så t. ex. hade Brahestad, Kaskö och Kristinestad 1796 tillsammans 10 inkommande och 22 utgående att inrapportera mot som sagt inga alls tidigare med undantag dock för Kristinestad, som 1770 hade besökts av inalles 8 fartyg.

När man upphävde handelstvånget gjorde man slut på strävan att skapa en monopolställning i utrikeshandeln för huvudstaden. Att en medveten politik med motsatt strävan mot den man haft förut skulle följa vore väl för mycket väntat och kan ej heller sägas ha blivit fallet. En positiv form måste dock medgivandet av fribrev för svenska fartyg på utrikes ort sägas ha utgjort och härvidlag blevo de finska hamnarna bättre tillgodosedda framemot sekelskiftet än tidigare, något som naturligtvis sammanhängde med att deras handelsflotta hade vuxit. Från att ha räknat något över 7 % 1760 och 1772 av de fartyg från hela riket som försetts med sådana fribrev räknade de 1793 13 % och 1803 nära 16. De tyska besittningarnas hamnar äro här medräknade, varför det bör omtalas, att Finlands ökning icke skett »på bekostnad» av dessa utan av egentliga Sverige, vars andel gått ner från 83 % 1772 till 63 år 1803. Dessutom ligger Finlands ökning uteslutande på de medelstora och stora fartygen och därav i övervägande grad på de sistnämnda. Så var andelen fribrev för fartyg på minst 100 läster 1760 knappt 14 %, 1772 knappt 15 % men 1793 var den nära 20 % och 1803 hela 29 %.

3.

Seglatserna till och från de finska hamnarna voro inga turisttrippor, utan fartygen buro laster, åtminstone alltid i någondera riktningen. Handelsvarorna började i större utsträckning gå direktare vägar till och från Finland än vad de gjort förr och genom detta blev det åtminstone procentuellt sett mindre vanligt med omlastningsprocedur i Stockholm.

Om den finska direkthandelns storlek och utveckling kunna de sammandrag över in- och utförsel, som förts i Kommerskollegiet, berätta.

Saltet var den viktigaste importvaran och det var oundgängligt ur försörjningssynpunkt. Under den tid som det här är fråga om gäller det främst det spanska saltet. Det låg en speciell nimbus över de fartyg, som kunde kallas spanienfarare, något som naturligtvis berodde på deras för fantasien så tilltalande besök i långt avlägsna länder men förmodligen också hängde samman med mer reella ting, nämligen den trygghet för den närmaste tiden ett fullastat saltskepp måste ha skänkt. Det hade

varit en av Stockholms främsta uppgifter att vara upplagsstad för salt och det hade utan tvivel varit en god inkomstkälla att vara detta. Nu strävade de finska städerna efter att själva övertaga denna uppgift för sina omgivande landsorters del och deras direkta införsel av salt nådde också ganska imponerande siffror, som man kan se av denna tabell:

Direktimporten salt på de finska hamnarna 1795—1807.

Totalt i 1 000 ton och i % av rikets.³

År	Totalt	I % av riket	Rikets totalt.
1795	3.40	9.5	35.94
1798	5.85	16.3	35.88
1801	4.50	12.5	35.96
1804	5.94	18.8	31.65
1807	8.94	21.2	42.13

Källa: KmK A årsberättelser: Utrikeshandeln serie 2.

Som man ser har saltimporten mer än fördubblats från 1795 till 1807 både totalt och i procent av rikets och denna stegring synes ha varit i stort sett fortlöpande, varför det icke torde vara alldeles förhastat om man uppfattar den som trend.

Sockerimportens betydelse var icke lika stor som den av salt. Finlands införsel av socker under samma tid som den som vi studerat för saltets vidkommande i ovanstående tabell nådde årligen endast 1 och 3 % av rikets och totalt sett varierade den i högsta grad så att den skiftade mellan 11 och 103 ton. Det förefaller icke troligt att någon av dessa mängder skulle ha varit tillräcklig för Finlands behov och i vart fall kan den lägsta absolut icke ha varit det, varför importen från Stockholm torde ha varit

³ Mått- och viktbestämningar ha här genomgående räknats om till moderna begrepp. Som grunderna för en sådan omräkning ej äro självfallna kan det synas lämpligt att tala om vad som motsvarar vad. Skeppundet har satts lika med 136 kg då stapelstadsvikten är den enda som förekommer. Skålpundet kan som entydigt begrepp utan vidare sättas lika med 0.43 kg och analogt med detta har lispundet som är av mer tveksam art satts till 8.5 kg. Salt som mätes i tunnor, erbjuds speciella svårigheter. Tunnans volym är 125.6 liter och vid omräkning till vikt har jag utan vidare ansett 1 liter salt lika med 1 kg. Det havsvunna saltets volymvikt är ungefär 1.2 och då en vara som salt på grund av kristallernas form ej går att packa utan att utrymme går förlorat har jag trott mig bäst återge den verkliga vikten av 1 liter genom att låta decimalen i volymvikten falla bort.

väsentlig för landets försörjning med socker. Detta antagande motsäges visserligen av att de lägsta importåren för Finland även voro de lägsta för huvudstaden, men denna motsägelse är endast skenbar, emedan Finland ej nödvändigtvis behöver ha fått sitt behov av reexport från Stockholm tillgodosett med socker som just samma år blivit infört till denna stad.

Inom exporten var tjäran sedan gammalt Finlands förnämsta vara. Från 1780-talet exporterade landet direkt mellan $\frac{1}{5}$ och $\frac{1}{4}$ av vad riket i sin helhet exporterade, under det att det 1766—1776 endast utfört något över $\frac{1}{10}$. Stockholm, som under den sistnämnda perioden exporterat omkring $\frac{3}{4}$ av rikets tjärexport, fick från omkring 1776—1780 nöja sig med $\frac{2}{3}$ eller något därunder. Rikets totala utförsel av tjära höll sig genomgående på omkring 125 600 hl och ej sällan något 20-tal tusen hl mer.

Finland har icke haft lika stor del i den direkta exporten av tjära, som det har haft i produktionen av denna vara, och den stora del av exporten som dock alltfört föll på Stockholms lott kan icke endast ha berott på att staden reexporterade norrländsk tjära, särskilt som de norrländska städerna från 1780-talet själva torde ha börjat med direktexport, i vart fall de större bland dem. Man måste därför antaga, att en betydande del av den tjära som Finland producerade alltjämt fann avsättning via Stockholm. Av de fartyg som 1805 passerade Blockhusudden på väg från finska orter till Stockholm har jag undersökt 100 och funnit att 37 voro lastade med tjära och dessutom att samtliga på mer än 100 läster, inalles 12 st, förde just denna vara. Man vågar utan vidare antaga att denna tjära sedan gått i reexport. Men även i fråga om tjäran kan man märka en tydlig tendens hos Finland att söka sig bort från Stockholm.

4.

Vi ha således funnit att de finska städerna från 1790-talet och framåt kommo att spela en mer framträdande roll än vad de gjort tidigare. Finland har med andra ord självt börjat övertaga delar av sin egen utrikeshandel, ehuru det långtifrån varit fallet med hela denna. Det är självfallet att detta innebar att Stockholms betydelse för Finland minskade, men vi äro här intresserade för frågan ur dess motsatta synpunkt, nämligen om även Finlands betydelse för Stockholm minskade, och det finns ingenting som säger att vi nödvändigtvis måste ge samma svar på denna andra fråga som det vi givit på den första. Detta

att en stor del av den finska utrikeshandeln började söka sig mer direkta vägar medförde naturligtvis att Stockholms andel i denna sjönk procentuellt sett, men totalt kan den ha förblivit i stort densamma som förut.

Det vore ett fullständigt misstag, om man sökte att utan vidare läsa ut Stockholms förbindelser med Finland endast ur dess förbindelser med de finska städerna, ty dessa voro ingalunda allenarådande inom dessa förbindelser, kanske icke ens de mest betydelsefulla. Naturligtvis hade dessa städer ingenting emot att hundra procentigt övertaga den finska utrikeshandeln, utan de strävade utan tvivel på lång sikt efter att göra detta. Men de ägde en värdig konkurrent i lanthandeln och denna ville till mycket ringa del låta leda sig över de finska städerna utan hade Stockholm som sin gamla metropol, något som alldeles särskilt synes ha varit fallet med Åbo-Björneborgs län.

Det var en vanesak att klaga över lanthandel och det tillhörde faktiskt god ton hos det mer framstående borgerskapet att göra så, och alldeles obefogat kan det ur dettas synpunkt icke kallas. Härom förefalla de finska stadshistorikerna nästan helt ense. Så påpekar exempelvis Sjöblom, hur böndernas lagliga rätt att till Sverige utföra och där utbyta eller avyttra sin »egen afvel» i praktiken förvandlades till handelsfärder i betydligt större skala. De uppköpte och exporterade allt de kunde komma över, säger han, och hemförde i stället utländska varor »icke blott till eget behov utan även till avsalu». Handeln med Stockholm torde ha utgjort en binäring som stundom kanske utvidgades till många kustbönders egentliga näringsfång. Det primära i denna lanthandel ha dessa rena mellanhandsaffärer dock icke varit. Stockholm var den naturliga avyttringsmarknaden för de försäljningsprodukter som det österbottniska jordbruket gav, då de finska städerna voro för små för att de skulle utgöra några mer lockande marknader och för att de skulle förmå absorbera allt det som lanthandeln ville sälja. Vad huvudstaden beträffar torde den ha tillgodosett sin egen livsmedelsförsörjning i långt högre grad med hjälp av den finska lanthandeln än på något annat sätt. Då det genom det svenska jordbrukets ökade produktion blev nästan slut på importen av spannmål fortsatte man länge i samma utsträckning som tidigare att införa spannmål från Finland till Stockholm och samma förhållande kan man iakttaga beträffande Stockholms försörjning med animala produkter, ehuru importen från andra håll än Finland härvidlag alltid varit försvinnande liten för Stockholms del.

Denna lanthandel var av gammalt datum, ja, redan på 1300-talet hade

den österbottniska allmogen haft seglationsprivilegier, vilka för övrigt stadfästas på nytt 1765.

En likartad företeelse som denna lanthandel var, vad man skulle kunna kalla småborgarhandeln, ja i själva verket torde det vara omöjligt att klart skilja den ena från den andra. Småborgarna ägde ej själva möjlighet att sända fartyg till avlägsna handelscentra, utan stockholmsskutor voro i allmänhet de största fartyg som de kunde hålla sig med. Hemmastädernas köpmän och redare (ofta två funktioner hos en person) begärde god profit för sina tjänster. I Stockholm voro priserna på utländska varor ej sällan lägre än vad de voro i de finska småstäderna och i Stockholm funno småborgarna liksom bönderna god avsättning för sina varor och dit exporterade de i allmänhet mer än de uppköpte där, varför det ofta blev rent pekuniärt lönande att göra en handelsfärd till huvudstaden. Särskilt synas småborgarna i Åbo ha begagnat den möjlighet, som här erbjöd sig, varför man kan säga att Åbo icke blev så farligt som konkurrent till Stockholm bl. a. därför att dess eget småborgerskap föredrog huvudstaden framför sin hemstad.

Det är med hänsyn till det material som här kunnat användas omöjligt att göra en kvantitativ mätning av denna finska lant- och småborgarhandel på Stockholm — och förmodligen finns det inget material, som här kan ge de upplysningar man skulle önska — men det som använts tillåter oss i varje fall att få ett visst begrepp om denna handel, d. v. s. om dess art men icke om dess omfång. Det material som står till buds är Stockholms småtullars räkenskaper vilka, såvitt jag kunnat finna, i allmänhet icke ha något att meddela om handeln utan endast mer i klump redogöra för vederbörande tullkammares inkomster och utgifter, och vad särskilt Finland beträffar måste man ur detta studiums synpunkt med ett visst beklagande konstatera att några inhemska tullar icke förekommo mellan denna del av riket och den övriga. Dessutom sträcka sig de räkenskaper, som finnas, endast till 1810 och materialet är blott mycket sporadiskt bevarat.

Här har de s. k. lots- och båkmedelslängderna för Stockholms Blockhusudds tullkammare använts.

De skeppare som passerade tullkammaren på väg till eller från Stockholm och önskade lots, måste på kammaren lämna in ansökningssedlar för att få en sådan, och på dessa sedlar skulle de uppge sitt fartygs namn, hemort, lästetal och djupgående samt dess last, avgångshamn och närmaste destinationsort.

Man har ej angivit lasternas kvantitet, varför man som sagt ingenting får veta därom, och ej heller kan man draga några slutsatser om hur många fartyg, som verkligen passerat, då man icke kan vara säker på att alla blivit anmälda och man icke heller kan garantera att alla sedlar verkligen finnas bevarade utan tvärtom känner sig mer villig att garantera att så icke är fallet.

Vissa begrepp kan man dock erhålla. Jag har undersökt hundra fartyg som år 1805 voro på väg från finska orter till Stockholm och lika många som voro på väg i motsatta riktningen. Det erkännes gärna att metoden icke är alldeles tillförlitlig men de rena slumpavvikelserna från de verkliga förhållandena torde dock icke här ha fått alltför stort livsrum, då det antal jag undersökt dock måste utgöra en ganska hög procent av det som kan tänkas ha passerat under ett år mellan Finland och Stockholm och tvärtom.

Det kan först påpekas att av samtliga fartyg som detta år antecknats vid tullkammaren mer än tredjedelen voro på resa mellan Stockholm och Finland i någondera riktningen under det att övriga färder gällde Egentliga Sverige och Gotland. Hur stora de fartyg voro, som kommo in till Stockholm från finska orter och vad de buro för slags laster kunna vi föreställa oss av nedanstående tablå:

Lastade med	På ett lästetal av			Summa
	Minst 100	50—99	< 50	
Tjära	12	8	17	37
Spannmål	—	4	20	24
Övriga varor	—	—	37	37
Tomma	—	—	2	2
Summa	12	12	76	100

För de utgående behöver man icke uppställa någon dylik tablå. Visserligen fördelade sig icke dessa precis lika efter lästetal som de inkommande såtillvida som att av de 24 på mer än 50 läster endast 7 voro på minst 100 och de återstående 17 således på mellan 50 och 99, men av detta kan man naturligtvis icke draga några som helst slutsatser. Däremot för-tjänar det anmärkas att av de utgående så många som 49 icke förde någon last alls, medan 43 kunna rubriceras som förande diverse och 8 voro lastade med salt, vilket stämmer alltför väl med det som nyss sagts

om en större export från Finland till Sverige än tvärtom för att man skall kunna avvisa det som en ren tillfällighet.

Större delen av dessa fartyg kom från Åbo eller var på väg dit, men även Uleåborg, Lovisa, Björneborg och Gamla Karleby äro namn som ofta förekomma. Det största fartyget var briggen Friheten från Gamla Karleby som mätte 227 läster, och som ganska dålig tvåa kom Aurora från Uleåborg om 126 läster, likaledes brigg. Ofta har man uppgivit att fartygen hörde hemma i den stad de kommo från eller voro på väg till ehuru långtifrån alltid. Stockholm synes ha ägt ett ganska stort antal och det förekom även att skutor som hörde hemma i Norrland s. a. s. foro zickzack över Bottniska viken.

Man frapperas av att så gott som uteslutande stadsnamn ha nämnts, vilket möjligen kan bero på att många av dessa fartyg verkligen hörde hemma i städer, något som de större av dem också nästan undantagslöst torde ha gjort. Men man torde dock icke få draga den slutsatsen att även de mindre alla gånger hörde hemma i de städer som uppgivits, eller ens besökt dem under sin resa, ty man får icke förneka möjligheten av att landsbor mången gång antecknat staden i sin hemtrakt för att på så sätt slippa kontroll av en last som med välvilligaste inställning icke kunde uppfattas som resultatet av »egen afvel».

Man får verkligen ett intryck av att de kommersiella förbindelserna mellan Stockholm och Finland voro livliga i den form som småborgarnas och böndernas handelsfärder utgjorde.

5.

Jag skall ur det som sagts i det föregående söka sammanfatta, vad Finland kan tänkas ha betytt ekonomiskt för Stockholm fram till freden i Fredrikshamn, men detta kan icke ske utan att man undersöker de områden av huvudstadens ekonomiska utveckling, som berördes av dess förbindelser med Finland.

Någon nedgång i stadens verksamhet på just dessa områden kan man icke konstatera under den tid som vi härövan studerat. Stockholms saltimport gick visst icke tillbaka samtidigt som de finska städernas ökade, vilket kanske i och för sig hade varit att vänta. Räknar man ut stadens saltimport för femårsperioder, får man följande siffror, som måste anses rent förvånansvärt jämna: 1795/99 omkring 11.3 tusen ton, 1880/04 omkring 12.6 tusen ton och 1805/09 likaledes 12.6 tusen ton, varvid en

osedvanligt stor införsel just 1809 hjälper upp det sista medeltalet något, men att denna skulle ha till orsak att man reexporterat särskilt mycket till Finland just detta år förefaller otänkbart.

Stadens import av socker t. o. m. ökade något så att den steg från 103 ton årligen 1795/99 till 112 ton närmast efterföljande femårsperiod och upp till hela 181 ton 1805/09, d. v. s. att den ökade med omkring $\frac{2}{3}$ av föregående periods mängd.

Tjärexporten gick tillbaka något, som vi redan sett, men den har knappast gjort det i för en så pass stor stad avgörande grad, och den har knappast heller gjort det enbart beroende på att Finlands direktexport ökat utan förmodligen även på grund av att även den norrländska tjäran börjat gå huvudstaden förbi.

Naturligtvis kan man tänka sig, att Stockholms handel med just de varor, som den finska direkthandeln hade börjat ägna sig åt, kunnat fortgå oförminskad, därför att man vunnit avsättning på andra håll för de mängder man tidigare reexporterat till Finland. Men en dylik tanke finner man icke belägg för, då man betraktar huvudstadens utveckling i övrigt. Tvärtom kan man konstatera att något ökat behov ej kan ha funnits för staden själv eftersom den denna tid icke varit stadd i någon utveckling mot större betydelse. Dess handel har på övriga områden stått så gott som stilla. Den förr så viktiga järnexporten har för Stockholms del stagnerat fullkomligt.

Stockholms järnexport 1795—1809.

I medeltal för femårsperioder.

År	Ton
1795/99.....	31 000
1800/04.....	33 000
1805/09.....	25 000

Källa: KmK A årsberättelser: Utrikeshandeln serie 2.

Nedgången den sista perioden beror mest på att exporten var osedvanligt låg 1808 och frånräknas detta år blir medeltalet för de fyra återstående 29 000 ton, men från 1806 var Stockholms export av järn genomgående lägre än tidigare, om man bortser från 1799.

Vad exporten av koppar beträffar har den att uppvisa en liknande utveckling eller om man så vill brist på utveckling.

Om vi så övergå till att se på befolkningsstatistiken få vi än mer klart

för oss hur fullständigt staden stagnerat. Visserligen ökade folkmängden från 69 700 år 1790 till 75 500 år 1800 men den gick åter ned till 72 600 år 1805. Dessa fluktuationer voro ej tillräckligt stora för att de skulle kunna ha haft någon större inverkan och den senare skulle dessutom ha medverkat till ett resultat som varit motsatt det som vi här söka förklaring för.

Ej heller kunna vi i befolkningsförhållandena i Egentliga Sverige finna någon anledning att antaga, att ett ökat behov uppstått där av de varor som tidigare gått till Finland. Visserligen kan en ökad avsättning ha varit möjlig såtillvida som man kanske endast sällan verkligen kunnat tillgodose landets behov av importvaror och då främst av salt, men Stockholm var icke ensamt om att fylla moderlandets behov, varför det ej enbart och kanske ej ens främst skulle ha kommit huvudstaden till godo som mellanhand, om Sverige verkligen vunnit möjligheter att bättre fylla sina behov än tidigare, särskilt som man kanske får räkna med att en del av de varor som voro avsedda för Norrland även börjat gå Stockholm förbi. Det är visserligen sant att Göteborg ökade sin saltimport men för denna stad ligger problemet så annorlunda till att dess betingelser icke voro likartade huvudstadens utan tvärtom andra och delvis motsatta. För Göteborg medförde revolutions- och napoleonskrigen högkonjunktur. Dess saltimport gick från 1815 åter tillbaka med omkring 50 % under det att Stockholms då fortfarande t. o. m. gick framåt något.

Den mest rimliga förklaringen är, så vitt jag kan se, att genomfarts-handeln på Finland fortsatt i stort sett som förut, d. v. s. att de finska städernas ökade verksamhet ej var av allvarligt men för Stockholm, åtminstone icke i någon som helst avgörande grad. De gamla uppgifter som Stockholm hade i Finlands kommersiella liv fick staden på det hela taget behålla, under det att de finska städerna övertagit de nya som uppstått och de gamla som Stockholm aldrig uppfyllt. Man kan vara säker på att sådana nya uppgifter funnits. Att saltimporten ofta var otillräcklig har redan talats om och Finland torde härvidlag ha stått sig mer slätt än moderlandet, ja det är frågan, om dess försörjning med salt överhuvudtaget var tillräcklig annat än vissa år. Man hade icke givit förordningar om nederlag alldeles utan orsak. Icke blott krigen försvårade och fördrade import. Produktplakatet bidrog till att man aldrig fick en riklig och billig tillgång på importvaror utan den offrades på sjöfartens altare. Det fanns således möjlighet för de finska städerna att öka sin verksamhet utan att detta till en början behövde bli kännbart för Stockholm, fastän det natur-

ligtvis gick ut över denna stad så tillvida som den icke fick övertaga de nya uppgifter, som anmälde sig.

Betydelsen av de finska städernas frammarsch har jag visst icke velat underskatta. På längre sikt måste den ha inneburit ett hot mot Stockholm. Dessa städer ägde 1809 ännu icke förutsättningar att ersätta Stockholm som mellanhand för Finlands ekonomiska förbindelser med utlandet men dylika förutsättningar bruka komma med tiden. I den mån dessa städer skulle komma att kunna erbjuda samma förmåner som dem Stockholm kunde ge och i den mån de skulle växa sig stora tillräckligt för att kunna absorbera vad den finska lanthandeln hade att avyttra var den roll som Stockholm spelade i Finlands näringsliv dömd att minska, hur det politiska förhållandet än skulle komma att gestalta sig mellan de båda länderna. Den betydelse som Finland ägde för Stockholms ekonomiska liv var stor ännu 1809 och av allt att döma ägde den förutsättningar att förbli så länge än. Ett plötsligt avbrott skulle ha medfört avsevärda svårigheter för Stockholm.

6.

Det återstår att i korthet teckna ännu en sida av de ekonomiska förbindelserna mellan Stockholm och Finland, nämligen vilken roll stockholmskapital kan tänkas ha spelat i Finland. Det är förmodligen omöjligt att någonsin få reda på i hur stor utsträckning dylikt kapital förekommit i finskt näringsliv, eftersom vi ha alltför litet bevarat av de privata affärsarkiven från denna tid, och här skall därför endast några synpunkter framhållas.

Vad man måste utgå ifrån är det behov av kapital det finska näringslivet kan ha haft. Att den framväxande redarverksamhet, som vi ovan talat om, har krävt kapital är självfallet. I bouppteckningar från omkring 1805—1815 har man i allmänhet beräknat värdet av skeppsparter till högst 20 rdr bko per läst om fartyget var av ek och till högst 15 om det var av furu. Nu voro dessa värderingar tydligen icke så särdeles mycket beroende av fartygens reella värde från fall till fall utan de synas mer ha varit några slags normalberäkningar, men just därför kan man lägga dem till grund för följande uträkning — fast man får reservera sig för hur pass exakt det värde blir som man får. Om man räknar med att hela den finska flottan var av ek och tager det år då den var som störst, d. v. s. 1801 då den var 14 600 läster, och godtager det högsta värde per läst som nämnts, får man alltså att den finska flottan skulle ha varit värd 292 000

rdr bko. Och även om man skulle antaga att det verkliga värdet vore hela fyra gånger så stort, vilket förefaller mycket litet tänkbart, skulle man endast komma upp i knappt 1.2 milj. rdr bko, ett värde som Finlands årliga export till Sverige 1818—1829 aldrig underskred.

Denna handelsflotta hade man icke byggt på en gång och dessutom var förtjänsten på sjöfart konstlat hög, varför det icke förefaller otroligt att de finska redarna själva till en betydande del skulle ha kunnat tillgodose sitt kapitalbehov.

Stockholmskapital har dock förekommit i finskt näringsliv, t. o. m. förmodligen i ganska stor utsträckning, ehuru det torde ha varit sällsynt med direkta kapitalplaceringar, såsom t. ex. parter i finska fartyg, åtminstone att döma av bouppteckningarna efter några större grossörer som dock haft stora handelsförbindelser med Finland, fastän jag visst icke vill yttra något alldeles bestämt i just denna fråga. Men framför allt var det i en annan form som stockholmskapital kom att placeras i finskt näringsliv, nämligen bankrörelsens, d. v. s. genom att stockholmskapitalister lånade åt en bank som sedan lånade ut åt finska låntagare.

Enligt 1800 års realisation upphörde det statliga Generaldiskontot i Stockholm och ersattes med Riksdiskontverket som i motsats till föregångaren ej drev inlåningsrörelse, vilken övertogs av privata diskonton i Göteborg, Malmö och Åbo, vilka samtliga nästan uteslutande fungerade på inlåningar i Stockholm, vilket alldeles särskilt var fallet med Åbo diskont. De hade samtliga ombud i Stockholm som skulle sköta om inlåningen där, Åbo från 1806 en protokollsekreterare Wilhelmsson. Ganska stora summor upplånades i Stockholm för Åbo diskonts räkning. Tallqvist anger de svenska fordringarna hos diskonten till 619 490 rdr bko 1808 och huvudparten av denna summa kan tänkas ha haft stockholmskapitalister som fordringsägare.⁴

Denna sida av förbindelserna måste dock ha betytt vida mer för Finland än för Stockholm då det är svårare att få låna pengar eller att få folk som vill placera kapital i ett företag än att finna folk som vill låna eller företag som man kan placera i, varför det också måste ha varit mest menligt för Finland om ett avbrytande skett här, under det att det inte torde ha varit oövervinnligt svårt för Stockholm att finna en ny marknad på annat håll där det kunde placera sitt kapital.

⁴ Att denna summa för övrigt icke kan anses så särskilt stor visar en jämförelse med Göteborgs diskont som vid 1809 års slut hade assignationer och 3 % reverser utelöpande till ett värde av tillsammans 1 360 000 rdr bko.

II.

Eftersom källmaterialet som jag inledningsvis framhöll är annorlunda beskaffat efter 1809 kan det vara förklarligt att använda en disposition av annan art efter detta år, och härtill kommer att det i det följande gäller att söka fånga in själva problemet, varvid man tvingas gå tillväga på ett delvis annat sätt än i det föregående, där det gällt att ge en deskriptivt lagd bakgrund.

1.

»Ett ekonomiskt slag, vilket särskilt kännbart drabbade Stockholm, som sedan gammalt haft mycket livliga förbindelser med denna del av riket» sammanfattar Montgomery den betydelse Finlands förlust haft för Stockholm, och för några år sedan har han i Nordisk Tidskrift strukit under, hur en ekonomisk enhet sällan kan sprängas sönder »utan att operationen medför ekonomiska förluster av olika slag», något han anser ha blivit fallet för Sverige och Finland genom att de båda länderna skildes åt, ehuru resonemanget sedan helt fullföljes för Finland räkning och därför icke här äger intresse annat än just i fråga om den förutsättning som skisserats, nämligen att en ekonomisk enhet sprängts sönder genom fredrikshamnsfreden. Att det skulle ha en dylik effekt att en politisk förening tvingas att upphöra att finnas till, torde man väl i varje fall icke kunna anse a priori utan även här måste man förmoda att resultatet blir olika allteftersom de betingelser man har att räkna med äro olika.

För att resultatet skall bli det, som Montgomery framhåller, måste åtminstone en av dessa förutsättningar vara uppfylld, nämligen antingen att den ekonomiska enhet som funnits har varit en konstlad företeelse, d. v. s. följden av en statlig tvångspolitik, eller att endera av de båda parter som uppkommit genom att den gamla politiska enheten sprängts, söker eller tvingas söka åstadkomma att även den ekonomiska skall sprängas. Och även om man kan konstatera att någon av dessa förutsättningar funnits, är saken ändock icke klar, emedan det är ett fullständigt misstag att utan vidare draga slutsatser om verkligheten ur det man till äventyrs vet om den ekonomiska politiken. Och dessa förutsättningar ha för övrigt icke alls funnits. Den första hade officiellt upphört redan 1765, vad den nu en gång ägde för verkan, och den senare har man icke eftersträvat vare sig från ryskt eller svenskt håll utan tvärtom lämnades de ekonomiska förbindelserna vid det gamla i fredrikshamns-

freden. Först 1817 reglerade man dem genom tullbestämmelser, vilka torde ha tillkommit lika mycket på svensk önskan som på rysk och i vilka man medgav halva tullar för svenska produkter på finska hamnar och likaledes för finska på svenska mot de tullar som andra länders varor voro underkastade, och de båda ländernas fartyg fingo behålla de rättigheter i grannlandets hamnar som de ägt före 1809. Dessutom fick Sverige rätt att föra in sådana varor till Finland som eljest icke fick säljas till detta land, och för dessa varor infördes särskilda tulltaxor ett år senare.

Det är av ett visst intresse att se den mer allmänna motivering, som gavs för att man bestämde dessa lindrigare tullar just mellan Sverige och Finland. Den ryske kejsaren har funnit sig föranlåten att med sitt namn godkänna en formulering som denna: »Les rapports de proximité et d'anciennes liaisons, qui existent entre la Suède et la Finlande, ayant rendu nécessaire de permettre, ainsi qu'il est statué ci-dessus . . .»

Dessa bestämmelser blevo bestående till 1844.

Det förefaller närmast som om den finska befolkningen har funnit de ekonomiska banden med Sverige vara mer värda sedan de politiska klippts av. Den rädsla och vanmaktskänsla inför den ryska kolossen, som torde ha gripit de flesta åtminstone utanför ämbetsmannakretsarna, var i sig ett incitament till att man sökte sig till det gamla moderlandet så långt det var möjligt. Det förekom uttalanden till förmån för att man skulle söka upprätthålla de gamla förbindelserna redan på lantdagen i Borgå och de framfördes av representanter för Jakobstads borgerskap. Och det saknas icke exempel på att Sverige ännu ett tiotal år efter det att de båda länderna skilts åt icke betraktades som »utland».

2.

Som jag här icke kunnat utnyttja något finskt material kan jag icke lämna någon detaljerad redogörelse för hur den finska utrikeshandeln och sjöfarten utvecklade sig efter 1809, då det självfallet icke finns några uppgifter därom i det svenska materialet. Det synes klart att den finska direkta handeln på utlandet och därmed även den finska sjöfarten skulle ha kommit att blomstra upp eller i varje fall starkt öka om Finland efter 1809 hade upphört med att anlita de tjänster som den stockholmska handeln och sjöfarten tidigare gjort landet, emedan detta hade varit förutsättningen för att landet överhuvudtaget skulle kunna sluta upp med att anlita dessa tjänster. De finska stadshistorikerna kunna emellertid

icke ge besked om någon dylik uppblomstring utan tvärtom påpeka de att landets utveckling på detta område liksom på de flesta övriga under den ryska tiden kom att kännetecknas av ett försiktigt trevande. Det var som om lusten och kraften att taga initiativ hade försvunnit ur Finlands ekonomiska och politiska liv.

Kriget hade i någon mån gått ut över den finska handelsflottan och åren närmast efter att de båda länderna skilts från varandra rådde fortfarande krig i Europa. Man var i allmänhet ohågad att taga den risk som det medförde att utsträcka sina handelsfärder till de osäkra nordsjövattnen. Dessa förhållanden varade till 1815 och man skulle våga förmoda att Finland på grund av dem tillfälligtvis varit än mer beroende av Stockholm än vanligt, en tankegång som icke är de finska stadshistorikerna främmande och alldeles särskilt strykes under av Olin.

Det är naturligt att förbindelserna mellan Stockholm och Finland voro avbrutna under själva kriget 1808—09 men de torde ha repat sig snart nog. Den finska lanthandeln frestades icke av de nya förhållanden som inträtt att hellre söka sig till Åbo än Stockholm, såsom Heckscher har antagit, då det ej fanns större hinder för färder till Stockholm än tidigare och då dessutom det avbrott i förbindelserna, som kriget hade förorsakat, måste tänkas ha medfört, att man tillfälligt hade ett större behov av importvaror än vanligt. Vad Stockholm beträffar måste en import från Finland ha varit efterlängtd där, eftersom de varor man efterfrågade voro rena förnödenhetsvaror såsom spannmål, och eftersom man på grund av kriget troligen hade haft svårigheter där med försörjningen, så att det alltså även i Stockholm fanns en tillfälligt ökad efterfrågan på finska varor. Dessutom ägde Åbo ej på långt när förmåga att ersätta den forna huvudstaden som avsättningsmarknad för den finska lanthandeln. Sverige hade vidare endast formellt anslutit sig till kontinentalsystemet och var i praktiken snarast ett uppland för engelska varor som via Finland gingo vidare till Ryssland, ofta i form av smuggling.

Genom att göra en undersökning av de fartyg som 1810 anmälades vid Blockhusuddens tullkammare, alltså liknande den som gjorts för 1805, kan man icke få några bestämda upplysningar. Hur bristfälligt materialet är har jag redan framhållit och dessutom vore en mer systematisk bearbetning än som här kommit i fråga nödvändig. Jag kan dock nämna att jag icke har något intryck av att det antal fartyg, som passerade på väg från finska orter till Stockholm och omvänt, skulle ha varit lägre än 1805, och det synes fortfarande ha utgjort något mer än tredjedelen av alla

fartyg som passerade. Det är i stort sett samma varor som de som nämnts i tabellen på sidan 34 som fartygen varit lastade med, ehuru tjäran möjligen varit förhållandevis mer representerad, men därav kan man icke draga några som helst slutsatser.

Fr. o. m. 1813 kunna vi få mer säkra uppgifter, då handeln med Finland från detta år ingår i Kommerskollegiets årsberättelser. Man har upprättat särskilda sammandrag för denna, kanske redan detta ett tecken på att man tillmätt handeln med Finland särskild betydelse, fast det förmodligen mest berodde på att den intog en särställning i tullhänseende. Vad som särskilt är lyckligt för detta studium är att man fört Stockholm särskilt för sig i dessa sammandrag.

Salt och socker synes man ha infört speciellt mycket från Stockholm 1813 och 1814. Som vi kunna se av tabellen här nedan, importerade man det förstnämnda året exakt lika mycket salt från Stockholm som hela den finska direktimporten 1795, nämligen 3 400 ton, och inte mindre än 185 ton socker, vilket är 82 ton mer än den högsta direktimporten före skilsmässan.

Att dessa siffror äro ovanligt höga, för sockret det absolut högsta, visar tabellen, i vilken även tegel fått en plats, en vara som var ganska viktig och som i motsats till vad Olin påstår importerades av Finland från Stockholm och icke tvärtom.

Stockholms export till Finland 1813—1819. Salt, socker och tegel.

År	Salt, ton	Socker, ton	Tegel i 1 000 st.	År
1813	3 400	185	13.7	1813
1814	1 900	144	15.4	1814
1815	700	136	18.2	1815
1816	saknas	saknas	saknas	1816
1817	3 400	52	31.3	1817
1818	2 200	64	26.4	1818
1819	4 500	51	8.8	1819

Källa: KmK A årsberättelser: Utrikeshandeln serie 4.

Den närmaste tiden efter skilsmässan har Stockholms export till Finland varit betydande. Saltet har i stort sett hållit sig på samma nivå fram till 1820 under det att sockret har gått ned i mängd, men detta beror

mer på att det förekom i särskilt stora mängder under de första åren, än på att de mängder, som det därefter mätte, skulle ha varit särskilt små.

Från 1820 har betydligt mindre salt och socker införts från Stockholm, så att saltet gått ned ända till i stort sett $\frac{1}{10}$ av de mängder som vi läst i tabellen nyss, under det att sockret endast minskat till ungefär $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{5}$ av mängderna från 1817—1819 och vissa år når ända upp till hälften av dessa, ja 1827 t. o. m. högre och 1828 rent av till omkring det dubbla. Att importen från Stockholm åter gått tillbaka beträffande dessa varor måste ha berott på att den inhemska finska handelsflottan åter kunnat träda i funktion sedan lugnare förhållanden inträtt ute i världen; och att detta främst medförde att importen av salt från Stockholm minskade, stämmer precis överens med det, som tidigare anmärkts på sid. 31, nämligen att det just för sockerförsörjningen torde ha varit förhållandevis viktigare för Finland med införsel från Stockholm än för försörjningen med andra varor.

Detta synes dock icke ha medfört att Stockholms export till Finland minskade i helhet, utan andra varor ha börjat säljas i större omfattning än förr, såsom tidvis t. ex. sidenvaror, fisk, böcker m. fl. och ganska genomgående järnvaror av olika slag, så att man nått ungefär samma värde för hela exporten dit som under den tid salt och socker såldes i stora mängder. Vi känna värdet av hela Sveriges export till Finland fr. o. m. år 1818, och som Stockholms del i denna export var absolut dominerande kan det som vi kunna utläsa om hur de kommersiella förbindelserna utvecklade sig mellan Sverige och Finland mycket väl få tjäna som belägg för hur Stockholms handel med Finland utvecklade sig.

Sveriges export till Finland höll sig i stort sett på samma värde under der år som här undersökts, 1818—1829, och förskjutningarna i prisnivån ha samtidigt icke varit av den arten, att man kan påstå, att de skulle förringa källvärdet av de siffror, som vi kunna utläsa ur handelsbalansen. Den våldsamma prisstegring, som fortgått sedan länge och 1811—1812 kulminerat i en faktisk inflation, började med 1820 att avstanna, och i fråga om spannmålspriserna, som här äro av stor vikt då det gäller importen från Finland, hade kulmen nåtts redan på 1810-talet, varefter en nedgång börjat. Vi torde ur siffrorna över Sveriges handelsbalans med Finland, som i det stora hela äro konstanta för tiden 1818—1829, kunna draga den slutsatsen att handelsomsättningen mellan de båda länderna i det närmaste har varit konstant.

Vad Stockholm importerade från Finland har alltfört i värde överstigit vad det exporterade dit, och vad tiden fram till 1820 beträffar, är utvecklingen likartad den som vi kunnat iaktta hos exporten. Några av de viktigaste varorna, smör, lärft, nötkreatur och pottaska, få tjäna som exempel.

Stockholms import av vissa finska varor 1813—1819.

År	Smör, ton	Pottaska, ton	Lärft i 1 000 m.	Nötkreatur i 1 000 st.	År
1813	1 109	7.9	153.1	2.7	1813
1814	793	3.6	62.6	1.7	1814
1815	712	5.9	40.4	1.2	1815
1816	saknas	saknas	saknas	saknas	1816
1817	955	8.2	33.7	1.1	1817
1818	742	6.2	18.2	0.5	1818
1819	551	6.9	15.5	0.0	1819

Källa: KmK A årsberättelser: Utrikeshandeln serie 4.

I motsats till vad vi funno för en del av exportvarorna ha icke dessa gått ned ytterligare på 1820-talet utan smöret har genomgående hållit sig på omkring 680 ton, lärften på 12 000 meter och däröver, nötkreaturen mellan 2 000 och 4 000 och pottaskan har stigit till mängder, som äro avsevärt större än dem vi kunna se i tabellen, och detta i stort sett genomgående. Såvitt jag kan förstå, måste man ur detta, att importen genomgående förblivit av samma storlek samtidigt som reexporten av vissa utländska varor gått tillbaka, draga den slutsatsen, att frampå 1820-talet Stockholms roll i Finlands utrikeshandel gått tillbaka till mer normala förhållanden än dem som rådde under de stora europeiska krigen, därför att Finland åter börjat driva handel på utlandet i egen regi, men att lanthandeln alltfört varit inriktad på Stockholm. Att lanthandeln skulle ha övergivit Stockholm för att i stället inrikta sig på Åbo är en tanke som jag ovan tillbakavisat. I det som sist kunnat anföras, synes det också avspegla sig hur segt denna lanthandel höll sig kvar vid den forna huvudstaden.

Vad angår värdet av importen kan man göra samma iakttagelser för detta som för det av exporten, som omstående tablå visar:

Värdet av Sveriges handel med Finland 1818—1828.

I 1 000 riksdaler banko.

År	Export	Import
1818.....	986.3	1 693.4
1819.....	852.5	1 682.1
1820/22.....	1 164.8	1 380.8
1823/25.....	1 155.4	1 180.3
1826/28.....	992.5	2 253.2

Källa: KmK A årsberättelser: Utrikeshandeln serie 4.

Denna tabell är visserligen behäftad med den svagheten att det icke står att få några exakta uppgifter av samma slag före 1809 att jämföra med, varför man kan invända att dessa siffror visserligen icke visa att handelsförbindelserna minskat men att så kan ha skett före 1818, men en dylik invändning har föga fog för sig, ty dels klargöra de prov på handeln med vissa varor som tabellerna ovan ha givit att någon stark minskning av handelsförbindelserna i varje fall icke kan tänkas efter 1816, och dels borgar det genomgående höga värdet av de båda ländernas handel för att årsomsättningen dem emellan knappast kan ha legat högre före 1809. Lägre än värdena från 1813 måste man dock antaga att de ha legat, eftersom ju detta år var särskilt »gott». Man skulle således kunna påstå, att förbindelserna mellan Stockholm och Finland på handelsn område icke lidit något avbräck genom att de båda länderna blevo skilda åt 1809, eller i varje fall att det icke märkts någon verkan före 1830.

3.

De iakttagelser, som vi kunnat göra, belysas ytterligare av de förhållanden, som tiden närmast efter 1809 kommo att prägla den finska penningmarknaden.

För att kunna förstå den utveckling som följde, måste man hålla i minnet att Finland sedan länge sålt mer till Sverige än det köpt därifrån, varför Sverige således alltid haft betalningar att göra till Finland, som det icke kunnat göra i form av varor utan måst erlagga på något annat sätt. Närmast till hands i ett sådant fall hade varit att Finland fått betalt i växlar, som dragits på svenska eller utländska firmor, och alltså i utlandet kunnat få ersättning i varor för det som landet exporterat till Sverige utöver

vad detta land kunnat direkt betala i varor. Så har det emellertid icke gått till, i varje fall icke vänligen — och häri ligger det man måste ha klart för sig för att förstå den utveckling som följde — utan man har från svenskt håll betalat i pengar, vilket var möjligt därför att man hade samma mynt i båda rikshalvorna men till alldeles övervägande grad berodde på att handeln åtminstone från finsk sida till största delen icke ombesörjdes av de större firmorna utan av småborgare och bönder.

Redan ryktet om att krig kunde väntas mellan Sverige och Ryssland skapade 1808 tydlig panik bland de svenska kapitalister, som hade fordringar i Finland och man dröjde icke att kräva att skulderna skulle betalas. Under loppet av 1810 lyckades man också till största delen driva in sina fordringar, och remissor på höga belopp ägde rum från Finland till Sverige. 1812 kunde den finske finanschefen von Haartman meddela, att Finlands invånare till svenska kassor likviderat skulder till ett belopp av 1 milj. rdr bko.

Av alla dessa betalningar måste följderna ha blivit, att man fått knapphet på svenskt mynt i Finland. Nu var detta mynt icke välsett hos de nya makthavarna i detta land, men detta spelade i praktiken en mycket liten roll, eftersom det fortfarande var efterfrågat hos den finska allmogen, och ju mer ont det blev om svenska pengar desto mer begärliga blevo de och desto mer steg alltså efterfrågan på dem. Knappheten blev endast temporär, påpekar Tallqvist. Handeln återställde snart de gamla förhållandena. Ur Finlands synpunkt var handelsbalansen med Sverige ju som vi flera gånger sett vad man då för tiden kallade »gynnsam», och man fick som sagt betalt för sitt exportöverskott i pengar, varför det var naturligt att man för att tillfredsställa sin efterfrågan på dylika skulle sälja varor till Sverige. Vi komma ihåg att handeln mellan de båda länderna var exceptionellt stor 1813 och vi funno detta bero på att en tillfälligt stor varuhunger både i Finland och i Sverige, d. v. s. Stockholm, skapat behov av ökat handelsutbyte, och vi kunna nu konstatera, att detta ytterligare har blivit accentuerat av att Finland, som var den som exporterade mer, efterfrågade svenska pengar.

Snart hade väl de summor, som betalats till svenska fordringsägare, åter strömmat tillbaka i gamla mängder, varför förhållandet blev detsamma som om de finska skulderna betalats direkt i varor, d. v. s. tekniskt sett. Det förfaringsätt, som användes, måste dock ha betytt något annat än vad det betytt om man hade betalat direkt i varor utan att pengarna satts i omlopp, ja, för Sveriges del faktiskt rena motsatsen. De avsevärda

penningsummor, som blevo lösgjorda, kunna till stor del ha kommit ut i den allmänna marknaden och samtidigt hade varuknappheten skapat dyrtid, varför man kan tänka, att det tillskott i de allmänna betalningsmedlen, som dessa pengar utgjorde, möjligen kan ha bidragit till att ytterligare framhäva dyrtiden, ehuru man visst icke får överskatta verkan av detta då dessa icke gingo upp till ett belopp som kan ha haft någon större betydelse i den stora härvan.

Med att konstatera att det svenska myntet kommit åter till Finland kan jag dock icke avsluta dess historia uti denna framställning. Folket fortsatte länge att misstro det ryska myntet och hysa förtroende till det svenska, och redan av detta skäl var handeln på Sverige en fullt naturlig sak för kusttrakternas allmoge och småborgare. Man köpte och sålde i Stockholm precis som i Åbo eller någon annan finsk stad, möjligen med den skillnaden, att man i allmänhet köpte billigare och sålde dyrare i Stockholm, varför man fick bra betalt för den tid som gick åt för att göra en handelsfärd till den forna huvudstaden. Till detta kommer ytterligare en sak, som föranledde även större köpmän att ägna en del av sin verksamhet åt handel på Stockholm, nämligen att de svenska sedlarna så gott som oavbrutet sjönko i värde. Börsnoteringarna ge enligt Tallqvist följande upplysningar om sedlarnas medelkurs på Hamburg, om man sätter 1815 lika med 100.

1815	100	1818	110
1816	114	1819	122.5
1817	109	1820	131

Nu bekymrade det mycket litet allmogen, åtminstone den som bodde inne i landet och icke kom i direkt beröring med handelscentra, hur medkursen på Hamburg tedde sig. Hos allmogen ägde sedlarna sitt gamla värde och den fordrade icke mer betalt i sedlar för sina varor än förut, varför köpmännen och även småborgare och kustbönder kunde uppköpa varor inne i landet till samma nominella pris som förut, d. v. s. ett som reellt var lägre, och sedan i Stockholm sälja dessa varor till ett nominellt högre pris än det gamla, d. v. s. ett pris som reellt sett var det gamla. Man fick således en större skillnad mellan inköps- och försäljningssumma än normalt.

Hade förhållandena varit normala, så hade självfallet allmogens priser följt med i utvecklingen, även om en smula på efterkant — och kustbönderna som ju sålde direkt på Stockholm voro naturligtvis med

i utvecklingen — men för landet i dess helhet kom här en särskild omständighet till. Köpmännen torde i stor utsträckning ha använt sina svenska pengar till att betala skatter med och för att lösa in dem mot ryskt mynt, och som statskassorna av politiska skäl icke gärna läto det svenska myntet gå tillbaka ut i marknaden, hämmades den finska prisstegringen i förhållande till den svenska, eftersom kustböndernas och småborgarnas uppköp inne i landet icke kunna ha haft en sådan omfattning att de skapat en konkurrens om varorna, som skulle ha medfört att priserna även där stigit så att den gamla balansen mellan uppköps- och försäljningsmarknadernas priser hade återinträtt.

Man kan således icke förneka, att penningförhållandena stimulerade en finsk handel på Stockholm och Sverige i övrigt. Redan att det svenska myntet var fritt löpande i Finland var här av dominerande betydelse, men genom de förhållanden, som närmast efter 1809 kommo att känneteckna den finska och svenska penningmarknaden, har denna betydelse blivit än starkare.

4.

Vi ha i det föregående icke kunnat finna belägg för att anta att Finlands förlust 1809 var »ett ekonomiskt slag» för Stockholm, som Montgomery förmodat, varvid han dock särskilt påpekat att det aldrig blivit utrett vad det ekonomiskt kom att betyda, att Sverige och Finland skildes åt, utan endast utgår ifrån allmänna förutsättningar. Men vi kunna få mer bestämda besked genom att studera hur Stockholm utvecklats sig efter 1809. Man kan icke finna att stadens verksamhet minskat på de områden av det ekonomiska livet, som närmast voro berörda av förbindelserna med Finland. Man har genomgående importerat mer salt och socker efter än före 1810, och exporten synes av stora sjötullen att döma snart nog ha repat sig efter att tillfälligt ha gått ned 1810, men att den gick ned just då låter sig så vitt jag kan se rimligare förklaras av kriget med Ryssland än av freden med denna stat, och från 1812 synes man ej längre ha exporterat mindre än före 1809.

Utgående stora sjötullen (+ umgälden) för Stockholm 1805—1815.

I 1 000 riksdaler banko.

1805	190.7	1811	105.4
1807	127.2	1813	139.6
1809	142.1	1815	180.9

Siffrorna från Ekon.-hist. institutet.

Man kan icke förklara dessa siffror så att en uppblomstring ägt rum på andra områden av handeln än dem, som berörde förbindelserna med Finland. Järn och koppar har man icke exporterat mer än före 1809 och handelsflottan höll sig från 1810 till 1825 likaledes i stort sett lika, så att den endast varierade mellan ett antal av 190 och 243 fartyg och ett lästetal mellan 17 000 och 20 000.

Det är sant att stockholmskapitalet med 1809 synes ha spelat ut sin roll i Finlands näringsliv, men detta är en fråga, som är långt viktigare för Finlands historia än för Stockholms, som jag tidigare framhållit.

Hur de finska skulderna likviderades, ha vi förut sett. De plötsliga stora kraven på Åbo diskont kunde denna icke bära utan de medförde att diskonten föll. Det kapital som Stockholm hade haft placerat i denna diskont kom man likväl icke att sakna möjlighet att placera på annat håll. Göta kanals diskont, som upprättades kort efter, fullkomligt slukade upplåningar och Brisman har påvisat, att Göteborgs och Malmös diskonton gingo tillbaka, sedan Göta kanals kommit till, och även Åbo diskont hade säkerligen gått tillbaka, om den då ännu funnits. Hur som helst kan det icke sägas, att det stockholmska kapitalet fick svårt att finna placering, därför att det förlorat den finska marknaden, utan snarare torde det väl ha förhållit sig så att denna aldrig hade varit särskilt förmånlig eftersom detta kapital icke sökte sig tillbaka sedan lugnare förhållanden trätt in.

Långt säkrare besked om Stockholms utveckling kunna vi få genom att studera stadens folkmängdsförhållanden. I befolkningshänseende stod den praktiskt taget stilla från 1757 till 1820 så att invånarnas antal endast steg från 71 900 till 75 600. Utvecklingen har dock icke gått raka vägen mellan dessa båda tal i någon sakta jämn stegring, utan att folkmängden var betydligt lägre 1790 med endast 69 700 inv. ha vi redan märkt i det föregående, och 1780 hade den t. o. m. varit så låg som 66 000. Alla dessa fluktuationer skall jag icke diskutera, utan det har endast varit min avsikt att visa att sådana ha varit vanliga.

År 1800 hade folkmängden varit den största som förekommit under hela den period, som vi här tala om, nämligen 75 500. Till 1810 har den åter gått ner till 65 400 och detta har Heckscher tagit som belägg för sitt resonemang, när han på tal om Stockholms stagnation även kommer in på frågan om vad Finlands förlust har betytt. Efter att ha antagit att den finska lanthandeln övergått till Åbo, vilket ovan bemötts, sammanfattar han: »Resultatet blev också då rent av absolut nedgång i huvudstadens

folkmängd.» Och i stort sett samma resonemang för Boëthius i sin statistiska studie över Stockholms utveckling i sitt stora verk om stadens kommunalpolitiska historia.

Det är förvisso sant, att folkmängden var särskilt låg 1810, men det torde icke vara tillräddligt att endast stödja sig på denna siffra, ty folkmängden har sjunkit kontinuerligt från 1800 med det höga talet 75 500 över 72 600 år 1805 ned till 65 400 år 1810, och man kan således redan av detta faktum icke förklara den med Finlands förlust. Den kan icke ens till en del ha berott på denna, ty att folkmängden skulle ha sjunkit särskilt starkt från den 17 september 1809 till folkräkningen 1810 kan man icke med fog antaga.

Det är utan vidare klart att fluktuationerna i folkmängden till alldeles övervägande grad berodde på i vilken utsträckning folk flyttade in till staden eller lämnade den, och här har man den kanske främsta mätaren på huvudstadens ekonomiska utveckling, emedan det är tydligt, att folk var särskilt benägna att flytta in till staden under tider då den ekonomiskt gick framåt och tvärtom. Här ha vi det inte minst märkliga, nämligen att folkmängden i huvudstaden till år 1815 åter steg till 72 900, och att den alltså de närmaste fem åren efter Finlands förlust ökade med 7 500 invånare, d. v. s. en stegring, som i fråga om storlek översteg samtliga variationer som ägt rum sedan 1790.

Det är kanske inte klart att en nedgång av de ekonomiska förbindelserna mellan Stockholm och Finland för Stockholms del främst skulle ha haft återverkningar på borgarståndets storlek, men andra folkgrupper, som kanske i än högre grad måste ha berörts, kunna vi inte studera i befolkningsstatistiken, d. v. s. hamnarbetare och dylika. Och vad som för borgarståndets del absolut säkert skulle ha blivit följderna om dessa förbindelser avtagit i någon som helst avgörande grad, var att sådana som främst idkade handel hade blivit färre. Nu är det icke i och för sig självfallet att endast de som kallades grossörer eller handlande ägnade sig åt denna näringsgren, utan tvärtom ha handelsförbindelserna i gångna tider i mycket stor utsträckning ombesörjts även av andra folkgrupper, men under 1700-talets lopp och särskilt i en stad av Stockholms storlek hade med all säkerhet specialiseringen gått så långt att just de, som i befolkningsstatistiken betecknats som grossörer och minuthandlare, främst verkligen representerat handeln och avgjort mer än stadens invånare i övrigt. Och som vi tydligt se av tabellen här nedan, har antalet grosshandlare och minuthandlare visst icke minskat efter 1810, utan tvärtom ökat ganska betydligt.

Gross- och minuthandlare i Stockholm 1790—1815.

År	Grosshandl.	Minuthandl.	Totalbefolkn.
1790.....	155	—	69 700
1800.....	236	—	75 500
1805.....	196	561	72 600
1810.....	201	568	65 400
1815.....	253	876	72 900

Källa: Befolkningstabellerna.

Nu är det klart, att antalet icke ensamt faller något avgörande, emedan handeln mycket väl kan ha gått tillbaka utan att den gjort det i så hög grad, att några som ägnade sig åt branschen blivit tvungna att lägga ned sin rörelse, då så stora företag, som grosshandeln väl i allmänhet utgjorde, naturligtvis kunde rida ut åtminstone smärre stormar, även om vinsterna vissa år varit minimala. Men att antalet har ökat måste dock innebära, att handeln har gått framåt eller i varje fall icke tillbaka, eftersom man under dåliga konjunkturer knappast kunde känna någon allvarlig frestelse att etablera sig som handlande eller grossör. Den tabell, som ovan demonstrerar att antalet grosshandlare ökat med 52 från 1810 till 1815, synes således icke visa, att den stockholmska handeln haft försämrade betingelser de fem år, som närmast följde efter det att Sverige förlorat Finland.

Man kan icke med fog påstå att huvudstadens befolkning skulle ha ökat trots att Finlands förlust varit ett ekonomiskt slag. Ty staden har icke utvecklat sig på andra områden än dem som berörde Finland så, att detta kunnat kompensera vad den skulle ha förlorat genom förlusten av detta land, utan det skulle otvivelaktigt ha givit sig tillkänna i befolkningsstatistiken om Finland plötsligt minskat i betydelse för stadens ekonomiska liv.

5.

Vad skilsmässan mellan de båda länderna betytt för deras framtida utveckling på längre sikt är en fråga av rent hypotetisk art, därför att man självfallet icke kan beräkna huru förhållandena skulle ha utvecklat sig om denna skilsmässa aldrig ägt rum. År 1844 satte den svenska protektionismen in på allvar även gentemot Finland och därmed ha handelsförbindelserna börjat gå tillbaka vilket de dock i någon mån börjat göra redan på 1830-talet. Det antal fartyg, som gått mellan Stockholm och Finland och omvänt, har på 1830-talet varit betydligt mindre än tidigare, ehuru vi ty-

värr icke ha några uppgifter på lästetalen för de två sista av de år, som valts som exempel i tabellen nedan, varför den absoluta innebörden icke är säker. Antalet har dock gått ned så kraftigt och så genomgående att det förefaller mycket otroligt att det kan ha kompenserats av att fartygen blivit större.

In- och utgående fartyg Stockholm—Finland 1825—35.

År	Till Stockholm	Från Stockholm
1825.....	979	988
1827.....	982	1 078
1829.....	801	832
1834.....	564	607
1835.....	584	637

Källa: KmK A årsberättelser: Utrikeshandeln, serie 4.

Det är den utveckling bort från Stockholm, som vi kunnat märka redan före 1809, som åter satt in och nu förmodligen med bättre resultat, ehuru förbindelserna knappast någonsin torde ha blivit särskilt små.

Man kan visserligen påstå, att förbindelserna mellan Stockholm och Finland aldrig skulle ha avtagit, om Finland aldrig hade skilts från Sverige, emedan den svenska protektionismen i så fall icke hade gått ut över dessa förbindelser, och detta låter kanske i och för sig bestickande, ehuru det dock kan invändas att protektionismen icke verkat enbart. På lång sikt voro förbindelserna med Finland, vare sig staten ingrep med sin politik eller icke, dömda att avtaga i samma grad som den finska flottan själv kom att kunna ombesörja sitt lands handelsförbindelser med utlandet och det svenska jordbruket självt började kunna försörja landet och huvudstaden. Ty det var på dessa områden förbindelserna hade legat, nämligen att Stockholm varit mellanhand för den finska utrikeshandeln och att Finland varit korn- eller rättare sagt rågbod åt Stockholm. Det kan därför icke sägas att den finska lanthandeln övergivit Stockholm därför att de politiska betingelserna mellan Sverige och Finland förändrats 1809, utan den kom att överge Stockholm därför att denna stad icke längre behöfde den och därför att den själv med tiden avtog på grund av att handeln allmänt urbaniserades liksom landet i övrigt. Ett påstående att skilsmässan påskyndat denna utveckling kan naturligtvis icke direkt motbevisas, efter-

som man omöjligt kan säga hur det skulle ha gått om länderna fortsatt att vara förenade politiskt. Men det kan utan vidare sägas att det var ett plötsligt avbrott av Stockholms finska förbindelser 1810 som kunnat vara av allvarligt men för staden, under det att ett långsamt avtynande av dessa förbindelser eller t. o. m. ett plötsligt brytande av dem t. ex. på 1830-talet skulle ha betytt mycket litet för stadens ekonomiska liv i stort.

På övriga områden kan man för övrigt icke säga att de båda länderna ha kompletterat varandra, något som är nödvändigt för att ett utbyte av varaktigt och för båda parter givande slag skall kunna komma till stånd, utan de voro tvärtom konkurrenter och skulle bli det alltmer när trävaruindustrien bröt igenom, en synpunkt som Montgomery framhåller i sin ovan citerade uppsats.

För Finlands del har Montgomery framhållit, att de svårigheter som skilsmässan från Sverige medförde ekonomiskt, främst gjort sig gällande på kapitalanskaffningens område, något som framförallt blev kännbart när trävaruindustrien bröt igenom så att denna hindrades i sin utveckling just emedan man saknade tillräckligt med kapital. Om unionen med Sverige då fortfarande hade existerat skulle detta ha kunnat avhjälpas med kapital därifrån och då främst från Stockholm. Mot detta resonemang har man väl ingenting att invända. Frågan har helt varit ett finskt problem, något som Montgomery starkt synes ha velat betona. Men för Stockholms del torde allt detta ha saknat betydelse eftersom det knappast kan ha varit mindre förmånligt att placera kapital i den norrländska industrien än vad det skulle ha varit att göra det i den finska. Och det stockholmska kapitalet kom aldrig att efter 1809 sakna placeringsmöjligheter, då det fanns stor efterfrågan på kapital inom det svenska näringslivet, så att det svenska kapitalet alls icke kom att räcka, då industrialismen bröt igenom, utan behovet av utländskt blev stort. Det är möjligt, att större delar av Stockholms kapital gått till en finsk industriell uppbyggnad, om Finland då fortfarande hört till Sverige. Men för Sverige hade det därigenom endast blivit större behov av utländskt kapital, och kanske hade man t. o. m. fått erfara något av de svårigheter som exempelvis den finska trävaruindustrien kom att kämpa med på kapitalförsörjningens område. För Sverige torde det ur denna synpunkt endast ha varit en fördel, att det skildes från Finland 1809.

Kurt Samuelsson.

Efterföljande käll- och litteraturhänvisningar äro icke avsedda att vara fullständiga utan jag har endast velat nämna det viktigare materialet och de för-

fattare vars uttalanden jag diskuterat eller eljest citerat på punkter som varit av betydelse för min framställning.

Som källor har jag främst begagnat Kommerskollegiets olika serier, RA Östermalmsavd. (årsberättelser över utrikeshandeln serie 2, 3 och 4; handelsflottan serie 1; utrikes sjöfarten särskilda berättelser 1769—89 och 1796—99) och befolkningstabellerna, Statistiska centralbyråns arkiv, jämte vissa tabeller som på grundval av befolkningstabellerna utarbetats i Statistisk årsbok för Stockholms stad, varvid särskilt årg. 1905, 1925, och 1930 använts. De anvisningar som givits i texten torde f. ö. ge tillräcklig vägledning för den som kan tänkas intresserad av dessa källor.

Lots- och båkmedelslängderna, som citerats på sid. 34 och sid. 42 återfinnas i Generaltullstyrelsens arkiv, KA.

För uppgifterna om fribrev sid. 29, tjärexport sid. 31 och utgående stora sjötullen sid. 49 står jag i tacksamhetsskuld till Ekonomisk-historiska institutet.

För diskussionen om vad det bottniska handelstvånget betytt kan bl. a. hänvisas till B. Boethius, Trävaruexportens genombrott efter det stora nordiska kriget (Hist. Tidskr. 1929), W. Carlgren, De norrländska skogsindustrierna intill 1800-talets mitt (1926), H. Aspelin, Wasa stads historia (1892), H. J. Björkman, Bidrag till Jakobstads historia (1918) och T. Hartman, Borgå stads historia (1906—07).

Finska borgerskapets klagomål över lanthandeln ha de flesta av de finska stads-historikerna utförliga skildringar av. Särskilt kan hänvisas till W. Sjöblom, Kristinestads historia (1915), som här citerats, samt Aspelins och Björkmans ovan nämnda arbeten och C.-E. Olin, Åbo sjöfarts historia I (1927).

Om Göteborg under kontinentalsystemets tid se E. F. Heckscher, Kontinentalsystemet (1918).

De fakta som meddelas om diskonterna äro hämtade ur S. Brismans arbete Sveriges affärsbanker, 1:a delen (1924).

På sid. 40 citerade yttranden av Montgomery återfinnas i dennes arbeten Industrialismens genombrott i Sverige (1931) sid. 18 och uppsats i Nordisk tidskrift 1940 med titeln »Den ekonomiska betydelsen för Finland av skilsmässan från Sverige».

Om den svenska prisutvecklingen under den tid som här behandlats lämnar K. Åmark upplysningar i Spannmålshandel och spannmålspolitik i Sverige 1719—1830 (1915).

För avsnittet om utvecklingen på penningmarknaden har jag tillgodogjort mig de fakta som J. V. Tallqvist dragit fram i en uppsats Bidrag till belysande av det svenska myntets historia i Finland sedan 1809 (1900) samt Brismans ovan cit. arb., ehuru den framställning jag givit naturligtvis helt står för min egen räkning.

Diskussionen om befolkningsutvecklingen i Stockholm riktar sig mot E. F. Heckscher, Svenskt arbete och liv (1941) sid. 185 och B. Boethius, Magistraten och borgerskapet i Stockholm (1943) sid. 30.

För den svenska tullpolitiken under 1800-talet hänvisas till A. Montgomery, Svensk tullpolitik 1816—1911 (1921).

Några synpunkter på Napoleons sjöstrategi.

Vi leva i en tid, som låtit oss på ganska nära håll skåda bilden av hur en enda man lyckats förtrolla ett stort folk och driva det till en dynamisk kraftutveckling av enorma dimensioner. Denna omständighet gör att vi lättare kunna förstå händelserna kring sekelskiftet för snart ett och ett halvt århundrade sedan och att centralgestalten i dem framträder mera levande, ja livslevande.

De båda statsledarna ha energiskt förfäktat, att begreppet omöjlig inte ingår i deras ordbok. Då Napoleon till slut i alla fall fick göra en ganska brutal bekantskap med ordet omöjlig, är det av stort intresse att söka göra klart för sig, varför denne härskare, till vars förfogande tidvis stodo enorma resurser, ändå måste uppleva, att hans livsverk föll i spillror.

Då det ständigt framhålles, att Napoleon är en av historiens största strategiska begåvningar, är detta en sanning med modifikation. Det finns all anledning att begränsa hans militära begåvning till att omfatta den landstrategiska delen och skarpt särskilja denna från vad vi skulle kunna kalla Napoleons sjöstrategi. Om inte denna distinktion göres, utan man utgår från att Napoleons handlingssätt vis à vis sjökrigets problem stöder sig på en erkänd strategisk klarsyn, måste förklaringen till hans ständiga misslyckanden bli synnerligen krystad och full av motsägelser. Vi skola här söka utkristallisera de missuppfattningar och missgrepp, som gjorde sig gällande i den napoleonska sjöstrategien och som till slut måste leda till att den misslyckades med att nå stora positiva resultat. I begreppet sjöstrategi inlägges här den vidaste bemärkelsen, innefattande såväl krigsförberedelser, i form av materiella och personella element jämte krigsplaners uppgörande, som den operativa strategiska verksamheten i krig.

För att över huvud taget kunna komma Napoleons sjöstrategi någorlunda inpå livet är det absolut nödvändigt att först dröja vid mannens personlighet och hans roll som fältherre, eftersom detta förfaringssätt ger oss den bjärta bakgrunden till hans sjöstrategi som sådan och till dess misslyckande.

Det som först och främst slår oss var mannens mäktiga individualitet och vi häpna över hans långt drivna jagbetoning. Han var själva centrum i tillvaron. Hans fullkomliga personliga ärelystnad drev honom ständigt att sträva efter personlig utmärkelse. Det fick inte finnas någon, som kunde tänkas vara hans jämlike och som skulle kunna kasta den minsta lilla skugga över hans rykte. Han var motorn, den enda drivkraften och hans idéer gävo impulsen till alla stora handlingar. Hans åsikt var enda rättesnöret och han har själv framhållit, att han inte var betjänt av några råd, komma från vem det vara månne. För krigföringen präglade han satsen: »I krig äro männen ingenting, det är en man som är allt.» Att vara militär därtill var han född. Alla de egenskaper, som vi vilja tillägga en framstående landmilitär begåvning, ägde han i rikt mått. Taine säger om Napoleon: »På tronen liksom i fält, som general, konsul och kejsare, är han fortfarande en officer, som endast tänker på sin befordran.»

Som arbetsmänniska var han ouppnåelig. Själv har han sagt, att han lärt känna gränserna för sina ögon och sina ben men aldrig för sitt arbete. Hans hjärna utmärkte sig genom en nästan otrolig förmåga till hastig och fullständig koncentration. Medan en sak var föremål för Napoleons uppmärksamhet, var allt annat liksom fullständigt avskärmat. Han beskrev sin hjärnas arbetssätt med följande ord: »Då jag vill avbryta en fråga, stänger jag dess låda och drar ut en annan. De förblandas aldrig, bringa mig aldrig i förlägenhet, trötta mig aldrig. Vill jag sova, skjuter jag igen alla lådorna och somnar.»

Napoleons enorma arbetsförmåga är mycket omvittnad. Han tycktes alltid ha något att grubbla över. När han lyckades lösa ett problem, var han genast beredd att omedelbart gripa sig an med ett nytt. Även om denna arbetsintensitet har han själv yttrat sig: »Jag arbetar alltid och jag tänker mycket. Om jag förefaller ständigt beredd att svara på allt, att reda mig med allt, så är det emedan jag, innan jag börjar något, har länge tänkt på och förutsett, vad som skulle kunna inträffa. Det är intet andeväsen, som plötsligt uppenbarar för mig vad jag har att säga eller göra i ett för de andra oväntat fall, det är min reflexion, min eftertanke. Jag arbetar alltid, under det jag äter middag, på teatern. Om natten vaknar jag för att arbeta.»

Napoleons förmåga att arbeta om natten gav honom som fältherre en stor fördel. Medan motståndaren sov, arbetade Napoleons hjärna intensivt. Under sina fälttåg gick han tidigt till sängs och steg vanligtvis upp mellan ett och två på natten. Under de nattliga timmarna studerade han den

stora krigskartan, som låg utbredd på ett bord i arbetsrummet och omgavs av en ring med tända ljus. De olika armékårenas utmärktes med olika färgade knappnålar. På kartan funnos inlagda de viktigaste terrängformationerna samt vägar och stigar. Liggande på mage över den väldiga kartan mätte Napoleon med en passare, inställd på en dagsmarsch, ut marschvägarna. I regel befann sig i motsatt ända av kartan en man, som hade till uppgift att alltid ordna med kartan, se till att den stämde med verkligheten, att den var orienterad i norr—söder, att truppernas utgångslägen voro riktiga o. s. v. Det var geografiingenjören d'Albe. Här under nattens timmar formades i Napoleons hjärna planerna. Innan natten nått sitt slut, hade han dikterat en rad order och låtit expediera dem. Då dagen grydde, voro trupperna färdiga att verkställa de anbefallda rörelserna. Det var just denna arbetsmetod, som gav Napoleon en oberäknelig fördel gentemot motståndare, vilka antingen tillbringat natten i sömn eller med ändlösa krigsråd. I Napoleons krigsföring spelade följaktligen tidsspillan och oenighet aldrig någon roll. Det är inte svårt att inse betydelsen härav.

Detta sätt att arbeta ställde givetvis enorma krav på de mänskliga krafterna, såväl psykiska som fysiska och kunde endast fortgå en viss tid. Själv höll Napoleon före, att han skulle kunna hålla på så tills han uppnådde fyrtioårsåldern, d. v. s. omkring 1809.

När väl ett beslut fattats, gällde det att snarast sätta fart på utförandet. Inte den minsta tid fick spillas och med sin fruktansvärda auktoritet skingrade han varje tänkbar invändning mot hans planer. Genom snabbhet i utförandet och hemlighetsfullhet vid planerandet samt ett visst mått av list och förslagenhet överraskade Napoleon sina fiender och bragte dem i oordning.

Hans framträdande energiöverskott gjorde, att han blandade sig i detaljerna. Arbetet var därför ständigt övercentraliserat. Generalstaben hade ingen del i hans tankearbete. Den var inte invigd utan hade endast att lyda order. Till sin generalstabschef, marskalk Berthier, skrev Napoleon i februari 1806: »Håll er strängt till de order jag ger er, jag ensam vet vad jag bör göra.» Berthier var alltså inte vad vi mena med generalstabschef utan kejsarens chefsskrivare och han skriver själv till en av marskalkarna: »Kejsaren behöver varken råd eller fälttågsplaner. Ingen känner hans tankar, och vår plikt är att lyda.»

Vi böra fasthålla detta faktum, att Napoleons vidunderliga viljestyrka gjorde dem, som borde varit medvetna medarbetare, till rena verkställare av hans order. Han såg helst att han omgavs av slavnaturer och han

gjorde sitt bästa att trycka ned sådana, som gjorde något litet försök att hävda sig. Detta skulle längre fram hämna sig. När Napoleons andliga spänst började avtaga, utfor han flera gånger mot exempelvis Berthier för att denne inte kunde tänka själv i en viss situation. Men härtill låg skulden helt och fullt hos Napoleon själv, som i sin krafts dagar skulle ha blivit synnerligen förnärmad, om marskalk Berthier visat ansatser till självständig tankeverksamhet.

Vid utförandet av operationer måste en chef ge trupperna den impuls, som driver dem till stora ansträngningar och, om det blir nödvändigt, till stora offer. Napoleon framträder som den kanske främste krafteggaren i historien. Han höll ständigt sina ögon på trupperna, väckte och närde den heliga elden med alla upptänkliga medel och lät med hård hand hålla efter lättja och tröghet. Hans inspektioner voro aldrig en formsak. Även de lägre förbanden kände chefens skarpa ögon på sig. Kejsaren höll alltid revy med alla truppavdelningar, som anlände till armén. Härvid utvecklades lysande skådespel, som aldrig förfelade sin verkan på deltagarna. Trupperna kommo härvid i nära kontakt med överste krigsherren och blevo indragna i hans hypnotiska trollkrets. Napoleon hade ett sätt att umgås med soldaterna, som ingav dem känslan av att han personligen ägnade var och en sitt intresse. Härigenom gjorde han dem till hängivna och blinda verktyg för sin vilja.

I behandlingen av underbefälhavarna framträdde med skärpa hans oerhörda partiskhet. Svartsjukt vakade han över sitt rykte som fältherre. Ingen fick fördunkla det och då segerherrar tilldelades höga titlar skedde det främst för att skenet från dem skulle återkastas på högst densamme. Det är därför inte förvånansvärt, att man finner högt förtjänta generaler, vilka aldrig begåvades med marskalkstaven, medan å andra sidan verkliga medelmåttor ståtade med den efterträdade dyrgripen. I detta låg det taktik från Napoleons sida. Han gjorde endast det, som i något avseende kunde gagna honom själv. Mellan kejsaren och hans främsta underbefälhavare fick endast finnas antingen fruktan eller hopp om lycka och gunst. Napoleon sökte leda människorna genom att hänsynslöst utnyttja deras fantasi, egennytta och fåfänga. Därför skedde hans utdelning av belöningar och straff efter ett visst system och inte efter förtjänst. Det är nästan otäckt att studera Napoleons psykologiska konstgrepp, när det gällde att binda människor vid sin egen person.

Hela armén genomsyrades av en feberaktig trängtan efter befordran, adelstitlar och mycket pengar. Med dessa lockbeten kunde Napoleon driva

fram hela den väldiga skaran av generaler, officerare och meniga soldater. Ovanför sig såg en soldat en före detta kamrat och vågade vad som helst för att komma i jämbredd med honom. Men ännu högre upp såg han åter män, som förr varit hans jämlingar. Och överst stod kejsaren, själv soldat, omgiven av en skara lysande marskalkar, av vilka många börjat som enkla meniga soldater. Ivern att komma uppåt underblåstes systematiskt av Napoleon, som försökte framstå som en skyddsgud, vars vilja allenast kunde förvandla gränslösa förhoppningar till verklighet. Men den stora krigarskara, främst det högre befälet, som Napoleon knöt till sin person genom dessa metoder, led givetvis av den bristen, att då segerlyckan vek från krigsguden, då pengar och titlar liksom tycktes vilja dunsta bort bland upptornande svårigheter, fanns det inte någon ideell kraft, som verkade sammanhållande. Så länge »varje soldat i sin ränsel bar en marskalkstav» var allting gott och väl.

För att egga till tävlan inom armén skapade Napoleon en rangordning bland trupperna. Vid armékårerna funnos centerkompanier och elitkompanier. Högst upp kom gardet, den heliga skara, som betraktades med avundsjuka blickar av alla förband.

Napoleons privatsekreterare, Menéval, skriver dessa ord om kejsaren och hans soldater: »Studiet av människohjärtat hade lärt honom konsten att fjättra människorna vid sig och underkuva dem. Hans närvaro och hans ord framkallade hänförelse. Hans vältalighet var livlig och snabb, hans ord kraftfulla, djupa och ofta sublimes. Hans enkla yttre, som dock förhöjdes av en imponerande storhetsprägel och vanan att befalla, det tju-sande i hans blick, vars milda eller stränga uttryck trängde ända till hjärtats djup, ingåvo en respekt blandad med fruktan och hängivenhet. Ingen härförare i historien har varit mera populär.»

Detta får räcka som bakgrund. Vi kunna inte gå in på Napoleons uppträdande på slagfältet utan nöja oss med att konstatera, att han var alltings motor och att han helt vunnit sina soldaters hjärtan, med vilka han erövrade den europeiska kontinenten. Själva den grundval, på vilken hela armén byggde och hela verksamheten hölls i gång, var och förblev *Napoleons elektriserande person*.

Napoleon yttrade en gång, att Europa var för litet för stordåd. Hans tankar svingade sig bortom de europeiska gränserna och famnade världen. Men denna tankarnas flykt ledsagades inte av handlingens kraft i rätt riktning och därför förblevo hans vittomfattande planer endast planer.

Den stora revolutionen hade smitt det verktyg, som Napoleon slipade

till fulländning och med vilket Europa lades för hans fötter. Men hur hade samma revolution format den franska sjömakten, detta enda verktyg, som skulle ha kunnat ställa hans världshärskarplaner på en fast grund?

Revolutionens förstörande tendens hade mycket snabbt vunnit inträde i flottan. Medan flottan ännu 1789 räknade åttio operationsdugliga linjeskepp, började redan efter Bastiljens stormning i juli detta år förfallet gripa omkring sig i rasande fart. Matrosråden gjorde sitt inträde och följande år kunde ett skepp gå till sjöss endast med manskapets medgivande. Officerskåren, som till största delen bestod av adelsmän, utsattes för rent övervåld. Följden blev att efter två år hade tre fjärdedelar av flottans officerare lämnat tjänsten. Fartygens utrustning missköttes, sjövärdigheten blev lidande, sjukdomar härjade och disciplinen, varje militär organisations livsnerv, försvann. Samma rörelse, som skapade de hänförda medborgararméerna, vilka på kontinenten gingo från seger till seger, utövade på flottan en förlamande inverkan, som ledde till det ena nederlaget efter det andra. Härigenom sänktes ytterligare moralen. Svaga naturer, vilka lätt kunde göra matrosråden till lags, nådde fram till ledande poster.

Så såg den flotta ut, som Napoleon fick på sin lott att sätta in mot världens främsta sjömakt. Det är tydligt, att det erfordrades mer än vanliga krafter för att smida om verktyget. Napoleon med sin energi och auktoritet tycktes nästan som skapad för denna uppgift, som måste överstiga en vanlig människas förmåga.

I amiral Meurers »Seekriegsgeschichte» framhålles, att Napoleon hade fyra vägar att komma åt England på. Dessa skulle vara invasion, tillkämpandet av herraväldet till sjöss, handelskrigföring och erövrandet av något betydelsefullt transoceaniskt område. Denna sammanställning förefaller synnerligen egendomlig. Att likställa väg nummer två, herraväldet till sjöss, med de övriga strider mot gängse sjöstrategiska grundregler. Herraväldet till sjöss är ju den nödvändiga förutsättningen för att man skall kunna beträda någon av de tre andra vägarna med berättigat hopp om verkligt avgörande resultat.

Amiral Meurer skriver, att ingenting bättre bevisar Napoleons sjöstrategiska begåvning än det faktum, att han haft klart för sig dessa fyra möjligheter att krossa England och att han sökt använda dem alla. Till detta påstående måste vi inta en rent negativ hållning. Om Napoleon trott, något som är mycket sannolikt, att vilken som helst av de fyra vägarna skulle ha lett honom till målet, måste man däri se ett av hans främsta strategiska missgrepp. Just i denna tro framträder hans bristande

känedom om sjömakten och sjökriget. Vad beträffar användandet av de olika vägarna måste det framstå som ganska uppenbart, att han aldrig målmedvetet och hänsynslöst slog in på den enda framkomliga vägen. Man finner i alla hans åtgärder aldrig det klara och enkla strävandet att nå herraväldet till sjöss genom att inrikta alla krafter på att krossa den engelska flottan. Hans adertonåriga kamp var en förtvivlad strid mot det engelska sjöherraväldet, men det var ur strategisk synpunkt en negativ strid. Man saknar den positiva strävan att själv uppnå sjöherraväldet i stället för att ständigt endast söka bestrida eller försvåra motståndarens.

Redan som general Bonaparte kretsade hans tankar kring det stora centralproblemet, Englands krossande. I slutet av år 1795 skrev han från Milano till Direktoriet: »För att med utsikt till framgång kunna utföra en landstigning i England skulle det erfordras: 1. Dugliga sjöofficerare, 2. ett stort antal trupper under skicklig ledning för att kunna hota på flera punkter och vara i stånd att undsätta redan landsatta trupper, 3. en kraftfull och klok amiral.»

Innan han lämnade Italien skrev han hösten 1797 till Direktoriet i Paris: »Låt oss förena alla våra bemödanden på flottan och krossa England.» Denna formulering ger oss anledning att ett ögonblick dröja vid tankegången. Den var en tydlig ljusglimt men slockade mycket snart. Skulle den ha kunnat betyda, att general Bonaparte haft en medveten insikt om att flottan spelade den absolut avgörande rollen i kraftmätningen med England? Det är säkert inte fallet. Tankegången är snarare ett hugskott av en ständigt i arbete varande hjärna tillhörig en icke ansvarig person, som anser sig kunna och böra ge goda råd. Senare, då generalen blivit oinskränkt härskare över ett väldigt rike, hör man aldrig talas om, att alla ansträngningar borde koncentreras på sjömakten.

Då Napoleon återkommit från Italien, reste han utmed den franska nordkusten, där han lät vidtaga förberedelser och utarbeta planer för en invasion av England. Han fann mycket snart, att flottans tillstånd var sådant, att den inte kunde bidra till att understödja aktionen. Men i stället för att inrikta ansträngningarna på att sätta flottan i stånd föreslog han en operation, som strider mot de sjöstrategiska grundlagarna. I ett brev till Direktoriet framhöll han, att om invasion över huvud taget var möjlig utan övertag till sjöss, måste den ske genom en överfart grundad på överraskning antingen genom att undgå blockadeskadarna eller genom att på småfartyg nattetid smyga sig över på sju eller åtta timmars tid.

Vi finna alltså här, att Napoleon, som är en av dem som skarpast fram-

håvt *stridens* avgörande betydelse, ville grunda en stor operation på — *undvikandet av strid*. Det var samma tanke som låg till grund för den stora spanska armadans aktion ett par århundraden tidigare. Hade det franska företaget satts i gång, hade det sannolikt fått dela det spanskas öde.

Efter att ha trängt problemet närmare inpå livet fann Napoleon hela företaget alltför äventyrligt. Men hans rörliga ande kunde inte finna sig till freds därmed och så föreslog han en annan, men nästan lika tvivelaktig operation: ett företag mot Egypten. Vid tiden för detta fälttåg hade engelsmännen under trycket av de förenade franska, spanska och norditalienska sjöstridskrafterna för tillfället utrymt Medelhavet. Ytligt sett föreföll situationen mycket gynnsam för de franska planerna.

Under utspridande av rykten att en invasion av England alltjämt var målet vidtogos energiska förberedelser vid den franska Medelhavskusten. Då engelsmännen inte voro säkra på varthän Napoleon ämnade sig, väntade de en invasion mot moderlandet och inrättade sig för säkerhets skull för en sådan. Den engelska huvudflottan låg i Cadiz och en stark flotta befann sig i Engelska kanalen.

Amiral Meurer framhåller i sitt tidigare nämnda arbete, att Napoleon förstod att förträffligt utnyttja engelsmännens fel att blottställa Medelhavet. Det torde vara en åsikt som invändningar kunna göras emot. Den engelska ön utgjorde själva basen för den engelska makten till sjöss och det bör väl anses riktigt att först och främst säkra denna. Ja, säkrandet av herraväldet i hemfarvattnen måste komma före varje annan åtgärd. Att Medelhavet för tillfället var utrymt av engelsmännen betydde inte nödvändigtvis, att de inte kunde komma igen. Om inte expeditionen till Egypten skall klassificeras som ett rent äventyr, måste tanken på att säkra herraväldet i Medelhavet genom den franska flottan intagit ett framträdande rum. Men Napoleon avsåg aldrig att uppta avgörande strid med eventuellt uppdykande engelska sjöstyrkor. Om så hade varit fallet, var den sämsta tänkbara åtgärden att ta med flottan till Egypten. Dess rätta plats hade varit i västligaste Medelhavet och dess uttryckliga uppgift att till varje pris slå engelska eskadrar, som försökte tränga in i Medelhavet. Den speciella spaningseskader, som nu avdelades och ställdes under befäl av den franska flottans dugligaste amiral, Decrès, skulle framskjuten mot Gibraltar sund ha garanterat, att engelsmännen inte osedda kunnat slippa in i Medelhavet.

Som nu situationen utvecklade sig, hastade Napoleon iväg till Egypten medförande örlogsflottan och lämnande porten till Medelhavet öppen och

obevakad. Genom denna port seglade Nelson med sina linjeskepp in. Följden blev Abukir, där nästan hela den franska eskadern gick sin undergång till mötes. Därmed var den franska arméns öde i Egypten avgjort, lika säkert, som om Nelson genom litet större tur träffat på expeditionen till sjöss under forceringen mot östra Medelhavet. Engelsmännen behärskade åter detta vattenområde och sjösegern fick en omfattande både politisk och strategisk betydelse.

Napoleon hade fått en handgriplig åskådningsundervisning om vissa sjöstrategiska grundfakta. I vilken utsträckning han tillgodogjorde sig erfarenheterna, få vi omsider erfara.

Efter freden i Amiens 1802 ägnade Napoleon onekligen ett visst intresse åt flottan. Nya fartyg byggdes, men man har ett starkt intryck av att situationen i mycket liknade den, som rådde i vårt land, då Gustav III byggde ut örlogsflottan. När ett fartyg var färdigbyggt och flöt på vattnet var man nöjd. Dess utrustning, bemanning, fartygens enskilda utbildning, samverkan i förband, allt detta reducerades till sekundära problem. Detta är egendomligt med tanke på att Napoleon måste ha varit fullt medveten om att Amiensfreden blott var ett stillestånd och att kampen mot arvfjendens starka sjömakt snart åter skulle utbryta.

Redan 1803 var krigstillstånd rådande. Vi stå inför ett invecklat skådespel: den stora invasionsplanen och flottornas strategiska rörelser i större eller mindre samband med denna. För att lättare förstå utvecklingsgången av Napoleons planer är det säkrast att börja med åtgärderna på den engelska sidan. Vid denna tid innehade amiral Jervis, eller kanske riktigare lord St Vincent, posten som förste sjölord. Han organiserade omedelbart en gigantisk blockad av alla större franska hamnar. Aldrig hade man tidigare upplevt en sådan väldig örlogsblockad, järnhårt upprätthållen av de olika eskadercheferna under de svåraste förhållanden. Det var den seglande engelska örlogsflottans glanstid.

Vid sidan av blockadeskadrarna sammanfördes under amiralen lord Keith en direkt antiinvasionsstyrka på 6 linjeskepp, 22 fregatter, 28 kanonbåtar och 26 andra småfartyg. Denna skulle ständigt hålla den franska kusten under observation och omedelbart gå till anfall mot franska styrkor, som sökte lämna hamnarna. Bakom denna första linje lågo utmed den engelska kusten flera lätta eskadrar beredda att ingripa mot oöbjudna gäster.

För en man av Napoleons format, uppfostran och utbildning var invasionen den självklara vägen till Englands krossande. Följaktligen organiserades en stark armé i kanalhamnarna, vilken efter hand omfattade cirka

130 000 man. För att överskeppa den till engelska kusten organiserades den stora flottiljen av invasionsfarkoster av olika slag och storlekar. I oktober 1803 räknade den 1,367 enheter. Samtidigt befunno sig många under byggnad.

Från första början litade Napoleon enbart på att flottiljens fartyg skulle kunna avslå angrepp från lätta engelska fartyg och det var inte fråga om att den stora seglande örlogsflottan skulle skydda överfarten. Efter ett av sina besök i Boulogne skrev Napoleon till amiral Ganteaume den 23 november 1803: »Tror ni, att de kunna föra oss till den engelska kusten? Åtta timmars mörker, som gynnade oss, skulle avgöra världens öde.» Man bör fästa sig vid detta uttryck *åtta timmar*. Erfarenheterna från Egypten tyckas inte ha efterlämnat några djupare spår. Hans amiraler varnade honom emellertid ivrigt för att överskatta småbåtarnas förmåga att motstå anfall från engelska fartyg. De påpekade den stora risk de tätt packade båtarna skulle utsätta sig för under en drabbning och att flottiljen sannolikt skulle skingras på grund av svårigheten att hålla samman enheter av så olika storlek, dräktighet och fart. Dessutom skulle redan flottiljens avfärd innebära stora svårigheter, enär hela styrkan ej skulle hinna ut ur hamnarna under en enda flodperiod. Då högste befälhavaren för invasionsflottiljen, amiral Bruix, på det mest enträgna sätt avrådde från äventyret och fick medhåll från marinministern, bekvämade sig Napoleon till att börja kalkylera med en stark betäckningsflotta som stöd åt företaget. Detta var mot slutet av året 1803. Man bör lägga märke till att tanken på örlogsflottans engagerande i det stora invasionsföretaget är det sekundära momentet, tillkommet efter energiskt påtryckningsarbete från de ansvariga sjömilitära fackmännens sida. Ursprungligen hade i Napoleons uppläggning av invasionsproblemet herraväldet till sjöss aldrig spelat någon roll. Men i fortsättningen kom detta att till synes intaga ett framskjutet rum.

I december 1803 skrev Napoleon till marinprefekten i Toulon och uppmanade honom att påskynda rustandet av den där befintliga eskadern. Tanken att förena de olika franska eskadrarna i Kanalen började mogna. Den tidigaste planen gick ut på att amiralen Latouche-Tréville skulle avgå med Touloneskadern, förena sig med Rocheforteskadern och uppträda i Kanalen med sexton linjeskepp, allt under det amiral Ganteaume tvang engelsmännen under Cornwallis att blockera Brest. Samtidigt lät Napoleon utsprida rykten, att han hade avsikter mot punkter i östra Medelhavet för att locka den engelska blockadstyrkan under Nelson bort

från Toulon. Det kan inte förnekas, att Napoleon utvecklade mycken slughet och en enastående energi på sin plan.

Men i denna bild av positiva förberedelser finns det ett moment, som är ganska talande. Trots att Touloneskadern blockerades av Nelson och Rocheforteskadern av Collingwood, bestämde Napoleon dagarna för såväl eskadrarnas avsegling som deras förening. Han tycktes sakna någon föreställning om de svårigheter, som vållades av vindar och tidvatten och av besättningarnas ytterst dåliga tillstånd. Han utfärdade order ungefär som om det gällt armékårens förflyttningar. Och därtill kan läggas det faktum, att han tydligen ansåg, att hela affären var avklarad i och med att den förstärkta franska eskadern uppträdde i Kanalen. Meningen var, att engelsmännen vid åsynen av de franska skeppen endast hade en utväg — att ta till flykten.

Då året 1803 led mot sitt slut, kom till Napoleons kännedom, att engelsmännen planerade ett anfall mot ön Martinique i Västindien. Genast uppgavs den stora invasionsplanen för flottans del och Touloneskadern beordrades att undsätta ön. Naturligtvis kunde denna order inte effektueras, eftersom Nelson fortfarande blockerade Toulon.

Vi äro så framme vid den återupptagna invasionsplanen av den 2 juli 1804. Den hade samma utseende som den tidigare, men den hann inte sättas i verket, då i augusti Latouche-Tréville avled. Hans efterträdare blev den melankoliske, milde och anspråkslöse Villeneuve, en man utan resning. Det låter som en elak anekdot, men Napoleon skall ha valt Villeneuve för hans stora turs skull — han undkom Nelson vid Abukir.

Men i och med amiral Latouche-Trévilles frånfälle började en utvidgning av Napoleons planer, som till slut te sig så pass komplicerade, att det är förklarligt, om amiralerna hade svårt att följa med i tankegången. Planerna voro för invecklade, olikartade och obestämda för att kunna leda till framgång.

Den plan, som Napoleon skisserade i ett brev till marinministern den 29 september 1804, omfattade en expedition av Brestflottan under Ganteaume till Irland, där en stark arméavdelning skulle landsättas. Samma dag sände Napoleon en depesch till marinministern, i vilken uppdrogs riktlinjer för tre expeditioner, som inte hade något direkt samband med Brestflottans aktion. Det är viktigt att hålla fast dessa tre företags ändamål. *Första expeditionen* skulle förstärka Martinique, Guadeloupe samt ta i besittning Dominica och St. Lucia. Den skulle utföras av Rocheforteskadern.

Andra expeditionen skulle erövra Surinam och de övriga holländska kolonierna i Västindien samt lämna undsättning till St. Domingo. Den skulle utföras av Toulonflottan förstärkt med några fartyg från Cadiz. *Tredje expeditionen* skulle erövra St. Helena, undsätta Senegal och återtaga Goree. Den skulle utföras av en från Toulonflottan detacherad avdelning.

Avsikten med Napoleons uppläggning av denna serie operationer var, att engelsmännen skulle finna sig samtidigt anfallna på vitt skilda platser och tvingas att splittra sina krafter. Men samtidigt splittrades ju hans egna krafter i allra högsta grad. Planen av den 29 september är ett återfall till tanken att något herravälde till sjöss i Kanalen inte behövde eftersträvas genom en koncentration av de olika franska eskadrarna. Toulonflottan skulle ju ej upp i Kanalen denna gång utan hade liksom Rocheforteskadern transoceana stridsuppgifter. Meningen var att engelsmännen så skulle åderlåta sjöstridskrafterna i hemfarvattnen, att Brestflottan ensam skulle kunna betäcka invasionsarméns överfart. Napoleon skriver i ovan nämnda depesch till marinministern: »När eskadern har lämnat Brest, kommer lord Cornwallis att gå och uppsöka den vid Irland. Då han får kännedom om landstigningen i norr, kommer han att återvända för att invänta eskadern vid Brest. Vi få ej återvända dit. Om vår flotta, då den lämnar Irland, skulle finna vinden gynnsam, må den gå runt Skottland och sedan visa sig vid Texeln. När den lämnar Brest, skola de 120 000 man trupperna inskeppa sig i Boulogne och de 25 000 på Texeln. De böra vara embarkerade under hela den tid som expeditionen till Irland pågår.»

Snart nog övergav Napoleon Irlandexpeditionen och då Spanien visade tecken att liera sig med honom, modifierades hans planer i olika avseenden. Villeneuve med Toulonflottan skulle agera enligt den gamla planen av 29 september utom i fråga om St. Helenaföretaget. Rocheforteskaderns instruktion förblev oförändrad, medan Brestflottan nu skulle avgå till Västindien för att tillsammans med Toulonflottan säkra det franska herraväldet i Västindien.

Rocheforteskadern lyckades nå sitt mål. Den härjade de engelska besittningarna och återgick sedan till utgångspunkten eller som en sjömilitär skriftställare säger: »Den hade tagit en bonde och gick sedan tillbaka till sin egen schackruta.» Toulonflottan gick till sjöss, men en storm drev den tillbaka. I ett avseende hade Napoleon haft framgång med sina finter. Han hade lyckats lura Nelson till östra Medelhavet, men då hans egen flotta inte kunde hålla sjön, medförde situationen denna gång intet positivt resultat. Brestflottan kunde aldrig slinka genom den engelska blockaden.

Fram i mars 1805 började på allvar tanken att låta spanjorerna spela en aktiv roll i sjöoperationerna göra sig gällande i Napoleons instruktioner. Men det är egentligen först i maj, närmare bestämt i en instruktion till amiral Villeneuve den 8 denna månad, som Napoleon ånyo tänkte sig en koncentrerad av eskadrarna i Kanalen. Han skriver: »Hela operationens förnämsta mål är, att under några dagar giva oss en överlägsenhet utanför Boulogne. Herrar över Kanalen under fyra dagar, skall 150 000 man, inskeppade på 2 000 fartyg, helt och hållet fullborda expeditionen.»

Order avgick också till Rochefort. Missiessy skulle, om han före den 15 maj återkommit från Västindien, ånyo segla dit och förena sig med de andra eskadrarna. Amiral Ganteaume fick order att med Brestflottan segla till Ferrol, fördriva den engelska blockadeskadern, förena sig med där befintliga franska och spanska skepp samt sedan segla till mötesplatsen vid Martinique. Villeneuve skulle efter förening med de spanska skeppen i Cadix avgå till Martinique. Efter lycklig förening skulle så den samlade armadan uppträda i Engelska kanalen och armén gå över på flottiljen av småbåtar.

Denna sista och mest omfattande av Napoleons invasionsplaner har av många ansetts storartad, till och med snillrik. Det finns därför anledning att något stanna inför den. För att en operationsplan skall vara snillrik, ja redan för att den skall vara storartad eller blott godtagbar, kräves en överensstämmelse mellan mål och medel. Att göra upp planer till invecklade strategiska rörelser utan hänsyn till tänkbara motdrag av motståndaren, egna stridskrafterns tillstånd och möjligheter samt de egna befälhavarnas kapacitet brukar vanligtvis tilldelas andra epitet än de förut nämnda. Varför skulle inte detta gälla även Napoleons planer? Det finnes ingen anledning att mäta dessa planer efter någon annan måttstock.

Det fanns så många om, så många obekanta faktorer, som måste ha gestaltat sig positiva för att invasionsplanen skulle lyckas, att man är benägen betrakta hela företaget på samma sätt som Egyptenexpeditionen, alltså ett stort äventyr. Även om trots de oöverstigliga svårigheterna alla eskadrars rörelser kunnat samordnas, återkommer man till den springande punkten: herraväldet till sjöss. Napoleon var aldrig medveten om den djupa innebörden i detta begrepp. Det framgår tydligt av den egendomliga förändring i hans uppfattning, som gör sig gällande. Vi erinra oss, att 1803 ansåg han sig inte alls behöva något herravälde till sjöss utan endast åtta timmars mörker. I maj 1805 behövde han fyra dagars sjöherravälde, i juni samma år skulle det räcka med sex timmar. I september

hade budet stigit till fjorton dagar. Då han rannsakade sitt öde i fångenskapen, hade siffran stigit till två månader.

Framgår det inte tydligt av nedanstående citat ur ett brev av Napoleon, att han är ovetande om vad herravälde till sjöss betyder? »Jag vet sannerligen inte vilka åtgärder man i England skulle kunna vidtaga för att skydda landet från den förskräckliga fara som hotar det. Det är häpnadsväckande oklokt av en nation, som varken har befästningar eller armé, att utsätta sig för risken att helt plötsligt finna vid sitt hjärta en fientlig armé på hundra tusen övade och krigsvana soldater.»

Engelsmännen voro fullt medvetna om vilka åtgärder, som skulle vidtagas. *De skulle bibehålla sitt herravälde till sjöss!* Att Napoleon aldrig medvetet klargjort dess innebörd styrkes ytterligare av hans brev till Villeneuve, där han skriver: »Begiv eder åstad, eder blotta ankomst gör oss med all sannolikhet till herrar över England.» Härav framgår, att kejsaren inte ens ansåg sig behöva avvakta en synnerligen problematisk utgång av en sammandrabbning mellan flottorna, *innan* arméns insats blev aktuell. Om han å andra sidan tänkte basera företaget på tanken att de engelska eskadrarna skulle vara bortlockade från hemfarvattnen, föreligga två misstag. 1) Att invasionsarméns förbindelser med operationsbasen inte skulle behöva något skydd och 2) utsikten att engelsmännen skulle blottställa hemfarvattnen.

Beträffande det första fallet är likheten med Egyptenexpeditionen slående. Beträffande det andra bör ånyo betonas amiral Meurers framhållande av engelsmännens »fel» att blottställa perifera vattenområden och falla tillbaka på hemfarvattnen, då osäkerhet rådde om Napoleons avsikter. Denne hade ju baserat företaget mot Egypten på detta faktum och därför måste hoppet om att kunna locka bort de engelska eskadrarna från hemlandet framstå som ett önsketänkande. Det är förvånansvärt, att en känd fransk amiral och strategisk skriftställare om denna Napoleons sista stora invasionsplan kan skriva dessa ord:

»Vi finna här en högst märklig operationsplan, uppgjord i enlighet med krigskonstens sanna lagar av en man, vars snille genomträngt strategiens innersta väsen — en plan, vars utförande var ägnad att underlättas genom den bristande klarsyntheten hos en motståndare, som inte förmådde genomskåda densamma.»

Detta uttalande torde vara ett typiskt utslag av det fenomen, som redan i inledningen påpekades. För att Napoleon trängt djupt in i den land-

strategiska tankevärlden, var han axiomatiskt kapabel att också företräda den sjöstrategiska.

Invasionsplanen var uppgjord och så skulle då flottornas rörelser utföras. Toulonflottan stack till sjöss, avhämtade förstärkningar i Cadiz och gick till Västindien. Missiessy med Rocheforteskadern återkom den 20 maj och kom aldrig mer att utgöra ett element i operationerna. Nelson gjorde ett svep till östra Medelhavet och följde sedan Villeneuve över Atlanten. Denne rundade Västindien och begav sig till Europa. Nelson gjorde det samma och då han gissat sig till den franska planen, sände han en brigg med varning till amiralitetet. Brestflottan låg blockerad av Cornwallis.

Den 20 juli fick Napoleon genom engelska tidningar vetskap om att den franska flottan var på väg hem. Hans önsketänkande trädde genast i verksamhet. En stark flotta, ytterligare stärkt genom en uppfriskande Atlantfärd var på väg mot Kanalen, medan engelsmännen huvudlöst irrade omkring i Västindien och annorstädes, jagande franska fantomeskadrar. På stranden vid Boulogne väntade Napoleon som i feber på att horisonten skulle fyllas av franska segel.

Hur var det verkliga läget? Nelson for inte omkring i Västindien utan närmade sig raskt den portugisiska kusten. Cornwallis utanför Brest hade fått betydande förstärkningar och vid Kap Finisterre låg amiral Calder med en flotta på femton linjeskepp och väntade på Villeneuves tjugo. Den 22 juli drabbade dessa båda eskadrar samman i tätt dimma. De stridande skildes åt och Villeneuve gick till Vigo och sedan till Corunna. Nelson hade först seglat till Gibraltar och då han fått upplysning, att inga franska fartyg passerat, vände han raskt mot norr utmed den portugisiska kusten. Hans uppträdande åstadkom bestörtning i den franska ledningen. Utrikesminister Talleyrand förklarade, att varje plan på invasion nu var outförbar.

Den 15 augusti, samma dag som Nelson förenade sig med Cornwallis, beslöt Villeneuve att gå till Cadiz. Den franske befälhavaren hade kejsarens order att under vissa omständigheter — och dessa hade enligt Villeneuve nu inträffat — gå till Cadiz. Han har fått uppbära mycket klander för denna åtgärd. Men vad annat än ett fullständigt nederlag hade väntat honom, om han styrt nordvart och råkat rakt in i Nelsons, Cornwallis och Calders samlade flottor?

Men kejsaren var optimist. Ännu den 23 augusti hyste han förhoppning om framgång. Marinministern varnade honom att tro på företaget,

som nu helt genomskådats av motståndaren. Men hur skulle kejsaren med bestående prestige komma ur den svåra situationen?

»Ursäkten gavs honom nu i Villeneuves reträtt till Cadiz, och allmänna opinionen, som ej visste om Napoleons senaste instruktioner därvidlag och endast kände till de fakta, som lågo i öppen dag, lät denne olycklige amiral drabbas av hela klandret för invasionsplanens misslyckande. Med högburen panna och säkra förväntningar om seger lät Napoleon alltså sina legioner göra en svängning åt öster, för att följa det lockande alternativet: »Englands erövring *via* kontinenten.» (Rose.)

Den 28 september 1805 hade Nelson övertagit befälet över blockadflottan utanför Cadiz. Den 21 oktober utkämpades slaget vid Trafalgar. Den enastående betydelse, som tillmättes detta slag, har sin grund i flera omständigheter. Det räddade inte England från en omedelbar invasion, eftersom tanken på en dylik redan uppgivits av Napoleon. Segern vid Trafalgar var som en engelsk sjömilitär skriver ett väckelserop, som fick sitt gensvar vid Moskva, Leipzig och Waterloo. Trafalgar krossade i ett visst hänseende Napoleons sjöstrategiska drömvärld. Kejsarens förtroende för de franska amiralerna hade efter hand blivit allt mindre. Genom händelserna under sommaren 1805 närmade det sig snabbt botten. Så kom Trafalgarsslaget och kejsaren insåg slutgiltigt att den franska flottan inte var vuxen den engelska. Om inte Trafalgar hade kommit, hade han med största sannolikhet efter fälttåget på kontinenten, åter börjat uppgöra planer för en invasion.

I stället drevs han nu att på »kontinenten erövra havet». Berlindekretet av november 1806 innebar en skärpning av de redan tidigare tillämpade stridsmetoderna i det ekonomiska kriget. Kontinentalsystemet skall inte beröras här, enär detta inte längre berörde sjöstrategien utan nått upp till den politiska sfären. Napoleons kraftfaktor var inte flottor utan armétrupper, som utplacerades efter kusterna för att vara tullbevakningspersonal.

Man har med ett brev från Napoleon till marinministern efter invasionsplanens misslyckande velat bevisa, att hans sjöstrategiska uppfattning var synnerligen klar och välgrundad. Brevet skrevs i september 1805 och lyder:

»Vad var ändamålet med skapandet av flottiljen i Boulogne? Jag ville vid Martinique sammandraga en flotta av fyrtio eller femtio krigsfartyg från Toulon, Cadiz, Ferrol och Brest; därefter låta denna flotta plötsligt uppträda utanför Boulogne, varigenom jag under 14 dagar skulle kunna

hava herraväldet till sjöss; vidare ville jag på denna plats hava 150 000 man och 10 000 hästar färdiga att gå ombord på denna flottilj av tre eller fyra tusen småfartyg, och så snart min eskaders ankomst blev signalerad, skulle jag verkställa landstigningen i England, intaga London och hela öriket. Denna plan har misslyckats. Om amiral Villeneuve i stället för att gå till Ferrol hade åtnöjt sig med att draga till sig den spanska eskadern och satt kurs på Brest för att där förena sig med amiral Ganteaume, skulle min armé kunnat landstiga och göra sig till herre över England.

För att planen skulle kunna lyckas, var det nödvändigt att i Boulogne sammandraga en armé på 150 000 man och en flotta om 4 000 småfartyg, en oerhört stor materiel, verkställa inskeppningen och likväl samtidigt undvika att fienden genomskådade planen; allt detta föreföll omöjligt. Om det skulle lyckas, måste jag göra motsatsen till vad som ansågs böra företagas. Om femtio linjeskepp varit avsedda att skydda arméns överfart till England, skulle det endast behövts ett antal transportfartyg i Boulogne och alla dessa pråmar, pinasser, kanonslupar m. m., som alla voro bestyckade, skulle varit fullständigt obehövliga. Om jag sålunda endast hade sammandragit en transportflotta på 4 000 fartyg, skulle fienden utan tvivel insett, att jag blott inväntade närvaron av min eskader för att försöka överskeppningen. Men genom att låta bygga pråmar och kanonslupar och förse dessa med bestyckning, framställdes vapen mot vapen, krigsfartyg mot krigsfartyg och fienden blev vilseledd.

Han föreställde sig, att jag ämnade tilltvinga mig övergången genom att endast göra bruk av dessa bestyckade småfartygs stridsvärde. Den verkliga innebörden av min plan genomskådade fienden inte; ty, då han sedan mina eskadrar misslyckats i sina operationer, insåg hela vidden av den fara han löpt, greps regeringen i London av fasa, och alla förnuftiga människor måste erkänna, att England aldrig förr stått så nära sin undergång.»

Om man inte följt med utvecklingsgången av invasionsplanen utan tar för kontant, att den upplagts på det sätt, som framgår av ovannämnda brev, samt dessutom tar för givet, att dess upphovsman aldrig kunde begå ett strategiskt missgrepp, då kan ett sådant omdöme fällas som nedanstående:

»Det innebär prov på den yppersta strategi; dess grundtankar kullkasta varje invändning och denna stortartade plan kunde och borde lyckas.» (Amiral Darrieus.)

Vi ha redan gjort invändningar både i fråga om inställningen till sjöherraväldet och omöjligheten att hålla ihop invasionsflottiljen. Men den gravaste invändningen återstår att göra. Kejsarens historieskrivning överensstämmer inte med verkligheten. Då flottiljen från början utrustades med artilleripjäser, var avsikten, att den *ensam* skulle svara för och skydda överskeppningen. Om kejsaren från början haft den mening, som framgår av det citerade brevet, är det väl sent att meddela den till de båda män, vilka buro det tyngsta ansvaret, först sedan den misslyckats. Det ter sig fullständigt orimligt, att amiral Bruix i egenskap av chef för flottiljen och amiral Decrès i egenskap av marinminister och den som skulle tillhandahålla de materiella medlen, inte från början skulle varit orienterade om planens huvuddrag. Då Bruix med näbbar och klor sökte övertyga Napoleon om den första planens hopplöshet, hade det passat, att denne viskat i hans öra: »Flottan skall komma.» Det är sant, att Napoleon i landkriget vann stor fördel genom sin hemlighetsfullhet, men det är tillåtligt att tvivla på att han hemlighöll en plan för den som skulle utföra den.

En annan berättigad invändning rör Napoleons tvärsäkerhet, att han helt lyckades vilseleda motståndaren. Hur tror han sig egentligen kunna pejla djupet av de engelska amiralernas tankar om de vidtagna åtgärderna? Vi ha bevis för att man på engelsk sida klart insåg, att flottiljen som maktfaktor till sjöss var värdelös och att den sannolikt ingick i ett större sammanhang. Amiralen i The Downs insände en rapport daterad den 23 december 1803, i vilken han framhöll, att flottiljen själv inte kunde uträtta någonting utan måste vara tillkommen i vilseledande syfte. När man redan vid fronten såg situationen på detta sätt, hur sannolikare är det inte då, att amiralitetet med sådana kapaciteter i spetsen som först lord St. Vincent och sedan lord Barham skulle ha uppfattat den riktigt.

Till en viss grad kunde Napoleon sätta sig in i engelska amiralers reaktioner i olika lägen, men härifrån och till att den högsta marinledningen duperades är steget mycket långt, i varje fall för långt för Napoleon att rå med.

Det anförda brevet från september 1805 kan nog bäst karakteriseras som ett led i kejsarens strävan att alltid framstå som den ofelbare strategen, det klarseende snillet, som aldrig tager miste, utan vars misslyckande härleder sig från andras missgrepp.

Som en sammanfattning av det hittills sagda kunna vi vara berättigade att fastslå, att Napoleon gjorde sig skyldig till flera missgrepp i den ope-

rativa sjöstrategien, vilka härledde sig från hans bristande kännedom om de sjöstrategiska grundlagarna och deras tillämpning.

Tidigare framhölls att det i en storartad plan måste finnas en överensstämmelse mellan mål och medel och mera i förbifarten omnämndes vissa förhållanden efter freden i Amiens. Vi komma in på en annan sida av Napoleons sjöstrategi, den materiella.

I en rapport från 1801 lämnade amiral Ganteaume en skakande bild av tillståndet inom eskadern. Han skrev, att det saknades avlöningsmedel, klädespersedlar, hängmattor, ja kort sagt nästan allting.

Och amiral Villeneuve skrev den 18 januari 1805: »Med fartyg med gamla och dåliga tacklingar, med fartyg, som även i tämligen laber bris få sina rundhult och segel förstörda, och som under vackert väder måste uppehålla hela tiden med att reparera de haverier, som orsakats av vinden; med sådana fartyg kan ingenting företagas.» Och från Corunna skrev han: »Sämre fartyg än dessa hava aldrig gått till sjöss. Häri ligger den förnämsta orsaken till våra ständiga olyckor.» Ännu strax före Trafalgar-slaget klagade han över de stora bristerna i utrustningen.

Napoleon tycks över huvud taget ha intresserat sig synnerligen litet för sin flottas tillstånd. Då han vistades i Tuillierierna, lågo alltid på hans arbetsbord de väldiga mönsterrullorna, arméns och flottans, inbundna i röda marokängband. Han har skrivit, att han varje dag ägnade ett par timmar åt studiet av dem och att detta beredde honom större glädje än för en ung flicka att läsa en roman. Men det är tydligt, att när han kom till flottans skeppslistor, inträffade ett oförklarligt fenomen; antingen var intresset inte längre så levande eller voro listorna felaktiga eller tog inte Napoleon någon notis om vad som framgick av dem. Det faktiska resultatet var i varje fall, att de skriande bristerna i flottans utrustning länge lämnades obeaktade.

Lekmän bruka ofta räkna antalet fartygsskrov och på den grunden bedöma styrka och effektivitet. Napoleon stod inte långt ifrån denna uppfattning. När Spanien gick med i kriget mot England, räknade han med ett avsevärt krafttillskott. Men i och med att de spanska skeppen inlemmades i de franska flottförbanden, övergingo dessa från att ha varit dåliga till att bli urusla. Vi erinra oss Nelsons råd till sina fartygschefer att engagera var sitt franskt skepp, medan han själv med sitt flaggskepp tog hand om spanjorerna.

Napoleon saknade känsla för hur en flotta skapas och hur dess omvårdnad måste ske. Han som var van att improvisera arméer, ingjuta strids-

anda i dem och föra dem till seger genom sin egen okuvliga vilja och energi insåg aldrig, att en flotta kräver tålmodigt, ihärdigt arbete på lång sikt och en aldrig slappnande omvårdnad, om den skall kunna uträtta stora ting. Han underskattade det materiella elementets andel i framgången till sjöss. Den kontinentala krigsföringen hade lärt honom de moraliska faktorernas stora betydelse och han har själv förfäktat den ståndpunkten, att en strids utgång till tre fjärdedelar beror av de moraliska faktorerna och att blott en fjärdedel faller på de materiella medlen. Men att han utan vidare överflyttade denna uppfattning till sjöväsendets område, blev en av anledningarna till de ständiga motgångarna.

Ett fartyg är inte ett fullödigt stridsverktyg blott det kan flyta. Och hur välrustat det än är, blir det heller aldrig ett gott verktyg, om det inte bemannas av en duglig och moraliskt högtstående besättning. Och därmed äro vi inne på en tredje sida av Napoleons sjöstrategi, den personella.

Vi kunna börja i toppen. Napoleons främste medhjälpare inom sjöväsendet var marinministern, amiral Decrès, som innehade denna befattning 1801—1814. För att få det rätta perspektivet på förhållandet mellan dessa båda män, böra vi gå tillbaka till tiden före det italienska fälttåget. General Bonaparte och amiral Decrès voro vänner redan tidigt. Då den förre utnämnts till chef för Italienarmén, passerade han örlogsbasen Toulon på resan till sitt nya verksamhetsfält. Vi låta nu amiralen själv tala:

»Jag erbjuder genast alla mina kamrater att presentera dem, stödjande mig på min bekantskap med honom; jag skyndar till honom, full av iver och glädje, föres in i hans salong, ämnar ila emot honom, då jag hejdas av hans hållning, hans blick och blotta ljudet av hans röst. Det var alls icke hans avsikt att förolämpa mig, men — det var alldeles tillräckligt; från det ögonblicket har jag aldrig försökt överskrida de gränser, som utstakats för mig.» Detta var ett möte med den 26-årige generalen Bonaparte, liksom Decrès »republikens tjänare». Det är lätt att förstå, hur samarbetet skulle gestalta sig, då generalen blivit Frankrikes diktator och kejsare.

Decrès var otvivelaktigt Frankrikes skickligaste amiral. Om kejsaren hade lånat honom åtminstone ett öra, kanske mycket hade gestaltat sig gynnsammare. Men om så hade skett, hade Napoleon inte varit Napoleon. I inledningen citerades kejsarens ord till Berthier »endast jag själv vet vad jag bör göra» och dennes ord till en av marskalkarna »han behöver inga råd, vår plikt är att lyda». Onekligen insåg amiral Decrès, att han skulle

lyda, men han insåg också, att det var hans plikt att ge kejsaren råd i fråga om ett militärt område, på vilket hans härskare trots allt var en dilettant. Att Napoleon inte ville erkänna sin underlägsenhet var självfallet och marinministern fick utstå många hårda duster. Att Decrès vanligtvis fick dra det kortaste sträet är inte att förvåna. Ett lysande och belysande aktstycke är hans ord av den 22 augusti 1805: »Och för att säga hela sanningen, en sjöminister, som undertryckes av Eders Majestät i saker rörande sjökriget, tjänar Eder dåligt och blir gagnlös för Edra vapen, om ej i själva verket skadlig för desamma.»

Under sin fångenskap sökte kejsaren utforska orsakerna till mångt och mycket under sin händelserika härskartid. Bland annat skrev han följande rader: »Under hela min regeringstid har jag fåfängt sökt finna en sjömilitär efter mitt sinne. Det finnes i sjömannens yrke vissa egendomligheter, en viss specialitet, som hämmade alla mina föreställningar. Om jag framlade en ny idé, ställde sig genast Ganteaume och marindepartementet däremot. 'Ers Majestät, det går icke. — Men varför icke? — Ers Majestät, vindförhållandena tillåta det icke; eller också stiltjen eller strömförhållandena o. s. v.', och jag blev tvärt avbruten. — Om jag i stället för att alltid möta dylika hinder, hade funnit någon, som kunnat fasthålla vid min mening och utveckla mina idéer, till vilket resultat skulle vi icke då kunna hava nått? Men under hela min regering förekom inom flottan icke en enda person, som kunde bryta med den gamla slentrianen och själv uträtta något.»

Detta är ett dyrbart och häpnadsväckande dokument, som skulle kunna ge anledning till en omfattande analys. Av utrymmesskäl kan en sådan inte ske här. Inte ens i fångenskapen får den minsta skugga falla på Napoleons strategiska ofelbarhet. Trots att han erkänner, att en *viss* specialitet tycks förefinnas beträffande sjöväsendet, dyker aldrig den tanken upp, att det eventuellt skulle kunna vara något på tok med hans egna planer. Nej, det är alltid andra, som det är på tok med. Det hade väl varit mer än egendomligt, om Napoleon någonsin skulle ha funnit en sjöman efter »sitt sinne», en man, som skulle ha kunnat omskapa väder och vind, bortoperera tidvattnet, blåsa vind i seglen under stiltje och till slut revolutionera de sjöstrategiska grundlagarna. Att inte den sjömilitära sakkunskapens kompakta motstånd kunde rubba kejsarens tro på sig själv och sina planers genomförbarhet visar egentligen hela vidden av hans solida okunnighet om vissa sjöstrategiska fundamenta.

När det gällde flottans bemanning förelågo brister, som bilda en paral-

lell till de materiella förhållandena. Huvudsaken var inte att det fanns dugligt sjöfolk ombord, utan att det över huvud taget fanns folk. Så lät Napoleon exempelvis i maj 1798 en del av en artilleribrigad embarkera på eskadern i Toulon för att ersätta bristen på matrosar. I juni samma år lät han i Malta föra ombord fem hundra turkiska slavar. Och den amiral, som fick dem på halsen, skulle vara nöjd och glad och betrakta dem som fullgod ersättning.

I ett tidigare anført brev av Villeneuve skrev denne om personalen: »Med fartyg med underhålligt sjöfolk och överfyllda med soldater och med ovana och oskickliga besättningar kan ingenting företagas.»

Napoleon svävade också i den villfarelsen, att hård sjötjänst slet ut folk, medan hamnliggandet gav dem möjligheter att samla krafter. Efter Villeneuves misslyckade utflykt från Toulon i början av 1805 skrev Nelson: »Bonaparte har ofta skrutit med att vår flotta skulle bli utsliten genom att ständigt ligga ute till sjöss, och att hans hölls i skick och stärktes genom att ligga i hamn, men nu ser han nog, om kejsaren någonsin får veta sanningen, att hans flotta lider mera på en natt än vår på ett år.»

Om det var så och så med den franska personalens tekniska skicklighet, hurudan var då andan? Det är påtagligt, att den måste skilja sig från andan i den stora armén genom en avgrund. Armén var kejsarens ögonsten, han var ett med den, levde med den, kämpade med den och segrade med den. Det var hans enastående personliga egenskaper, som gav hela organismen liv, ja kejsaren var arméns hjärta och hjärna. Sjön var för kejsaren ett främmande element. Likaså blev han för flottan en främling, som inte hyste ett brinnande intresse för eller en ständig omvårdnad om den. Vi kunna vara förvissade om att flottan kände detta. Flottans personal livades inte av några sådana lysande ledare som marskalkarna. Inte gingo heller matroserna med någon storamiralsstav i bakfickan. Aldrig kunde besättningarna livas av själva krigsgudens närvaro, då de gingo till strid. Vad hjälpte det att linjeskeppen uppkallades efter arméns segrar. Linjeskeppet Wagram kunde inte behärskas av samma anda som regementena vid Wagram, ledda av den skicklige och lysande Davoust och hänförda av vetskapen om kejsarens personliga närvaro.

Till slut finns det ytterligare ett moment, som bör omnämnas i Napoleons sjöstrategi och det är högsta ledningen. Napoleon gjorde aldrig någon skarp skillnad mellan sådana planer, som han själv skulle utföra och sådana, som andra måste utföra. Följden blev att han i fråga om sjökrigföringen

blandade sig i sådana detaljer, som inte med fördel kunde avgöras från gröna bordet och framför allt inte av en person, som var obevandrad i sjöväsendet.

Under våren och sommaren 1805, då flottornas rörelser voro under utförande enligt den stora invasionsplanen, väntade inte Napoleon lugnt och kallt på resultatet. Hans vulkaniska natur kunde inte ge sig till tåls med den uppgjorda huvudplanen, utan han sprutade omkring sig planer, instruktioner och order i en aldrig sinande ström. Man får intrycket av att det gick till ungefär så som vid ett fälttåg. Hans aldrig vilande hjärna fick nya impulser, nya tankar, nya hugskott och skrivarna skrevo. Marinministern och eskadercheferna bombarderades med dessa skriftliga alster. Hela materialet finnes i mastodontverket »*Précis des Événements Militaires*». Sedan klagade Napoleon över att amiralerna inte tänkte själva eller utvecklade hans planer!

Det är en mycket gammal erfarenhet, att sjökriget inte kan ledas från högkvarteret i land medels detaljföreskrifter. Här kunna endast de stora riktlinjerna uppdragas, efter vilka de agerande högre cheferna till sjöss måste handla självständigt. Om de franska amiralerna inte fyllde måttet, blev situationen i varje fall inte bättre genom att Napoleon använde sig av en förkastlig metod för utövandet av högsta ledningen.

Som ett slags avslutningsstreck under dessa synpunkter på Napoleons sjöstrategi böra anföras några ord av kejsaren, vilka på ett slående sätt drar undan grunden för hans verksamhet som sjöstrateg. Han skriver: »Alla antikens stora fältherrar, liksom de som värdigt trätt i deras fotspår, hava utfört sina storverk genom att handla i enlighet med konstens regler och naturliga lagar, d. v. s. genom att skickligt avväga förhållandena och klokt avpassa medlen efter målet och ansträngningarna efter hindrens beskaffenhet. Endast härigenom hava de lyckats i sina företag, huru djarva dessa än voro i övrigt, och av vad slag deras framgångar än blevo.»

Mot denna sunda och tankedigra trosbekännelse bröt Napoleon i allt han företog sig till sjöss.

Och mot den ofullkomligt utrustade, utbildade och ledda franska flottan stod dåtidens främsta, den engelska, som hårdnackad motståndare. Endast krafttag av oerhörda mått skulle ha kunnat ge trikoloren en chans till sjöss. Men dessa väldiga krafttag uteblevo. Kejsar Napoleon följde aldrig general Bonapartes råd från 1797: »Låt oss förena alla våra bemödanden på flottan och krossa England.»

Carl-Erik Claesson.

Kring den politiska och militära bakgrunden till slagen i Listerdyb den 16 och 25 maj 1644.

Föreliggande undersökning har ursprungligen tillkommit som förstudie till ett avsnitt av minnesskriften »Slaget vid Femern 1644^{13/10} 1944», som utgivits av Sjöhistoriska samfundet genom Försvarsstabens krigshistoriska avdelning. Den avser, såsom torde framgå redan av dess titel, icke att ge någon genomgående lika fyllig framställning av de händelseförlopp, som beröras, utan framför allt att diskutera vissa detaljer, som blivit föremål för divergerande åsikter eller blott i korthet berörts inom den tidigare litteraturen. För en allsidig framställning av det krig, under vilket slagen i Listerdyb utkämpades, hänvisas i främsta rummet till den nämnda minnesskriften, i vilken dock de frågor, som behandlas i denna uppsats, av naturliga skäl intaga en mer periferisk plats. De viktigaste undersökningarna av dessa sistnämnda frågor ha framlagts av Arnold Munthe och E. W. Dahlgren.¹ Munthes stora förtjänst är hans sjömilitära sakkunskap, men då hans arbete utkom redan 1905, har han givetvis icke kunnat tillgodogöra sig det i detta sammanhang så viktiga källmaterialet i Lövstaarkivet. Tack vare sin djupa förtrogenhet med detta material har Dahlgren kunnat ge en förnämlig skildring av den politiska sidan av händelseförloppet men nöjer sig beträffande den sjömilitära aspekten i stort sett med att hänvisa till Munthe. De bidrag, som Lövstaarkivet har att ge till belysningen av den De Geerska flottans tidigare operationer och sjökriget i Nordsjön under våren och försommaren 1644, ha alltså hittills i huvudsak varit outnyttjade, varför en ny behandling av hithörande frågor torde få anses berättigad.² För att skildringen skall

¹ A. Munthe, Svenska sjöhjältar, V, Sthlm 1905. E. W. Dahlgren, Louis De Geer 1587—1652, II, Uppsala 1923.

² Det i denna framställning citerade otryckta källmaterialet finnes till största delen i delvis numrerade avskrifter (cit. Dn), vilka utförts av dr. E. W. Dahlgren och ställts till författarens disposition genom benäget tillmötesgående av fil. lic. Uno Willers.

givas ett mera allmänt intresse, har relativt stort utrymme ansetts böra anslås även till en skissering av de sjömilitära operationernas historiska och politiska sammanhang.

I.

Den 12 december 1643 bröt en svensk armé under Lennart Torstensson in över Holsteins gräns, och den 31 december hade den ockuperat praktiskt taget hela Jylland. Därmed var det första momentet utfört i ett överraskande »kniptångsangrepp», vilket var avsett att snabbt avgöra det krig, som det svenska riksrådet den 19 maj samma år de facto beslutat påföra Danmark. Från Jylland och Holstein skulle trupperna företaga en övergång till de danska öarna och där förenas med andra svenska styrkor, som skulle landstiga efter att ha trängt ned genom de skånska provinserna.³ Den svaga punkten i denna plan var, att den räknade med landstigningsoperationer i Danmark före ett oskadliggörande av den danska flottan, som ännu i sin samlade styrka kunde befaras vara den svenska överlägsen. Det var alltså angeläget, att den svenska flottan snabbt förstärktes genom tillskott utifrån, och härvid låg det givetvis nära till hands att söka hjälp hos Nederländerna, dåtidens främsta sjöfartsnation, i synnerhet som det mellan denna makt och Sverige förelåg en biståndstraktat, senast utformad och bekräftad år 1640.⁴ Av orsaker, som längre fram skola närmare beröras, fanns det emellertid anledning att befara, att Nederländerna skulle vara ytterst ovilliga att inträda som Sveriges bundsförvanter i kriget mot Danmark, och i medvetande härom diskuterade det svenska riksrådet vid flera tillfällen avsändandet av en »secret envoyé», som vid sidan av den svenske residenten i Nederländerna skulle verka för hjälp åt Sverige av officiell eller privat natur.⁵

Som den man, åt vilken detta uppdrag borde anförtrös, nämndes redan den 26 maj 1643 Louis De Geer. Såsom inflyttad till Sverige från Nederländerna och i egenskap av storfinansman hade han givetvis talrika förbindelser i sitt gamla fädernesland. Som Sveriges främste privatföretagare och exportör västerut bör han ha varit den enskilde svensk, som lidit de största avbräcken genom den danska tullpolitiken i Öresund⁶,

³ Jfr Riksrådets instruktion till Torstensson av den 25 maj 1643, delvis återgiven i E. G. Geijer, Sv. folkets historia, III: 2 (Samlade skrifter, VI), Sthlm 1927, s. 77 ff.

⁴ ST, V: 2, s. 453 ff.

⁵ SRP, bl. a. 20 jan., 13, 19 och 26 maj, 8 juli, 14 nov. 1643.

⁶ Han beräknade själv sina förluster genom danska åtgärder till sammanlagt 160,739 rdr. Dahlgren, a. a., s. 449.

och hade således även personliga intressen av en svensk seger över Danmark. Han var alltså utan tvivel den mest lämpade att utföra ett uppdrag av ovan angiven natur.

Av orsaker, som väl närmast torde få sökas i vikten av att de svenska krigsplanerna hemlighöllos och i riksrådets ovisshet huruvida den ovan nämnda instruktionen av den 25 maj nått fram till hären i Tyskland⁷, uppsköts beskickningen till Nederländerna ända till slutet av året, och beslut om de närmare förhållningsorderna till De Geer fattades först den 12 december, samma dag, som det svenska infallet i Holstein ägde rum⁸. Härefter handlade man emellertid snabbt. De Geer försågs den 20 december bl. a. med en utförlig instruktion, med brev från Kungl. Maj:t till olika nederländska myndigheter samt med order till bl. a. Torstensson, de svenska delegaterna vid fredsförhandlingarna i Westfalen och den svenske residenten i Haag, Peter Spiering, att samarbeta med honom och på alla sätt befrämja fullgörandet av hans uppdrag.⁹ På julafton 1643 avreste han från Stockholm, och kom den 6 februari 1644 fram till Amsterdam efter en resa från Norrköping över Wismar, Lybeck, Hamburg och Groningen.¹

Det var naturligt, att Nederländerna som handelsnation skulle stå i motsättning till den makt, som innehade herraväldet i Östersjön. Detta

⁷ Munthe, a. a., s. 98, 138.

⁸ SRP, 12 dec. 1643.

⁹ RA, Riksreg. (RR) och Tyskt-latinskt registratur (TLR). Instruktionen till De Geer (även i HSH, XIII, s. 259 ff., och i Varia betreffande Louis De Geer, utg. av G. W. Kernkamp i Bijdragen en mededeeling van het historisch genootschap gev. te Utrecht, XXIX, Amsterd. 1908) ger prov på en slående klarsynthet hos riksrådet vid bedömandet av inom vilka kretsar i Nederländerna det största intresset för hjälp åt Sverige var att påräkna, och på stor diplomatisk smidighet vid angivandet av de argument, med vilka olika myndigheter och privatpersoner borde vinnas, såsom längre fram närmare skall påvisas.

¹ Dahlgren, a. a., s. 451 f. Dahlgren uppger, att De Geer ankom till Amsterdam den 8/18 febr. I ett brev från De Geer till Joh. Ax:son Oxenstierna av den 10/20 febr., RA, Ox. saml. (Dn nr 30), finnes emellertid följande notis: »les Etats s'estent separéz le samedi comme j'arivay le *mardi*». Den 8/18 febr. 1644 inföll emellertid på en torsdag. »Le mardi» bör alltså ha varit den 6/16 febr., vilket även stämmer med en uppgift i Louis De Geer, brieven 1618—1652, utg. av G. W. Kernkamp i Bijdragen en mededeeling van het historisch genootschap gev. te Utrecht, XXIX, Amsterd. 1908 (cit. här nedan Kernkamp, Brieven), s. 144, n. 1, att »les Etats», provinsförs. i Holland, åtskildes lörd. den 3/13 febr.

förklarar konflikterna med Hansan under medeltiden och det spända förhållandet till Danmark allt sedan Speierfreden 1544. I den mån Sverige under vasakonungarna började föra en utrikespolitik, som alltmer uppenbart syftade mot östersjöherravälde, bör alltså även det ha varit ägnat att väcka betänkligheter i Nederländerna. Friktioner mellan de båda ländernas intressen i Ostbalticum uteblevo heller icke², och det är att märka, att fastän Nederländerna som bekant redan 1609 ingingo stillestånd med Spanien och alltså kunde föra en allsidig och konsekvent utrikespolitik, kom något nederländsk-svenskt förbund icke till stånd förrän 1614, d. v. s. först efter det att Danmark genom Kalmar-kriget visat sig ännu vara den starkaste makten i Norden.³ Sveriges starka frammarsch under den följande tiden bör även ha framkallat betänkligheter i Nederländerna mot att stödja detta land, och särskilt bör den svenska tullpolitiken i de nordtyska och ostbaltiska hamnarna ha väckt onda aningar. Republiken visade som bekant heller alls icke den iver att bistå Sverige med subsidier för krigföringen i Tyskland, som man kunnat vänta blott med hänsyn till den gemensamma motsättningen till Habsburg. — Kristian IV:s bristande politiska smidighet, som härvidlag framkom i hans ishavs- och elbepolitik samt framför allt i hans orimliga höjningar av sundtullen, åstadkom likväl ånyo ett närmande mellan Sverige och Nederländerna, och en ny biståndstraktat kom som nämnts till stånd år 1640.⁴

Framgångarna på den tyska krigsskådeplatsen, där Danmark misslyckats, visade emellertid tydligt, att Sverige numera var den starkare makten, och vid Torstenssons infall i Holstein 1643 ställdes Nederländerna således inför utsikten av ett odelat svenskt »dominium maris Baltici», vilket för dem var lika litet lockande som ett danskt. Denna brytning mellan gamla men ånyo aktualiserade motsättningar till Danmark och nyare till Sverige synes vara en viktig faktor att taga med i beräkningen vid bedömandet av de nederländska myndigheternas inställning till De Geers uppdrag, i det att det ur handelspolitisk synpunkt för dem måste ha framstått som bäst förenligt med landets intressen att

² C. Sprinchorn, Om Sveriges förbindelser med Nederländerna från äldsta tider till år 1614, HT 1885, s. 146 ff.

³ ST, V: 1, s. 230 ff.

⁴ Jfr framför allt J. A. Fridericia, Danmarks ydre politiske Historie etc., Kbhvn 1876, passim, bl. a. II, s. 217 ff. och den inledande översikten i G. W. Kernkamp, De Sleutels van de Sont, Haag 1890.

följa utvecklingen av den dansk-svenska konflikten utan att taga parti för att senare kunna uppträda som medlare och uppnå lättnader för öresundstrafiken, samtidigt med att jämviktsläget i Östersjön upprätthölls.⁵

Det låg vidare nära till hands att antaga, att den splittring inom protestantismen, som det svenska anfallet mot Danmark innebar, skulle inverka försvagande på Nederländernas ställning i kampen mot Habsburg, vilken särskilt för arvståhållaren Fredrik Hendrik av Oranien bör ha framstått som den allt annat överskuggande uppgift, på vilken alla landets krafter borde sättas in. För honom var det även av intresse, att alla de nederländska krafter, som kunde frigöras, användes till hjälp åt hans son Willems svärfader in spe, Karl I, i det just pågående inbördeskriget i England⁶, och de monarkiska tendenserna i oraniernas politik med deras därav betingade motsättning till de holländska köpmännen voro ägnade att närma honom till Kristian IV⁷. Det synes vara mot bakgrunden av här ovan anförda fakta och förhållanden, som man har att betrakta de förutsättningar, under vilka De Geer hade att utföra sitt uppdrag.

Nödvändigheten att begränsa denna framställning omöjliggör en detaljerad redogörelse för de olika sidorna av de i och för sig synnerligen intressanta svenska underhandlingarna. Några huvuddrag och synpunkter må dock anföras. Enligt riksrådets instruktion⁸ skulle man först söka förmå republiken Nederländerna att sluta upp som Sveriges bundsförvant i kriget mot Danmark enligt traktaten av år 1640, eller åtminstone söka utverka subsidier. Härvid skulle residenten Spiering öva påtryckningar på prinsen av Oranien och Generalstaterna; De Geer skulle »assistirn dem Residenten, aber sich nirgends offentlichen engagieren, damit

⁵ Jfr De Geer till Johan Kasimir 15/25 mars 1644, Lövstaarkivet, De Geers Copie Bock 1644 nr 1 (cit. i det följande LA resp. CB), (Dn nr 66), till delegaterna i Westfalen 28 febr./9 mars 1644, Kernkamp, Brieven, nr 37. Spiering till Kristina 7/17 maj 1644, RA, Hollandica (Dn nr 150). Regesta diplomatica Historiae Danicae, ser. II, II: 2, nr 16899. SRP, bl. a. 29 april 1644.

⁶ Kernkamp, De Sleutels van de Sont, s. 44.

⁷ SRP, 13 maj, 12 dec. 1643. Det var från Fredrik Hendrik man i förväg hade väntat det starkaste motståndet mot hjälp åt Sverige, och att man härvid räknat rätt, framgick särskilt tydligt vid de båda stormiga och öppenhjärtiga samtal, som De Geer hade med honom den 17 febr. och 4 mars, relaterade av Dahlgren, a. a., s. 453 ff. Fredrik Hendrik synes även ha aktivt inskridit till Danmarks förmån. Jfr V. Vessberg, Bidrag till historien om Sveriges krig med Danmark 1643—1645, II, Sthlm 1900, s. XVI.

⁸ HSH, XIII, s. 259 ff.

sein treiben desto verborgener bleiben möge», och hans huvuduppgift skulle vara, att genom att påverka stämningen i landet indirekt inverka på myndigheternas beslut. Huvudargumentet skulle vid alla förhandlingar vara utsikten till handelspolitiska förmåner, främst tullfrihet i Öresund.¹ Om förbundsmyndigheterna ställde sig avvisande, skulle man söka draga nytta av de enskilda provinsernas självständiga ställning inom statsförbundet² genom att vända sig till myndigheterna i provinsen Holland, eller, om icke heller detta medförde något positivt resultat, direkt till staden Amsterdam, till de städer i provinserna Nordholland och Friesland, som voro belägna vid Zuiderzee, samt till Zeeland med anhållan om bistånd till Sverige. Denna punkt är intressant så till vida som den visar i hur hög grad riksrådet var insatt i förhållandena i Nederländerna. Dels intog Holland med staden Amsterdam som bekant en särskilt stark ställning inom republiken, och var alltså den provins, som i första hand kunde tänkas inskrida till Sveriges hjälp trots en avvisande hållning av Generalstaterna, dels, och framför allt, var den nederländska handeln på Östersjön, »de Oosterse negotie», koncentrerad just till de uppräknade provinserna och städerna, för vilka den var av livsviktig betydelse, i synnerhet för Amsterdam, som noga vakade över sin ledarställning härvidlag.³ Det bör i detta sammanhang även erinras om det välbekanta förhållandet, att den svenskvänliga nederländska politiken under 1610-talet hade sin ivrigaste förespråkare i Johan van Oldenbarnevelt, den främste företrädaren för de speciellt holländska köpmannaintressena, delvis i ödesdiger motsättning till arvståhållaren och Generalstaterna.

Då Spiering kort efter De Geers ankomst till Nederländerna insjuknade, kom den senare att i stor utsträckning föra även de officiella förhandlingarna.⁴ Under sitt uppehåll i Amsterdam hade han konferenser med stadens borgmästare, av vilka han mottogs välvilligt men hänvisades direkt till provins- och förbunds församlingarna, och då han framlade sitt ärende för Generalstaterna, svarades honom att intet beslut kunde fattas förrän man inhämtat utlåtande från provinsen Hollands

¹ Jfr även SRP, 13 maj 1643.

² Varje provins hade som bekant bl. a. egen flotta och eget amiralitet.

³ W. J. Kolkert Jr., *Nederland en het Zweedsche imperialisme*, Deventer 1908, s. 2. N. F. Noördam, *De Republiek en de Noordse oorlog 1655—1660*, Assen 1940, s. 11 ff. E. Wrangel, *Sveriges litterära förbindelser med Holland, särdeles under 1600-talet*, LUÅ, XXXIII, 1897, s. 60 ff.

⁴ F. Breedvelt—van Veen, *Louis De Geer 1587—1652*, Amsterd. 1935, s. 162 f. Kernkamp, *De Sleutels van de Sont*, s. 46, n. 1.

stater, vilket kunde väntas medföra ytterligare dröjsmål.⁵ Givet är, att det invecklade och decentraliserade nederländska statsmaskineriet och den långsamma takt med vilken det arbetade, måste utgöra ett allvarligt hinder för De Geers verksamhet, men man får ett bestämt intryck av att den omständlighet med vilken hans ärende behandlades, bottnade i en medveten förhållningspolitik, vilken får sin naturliga förklaring av de förhållanden, som framhållits i det föregående.

I Sverige var man i förväg på det klara med möjligheten och t. o. m. sannolikheten av en avvisande hållning från de nederländska myndigheternas sida, och det var som nämnts till stor del detta som föranlett De Geers avsändande. Denne hade även senast kort före sin avresa uttalat starka tvivel beträffande sina utsikter att kunna förmå Nederländerna att lämna bistånd, och förhandlingarna i Amsterdam och Haag voro blott ägnade att befästa dessa farhågor.⁶ Detta i förening med oron för danska agents verksamhet⁷ föranledde honom att utan att invänta de styrandes beslut vidtaga åtgärder för att förverkliga de alternativa punkter i riksrådets instruktion, som gävo anvisning om, hur han skulle förfara i den händelse han finge avslag på sina framställningar hos myndigheterna⁸. Enligt dessa anvisningar skulle han »jn secreto

⁵ De Geer till Joh. Ax:son Oxenstierna 10/20 febr. 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 30), och till Axel Oxenstierna 28 febr./3 mars 1644, Kernkamp, Brieven, nr 36. Jfr denna upps., s. 81, n. 1.

⁶ SRP, bl. a. 9 mars, 12 dec 1643. »Je n'appréhende que le délai et perte de temps qui nous est si cher... si les grands estoient du sentiment du commun, nostre partie seroit desja faite», skriver De Geer till Joh. Ax:son Oxenstierna den 10/20 febr. 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 30).

⁷ Även Kristian IV insåg givetvis den stora betydelsen av Nederländernas förhållande till den nordiska konflikten, och hade liksom det svenska riksrådet sett sig föranlåten att förstärka sitt lands representation. Denna bestod vid ifrågavarande tidpunkt förutom av den danske residenten Tancken av en av konungens mest betrodda diplomater, »kammarsekreteraren» Fredrik Günther, och av faktorn Gabriel Marselis, vilkens uppgift närmast motsvarade De Geers. De danska agenterna bedrepo icke utan framgång värving och anskaffning av krigsmateriel för Danmarks räkning, samt satte in alla krafter på att motarbeta De Geers verksamhet, vilket hela tiden förorsakade denne allvarliga bekymmer. Jfr De Geer till delegaterna i Westfalen 28 febr./9 mars 1644, Kernkamp, Brieven, nr 37, och 16/26 mars 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 67), till Torstensson 15/25 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 116). Fridericia, a. a., II, avsnitt 6, passim. Kernkamp, De Sleutels van de Sont, s. 53 ff.

⁸ De Geer till Axel Oxenstierna 22 febr./3 mars 1644, Kernkamp, Brieven, nr 36. § 8 av 1640 års traktat gav Sverige rätt att skaffa fartyg och krigsmateriel i Nederländerna. ST, V: 2, s. 457.

negocijren mit den jnterresirten Kauffleuten und Schiffen an der Ostseheschen navigation». Kunde icke heller dessa förmås att själva lämna bistånd, skulle han av dem hyra en flotta på minst 30 fartyg med full utrustning och bemanning för en tid av minst tre månader, och skulle på denna flotta medföra soldater, värvade i Nederländerna eller i Westfalen genom förmedling av de svenska delegaterna vid fredsförhandlingarna.⁹

Det första problem, som uppställdes sig vid utförandet av dessa anvisningar var anskaffningen av erforderliga penningmedel. Denna fråga hade riksrådet tänkt sig skola lösas genom att De Geer — om inga subsidier stode att få — skulle tillskjuta 50 000 rdr av egna medel och genom lån i Nederländerna, medan en lika stor summa skulle anskaffas i Sverige.¹ Redan den 20 mars hade han emellertid måst låna upp över 200 000 rdr; de besvärliga kommunikationerna försvårade givetvis avsändandet av penningmedel från Sverige, men det förefaller, som om riksrådet något överskattat De Geers möjligheter att under rådande förhållanden anskaffa de erforderliga summorna, och de ekonomiska svårigheterna vållade honom hela tiden bekymmer.²

Flottrustningarna synas dock till en början hava gått väl i lås, och redan den 28 februari kunde han meddela, att han hyrt åtta fartyg, som snart skulle vara färdiga att avsegla.³

Situationen komplicerades emellertid snart genom myndigheternas hållning. Det uttalades, att Nederländerna icke voro förpliktigade att bistå Sverige enligt traktaten av 1640⁴, utan man skulle sända delegater med medlingsanbud till de båda krigförande parterna samtidigt med att en stark örlogsflotta skulle konvojera handelsfartygen genom Öresund. Detta

⁹ HSH, XIII, s. 263 f. K e r n k a m p, Varia betreffende Louis De Geer, s. 364, anger i st. f. »Schiffen» det mer troliga »schiffen».

¹ HSH, XIII, s. 264 f. M u n t h e, a. a., s. 191, uppger felaktigt, att De Geer själv skulle anskaffa hela summan.

² De Geer till Johan Skytte 20/30 mars 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 75), till delegaterna i Westfalen 28 febr./9 mars 1644, K e r n k a m p, Brieven, nr 37, och 20/30 maj 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 162), till Jacob De la Gardie 10/20 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 106), och 2/12 maj 1644, K e r n k a m p, Brieven, nr 42, till Axel Oxenstierna 4/14 maj 1644, Rikskansleren Axel Oxenstiernas skrifter och brev-vexling, II: 11, nr 17.

³ De Geer till riksrådet 28 febr./9 mars 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 43).

⁴ Detta motiverades från nederländsk sida med att Sverige icke i enlighet med traktaten av 1640 i förväg hade underrättat Nederländerna om det förestående anfall. B r e e d v e l t—v a n V e e n, a. a., s. 163. Jfr S. P u f e n d o r f, Innledning till Swänska Historien, Stlm 1688, s. 802.

bör icke ha kommit oväntat för De Geer, men så mycket allvarligare var ett beslut, som tydligen tillkom för att trygga rekryteringen av den nämnda örlogsflottan, och som innebar förbud mot att hyra fartyg och värva folk i Nederländerna för utländsk makts räkning.⁵ Det bör påpekas, att detta förbud först utgick från provinsförsamlingen i Holland, och att det livligt understöddes av amiralitetet i Amsterdam. De Geer möttes alltså av kompakt motstånd även från de myndigheter, som kunde väntas vara mest mottagliga för hans löften om handelspolitiska förmåner, och det visade sig även, att köpmännen i Amsterdam voro lika benägna att göra affärer med Danmark som med Sverige.⁶ Redan under sina första konferenser i Haag hade han emellertid tyckt sig finna en mera välvillig inställning hos representanterna för Holland och Zeeland än hos Generalstaternas övriga medlemmar, och även av andra här ovan angivna orsaker förefaller det naturligt, att det var på Holland han koncentrerade sina ansträngningar att åstadkomma en remna i myndigheternas inställning. Han förde härvid ett synnerligen kraftfullt språk, och antydde, i det han framhöll Sveriges dominerande ställning i Östersjön, att en försämring av förhållandet mellan de båda makterna skulle gå mest ut över Nederländerna.⁷

Om det var hans löften eller hans hotelser, som gjorde mest intryck i Holland är omöjligt att avgöra, men faktum är, att en tydlig omsvängning ägde rum i de holländska myndigheternas hållning. Amiralitetet i Amsterdam vägrade att efterkomma en anhållan av representanter för Generalstaterna att hindra De Geers flotta att löpa ut, och stadens magistrat beslöt att officiellt protestera mot förbudet. De deputerade för provinsen Holland genomdrevo även den 6 april i Generalstaterna en resolution, som gav De Geer tillstånd att låta ett antal redan färdigrustade fartyg avsegla, och genom en ny resolution upphävdes senare helt och hållet det tidigare uttalade förbudet.⁸

De Geers rustningsföretag räddades alltså paradoxalt nog av en omständighet, vilken, som ovan påvisats, i hög grad försvårat hans verk-

⁵ De Geer till delegaterna i Westfalen 9/19 mars 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 60). Generalstaternas resolution 29 mars/8 april 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 85).

⁶ Dahlgren, a. a., s. 457 f. Jfr Vessberg, a. a., II, ss. VIII o. XVI.

⁷ Dahlgren, a. a., ss. 453, 456, 458.

⁸ Spiering till Axel Oxenstierna 31 mars/10 april 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 89), och 20/30 april 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 120). De Geer till riksrådet 1/11 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 90). Generalstaternas resolution 6/16 april 1644, RA, Ox. saml. (Dn nr 104).

samhet, nämligen den nederländska republikens invecklade uppbyggnad och därmed förknippade diffusa maktförhållanden, i det att dessa gävo spelrum åt en viss rivalitet och strävan efter självhävande hos de olika myndigheterna, vilket i sin tur aktualiserades genom olika nederländska grupper skiljaktiga intressen.

På grund av den stora efterfrågan på fartyg och sjöfolk i Nederländerna, som blev följden av myndigheternas ovan nämnda beslut om utrustning av en konvojflotta, måste emellertid De Geer i fråga om sin flotta slå av på sina tidigare beräkningar beträffande såväl fartygens antal som besättningarnas storlek, och han lyckades heller icke färdigställa den så tidigt som det svenska riksrådet tänkt sig.⁹ Vid mitten av april kunde han likväl meddela, att rustningarna slutförts, men avseglingen fördröjdes ytterligare av att de fartyg, som under befäl av flottans amiral skulle komma från Zeeland, hindrades av motvind och lågvatten, och väderleksförhållandena i förening med andra tillfälliga hinder medförde, att hela den värvade flottan icke förrän i början av maj hade lämnat den avtalade samlingsplatsen, Vlie.¹

II.

Den oerhörda snabbheten i Torstenssons infall i Holstein och ockupation av Jylland kom tydligen som en överraskning även för den svenska krigsledningen, ty den norra svenska armén under Horn hann ej gå över gränsen till Skåne förrän nästan två månader efter insättandet av anfallet mot Danmark från söder. Härigenom gick alltså samtidigheten i »kniptångsoperationen» till spillo, varigenom givetvis överraskningsmomentet delvis förlorade sin verkan. Kristian IV kunde från början främst inrikta sig på att möta hotet från den Torstenssonska

⁹ De Geer avsåg att hyra 40 fartyg, men flottan kom blott att bestå av 32 st., och flottresurserna i Nederländerna voro då helt uttömda. De Geer till delegaterna i Westfalen 28 febr./9 mars 1644, K e r n k a m p, Brieven, nr 37, till Torstensson 5/15 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 100), till Gabriel Bengtsson Oxenstierna 2/12 maj 1644, LA, CB nr 2 (Dn nr 140), till Jacob De la Gardie 2/12 maj 1644, K e r n k a m p, Brieven, nr 42. Enligt riksrådets instruktion skulle flottan inträffa vid Älvsnabben så tidigt som möjligt i april. HSH, XIII, s. 269.

¹ De Geer till Johan Kasimir 15/25 april 1644, K e r n k a m p, Brieven, nr 41, till Horn 15/25 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 115), till Torstensson 15/25 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 116), till Kristina 4/14 maj 1644, LA, CB nr 2 (Dn nr 143).

armén, varigenom det tack vare den danska flottans obrutna sjöherravälde blev möjligt för honom att vidtaga försvarsåtgärder i en sådan utsträckning, att fältmarskalken icke kunde företaga den planerade landstigningen på öarna. Horns anfall från norr hade visserligen framgång ehuru Malmö höll stånd, men även här hindrade det danska sjöherraväldet ett överskeppningsföretag till öarna. Någon ändring häri kunde tills vidare ej väntas, i all synnerhet som den svenska huvudflottan ännu icke kunde avsegla från Stockholm.² Kriget hade alltså tagit en sådan vändning, att den fortsatta utvecklingen i hög grad var beroende av den i Nederländerna värvade flottans insatser.

De Geer hade order att rätta sin flottas operationer efter krigslägets utveckling, och han stod i detta syfte redan tidigt i kontakt med Torstensson. De planer, som härvid gjordes upp, undergingo under våren 1644 flera smärre förändringar av hänsyn till det allmänna läget, men de kommo att i stort sett gå ut på, att den värvade flottan skulle segla runt Skagen för att möjliggöra en överföring av de svenska trupperna från Jylland till Fyn.³

Den viktigaste danska militära stödjepunkten i de farvatten, som härvid först måste passeras, var Glückstadt, beläget vid Elbes norra strand mellan Hamburg och flodens mynning. Kristian IV hade strävat att göra denna stad till en kommersiell knutpunkt, och det var till stor del för att få medel till att stärka dess befästningar, som han i strid mot Hamburgs privilegier tog upp tull på Elbe, vilket, samtidigt som det försvårade hans eftersträlvade närmande till kejsaren, fjärmade honom från västmakterna och sålunda i hög grad bidrog till den iso-

² Vessberg, a. a. I, s. 14 ff.

³ HSH XIII, s. 268 f. SRP, den 9 mars 1644. De Geer till pfalzgreven Karl Gustav den 2/12 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 94), till Torstensson den 3/13 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 96) och den 5/15 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 100), till Axel Oxenstierna den 15/25 april 1644 (Regest, Dn nr 112). För riksrådet funnos 3 alternativ för användandet av den värvade flottan. Den skulle antingen sättas in mot Norges kust, tydligen för att distrahera den danska flottan, eller segla genom Öresund för att förena sig med den svenska huvudflottan, eller ställas direkt till Torstenssons disposition för invasionen på öarna. De Geer, som från början bedömde sin flottas möjligheter synnerligen optimistiskt, synes ha tänkt sig, att alla dessa tre alternativ skulle kunna förverkligas ungefär samtidigt. Riksrådet föredrog det andra alternativet, men Torstensson talade för det tredje, och då han gavs fria händer var det detta, som först närmare utformades och prövades. Jfr Dahlgren a. a., s. 461 f. SRP, den 8 april, 6 och 22 maj, 9 juni 1644. Kungl. Maj:t till Torstensson den 15 april 1644, RA, RR (Dn nr 117).

lering av Danmark, som politiskt möjliggjorde det svenska anfallet mot detta land.⁴ Kristian umgicks i början av 1640-talet med planer på att anlägga en dylik kommersiell och militär stödjepunkt även på Slesvigs kust innanför Listerdyb, sundet mellan Römö och Sylt, och man kan icke värja sig för intrycket av en medveten strävan hos honom att, då han såg östersjöväldet gå sig ur händerna, föra över sitt lands kommersiella tyngdpunkt åt sydväst och samtidigt ta loven av det på stark frammarsch stadda Göteborg.

Över Ribe, Ballum, Höjer och andra hamnar inom detta område gingo även redan förut livliga handelsförbindelser mellan Danmark och Nederländerna, vilket gav de nordfriesiska öarna stor strategisk betydelse och hade föranlett anläggandet av en örlogsstation vid Listerdyb. Denna örlogsstation, »Kongens Havn», tillkom som ett led i bekämpandet av de kapare, särskilt från Dunkerque, som gjorde dessa farvatten osäkra.⁵

Till Glückstadt, som under hela kriget trotsade svenskarnas angrepp, hade förlagts en flottavdelning, bemannad med folk, som värvats i Nordtyskland.⁶ Av denna flotta avsändes vid krigets utbrott en eskader på två mindre fartyg och åtta galejor under befäl av en engelsman i dansk tjänst, Marcus Witte, för att bevaka de nordfriesiska öarna. När svenskarna ockuperat Jylland, blev det givetvis för dem av stor vikt att komma i besittning även av dessa öar för att kunna etablera direkt förbindelse med Nederländerna, och detta lyckades trots den maritima underlägsenheten genom att Witte i februari kapitulerade utan strid och överlämnade sina fartyg, samtidigt med att han själv gick i svensk tjänst. Kort härefter inlöpte en dansk handelsflotta på 28 fartyg, varav 8 stora spanienfarare, i Kongens Havn och föll utan att ana oråd i svenskarnas händer. Förbindelserna med Nederländerna hindrades emellertid snart åter av danska kryssare, och en eskader från Glückstadt på 9 fartyg under överstelöjtnant v. Buchwald återtog Römö i slutet av mars.⁷

⁴ V. La Cour, *Danmarks Historie*, II, Kbhvn 1942, ss. 23 och 54. C. O. Bøggild Andersen, *Christian IV:s Tidsalder* (Schultz' Danmarkshistorie, III), Kbhvn 1942, s. 115.

⁵ T. Petersen, *Kristian IV. og Havnen i Ballum* (Sønderjydske Aarbøger, R. III), s. 263 ff.

⁶ A. Liljefalk, *Krigstildragelserne i Vesterhavet i Forsommeren 1644* (Tidskrift for Søværnen 1910), s. 488.

⁷ N. Svendsen, *Søslaget i Listerdyb den 16 Maj 1644. Dets Forhistorie og Forløb* (Sønderjydske Maanedsskrift, Aarg. 12, 1935—36), s. 224. Munthe, a. a., s. 181 ff. Liljefalk, a. a., s. 493 f.

Vid underrättelsen härom avsände De Geer en eskader av de fartyg ur den värvade flottan som hunnit samlas till Vlie, under befäl av zeeländaren Hendrik Gerritsen, med order att uppsöka och nedkämpa de danska fartygen vid mellersta Jyllands och Slesvigs kust eller i Elbemynningen, och därefter skyndsamt återvända till resten av den värvade flottan.⁸

I tidigare skildringar av dessa händelser möter man överallt den uppfattningen, att Buchwald vid underrättelsen, att den värvade flottan närmade sig, ansåg det lönlöst att söka hålla de nordfriesiska öarna och därför skyndsamt återvände till Glückstadt. Gerritsen seglade emellertid icke från Vlie förrän den 10 april, medan Buchwald återkom till Glückstadt redan den 9, och alltså bör ha lämnat Listerdyb ännu några dagar tidigare, d. v. s. flera dagar innan den värvade flottan började närma sig.⁹ Det är ju å andra sidan svårt att finna någon annan förklaringsgrund till Buchwalds brådstörtade reträtt än den ovan angivna, och det låter därför tänka sig, att han fattade sitt beslut på grundval av något förhastat rykte om den värvade flottans operationer. Det uppges vidare att Gerritsen på sin segling från Vlie vek av direkt in i Elbe och under några dagar besköt befästningarna i närheten av Glückstadt, samtidigt med att han uppbär den danska elbetullen, varefter han via Kuxhaven så småningom fortsatte mot norr. Anledningen till diversionen in i Elbe har angivits vara, att Gerritsen sökte skydd mot storm, men det har därvid varit svårt att förklara, varför han fortsatte uppför floden och icke nöjde sig med att inlöpa i Kuxhaven. Munthe förmodar till och med, att avsikten var, att i enlighet med en tidigare plan rikta ett anfall direkt mot Glückstadt.¹ Emellertid meddelar Gerritsen i en rapport till De Geer uttryckligen, att han från Vlie avseglade direkt till de slesvigska hamnarna, och först efter det att han där förgäves letat efter sin motståndare, seglade tillbaka och in i Elbe på jakt efter de danska fartygen.

⁸ De Geer till pfalzgreven Karl Gustav 2/12 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 94), till Torstensson 3/13 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 96) o. 5/15 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 100), till Gerritsen 10/20 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 107).

⁹ Gerritsen till De Geer 24 april/4 maj 1644, LA (Dn nr 129). Jfr Kurtze Relation, Von vnterschiedenen Rencontren... furnemblich am nächstverschienen 16 vnd 24 Maj St. Vet. dieses 1644ten Jahrs etc., Kungl. biblioteket, Samt. ber. om Sveriges krig.

¹ Munthe, a. a., s. 196 ff. Liljefalk, a. a., s. 494 f. R. C. Anderson, *Naval Wars in the Baltic during the Sailingship Epoch 1522—1850*, London 1910, s. 47. Commelyn, Fredrick Hendrick van Nassaow, Prince van Orangien, zijn Leven en Bedrief, II, Amsterd. 1651.

Härvid fann han, att dessa sökt skydd i Glückstadt, och då han ansåg staden vara för starkt befäst för att han skulle våga anfälla dem där, återvände han utför floden efter artilleridueller med de danska batterierna. Att avsikten med inseglingen i Elbe skulle ha varit ett anfall mot det starkt befästa Glückstadt förefaller ytterst otroligt med hänsyn till Gerritsens ringa styrka², och till att man, enligt vad Munthe själv uppger, icke var rustad för ett samtidigt anfall från landsidan. Gerritsens tidigare icke beaktade rapport ger alltså en helt och hållet annan och klarare bild av denna den värvade flottans första expedition. Gerritsen följde helt enkelt den instruktion, som kort före hans avfärd från Vlie tillställts honom av De Geer.³

Enligt denna instruktion skulle han, som nämnts, så fort som möjligt återvända till Vlie, varefter hela flottan skulle avsegla till Aarhus. När han lämnade Kuxhaven, där han en tid blivit liggande på grund av en nordvästlig storm, seglade han emellertid, tydligen i enlighet med en kontraorder från De Geer, i stället upp till Listerdyb, dit han anlände den 2 maj. Orsaken till denna kontraorder synes ha varit följande.

Det förefaller, som om De Geer vid utformandet av de tidigare planerna icke fäst något större avseende vid den danska huvudflottan. Tydligen räknade han med att denna skulle vara så strängt upptagen av att bevaka farvattnen omedelbart omkring de danska öarna, att den icke skulle gå till aktion förrän den värvade flottan ställts till Torstenssons disposition, och härvid räknade han väl med att den danska flottan samtidigt skulle distraheras av den svenska huvudflottan. Inom parentes sagt kan man heller icke värja sig för intrycket av att De Geer, som ju icke var militär fackman, till en viss grad överskattat sin flottas styrka i förhållande till den danska örlogsflottans. Måhända förvillades han av det relativt stora antalet enheter i den värvade flottan. Hans fartyg, vilka väl närmast kunna karakteriseras som bevärade handelsfartyg, voro dock de flesta danska klart underlägsna med hänsyn till såväl skeppens och besättningarnas storlek som kanonernas antal och kaliber. Under senare delen av april ingingo emellertid gång efter annan alarmerande rykten om den danska flottans operationer, och De Geer synes ha fått den

² Gerritsens eskader bestod av 18 skepp. LA, lägg 46, CB nr 1.

³ Gerritsen till De Geer 24 april/4 maj 1644, De Geer till Gerritsen 10/20 april 1644. Dessa handlingar, båda i Lövstaarkivet (Dn nr 129 o. 107), ha tydligen icke varit kända av dem, som tidigare skildrat dessa operationer.

uppfattningen, att Kristian IV avseglat från Köpenhamn för att med en stark eskader möta den värvade flottan ute på öppna sjön.⁴

Under sådana omständigheter blev han orolig, att hans flotta med sin av ovan angivna orsaker reducerade bemanning icke skulle vara situationen vuxen, och beordrade efter överläggningar i Vlie flottans amiral, Maerten Thijssen, att med de ännu kvarliggande fartygen avsegla till de västjylländska och slesvigska hamnarna för att av Torstensson begära en förstärkning till den värvade flottan av minst 1 000 musketerare. Tydligt för att vinna tid skulle han först där förena sig med Gerritsen.⁵ Hans avfärd fördröjdes emellertid ytterligare av samma storm, som kvarhöll Gerritsen i Kuxhaven, varför han slutgiltigt lämnade Vlie först den 3 maj, och två dagar senare kom fram till Listerdyb, där Gerritsen som nämnts redan infunnit sig.⁶

Med hjälp av De Geers förteckningar över fartygen kunna vi erhålla en tämligen noggrann överblick över den värvade flottans sammansättning. Utrymmet tillåter icke att dessa förteckningar återgivas här. Det må vara nog att konstatera, att 22 örlogsfartyg och 9 transportfartyg, förutom ett antal icke namngivna brännare, vid ifrågavarande tidpunkt synas ha legat i Listerdyb.⁷ Ytterligare ett örlogsfartyg och ett transportskepp ingingo i den värvade flottan. Det förra, *S:t Matheus*, hade emellertid redan avseglat till Göteborg, varom mera i det följande, och det senare, *Cop*, lämnade Vlie först den 8 juni.⁸

Gerritsen uppger, att han vid sin ankomst till Vlie kapade ett danskt fartyg. Detta synes dock antingen redan tidigare ha försatts ur användbart skick liksom de övriga danska skeppen i dessa farvatten, eller också

⁴ De Geer till riksrådet 1/11 april 1644 (i ps av den 3/13 april), LA, CB nr 1 (Dn nr 90), till Thijssen 15/25 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 114), och 16/26 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 119), till Horn 15/25 april 1644, LA, CB nr 1 (Dn nr 115).

⁵ De Geer till Thijssen 2/12 maj 1644, LA, CB nr 2 (Dn nr 122).

⁶ Thijssen till De Geer 6/16 maj 1644, LA (Dn nr 143).

⁷ För utförligare uppgifter på denna punkt hänvisas till ett maskinskrivet exemplar av denna uppsats på Försvarsstabens krigshistoriska avdelning. När man studerar fartygens namn finner man, att flera av dessa uppenbarligen ha svensk anknytning. I den mån fartygen icke voro omdöpta för tillfället, vilket väl är föga troligt, kunna måhända namn som *Koninck van Sweden*, *Nortcopingh* och *Dry Croonen* anföras som ett nytt bevis för, att De Geers värvningsanbud livligast hörsammats just av de redare och kaptener, som voro mest intresserade i handeln på Sverige. Jfr *W r a n g e l*, a. a., s. 60.

⁸ Jfr fartygslistan, LA (Dn nr 127).

fördes det till Nederländerna tillsammans med två danska kofferdister, vilka på resa från Norge kapats av ett fartyg ur den värvade flottan, och som, förmodligen den 11 maj, lämnade Listerdyb för att segla till Vlie under eskort av örlogsfartyget *Dry Croonen*.⁹

Flottans amiral, Maerten Thijssen, var en erfaren zeeländsk sjöman, som tidigare bl. a. utmärkt sig under de nederländsk-spanska kolonialstriderna och till belöning härför hade utsetts till »equipage- en amunitiemeester» i Vlissingen. Han adlades senare av drottning Kristina under namnet Anckarhjelms. Viceamiral var den ovan nämnde zeeländaren Hendrik Gerritsen, senare adlad Sjöhjelms, och schoutbynacht Pieter Marcussen.¹ Under expeditionen till Elbe förde Gerritsen befälet från fartyget *Vergulde Swaen*, men någon gång under tiden 11—15 maj skiftades flaggorna, ty under de följande operationerna nämnes *Vergulde Swaen* som amiralskepp och *Groote Dolfijn* som viceamiralskepp. Marcussen seglade med fartyget *Groot Vlissingen*.²

III.

När krigsläget utvecklats därhän, att Kristian IV icke omedelbart behövde frukta en svensk landstigning på öarna, hade han planer dels på ett motanfall mot Horn i Skåne, dels på ett anfall mot Göteborg.³ Det var den sistnämnda planen som kom till utförande.⁴ Den 1 april läm-

⁹ Thijssen till De Geer 6/16 maj 1644, LA (Dn nr 149). Gerritsen till De Geer 8/18 maj 1644, LA (Dn nr 151). I ett brev från Thijssen till De Geer av den 11/21 maj (LA (Dn nr 152)) uppges, att priserna ännu ej avseglat, men det måste ha skett omedelbart härefter, ty ung. vid denna tidpunkt spärrades farvattnen, såsom nedan skall påvisas, av en dansk eskader. Arent Gabbessen till De Geer 11/21 maj 1644, LA (Dn nr 153).

¹ Nieuw Nederl. biogr. Woordenboek IV, Leiden 1918, sp. 1330 o. 646. Fartygslistan, LA (Dn nr 127).

² Gerritsen till De Geer 4/14 o. 8/18 maj 1644, LA (Dn nr 129 o. 151). Thijssen till De Geer 11/21 maj 1644 (Dn nr 152). Relatie, Van den Koningliicken Sweedtschen Admirael Marten Tyssen, Van't geene sich toe-ghedraghen heeft by het ghevecht tusschen hem en negen Koninglijke Deensche Schepen. Haag 1644, Kungl. biblioteket, Samt. ber. om Sveriges krig (cit. i det följande »Thijssens relation»).

³ Muntz e, a. a., s. 203.

⁴ Den följande framställningen av händelseförloppet grundar sig, i den mån ingenting annat anges, på Sandferdige Relation om hans Kongel. Mayest. Skibsdrystning oc Seilatz med dets Udretting först ved Gottenborg oc Elfsborg: Dernest om den

nade han Köpenhamn med följande 10 fartyg: *Trefoldighed*, *Tre Løver*, *Lindormen*, *Norske Løve*, *Sorte Rytter*, *Pelikanen*, *Graa Ulv*, *Neptunus*, *Postillionen*, *Hollandske Fregat*, och ankrade den 5 april utanför Älvsborg, där senare ytterligare två fartyg, *Fønix* och *Højebald*, tillstötte. Kristians plan gick ut på att Göteborg skulle inneslutas även från landsidan, och för detta ändamål kommanderade han bl. a. dit även Hannibal Sehested med kavalleri och fotfolk från Norge. Han landsatte vidare fotfolk på Hisingen, och lät på Kyrkogårdsholmen, nuvarande Nya Älvsborg, uppföra en skans, Gottenbrille, för att kunna beskjuta Göteborg och dess inlopp, som han även spärrade genom att låta sänka ett antal fartyg, lastade med sten.⁵ Kristian uppmanade vid flera tillfällen kommandanten i Göteborg, Nils Assarson Mannersköld, att kapitulera, vilket denne emellertid envist vägrade, bl. a. förlitande sig på hjälp från den värvade flottan.⁶ Den 15 april slog sig även ett av De Geers fartyg, *S:t Matheus*, igenom till Göteborg, och följdes några dagar senare av en galjot, som vänt vid det första genombrytningsförsöket. Med *S:t Matheus* kom, förutom en del värvade officerare, Klas Flemings son Herman, som ivrigt att komma hem till Sverige från Holland, hade övertalat fartygets kapten att utan De Geers vetskap avsegla från Vlie redan den 12 april.⁷ Den 20 april på natten gjorde Göteborgs garnison ett utfall mot Hisingen, vilket emellertid slogs tillbaka av det norska fotfolket.

Den 1 maj lämnade Kristian Göteborg efter att ha givit order om belägringens fortsättande, och lade sig med sin eskader på 12 fartyg vid Vinga, dit den 5 maj ytterligare 3 fartyg anlände, nämligen *Forloren Søn*, *Stumpet Dorothe* och *Haabet*. *Forloren Søn* och *Haabet* kommanderades till Samsö och *Stumpet Dorothe* till Köpenhamn, varefter resten

mectige oc store Skibsstrid oc Treffning som hans Kong. Mayt. haffuer holdet i Listerdyb... Kbhvn 1 juni 1644, Kungl. biblioteket, Samt. ber. om Sveriges krig (cit. i det följande »Sandferdige Relation»).

⁵ Nils Assarson Mannersköld till Kristina 12 april 1644 (Liljefalk, a. a., s. 489).

⁶ Kristian IV till Oluf Parsberg 5 o. 14 april 1644, Norske Riks-registranter, VIII, Christiania 1884, ss. 315 o. 318. Vessberg, a. a., II, s. XVII ff.

⁷ Peter Trotzig till Amiralitetskollegium 27 april/7 maj 1644, RA, Missiver till det Kongl. Amiralitetet 1644 (Dn nr 134). Willem Sloss till De Geers bokhållare i Sthlm 29 april/9 maj 1644, LA (Dn nr 136). Kungl. Maj:t till Mannersköld 27 april 1644, RA, RR (Dn nr 132). Kristian IV till Korfits Ulfeld 17 april 1644, Kong Christian den fjerdes egenhändige Breve, V, Kbhvn 1883—85 (cit. i det följande Chr. IV:s Br.), nr 408.

av eskadern utom *Pelikanen* och *Graa Ulv* avseglade till Flekkerö vid nuvarande Kristiansand, dit man anlände den 8. Här avsände Kristian riksamiralen Jörgen Vind till Köpenhamn med fartyget *Højenbald*, och seglade själv på kvällen samma dag söderut för att uppsöka sin fiende. Hans eskader bestod alltså därvid av 9 fartyg. Jämför man denna styrka med den värvade flottan i Listerdyb, finner man, att i den sistnämnda ingick ett betydligt större antal enheter, men att den danska eskadern var den värvade flottan vida överlägsen i fråga om såväl bemanningen som antalet kanoner på varje fartyg. Härtill kom, att de danska kanonerna voro av betydligt grövre kaliber än den värvade flottans, vilket kom att få särskilt stor betydelse så som operationerna utvecklade sig.

Ove Gedde, befälhavaren för den s. k. defensionsflottan, varom mera i det följande, hade dessförinnan med fyra fartyg kommenderats till Köpenhamn, dit han kom någon av de första dagarna i maj. Den 6 maj avseglade han åter tillsammans med sex senare utrustade danska örlogsfartyg, och denna flotta anlände den 13 till Flekkerö, där den förenades med fartygen *Graa Ulv* och *Pelikanen*, vilka Kristian som nämnts lämnat kvar.⁸

Beträffande det här ovan relaterade yttre förloppet av dessa operationer finnas inga tvistepunkter av någon större betydelse, men om Kristian IV:s avsikter med anfallet mot Göteborg och om planernas successiva förändring under belägringens gång, ha framkommit mycket skiljaktiga uppfattningar. Dahlgren menar, att Kristian till fullo insett faran av en förening mellan De Geers flotta och den svenska huvudflottan, och ser operationerna vid Göteborg helt som ett led i hans bekämpande av den från väster hotande fienden.⁹ Munthe anger å andra sidan vissa landstrategiska bevekelsegrunder, men vill ur anfallet mot Göteborg framför allt utläsa en plan av Kristian IV att för framtiden bemäktiga sig en god del av Västergötland, för att erhålla landförbindelse mellan Danmark och Norge och samtidigt avskära Sverige från Nordsjön. Däremot säger han sig icke ha funnit något, som tyder på, att avsikten skulle ha varit att hindra en förening mellan de svenska flottorna. Ett brev av den 9 april, vari Kristian uttrycker en förhoppning att snart kunna ta itu med svenskarna i Östersjön, tar Munthe som ett bevis för att konungen redan

⁸ Liljefalk, a. a., ss. 498 o. 510 ff.

⁹ Dahlgren, a. a., s. 462 f.

fyra dagar efter inledandet av belägringen av Göteborg såg ett nytt mål hägra, ovetande om att den verkliga faran kom från väster.¹

Gentemot Dahlgren kan anföras, att om Kristians främsta avsikt varit, att på ett tidigt stadium spärra den värvade flottans väg till Östersjön, borde han ha låtit sin eskader avpatrullera farvattnen mellan Göteborg och Skagen, och skulle icke ha förlagt den ända inne i Göteborgs skärgård, där den lätt kunde hindras av motvind eller stiltje. Det förefaller som om Dahlgren, vilken ju var särskilt väl förtrogen med Lövstaarkivets material, härvid något ensidigt tillägnat sig De Geers egen uppfattning av situationen. Vad beträffar Munthes teori synes det väl föga troligt, att — även om Kristian IV var en man med högtflygande planer — tanken på att åt Danmark förvärva områden, som det delvis aldrig tidigare ägt, i denna situation av yttersta fara för landets existens skulle ha intagit någon mer framskjuten plats vid hans planläggning av krigföringen.² Ingen av dessa båda teorier förmår alltså fullt tillfredsställande förklara Kristians åtgärder under vårmånaderna 1644.

Ett studium av källmaterialet, främst Kristian IV:s brev, synes mig emellertid ge en bild av hans planer, som icke helt överensstämmer med någon av de ovan anförda. Ehuru det ingenstädes direkt utsäges, förefaller det, som om Kristian till att börja med var av den uppfattningen, att De Geers rustningsföretag, som han tydligen kände till redan i mars, icke i främsta rummet gick ut på att anskaffa en örlogsflotta, utan en flotta, som skulle föra förstärkningar till de svenska arméerna i form av trupper och krigsmateriel.³ Detta kunde för den Torstenssonska arméns vidkommande förhindras genom att de nordfriesiska öarna höllas besatta, vilket som ovan påpekats också skedde, och tydligen för att hindra att den De Geerska flottan förde förstärkningar till den norra svenska armén via Göteborg eller till den Torstenssonska via Aalborg och Aarhus, gav Kristian redan i mars order om att de norska defensions-skeppen, d. v. s. kofferdister, som rekvirerats och rustats till krigstjänst,

¹ Munthe, a. a., s. 204 ff.

² Detta hindrar givetvis icke, att tanken på nya erövringar kan ha hägrat i bakgrunden för Kristian IV. Hans öppna brev till invånarna i gränstrakterna (jfr Chr. IV:s Br. nr 400) behöver dock blott uppfattas som en åtgärd för att förebygga snapphanekrig från befolkningens sida.

³ Jfr Kristian IV till Chr. Thomesen Sehested 11 april 1644, o. till Korfits Ulfeld 17 april 1644, Chr. IV:s Br. nr 407 o. 408.

skulle samlas och under amiral Ove Geddes befäl avpatrullera farvattnen mellan »Norge, Sverige och Holland».⁴

När våren kom, måste man emellertid räkna med ett anfall mot Öresund och Bälten av den svenska huvudflottan, och då var det givetvis av vikt, att alla tillgängliga danska sjöstridskrafter kunde disponeras för försvaret av öarna eller för mer offensiva operationer i Östersjön. Alltså riktade Kristian IV sitt anfall mot Göteborg, för att, genom att intaga denna stad eller åtminstone varaktigt spärra dess inlopp, effektivt förhindra, att den De Geerska flottan förde förstärkningar till Sverige, och därigenom frigöra en del danska sjöstyrkor från vakthållningen väster om sunden. Genom detta anfall avsåg han även att locka de svenska styrkorna i skånelandskapen norrut och därigenom minska hotet mot de danska öarna. Allt detta måste givetvis ske mycket snabbt, så att han så snart som möjligt åter kunde vara i Östersjön för att möta den stora svenska flottan.⁵

Under belägringen av Göteborg fick Kristian flera gånger meddelanden om att De Geers rustningar fortskredo, men låg likväl kvar vid Älvsborg, fast besluten att snarast möjligt återvända med sina styrkor till Östersjön.⁶ Detta förefaller helt naturligt, om man förutsätter, att han fortfarande ansåg den De Geerska flottan vara företrädesvis en transportflotta, som lätt kunde utestängas från Jyllands och Slesvigs västkust av eskadern från Glückstadt, från ostkusten av defensionsskeppen och de örlogsfartyg, som under vårens lopp utrustades i Köpenhamn.

När Kristian den 27 april uppdrog åt Hannibal Sehested att övertaga ledningen av Göteborgs belägring och fortsätta sänkningarna i inloppet⁷, var det, synes det mig, icke såsom man tidigare förmodat för att segla den värvade flottan till mötes, utan för att återvända med sin eskader till Östersjön.

Då fick han den 30 april genom Korfits Ulfeld veta, att De Geers flotta uppträtt på Elbe och bombarderat Glückstadt.⁸ Enligt min me-

⁴ Kristian IV till Hannibal Sehested 23 mars 1644 o. till Ove Gedde 24 mars 1644, Norske Riks-reg., s. 312.

⁵ Kristian IV till Korfits Ulfeld o. Chr. Thomesen Sehested 9 april 1644, Chr. IV:s Br. nr 406. »Sandferdige Relation.» Jfr SRP, 15 april 1644.

⁶ Jfr Fridericia II, s. 416, n. 1. Kristian IV till Korfits Ulfeld 17 april 1644, till Chr. Thomesen Sehested 23 april 1644, Chr. IV:s Br. nr 408 o. 410.

⁷ Kristian IV till Hannibal Sehested 27 april 1644. Norske Riks-reg., s. 324.

⁸ Liljefalk, a. a., s. 497.

skulle samlas och under amiral Ove Geddes befäl avpatrullera farvattnen mellan »Norge, Sverige och Holland».⁴

När våren kom, måste man emellertid räkna med ett anfall mot Öresund och Bälten av den svenska huvudflottan, och då var det givetvis av vikt, att alla tillgängliga danska sjöstridskrafter kunde disponeras för försvaret av öarna eller för mer offensiva operationer i Östersjön. Alltså riktade Kristian IV sitt anfall mot Göteborg, för att, genom att intaga denna stad eller åtminstone varaktigt spärra dess inlopp, effektivt förhindra, att den De Geerska flottan förde förstärkningar till Sverige, och därigenom frigöra en del danska sjöstyrkor från vakthållningen väster om sunden. Genom detta anfall avsåg han även att locka de svenska styrkorna i skånelandskapen norrut och därigenom minska hotet mot de danska öarna. Allt detta måste givetvis ske mycket snabbt, så att han så snart som möjligt åter kunde vara i Östersjön för att möta den stora svenska flottan.⁵

Under belägringen av Göteborg fick Kristian flera gånger meddelanden om att De Geers rustningar fortskredo, men låg likväl kvar vid Älvsborg, fast besluten att snarast möjligt återvända med sina styrkor till Östersjön.⁶ Detta förefaller helt naturligt, om man förutsätter, att han fortfarande ansåg den De Geerska flottan vara företrädesvis en transportflotta, som lätt kunde utestängas från Jyllands och Slesvigs västkust av eskadern från Glückstadt, från ostkusten av defensionsskeppen och de örlogsfartyg, som under vårens lopp utrustades i Köpenhamn.

När Kristian den 27 april uppdrog åt Hannibal Sehested att övertaga ledningen av Göteborgs belägring och fortsätta sänkningarna i inloppet⁷, var det, synes det mig, icke såsom man tidigare förmodat för att segla den värvade flottan till mötes, utan för att återvända med sin eskader till Östersjön.

Då fick han den 30 april genom Korfits Ulfeld veta, att De Geers flotta uppträtt på Elbe och bombarderat Glückstadt.⁸ Enligt min me-

⁴ Kristian IV till Hannibal Sehested 23 mars 1644 o. till Ove Gedde 24 mars 1644, Norske Riks-reg., s. 312.

⁵ Kristian IV till Korfits Ulfeld o. Chr. Thomesen Sehested 9 april 1644, Chr. IV:s Br. nr 406. »Sandferdige Relation.» Jfr SRP, 15 april 1644.

⁶ Jfr Fridericia II, s. 416, n. 1. Kristian IV till Korfits Ulfeld 17 april 1644, till Chr. Thomesen Sehested 23 april 1644, Chr. IV:s Br. nr 408 o. 410.

⁷ Kristian IV till Hannibal Sehested 27 april 1644. Norske Riks-reg., s. 324.

⁸ Liljefalk, a. a., s. 497.

ning är det först detta som medför den stora förändringen av Kristians planer. Den flotta, som drivit undan hans elbeeskader och vågat tränga ända fram till dess starkt befästa huvudstation, måste vara en icke oan-senlig örlogsflotta, som kunde få avgörande inflytande på krigets utgång, om den i förening med den stora svenska flottan sattes in för ett anfall mot de danska öarna. Dessutom var Glückstadt av stor landstrategisk betydelse. Den värvade flottan måste alltså hejdas så snart som möjligt, lämpligen redan på Elbe, där den kunde beskjas även från batterier på stränderna.

Kristian IV lämnade också, som nämnts, genast Göteborg, men vågade naturligtvis icke helt blottställa farvattnen omkring de danska öarna, vilket väl får förklara, att han lämnade kvar två fartyg, kommanderade två till Samsö, tydligen för att förstärka bevakningen av Bälten, och sände riksamiralen hem till flottan i Danmark.⁹ Att han icke genast seglade söderut, utan först blev liggande några dagar vid Vinga och därefter begav sig till Flekkerö, berodde väl på att han ville invänta de fartyg, som Ove Gedde sänts att hämta i Köpenhamn, men då han i Flekkerö fick veta, att den värvade flottan redan lämnat Elbe, vågade han tydligen inte vänta längre på förstärkningarna, utan seglade genast söderut utefter Jyllands västkust.

Håller den här framlagda uppfattningen av Kristians planer streck, kunna alltså hans åtgärder under dessa vårmånader passas in i ett logiskt fullt tillfredsställande schema.

IV.

Den värvade flottan låg i Kongens Havn i avsikt att inom kort fortsätta norrut. Danska sjöstridskrafter voro på väg för att hejda den på ett så tidigt stadium som möjligt. Följden blev en avgörande kraftmätning, som ägde rum i två slag i Listerdyb mellan å ena sidan den värvade flottan och å den andra i det första slaget Kristian IV:s, i det andra Ove Geddes och Pros Munds eskadrar.

De viktigaste förstahandskällorna till vår kännedom om dessa slag utgöres från svensk-holländsk sida av amiralens, viceamiralens och vissa av skeppschefernas rapporter till Louis De Geer och dennes son Laurens.¹ Särskilt är att märka Thijssens rapport till De Geer av den 21/31 maj,

⁹ Beträffande sakuppgifterna i detta resonemang hänvisas till redogörelsen, s. 22 ff.

¹ I.A.

vilken denne kort efteråt lät trycka för att bemöta överdrivna rykten, som utspreddes av Danmarks representanter i Nederländerna.² Härvid utelämnade De Geer emellertid vissa avsnitt av rapporten, i vilka amiralen uttryckte sitt missnöje med fartygschefernas uppförande under det första slaget, som stod den 16 maj. På grund av dessa misshälligheter mellan amiralen och skeppscheferna, är den skildring av särskilt intresse, som kaptenen på fartyget Campen sände till Laurens De Geer, tydligen, ehuru det icke direkt utsäges, i avsikt att motverka för fartygscheferna ofördelaktiga rapporter från amiralen.³ Vidare föreligger från nederländsk-svensk sida en berättelse, här kallad »Kurtze Relation», som utan tvivel i sin skildring av det första slaget grundar sig på Thijssens rapport, men anger data enligt gammal stil.⁴ En annan nederländsk skildring, »Relatie Noord-Zee», skall närmare behandlas i det följande.

Den viktigaste förstahandskällan från dansk sida utgöres av den tidigare nämnda »Sandferdige Relation», som tydligen författats av en högre officer på konungens flaggskepp *Trefoldighed*, och har visat sig synnerligen tillförlitlig i sin skildring av de tidigare danska operationerna, varför den även här nedan torde kunna tillmätas stort värde. Vidare är att märka »Aussführliche Relation von dem Treffen, so zwischen I. K. Mayt. zu Dännemarck, Norwegen, etc. vnd der Schwedischen-Holländischen Flotta bey Sield in Lister-Dieb vorgangen. Gescrieben aus dem Eyland List, von 17. Maij», samt »Newe Relation aus Sild, von 2 Junii».⁵ Dessa båda relationers författare, eventuellt samma person, har tydligen iakttagit striderna från List, den norra delen av ön Sylt och Listerdybs södra strand, varefter rapporter nästan omedelbart sänds till Köpenhamn. Dessutom finnes en kort notis om slaget den 16 av chefen på *Trefoldighed*, Iver Vind, i dennes »Levnetsoptegnelser»⁶, samt en redogörelse i ett tal, hållet i Ribe på hösten 1644 av kaniken Joachim Timmermann. Detta tal, som äger en nästan skrämmande aktualitet

² »Thijssens relation.»

³ La (Dn nr 164).

⁴ Kurtze Relation, Von vnterschiedenen Rencontren... furnemblich am nächstverschienen 16 vnd 24 Maij St. Vet. dieses 1644ten Jahrs... förlauffen, Kungl. biblioteket, Samt. ber. om Sveriges krig. Att »Kurtze Relation» går tillbaka på »Thijssens relation» torde redan vid en flyktig jämförelse framgå alltför tydligt för att här närmare behöva ledas i bevis.

⁵ Återgivna på danska i C. B r u n, Christian den Fjerde i Listerdyb 1644, Danske Samlinger, VI, Kbhvn 1870—71, s. 268 ff.

⁶ Danske Samlinger, IV, Kbhvn 1868—69, s. 10 ff.

genom sitt glödande hat mot ockupationsmakten, är emellertid alltför känslöbetonat för att kunna tillmätas något nämnvärt källvärde.⁷ Amiral Pros Munds orderbok belyser hans och Ove Geddes operationer och de inledande skedena av det andra slaget.⁸

Förutom dessa förstahandskällor och tryckta relationer äro att märka en del notiser i *Gazette de France*, vilka i huvudsak överensstämma med de nederländska relationerna och tydligen till stor del grunda sig på meddelanden från kofferdikaptener.⁹

Kring slagen i Listerdyb finnes en litteratur, som måste betecknas som synnerligen rikhaltig med hänsyn till den allmänna vikt, som kan tillmätas detaljerna i händelseförloppet. Den äldsta utförligare skildringen föreligger i J. Boeclerus' *Historia belli Sveco-Danici*, som utkom 1679 och skrivits några år tidigare. Denna framställning grundar sig tydligen på de tryckta relationerna, och därvid givetvis i första hand på de holländsk-svenska. Författaren till Christian IV:s *Historie* (1749), Nils Slange, följer i sin skildring av det första slaget helt »Sandferdige Relation», och meddelar, förmodligen på grund av en feltolkning av Boeclerus, den uppenbart oriktiga uppgiften, att Kristian själv var i strid med den värvade flottan även den 24 och 25 maj. Hans framställning är alltså icke av något intresse i detta sammanhang.

H. G. Garde anför i *Den dansk-norske Sømagts Historie 1535—1700* (1861) blott en kort redogörelse för slagen, men för såtillvida diskussionen framåt, som han förmodar, att icke Kristian IV utan Ove Gedde och Pros Mund stredo mot den värvade flottan i det andra slaget. Detta fastslås definitivt av Chr. Bruun i hans uppsats *Christian den Fjerde i Listerdyb* (*Danske Samlinger*, VI, 1870—1871), som blivit den klassiska skildringen från dansk sida av dessa slag.¹ Den har sin stora förtjänst genom att den återger de viktigare källorna, låt vara i nutidsdansk översättning, varigenom det blivit möjligt att här i viss utsträckning taga ställning även till det källmaterial, som ej finnes tillgängligt i Sverige. Under angivande av källorna har Bruun på ett övertygande sätt

⁷ Oratio Joachimi Timmermanni, i *Indbydelseskraft til de offentlige Examinere i Ribe Kathedralskole* i Juli 1859.

⁸ Liljefalk, a. a., s. 501 ff.

⁹ Bruun, a. a., s. 271 ff.

¹ Den finnes även översatt till holländska av J. Soutendam i *Bijdragen voor Vaderl. Geschiedenis en Oudheidkunde*, Nieuwe Reeks, VII, 1872.

klarat de stora dragen av händelseförloppet, på vilken senare forskare kunnat bygga mer detaljerade framställningar.

Bruun har ansett sig kunna fastslå som fullkomligt säkert, att det andra slaget i Listerdyb stod den 24 maj, och denna uppgift har återgivits i samtliga senare danska historiska översiktsverk. Vid sin bevisföring återger han härvid först »Relatie Noord-Zee», i vilken följande delvis egendomliga uppgifter förekomma:²

Medan den värvade flottan låg i Listerdyb efter slaget den 26 maj ny stil, den 16 maj gammal stil, närmade sig den 3 juni ny stil 11 danska fartyg, varvid den svenske amiralen sammankallade krigsrådet, som beslöt, att fienden skulle angripas. Anfallet började den 24 juni ny stil på morgonen. Härefter följer en kort redogörelse för operationerna. Det svenska skeppet *Campen*, som lämnat flottan, återkom till Vlie den 28 juni ny stil på kvällen. — Enligt denna relation stod alltså slaget den 24 juni ny stil, den 14 juni gammal stil. Bruun påpekar härvid det egendomliga i att anfallet skedde först 20 dagar efter att det beslutats.

I Gazette de France nr 71, som kom ut den 25 juni, finnes, fortsätter han, ett meddelande om detta slag, avsänt från Lybeck den 9 juni; det överensstämmer helt med »Relatie Noord-Zee», men uppger, att slaget stod den 4 juni, och att *Campen* återkom till Vlie den 8 juni, ny stil. Meddelandet i Gazette de France måste föredragas, ty från Lybeck kan icke den 9 juni ha skrivits ett brev om ett slag i Listerdyb den 24 juni, och det kan inte ha tryckts i Paris den 25. Alltså bortfaller orimligheten i att Thijssen skulle ha väntat 20 dagar med att utföra krigsrådets beslut, som fattades strax efter den danska flottans ankomst den 3 juni. Angreppet skedde i själva verket dagen efter, den 4 juni ny stil, d. v. s. den 24 maj gammal stil.

Så långt Bruun. Efter denna övertygande bevisföring tar han med jämnmod det faktum, att i några källor direkt utsäges, att slaget stod den 25. Härvid är emellertid att märka följande.

Bruuns bevis för att Gazette de France's datumuppgift är den riktigare, är utan tvivel hållbart, men när han har räknat om Gazette de France's datering, den 4 juni, till gammal stil, har han gjort ett misstag: han har förbisett att maj har 31 dagar. Den 4 juni 1644, ny stil, motsvarade således icke den 24 utan den 25 maj gammal stil. Uppgiften i

² Relatie van de koninglijke Swedsche Vloote in de Nord-Zee, Haag 1644, Bruun, a. a., s. 272 f. (dansk övers.).

Gazette de France utgör alltså inte ett stöd för, utan ett bevis mot Bruuns datering.

Denna får emellertid stöd från ett håll, som han själv icke synes ha känt till, nämligen »Kurtze Relation», där det direkt utsäges att slaget stod den 24 maj, och att *Campen* kom till Vlie den 28. Denna relation grundar sig dock, som ovan påvisats, i sin skildring av det första slaget på Thijssens rapport, varvid dennas datumuppgift, den 26 maj, omskrivits till den 16. Man kan då lugnt utgå ifrån, att författaren till »Kurtze Relation» även i sin skildring av det andra slaget gått efter en nederländsk källa, eventuellt också här en rapport av Thijssen, vilken alltså angivit den 4 juni, och då han räknat om detta till gammal stil har han begått samma fel som Bruun 230 år senare: han har ansett tio dagar bakåt i tiden från den 4 juni vara den 24 i stället för den 25 maj. Sådana fel finner man för övrigt ofta i källor från 1600-talet.³ Alltså ger icke heller »Kurtze Relation» något stöd åt Bruuns datering.

Det återstår emellertid att förklara datumuppgifterna i »Relatie Noord-Zee». Att en tvåa av en slump skulle ha skjutits in framför fyran och åttan, så att den 4 och 8 juni förvanskats till den 24 och 28, kan knappast anses som någon tillfredsställande lösning.

Om man jämför »Relatie Noord-Zee» med »Kurtze Relation» finner man emellertid snart, att det inte råder något tvivel om, att de båda relationerna antingen stå i direkt förhållande till varandra eller gå tillbaka till en gemensam källa. Ett jämförande av datumuppgifterna ger följande resultat:

	<i>Den för Bruun okända »Kurtze Relation».</i>	<i>»Relatie Noord-Zee» i Bruuns danska version.</i>
Schoutbynacht Marcussen återkommer.....	»Den 19de Dito»	»Den 29de ny Stil, den 19de gammel Stil»
Den nya danska eskadern kommer till Listerdyb	»Den 23 Maij St. Vet.»	»Den 3 Juni, ny Stil»
Den värvade flottan går till angrepp	»den 24 Dito»	»Den 24 Juni, ny Stil»
Skeppet <i>Campen</i> återkommer till Vlie	»den 28 Maij»	»den 28 ny Stil»

Vi antaga, att författaren till »Relatie Noord-Zee», här nedan kallad »X», velat skildra dessa händelser, företrädesvis med angivande av den

³ Jfr bl. a. De Geer till delegaterna i Westfalen, K e r n k a m p, Brieven, nr 37.

Från dansk sida ha slagen i Listerdyb och deras bakgrund blivit föremål för militärt sakkunnig behandling av Axel Liljefalk⁶, som i tämligen stor utsträckning stöder sig på Munthe, men på flera punkter har kunnat komplettera och korrigera den svenska framställningen genom att utnyttja tidigare icke beaktat danskt källmaterial. Genom ett studium av amiral Pros Munds orderbok har Liljefalk som nämnts kunnat meddela en hel del nya detaljer beträffande dennes och Ove Geddes tidigare operationer samt det andra slaget i Listerdyb.

Nicolai Svendsens uppsats Søslaget i Listerdyb den 16. maj 1644, dets Forhistorie og Forløb⁷, citerar visserligen på sina ställen källorna, men torde väl närmast få betraktas som en popularisering av de tidigare framställningarna.

Den såvitt bekant nyaste skildringen av Listerdyb-slagen, en uppsats i Sønderjydske Aarbøger 1936, är däremot av stort intresse genom att dess författare, Thade Petersen, som synes vara väl förtrogen med Sønderjyllands geografi, företagit en förhållandevis noggrann beräkning av djup- och strömförhållandena i Listerdyb, och därigenom kunnat draga vittgående slutsatser beträffande dessas inverkan på operationerna under olika skeden av slaget den 16 maj. Däremot synes Petersen knappast i tillräckligt hög grad ha satt sig in i källmaterialet, och förbiser exempelvis vid sin bedömning av styrkeförhållandena helt, att en del fartyg i den värvade flottan blott voro transportfartyg, samt att schoutbynachten med sina sju fartyg icke var närvarande under det första slaget.

Från nederländsk sida ha slagen icke blivit föremål för någon utförligare självständig behandling, och skildringarna av den värvade flottans operationer äro även i stort upplagda holländska sjöhistoriska verk mycket ofta grovt felaktiga.⁸

V.

Thijssen, vilken som nämnts kommit till Listerdyb den 5 maj, begav sig två dagar senare för överläggningar till Torstenssons högkvarter i Haderslev. Härvid beslöt man den 9 att anfallet mot Fyn skulle äga rum så fort den värvade flottan hunnit till hamnarna på Jyllands ost-

⁶ I Krigstildragelserne i Vesterhavet i Forsommeren 1644, 'Tidsskr. for Søvæsen 1910.

⁷ Sønderjydske Maanedsskrift, Aarg. 12.

⁸ Jfr bl. a. J. C. M o l l e m a, Geschiedenis van Nederland ter zee, II, Amsterd. 1939—1942, s. 157 ff.

kust, och Torstensson beordrade Karl Gustaf Wrangel i Aalborg att hålla allting klart för överskeppningen. 800 musketerare avdelades som förstärkning till flottan.⁹

Om de närmast följande händelserna meddelar Munthe, att musketerarna embarkerade den 12 maj, och att man blott väntade på gynnsam vind, när Thijssen genom kunskaparfartyg fick visshet om att en stor dansk flotta var i annalkande. För att skaffa närmare upplysningar härom utsände han enl. Munthe, troligen den 14 på natten, sin schoutbynacht på kryssning med 7 fartyg.¹⁰

Det förefaller onekligen egendomligt att Thijssen, om han visste att en dansk flotta fanns i farvattnen, ville splittra sina styrkor så, att han sände ut drygt en tredjedel av sina örlogsfartyg på en längre kryssning. Munthe stöder sig också härvid på ett brev från Torstensson till Klas Fleming, vilket i övrigt innehåller flera bevisligen felaktiga uppgifter.¹ »Aussführliche Relation», vars författare som nämnts befann sig på List, och alltså till skillnad från Torstensson själv bör ha kunnat iakttaga vad som skedde, uppger i stället att musketerarna överfördes först den 15. Thijssen meddelar vidare redan den 11 maj att han utsänder några skepp på kryssning.² Dessa båda sistnämnda uppgifter förefalla troligare, ty förhållandet blir ju då i stället att Thijssen, som beräknade att bli uppehållen några dagar i Listerdyb med ombordtagandet av musketerarna, sände ut schoutbynachts eskader för att söka närmare upplysningar om de danska sjöstridskrafter, vilka enligt vad som meddelats redan i Holland sänts för att hålla vakt mot den värvade flottan. Man måste ju då antaga, att Marcussen seglade direkt norrut, och detta förklarar i så fall varför hans eskader ej fick direkt kännning med den danska flottan, som då redan passerat söderut. Det kom därför säkert som en mycket obehaglig överraskning för Thijssen när han fick veta, att 9 danska örlogsskepp befunno sig i det omedelbara grannskapet.³

Kristian IV kunde på sin seglats från Flekkerö givetvis icke ana att den värvade flottan gått in i Listerdyb, utan fortsatte där förbi och kom

⁹ Thijssen till De Geer 11/21 maj 1644, LA (Dn nr 152), Torstensson till Wrangel 9 o. 19 maj 1644, Liljefalk, s. 495 f. Blott 700 man synas ha kommit ombord, måhända på grund av den danska flottans plötsliga uppdykande. Thijssen till De Geer 21/31 maj 1644, LA.

¹⁰ Munthe, a. a., ss. 202 o. 215.

¹ Torstensson till Klas Fleming 12 juni 1644, Munthe, a. a., s. 336 ff.

² Thijssen till De Geer 11/21 maj 1644, LA (Dn nr 152).

³ Liljefalk, a. a., s. 496.

den 11 maj utanför För, en av de nordfriesiska öarna söder om Sylt. Här fick han följande dag genom några handelsfartyg veta att den De Geerska flottan låg i Listerdyb, och vände genast norrut.⁴

En detaljerad redogörelse i denna framställning av sammandrabbningarna mellan de båda flottorna skulle knappast ge någonting av vikt utöver de på sjömilitär fackkunskap och lokalkännedom grundade skildringar, som redovisats i det föregående. Här må därför blott antydast de stora dragen av händelseförloppet.

Den första drabbningen ägde rum i Listerdyb den 16 maj, till största delen under nästan fullkomlig stiltje, och resulterade i att den värvade flottan med skador, men utan förluster av fartyg, retirerade in i Kongens Havn, dit de stora danska skeppen inte kunde följa efter.⁵ Dagen därpå drog sig Kristian IV utåt havet på jakt efter Marcussens eskader, som han emellertid förlorade ur sikte redan följande dag.⁶ Tydligt emedan han räknade med att holländarna på grund av sina skador icke omedelbart skulle lämna Listerdyb, men å andra sidan ogärna ville utan förstärkningar inlåta sig på en drabbning mot den förenade De Geerska flottan, begav sig Kristian därefter direkt norröver för att förena sig med Ove Gedde och Pros Mund. När han den 22 maj nådde Flekkerö hade dessa emellertid redan avseglat söderut för att nå kontakt med konungen, och då de erforo den värvade flottans uppehållsort, begåvo de sig genast till List. I eskadern synas förutom några brännare ha ingått 11 fartyg, varav 4 norska defensionsskepp.⁷

På Torstenssons enträgna uppmaning företog Thijssen på morgonen den 25 maj ett nytt utbrytningsförsök, vilket alltså resulterade i det andra slaget vid Listerdyb.⁸ Fartygen skildes emellertid snart åt av storm, och danskarna återvände inom kort till Flekkerö, där således de båda danska eskadrarna förenades. Kristian IV planerade ett nytt angrepp mot den värvade flottan, och den 8 juni synas största delen av de förenade danska styrkorna ånyo ha legat utanför Listerdyb. Då man fann att

⁴ »Sandferdige Relation.»

⁵ Jfr bl. a. Thijssen till De Geer 21/31 maj 1644, LA. Cornelis Bos till Laurens De Geer, LA (Dn nr 164). »Sandferdige Relation», »Aussführliche Relation» m. fl.

⁶ »Sandferdige Relation.»

⁷ Liljefalk, a. a., s. 514 ff.

⁸ Jfr bl. a. Thijssen till De Geer 28 maj/7 juni 1644, LA (Dn). »Kurtze Relation.» »Newe Relation.» Kernkamp, De Sleutels van de Sont, s. 90 f.

holländarna icke längre voro där, vände man emellertid åter mot norr, och den 22 juni var Kristian tillbaka i Köpenhamn.⁹

Den värvade flottan hade helt skingrats av stormen, och då det visade sig omöjligt att få alla fartygen samlade på nytt ute till sjöss, återvände Thijssen så småningom till Vlie, där de flesta skeppen redan tidigare infunnit sig.¹

Den värvade flottans första expedition resulterade alltså i ett klart misslyckande. Om orsakerna härtill ha framkommit olika uppfattningar, men de måste otvivelaktigt sökas i flera samverkande faktorer av skiftande natur. Redan rent siffermässiga beräkningar av styrkeförhållandena visa, att danskarna i stort sett voro sina motståndare klart överlägsna i fråga om fartygens stridsvärde.² Härtill kommer att danskarna, i synnerhet som Kristian IV kort förut låtit kartlägga farvattnen kring Listerdyb, i betydligt högre grad än holländarna böra ha varit förtrogna med de geografiska förhållandena på valplatsen. Petersen, som underkastat dessa faktorer en särskild granskning beträffande det första slaget, påpekar även att ström- och vindförhållandena i stort sett voro helt till danskarnas förmån, och tillmäter detta en avgörande betydelse för drabbningens utgång.³

Förutom dessa så att säga rent materiella faktorer måste man taga med i beräkningen, att besättningarna på de danska fartygen böra ha utgjorts av folk, som var övat till och berett på strid, medan den värvade flottan bemannats med sjömän, som blott hade erfarenhet av handelsfart, och åtminstone enligt vad man senare påstod, icke heller nu ansågo sig ha tagit värvning till krigstjänst. Dessutom synas de nederländska redarna icke ha tillförsäkrats ersättning om deras skepp ginge förlorade, varigenom det blev av intresse för fartygscheferna, som ofta hade del i

⁹ Liljefalk, a. a., s. 518 ff.

¹ Beträffande flottans successiva återkomst till Vlie och om oroligheterna i samband härmed, jfr div. handlingar i LA för tiden 28 maj/7 juni—15/25 juni 1644 (Dn). Ett studium av dessa har emellertid icke givit något väsentligt utöver skildringen hos Dahlgren, a. a., s. 470 ff.

² »I Lovijses flotta är mest lätta eller häringeskepp, som man kallar, med vilka intet så stort är att uträtta emot örlogsskepp, som eljest göra avbräck; och kan hela Lovijses flotta, snart sagt, intet vara 5 Kungens örlogsskepp bastant...» skriver Torstensson till Fleming 12 juni 1644, Munthe, a. a., s. 339.

³ Petersen, a. a., s. 268. T. Petersen, Slaget i Listerdyb 16. Mai 1644, Sønderjydske Aarbøger, R. III, Aabenraa 1936, s. 256 f.

fartygen, att spara dessa så mycket som möjligt under striderna. Thijssen och Gerritsen uttala även gång på gång i rapporterna sitt missnöje med såväl fartygschefernas som besättningarnas uppförande under slagen.⁴ Även om man givetvis måste räkna med en tendens hos amiralen och viceamiralen att skjuta över skulden till misslyckandena på andra, tyder dock den starka upplösning av disciplinen, som gjorde sig gällande vid fartygens återkomst till Vlie, och som t. o. m. tog sig uttryck i upplöpp av en sådan omfattning att de holländska myndigheterna sågo sig för-
anlåtna att ingripa⁵, på att den dåliga andan inom den värvade flottan bidrog till att minska dess slagkraft redan under de avgörande drabbningarna.

Jan Magnus Fablström.

⁴ Jfr bl. a. Thijssen till De Geer 21/31 maj 1644, LA, och 28 maj/7 juni 1644, LA (Dn). Gerritsen till De Geer 27 maj/6 juni 1644, LA (Dn).

⁵ Jfr Dahlgren, a. a., s. 471.

Skansen »Svarta Örn» utanför Sandhamn.

Ett bidrag till Stockholms sjöförsvars historia.

Under gångna ofredstider var Stockholms försvar åt sjösidan ofta en lika aktuell angelägenhet som under det storpolitiska oväderscentrum vi nu genomleva. Visserligen utgjorde då mer än i våra dagar den vidsträckta skärgården med dess slingrande farleder en naturlig försvarsbarriär, men det inträffade dock några gånger, att fientliga flottor lyckades leta sig fram genom den i hotande närhet av Stockholms hamn.

Sista gången detta inträffade var år 1719, alltså för 225 år sedan — en nästan ofattbart lång nådatid för vår vackra huvudstad! Efter konung Karl XII:s död hade tsar Peter, i avsikt att tvinga Sverige till fred, utrustat en galärflotta, vilken sommaren 1719 hemsökte den svenska ostkusten med brand och plundring. Den svenska flottan kunde ej förhindra detta. Dels saknade den en med ryssarnas jämförlig galärflotttilj, dels befann sig större delen av huvudstyrkan i Karlskrona i stridsodugligt skick till följd av bristande underhåll, utrustning och bemanning.

Det var kritiska dagar för landets försvar och existens. Gång på gång skrev överbefälhavaren för trupperna i och omkring Stockholm, prinsgemålen Fredrik, till stationsbefälhavaren i Karlskrona, amiral Klas Sparre, för att få veta huru många fartyg voro utrustade och när de kunde komma till Stockholms undsättning, men Sparres svar voro svävande. Prinsens brev äro skarpa och avspegla det förtvivlade läget i Stockholms skärgård, sedan de ryska galärerna där begynt sitt härjningståg. Sålunda skriver han den 14 juli:

Flåttans iståndsättande at gå i sön är en sak hwarpå hela Rijkets wälfärd beror, på det så många skiepp som någonsin möjeligit är måge kunna utlöpa och conjugera sig med den Engelska flåttan så snart den går förbi Carlsrona, men skulle den redan wara passerad, så måsta vår Flåtta straxt utgå och följa samma efter, hwilket utan all Excuse måste skie, så framt intet Eders Excellence will wara hela Rijket ansvarig för skada det skulle taga, at detta angelägna wärcket försummas.¹

¹ RA Brev till Amiralitets Kollegium 1719.

Den engelska hjälpflottan under befäl av amiral Norris jämte den del av Karlskrona-eskadern, som Sparre fått segelklar, nådde emellertid ej fram till Stockholms skärgård förrän i slutet av augusti, men då hade den ryska mordbrännarflottan redan dragit sig tillbaka efter fullbordat värv.

En mindre del av svenska flottan var förlagd till Stockholm under befäl av vice amiral E. D. Taube. Hans eskader var bättre rustad och han utsände flera expeditioner för att rekognoscera den fientliga flottans rörelser. Sålunda hade Taube d. 6 maj utkommenderat skeppet »Wachtmeister», fregatterna »Ruschenfelt» och »Carlskrona Wapn» samt brigantinerna »Bernardos» att under befäl av den tappre kommandör Anton Wrangel kryssa »uti Siön mellan Swenska Wallen samt Ösel och Gotland at betäckia farten af de traffiquerandes Skiepp och fartyg som både af och till segla mellan Königsberg och Stockholm».²

Wrangel seglade ut Sandhamnsleden och kom snart i kännning med ryska kryssare, från vilka ett av hans fartyg erövrade en uppbringad holländsk smack »de Witte Falk».² Den 24 maj mötte emellertid Wrangel sitt öde. Han utkämpade då utanför Sandhamn en blodig strid mot fem ryska örlogsskepp, vardera om 56 kanoner — hans eget förde blott 40 — och måste, sedan hans skepp skjutits redlöst och han förlorat 110 man i döda och sårade, till slut giva sig fången till den övermäktiga fienden.³

Ytterligare fartygsförluster av liknande slag vågade Taube ej riskera med sin lilla eskader och därför ålade han befälhavarna för senare utsända spaningsexpeditioner »att hafwa en säker och obehindrad retraite». Stockholmseskaderns förnämsta uppgift måste nämligen vara att skydda inloppen till huvudstaden, varmed man vid detta tillfälle närmast avsåg sunden vid Vaxholm och Baggensstäket. I det svenska högkvarteret hade man fullt klart för sig att förstörandet av Stockholm var tsar Peters främsta mål.

Vaxholms fästning utgjorde alltså Stockholmseskaderns stödjepunkt. Detta fäste, vars anläggning går tillbaka till Gustav I:s tid, befann sig 1719 i ett tämligen gott defensionsstånd, sedan det åren 1703—05 istandsatts enligt Dahlbergs och Stuarts dessiner och under de följande åren ytterligare förstärkts med anläggningar på flera holmar.

I överensstämmelse med högkvarterets dispositioner hade Taube lagt

² Taubes registratur, Flottans arkiv, Sthlm.

³ Drabbningen beskrives bl. a. under Anton Wrangel i Svenskt Biogr. Lex. XXI: 150 och Nord. Familjebok.

sin flotta bakom Vaxholms fästning och vidtagit nödiga försvarsanstalter. Han underrättade amiral Sparre härom d. 8 juli: »4 st. Pråmar liggia wid Inloppet af Oxdiupet och 3 Galejor jemte 2 Fregatter wid Påhlsund, hwarest några fartyg hafwa blifwit nedsänkta. — Med den öfriga dehlen af Escadern har iag här twärt öfwer Fahrwattnet mig rangerat och fruchtar iag således, näst Gudz bijsånd, ingeledes det Fienden siöledes skall kunna komma till Stockholm.»²

För att hindra de ryska galärerna att tränga igenom Baggensstäket beordrade Taube d. 14 juli kommandör Gustaf v. Groth att »till Stäksund förlägga galejorna »Swordfisken», »Jungfrun» och »Draken», dock så att han alltid till Escadern kan hafwa säker retraite».²

Ryssarna vågade sig ej på att forcera Taubes spärr vid Vaxholm och den ryska landsättningsstyrka, som d. 16 aug. sökte tränga fram till Stockholm vid Baggensstäket, slogs tillbaka. Huvudstaden var räddad! Men hundratals hemman i skärgården voro ödelagda, sedan öbefolkningen skräckslagen flytt undan till fastlandet.

Tull- och lotsstationerna vid de bäge viktigaste skeppslederna till huvudstaden, Dalarö och Sandhamn, hade delat samma öde. Men fanns det ej några befästningsanläggningar till skydd för dessa platser, som voro av så vitalt intresse för sjöfarten på Stockholm? Jo, vad Dalarö beträffar, bevakade skansen på Stockholmen inloppet söderifrån, men den tidens »stycken» hade ej tillräcklig skottvidd att förhindra de ryska galärerna att från norra sidan landstiga på Dalarö och sedan längs med Ornölandet smita förbi skansen. Dess uppgift under dessa skickelsedigra dagar inskränkte sig till att lämna skydd åt ett 20-tal kofferdifartyg, som ankrat upp i skansens närhet. Den holländske residenten de Bie har antecknat i sin dagbok för d. 17 juli: »22 skepp voro hindrade av Ryssarna att anlöpa Stockholms hamnar.»⁴ De Bies dagboksanteckning bestyrkes och kompletteras fem veckor senare av den svenske kommandören Rajalins rapport »att under Dalarö skantz ligger 22 Coupvaerdie skiepp af åthskillige Nationer, hwilka ärnar sig till Stockholm».⁵

Då det faller utanför ramen av denna uppsats att relatera Dalaröskans historia, hänvisas den därför intresserade till förf:s arbete »Dalarö», sid. 109—181. Här kan blott nämnas, att den första befästningen på Stockholmen, belägen ung. $\frac{1}{4}$ mil söder om Dalarö, uppfördes under senare

⁴ HSH 21.

⁵ Ank. bref under Expeditionen till lands och siös anno 1719, Flottans arkiv.

delen av 1650-talet efter ritning av ing. Johan Peter Kirstenius. Den bestod mest av jordverk och träbyggnader, varför den snart förföll. År 1683 uppgjorde emellertid den snillrike direktören för fortifikationen, greve Erik Dahlberg, ett förslag till skansens ombyggnad, varigenom den skulle fylla den tidens krav på en stark fästning. Av brist på medel sattes hans plan dock ej i verket förrän i maj 1698 och följande år var fästningstornet uppmurat till halva höjden. Därefter låg arbetet nere och var långt ifrån slutfört olycksåret 1719. Fästningstornet, sådant det ter sig än i dag, blev färdigt först 1753.

Inloppet österifrån, vid Sandhamn, saknade år 1719 befästning. Cirka 100 år tidigare hade emellertid en jordskans uppförts på Sandöns norra udde mitt emot Ekholmen, ungefär på den plats tullhuset ligger. Den behärskade sålunda den trånga segelleden mellan de bägge öarna.

Sandö skans byggdes av Wärmdö skeppslags allmoge år 1623 på befallning av Gustaf II Adolf. I brev från Tellie d. 9 maj beordrar konungen rikstygmästaren Gabriel Bengtsson (Oxenstierna) att tillse att arbetet på skansarna fullföljes. »Söndagen der effter skall Nils Bengtsson (Stierne-schild), anförare för Wermdbdö Boerne hafwa allmogen tillsamman, handla med honom och sedan om Tjissdagen dereffter komma med en half Part deraf till arbets wedh Sandöön.»⁶

I brev d. 10 maj befaller kungen Nils Stierneschild bl. a. »att han förordnar en som holler wåål wid Sandhöön och gifwer tillkenne om der något påkommer».⁶ Kungen hade nämligen sport att hans kusin och medtävlare om svenska kronan, konung Sigismund av Polen, i Danzig inskeppade en här mot Sverige. Inloppet vid Sandhamn borde därför väl bevakas, »effter såsom Winden är nu godh».

Även stora skeppsleden söderifrån vid Dalarö borde väl bevakas och skyddas. Där fanns ej då någon skans, men kungen befaller i ovan anförda brev till rikstygmästaren »att Hans Nilsson såsom anförare och Öfwerste är öfwer Sootholms härad skall upbiuda allmogen der uthi Häradet och med en trediedeel deraf wara tillstädes wedh Dalaröön Odens dagh nästkommande som är den 14 majj och blifwer dher ställt till Arbets».

Att kungens befallning åtlyddes och att dessa allmogeskansar verkligen uppfördes, bekräftas av kartor från 1600-talet. Lantmätare Sven Månsson, som år 1640 kartlade Eknö by har på norra udden av den byn tillhöriga »betesholmen» Sandö ritat in en fyrudd, som enligt hans förklaring

⁶ RA, Riksregistr.

betecknar »Sandö hampns skantz».⁷ Likaså finner man på en karta över Dalarötrakten från 1670-talet en skans på själva Dalarö kallad »Gamble Schanzen». Berget där den låg benämnes än i dag Skansbacken. Den nya befästningen på Stockholmen angives även på denna karta.⁷

Dessa försvarsverk voro dock av mer tillfällig art. De voro uppförda av timmerstockar med jord- och sandfyllning och förföllo därför efter några årtionden. Skansen på Dalarö ersattes ju med en permanent fästningsanläggning, men så skedde ej vid Sandhamn. Saken var visserligen på tal, sedan Karl X Gustav för andra gången kommit i krig med Danmark och en holländsk flotta inseglat i Östersjön, vilken kunde hota Stockholm.

Den 4 dec. 1658 skrev Krigskollegium till K. Mjt. att »till Sandhambn reeser eenthera dagen Präident (Herman) Flämmingh, hafwandes medh sigh een Ingenieur, som tager af then Orthen och dess Situation een nätt Planta, antecknar dher hoos inlopets med Hambnens bredd och diupheet och iämbwähl gör förslagh på det som i ett och annat till bem:te Orts befästande och ett wärcks oprättandhe der sammastädes will requireras, hwilcken Planta tillijka medh förslaghet sådan E. K. Mjt, aller underdånigst skall wara öfwerskickadt».⁸

Man känner ej vidare till detta nya förslag till Sandhamns befästande, om man hade tänkt sig en skans på själva Sandön eller »klippan therhoos ligger föruth och den andre commenderar», ty arbetet kom aldrig till utförande av brist på medel. Detta framgår av K. Mjt:s brev till Krigskollegium av ²³/7 1659, vari det heter att »med något wärcks optimbrande dersammastedes hafwer intet låtit sig göra, sådan E. K. Mjt mig Gustaf Oxenstierna redan in Aprilis nådigt befallte att aflåta allt annat och i synnerhet taga Waxholms och Dalarööns wärck och dess bearbetande i acht». Man nöjde sig med att av det redan framforlade virket med allmogens hjälp upptimra tillfälliga försvarsverk.⁹

I våra dagar kan man ej upptäcka några spår av 1600-talets befästningsarbeten på Sandhamn, vilket är ganska naturligt enär de utplånats av senare tiders bebyggelse. Ej heller leva de kvar i sandhamnsbornas tradition. Däremot får man av dem en historia till livs om att deras förfäder på den höglänta Samskobben söder om Korsö riggade upp en fregatt och att åsynen av denna skrämde bort de ryska mordbrännarna, var-

⁷ Lantmäteristyrelsens arkiv.

⁸ KrA, Krigskollegii Registratur 1658.

⁹ KrA, Brev från K. Mjt. till Krigskollegium 20/11 1658 o. 23/7 1659.

igenom deras samhälle underbart räddades! Detta borde alltså ha tilldragit sig sommaren 1719, ty sedan dess har dess bättre ryssen ej härjat i Stockholms skärgård.

Såsom redan nämnts undgick ej Sandhamn förödelsen år 1719. I landshövdingens rapport över uppbränd egendom inom Stockholms län finnes nämligen följande post: »Sandhamn: Jachtlieutenanten med flere uti löst och fast — 830 dlr. silfwermynt.»¹

Finnes det dock ej någon verklighet bakom sten-fregatten och dess förmenta försvar av Sandhamn? Än i dag kallas Samskobben med det betecknande namnet *Skanskobben*, vilket tyder på att den varit befäst. För att vinna någon klarhet i problemet gjorde förf. ett strandhugg på holmen. Han fann då på norra sidan en stenbrygga i tämligen gott stånd, från vilken ledde en byggd väg upp till holmens krön. Där syntes tvenne vallar, den större på södra sidan med tydliga märken efter kanonlägen. Det var tydligt, att här en gång byggts ett betydligt effektivare försvarsverk än ett av lotsarna upprigat fartyg!

Äldre sandhamnsbor kunde ej lämna besked om denna befästnings tillblivelse. Forskningar i fortifikationens arkiv gävo också tämligen negativt resultat. En hållpunkt utgjorde möjligen ett memorandum av d. 11 maj 1789 rörande skärgårdens försvar under Gustav III:s ryska krig åren 1788—90: »Vid Sandhamn blef redan förledit år af Capitaine Nordencreutz utsedt och tillstyrkt ställe för ett Batterie af 24 st. Canoner som tillräckeligt at försvara det inloppet; härom har jag påmint.»

De visade sig vid senare arkivstudier att denna rapport var mer än en hållpunkt och i själva verket blev uppslaget till gåtans lösning. Rapporten utgör en del av artillerikapten G. U. Silfversparres memorial av d. 11 maj 1789 ang. skärgårdens beväring mellan Sandhamn och Landsort.² Kapten Silfversparre hade d. 28 april s. å. av K. Mjt konstituerats »att så länge kriget räcker vara Commendant på Dalarö och tillika taga befattning med de försvarsanstalter, som till Skjärens fredande ifrån Sandhamns inlopp till Landsort kunna nödiga blifva».³

Den hittillsvarande kommandanten på Dalarö skans, G. E. Lundstedt, ansågs troligen för litet manhaftig att föra kommandot på skansen, sedan kriget brutit ut. I fredstid inskränkte sig skansens uppgift till att utgöra betäckning för Stora Sjötullen i Dalarö och att visitera passerande fartyg.

¹ RA, Stora Nordiska Kriget del 150.

² KrA, Fortifikationen I. B. 3: 5.

³ RA, Militaria, Fortifikations Kommendanternas skrivelser, Vol. 2, Dalarö skans.

Sedan Sverige invecklats i krig, blevo skansens och dess kommandants uppgifter allvarligare. Lundstedt avsattes, trots livliga protester, och övergick så småningom till den lugnare befattningen som uppsyningsman för kronobränneriet på Smådalarö!

Silfversparre var en energisk karl, som ej satt stilla på kommandant-huset vid Dalarö skans. Han var ständigt i rörelse och insände var och varannan dag sina rapporter till Kungl. Maj:t om vad som tilldrog sig inom den del av skärgården, som han av konungen fått i uppdrag att bevaka. Med sin tunga barkass seglade eller rodde han omkring i sitt stora distrikt. Med en viss ironi skriver han härom i rapporten d. 13 juli: »Skulle jag räkna min station ensamt vid Dalarö fästning, så har jag i någon mån felat, då jag beflitat mig sielf, såsom kännare af orten, ännu nogare examinera alla Innlopp och hamnar med mera som är nödigt, då man kan befara en fiende — — —.»

Silfversparres rapporter utgöra en synnerligen intressant lektyr, minst lika levande som nutidens radiomeddelanden från fronterna. Han frågar bl. a. ut alla inseglande skeppare om vad de iakttagit under resan. Den 14 juli rapporterar han, att »skiepparen Nipp från Stralsund säger sig d. 9:de hört starkt skiutande ifrån kl. 5 till 10 om aftonen syd om Bornholm — Sk:n Foreman från London d. 10:de sedt 20 Ryska och 8 Danske skiepp vid Kögebugt — Sk:n Robertson ifrån Lisabon sedt Ryska och Danske skiepp omkring 40 st. i Kögebugt» samt att »d. 12:te har en svänsk Fregatt(kapten) varit ombord och då äfven sagdt i morgon skola vi slåss med Ryssen». Rapporten d. 15 juli berättar att »Sk:n Jorgeson från Ystad d. 8:de sedt svenska flottan taga vägen åt 'vita moen' (?)» samt »sk:n Baxter från Hull sedt 11 Ryska skiepp i Kögebugt d. 12:te samt 30 svenska d. 14:de emellan Utklipporne och Bornholm».

Att Silfversparre ej tog samtliga kofferdiskeppares berättelser för gott, utan kritiskt jämförde dem med varandra, framgår av rapporten d. 15, vari han inledningsvis anmärker »att följande berättelser tyvärr emotsäga de föregående och visar huru litet trovärdige skieppartidningar äro!». Den 29 juli skriver han: »— — — men den berättelsen om 40 Ryska skiepp söder om Gotland kan ej äga någon grund, då jag jemför alla underättelser af inkommande finnes dertill ingen anledning — —.» Den gången kunde Silfversparre dock haft mera förtroende för skepparens utsagor, ty den 25 juli hade verkliga svenska flottan kännning med den vikande ryska flottan *söder om Öland*, fastän det ej kom till avgörande drabbning på grund av bl. a. konteramiral Lilliehorns försumlighet. Så

sent som den 12 aug. rapporterar Silfversparre härom »att Michelsen från Wollgast sedt svenska och ryska flottorna d. 30 julij emellan Öland och Bornholm, 5 mils Distance emellan».

Kapten Silfversparre var emellertid för sin rapportgivning ej endast hänvisad till kofferdiskepparnas utsagor. Utom sina barkasser hade han även en fregatt »Svarta Örn» till förfogande för rekognosceringar i havsbandet. Den 9 okt. meddelar han Kungl. Maj:t: »Barcassen som den 6 oct. utlopp till Recognochering återkom i går afton den 8 och medförde avertissement ifrån chefen på Fregatten Svarta Örn, att 23 Ryska krigsskiepp äro synte d. 4 middagstiden sex tyska mil rätt ost ifrån Svenska Högar, samt den 5 om morgonen varit qvar. Expresse har gådt redan i går ifrån Fregatten, hvarföre jag ej skyndade därmed efter i dag påsten går (från Dalarö).»

Fregatten »Svarta Örn» kommenderades av kapten Christoffersson och hade en bestyckning av 22 st. 12 punds och 14 st. 6 punds kanoner. Den kryssade både utanför och innanför Sandhamn, men under större delen av sommaren 1789 låg den till ankars under Korsö för att bevaka inloppet. För att sysselsätta besättningen företog sig befälhavaren att befästa en liten holme strax söder om Korsö. Redan d. 10 juli rapporterar Silfversparre härom till Kungl. Maj:t: »Vid Sandhamn har Capitaine Christoffersson för at syslosätta besättningen uppkastat ett batterie, men som Kongl. Beredningen afslagit hvad jag om Sandhamn tillstyrkt, har jag ej därtill kunnat requirera Canoner med mera.» Härav framgår tydligt, att den energiske Silfversparre med hjälp av den lika duktige Christoffersson utförde detta befästningsarbete på eget bevåg.

Nästa gång Silfversparre talar om skansen utanför Sandhamn är i rapporten d. 17 aug. Han berättar, att »Svarta Örn» d. 15 på aftonen ankrat utanför Dalarö skans på väg söderut och att dess befälhavare hos honom anmält, »det han till Lotsälderman vid Sandhamn aflemnat batteriet *på Sandkobben* med 11 Canoner och 2 mörsare, något ammunition och attiraille med mera». Det nya försvarsverket vid Sandhamn var alltså redan färdigt och delvis bestyckat! Silfversparre kallar holmen, på vilken det uppförts, för Sandkobben, men det är ej svårt att identifiera den med Samskobben eller Skanskobben söder om Korsö. Han tillägger i rapporten att han, så snart han återkommer från Älvsnabben, där även ett batteri anlagts, skall »efterse Batteriet vid Sandhamn och föreslå lättaste vägen at göra det nyttigt, emedan det utan besättning vore mera skadeligt än gagnande».

Tio dagar senare rapporterar Silfversparre att han inspekterat »det af Chefen på Svarta Örn där på Sandkobben anlagde försvarswärk» och ger Kungl. Maj:t en detaljerad beskrivning därav: »Ett Timrat och fylldt Batterie med 1 $\frac{1}{2}$ aln tiöckt bröstvärn, kallat *Svarta Örnen*, har 15 styckeportar vände åt flere directioner mitt för stora inloppet, där äro placerade 7 st. Canoner, hvaraf 2 fyrapundiga och de andra 3 och 2 pundiga, men borde, om det skulle göra något gagn emot seglare, vara bestyckadt med 12 pundiga Canoner på ganska låga lådor i slädar, emedan laddningen annars blefve för långsam och obequäm efter den ej kan skie uti embrassurerne (skottglugg), hvilka intet äro större än styckeporten på skiepp.»

Beskrivningen fortsätter: »En god brygga var timrad och murad uti sjönn på inre sidan af Klippan (såsom den finnes än i dag!) samt till dess försvarande äfvensom det trånga inloppet på andra sidan (mellan Korsö och Samskobben) var anlagde Tvenne batterier. Till vänster om bron en liten Tenaille (långt utanverk) med 2 embrassurer och bäddning för två 3 pundige Canoner; på det förra stodo nu 2 och på det sednare 2 st. 3 pundiga canoner uti timrade lådor. — 3:ne mörsare voro på högden af berget rätt väl och åt särskildte håll placerade samt försedde med förråd af klappersten.»

Därefter följer en sensationell upplysning, som visar att folktraditionen ofta har en reell bakgrund, vilken dock kan förryckas genom felaktig tidbestämelse och hopfantiserade hjältedåd, såsom skett i detta fall: *Trenne stänger voro äfven uppsatte och med Trädspiror taklade så at de på Distance alldeles liknade ett skiepp*; dessa nyttjas till Signaler och Flaggs hissande.» Inte kunde väl Silfversparre ana, då han nedskrev dessa torra fakta, att dessa master och rår skulle växa ut till »Fregatten på Skanskobben», som frälsade dess byggmästare och Sandhamns lotsplats från den grymme ryssen anno 1719!

Silfversparre avslutar sin rapport med några berömmande ord till »Svarta Örns» befälhavare och besättning för befästringsarbetet på Samskobben. »Valet af detta ställe, som värkeligt det bästa, samt det ganska mödosamma arbete, som på denna klippa blifvit möjeligit igenom kloka anstalter, flit och drift, får till mycken heder ägnas Capitaine Christoffersson och dess hurtiga besättning på Svarte Örn. Hvad som felar emot fortifications Reglor ärsättes af klippans läge och ringa omkrets.»

En blick på sjökortet över inseglingen till Sandhamn visar, att fregattkaptenen hade säkert öga, då han bestämde sig för Samskobben såsom strategiskt viktigare att befästa än själva Sandhamn. Silfversparre i egen-

skap av artilleriofficer önskar visserligen i sin rapport en komplettering med »ett lågt Batterie nerom det stora eller mitt emot på Sandstranden (Sandön) som kunde beskjuta vattenbrynet», men hans slutord forma sig till en eloge för skansen »Svarta Örns» byggare: »Hvad som redan är giordt visar så fullkomligen, att håg och många händer gör lätt arbete.» Det fanns förvisso försvarsvilja hos vårt folk även på den tiden!

E. Alfred Jansson.

Vem var i själva verket segerherren vid Svensksund 1790?

Den av våra historiska författare, som ägnat 1790 års sjöslag vid Svensksund den grundligaste och på samma gång mest auktoritativa behandlingen, är tvivelsutan Arnold Munthe.

Med hänsyn till att denne samvetsgranne forskare bibringats den bestämda uppfattningen att *äran och bedern av den därvid hemförda segern i första hand tillkommer Gustav III*¹ måste senare uppträdande författare — enkannerligen inom det biografiska området — manifesterade tendens att på Gustavs bekostnad ärekröna Carl Olof Cronstedt mötas med både förvåning och misstro.

Det senaste utslaget av en dylik åsiktsriktning återfinnes i första delen av det under utgivning varande verket »Svenska män och kvinnor», i vars artikel *Cronstedt, C. O.* helt kategoriskt fastslås, att denne *i hög grad kunde tillgodoräkna sig segern*. Då för detta domslut emellertid ej anförts någon som helst motivering kan något sakligt gendrivande ej gärna vara påkallat, utan må det vara tillåtet att hänvisa till vad som här nedan anføres i fråga om motsvarande artikel i »Svenskt Biografiskt Lexikon», vilken, tryckt år 1931, möjligen kan tänkas hava inverkat på den senare biografens inställning.

I Svenskt Biografiskt Lexikon återfinnas nämligen såväl vederbörliga hänvisningar till de aktstycken, på vilka förf. grundat sin ståndpunkt, som ett påpekande av att denna i det väsentliga vore skiljaktig från den av Munthe tidigare intagna. »Då Gustav III hos Cronstedt funnit stöd för sin egen ståndpunkt», heter det här, »beslöt han att med undanskjutande av den ordinarie flaggkaptenen utse honom till sin närmaste man i det slag, som nu stundade. *C. kom på detta sätt att för all framtid fästa sitt namn vid den största seger en svensk flotta någonsin vunnit*, segern vid Svensksund. Officiellt nämnes visserligen *C. som den, vilken inlagt den*

¹ Se Svenska sjöhjältar del VII: 6 s. 178.

största förtjänsten härför, men det har å andra sidan i våra dagar gjorts gällande att äran av segern bör tillkomma konungen ensam, då denne uppgjort planen till slaget och själv anfört flottan (Munthe). — — — Även om *konungens starka framhävande av C:s andel i segern liksom de stora belöningar, som härför kommo honom till del* kunna ha haft politiska orsaker, kan detta svårigen hava varit fallet med ett också i fredstid fortsatt framskjutande av samme man. Allt talar sålunda rimligtvis för att C. som konungens närmaste man vid slagets förberedande såväl som under dess förlopp *utövat en självständig verksamhet, vars betydelse för slagets lyckliga utgång ej bör underskattas*.

Tilläggas kan också att Gustav III icke ägde någon djupare insikt i sjömannens yrke, varför man måste förutsätta att *hans personliga utövande av stridsledningen i hög grad varit beroende av den sakkunskap, som funnits vid hans sida, i detta fall C.*»

Denna framställning av rollfördelningen vid Svensksund kan i vissa betydelsefulla avseenden ej få stå oemotsagd.

Något officiellt framhållande av Cronstedts delaktighet i slagets planläggning eller ledning återfinnes sålunda *icke* i tillgängliga källskrifter lika litet som något konungens framhävande av flaggkaptenens andel i segern. I varje fall kunna några dylika uttalanden ej spåras i föreliggande officiella rapporter över slaget. Ej heller innehålla Cronstedts överstefullmakt resp. ordensbrev såsom riddare med stora korset av svärdsorden² (båda handlingarna daterade den 22 juli), någon som helst antydning i sådan riktning. För övrigt bör här observeras att samtliga de tre brigadcheferna befordrades till överste samtidigt med flaggkaptenen samt att de Frese i samma befattning tidigare på året hugnats med stora korsets riddartecken för sitt deltagande under konungens befäl i anfallet på Fredrikshamn. Om några alldeles extra belöningar från Gustavs sida kan sålunda näppeligen vara tal utan få väl dessa snarare betraktas såsom i stort sett ordinära.

Vad angår den framställda hypotesen att Gustavs bristande insikt i sjömannens yrke skulle hava gjort honom mindre kompetent att taktiskt leda krigsrörelserna, faller ett sådant antagande platt till marken inför det faktum, att något högre mått av sjömanskap vid berörda tillfälle alls icke var erforderligt. Det gällde ju nämligen en positionsstrid i ett trängre inre farvatten, utförd med fartyg till ankars eller under rodd inom ett

² Se krigsexpeditioner juli 1790 resp. ordenskapitel samma månad.

mycket begränsat område. Här må f. ö. erinras om att konungen själv allt sedan början av maj månad varit embarkerad på och ävenledes i egen hög person lett sin flotta i sådana krävande operationer som träffningarna vid Fredrikshamn och Trångsund samt därefter deltagit i den äventyrliga utbrytningen från Viborg, under det att Cronstedt å sin sida, oavsett en betydelselös förpostfäktning vid Pitkepass några dagar tidigare, ej alls deltagit i årets hittillsvarande kampanj. Förlidet år hade han visserligen agerat i en, säger *en*, drabbning med skärgårdsflottan, men detta skedde under omständigheter, över vilka man helst vill draga en barmhärtighetens slöja — som merit kunna de ej under några förhållanden återopas. Något sakligt underlag för det gjorda antagandet att flaggkaptenen under slagets förlopp skulle hava utövat någon verksamhet utöver den som reglements-enligt ålåg honom lär icke kunna företes.

I själva verket var Gustav alls icke i behov av någon mentor, varken då han med stöd av fjolårets personliga erfarenheter formerade sin flotta för strid eller då det efter drabbningens början gällde att — i den mån detta lät sig göra — leda densamma. Det bör nämligen hållas i minne att brigadcheferna med stöd av erhållna direktiv i stor utsträckning ägde att agera självständigt och handla efter omständigheterna, vilket förhållande ju i och för sig starkt reducerade behovet av ingripande åtgärder från ledningens sida. Och direktiven voro med all säkerhet uppdragna av Gustav *innan* Cronstedt tillträtt sin befattning. Vad konungen däremot behövde vid sin sida var en man, som besjälades av samma offensivanda som han själv och en sådan stod honom ju till buds i Cronstedts person. Härför, och enbart härför, blev det uppseendeväckande stabschefsskiftet verkställt.

En undersökning om i vilken utsträckning Cronstedt i sin nya befattning i själva verket beretts tillfälle att influera på slagets planläggning giver f. ö. till resultat att dessa möjligheter kronologiskt sett ej gärna kunna hava varit annat än mycket snävt begränsade. Det vill sålunda synas som om konungens förordnande ej kommit honom personligen till del förr än *under natten mellan den 8 och 9 juli* för att officiellt tillkännagivas först omedelbart före drabbningens början följande morgon. Som stöd för denna uppfattning må här anföras vad som kunnat inhämtas ur tillgängliga källskrifter rörande några av de på frågan inverkan åtgärder, som av högkvarteret blivit vidtagna under den 8 och 9 juli.

Härvid är att lägga märke till att man, allt sedan retableringens början den 4, svävat i ovisshet om från vilken riktning det väntade anfallet till

slut skulle komma att ansättas — genom Aspö- eller Fredrikshamnsleden. Först på morgonen den 8 blev det för försvararna uppenbart att det var genom förstnämnda led fienden förberedde sin generalattack. Det var sålunda först nu man såg sig i stånd att bestämma den definitiva slagordningen³, vars grundlinjer förvisso då allaredan voro av konungen uppdragna. Mest för syns skull kallades fram på dagen de högre cheferna till en informell krigskonselj på Amphion, vari Gustav ej själv deltog utan lät flaggkaptenen de Frese leda förhandlingarna. Det var sedan den därvid förda diskussionen med känt resultat avslutats, som han till de närvarande skall ha riktat de minnesvärda orden: »Jag vet förut vad man vill säga, men mitt beslut är taget. Vi stå där vi stå, och Ni slåss käckt som vanligt. Skola vi falla, så skall man åtminstone se oss stupa inom fiendens gränser.»

Det var också efter all sannolikhet först nu, som konungen beslöt att avlägsna sin klenmodige flaggkapten och för dennes viktiga befattning i stället reservera sin i huvudfrågan enda deklarerade meningsfrände, Cronstedt. Härför talar i varje fall den uppgift, som återfinnes i (den tryckta) huvudrapporten över slaget där det heter: »Konungen åtföljd av överstelöjtnant Cronstedt, som under överste de Freses sjukdom var förordnad att göra tjänst som konungens flaggkapten, *reste kl. 4 e. m.* (8 juli) att i skären rekognoscera fienden.» Att Cronstedt redan vid här angiven tid betecknas såsom flaggkapten får tvivelsutan betraktas såsom en i hastigheten verkställd anteciperings i den dagarna efter slaget uppsatta rapporten. Själv angiver Cronstedt i en senare förd korrespondens rörande prisverket⁴ att han »den 8:de om natten» (vilken fras ju ej gärna kan avse annat än natten mellan den 8 och 9), nåddes av konungens befallning att övertaga flaggkaptenbefattningen. Detta antagande vinner ytterligare stöd i den på Amphion embarkerade kungl. sekreteraren Ehrenströms redogörelse⁵ för vad som passerat ombord i kungsfartyget under timmarna före slagets början: »Konungen låg i en djup sömn, då han väcktes av Remi och emottog i sängen de Freses rapport om de stora rörelser, vilka syntes i den ryska flottan och bådade ett snart anfall. Konungen befallde genast, att divisionscheferna (bör vara brigadcheferna!) skulle sammankallas till rådplägnings om den *ordre de bataille*, som skulle nyttjas och

³ Den taktiska indelningen på 4 brigader fastställdes den 5, men delgavs ej underlydande förr än den 7. Starkotters journal KrA.

⁴ Memorialer och brev till prisverket N:r 1 Fl A.

⁵ Historiska anteckningar del I s. 283 ff.

tillade: »Ni är sjuk, de Frese, och uttröttad. Jag befriar Er i dag från den skyldigheten att tjänstgöra hos mig som flaggkapten, jag utser Cronstedt därtill.» Att Ehrenström, som på uppdrag av konungen förde en noggrann journal över krigshändelserna, skulle hava gjort något misstag med avseende på tidpunkten för denna uppseendeväckande åtgärd måste betraktas såsom uteslutet.

Om det alltså får anses såsom ådagalagt att Cronstedt först på morgonen den 9 officiellt tillträtt den nya befattning, varom han under natten dessförinnan av konungen under hand averterats, ligger ju i öppen dag, att ha i denna sin egenskap ej gärna kan hava varit i tillfälle att utöva något fundamentalt inflytande på slagordningens *planläggning*.

Vad åter angår *ledandet* av drabbningen sedan denna väl kommit i gång har hittills intet blivit anført, som kunde tjäna till stöd för den uppfattningen att flaggkaptenen i större utsträckning än vad reglementet föreskrev därvid har ingripit. Alla spekulationer i sådan riktning måste alltså förvisas till gissningarnas område.

Härmed vare nog sagt om de ansatser som efter tidpunkten för Munthes vittnesbörd i vår uppslagslitteratur kommit till synes att av Cronstedt söka skapa en sjöhjälte. Ty någon sådan var denne icke, men väl en av de dugligaste »sjöministrar» vårt sjövapen någonsin ägt.

Det torde emellertid ej vara alldeles ur vägen att i detta sammanhang något dröja vid en artikel på området, som *tidigare* (1906) sett dagen i »Nordisk Familjebok» och som förvisso kraftigt bidragit till uppkomsten av alltjämt omhuldad teori om Gustavs skenansförarskap. Med avseende på Cronstedts deltagande i Svensksundsslaget heter det här:

»Efter Viborgska gatloppet (vilken orättfärdig och missvisande beteckning på en militär prestation av så erkänt hög rang!) förenade han sig med arméns flotta under konungens eget befäl och då denna flotta efter få dagar höll på att bliva innestängd i Svensksund, beslöt konungen att sätta allt på ett kort och våga batalj. Hans flaggkapten var sjuk(!) och C. valdes att intaga dennes plats, d. v. s. att kommendera näst under konungen, vars sjömannaduglighet och militära kunskaper icke läto förmoda att flaggkaptenens roll blev alldeles passiv. Bataljen, som började 9 juli kl. $\frac{1}{2}$ 10 f. m. gav till resultat den största sjöseger svenska flaggan någonsin vunnit. *Från konungens jakt Amphion daterade C. sin lysande segerbulletin.*

*Den svenska flottans största glans,
dess seger vid Svensksund var hans.»*

Som läsaren torde erinra sig utgöra här anförda versrader ett brottstycke ur Runebergs »Sveaborg», vars närmast föregående strofer lyda:

Oh liv! Den man, vars skuld det var
att denna tårefloden rann,
en gång den skönsta lager skar,
som någon hjälte vann.

Här har alltså Runeberg helt oreserverat räckt Cronstedt lagerkransen, men på vad grund han tillåtit sig denna grandiosa gest är och förblir förborgat; på några historiska fakta läser han ej gärna kunna hava stött sig. Snarare torde väl detta hans omdöme kunna rubriceras såsom en *licentia poetica*, som befunnits önskvärd för att ytterligare framhäva djupet av det fall, genom vilket vår hjälte 18 år senare förpassades till de ärelösas osaliga skara.

Om nu detta får tjäna som en plausibel förklaring till den åberopade *skaldens* inställning blir det å andra sidan svårt att fatta hur den ansedde *historiker*, som står för artikeln i dess helhet, *dels* genom återgivandet av anført citat och *dels* genom det ur egen fatabur tagna uttrycket att det var Cronstedt, som från Amphion såg sig i stånd att utfärda segerbulletinen, påtagligt nog anslutit sig till den av Runeberg hävdade uppfattningen.

Man bör nämligen lägga märke till att det i själva verket endast var *bilagorna* till konungens med egen hand på Amphion den 11 juli underskrivna huvudrapport över slaget⁶, som Cronstedt signerat. (Dessa gällde diverse pris- och personalförhållanden.) »Vi få härigenom lämna Eder den fägnessamma underrättelsen», heter det här, »om en ny seger, som Vår armés flotta under *Vårt eget anförande* och med Den Högste Gudens välsignelse vunnit på fienden den 9 innevarande månad här vid Svensksund på samma ställe, varest Vår och fiendens skärgårdsflottor drabbade för-lidet år», samt vidare, »Vi sända Eder härjämte en lista på alla de priser Vi gjort sådan som den nu i största hast hunnit *av Vår tjänstgörande flaggkapten sammanfattas*. En utförligare relation om vad sig på denna märkliga dag tilldragit skall så snart sig göra låter bliva till Eder översänd.» Så förhöll det sig alltså med Cronstedts »segerbulletin». *I något annat*

⁶ Konceptet till denna rapport återfinnes egendomligt nog bland Krigsexpeditioner juli 1790; huvudhandlingen har ej anträffats.

*sammanhang än i det här senast anförda är ej flaggkaptenen omnämnd i denna konungens rapport lika litet som i den från trycket senare utgivna.*⁷

Allt talar sålunda även här för att den huvudsakliga förtjänsten av såväl drabbningens förberedelser som dess ledning bör tillskrivas konungen personligen. Men först och sist ländet det Gustav till ovansklig ära att slaget överhuvud taget alls kom till stånd, vilken omständighet, oavsett alla hårklyverier om högste befälhavarens militära kvalifikationer och i vad mån dessa gjorde sig gällande, är mer än tillräcklig för att *tillförsäkra honom främsta platsen bland bjältarna från Svensksund.*

Ett allt annat än uppbyggligt exempel på vad ohägn här ovan påtalade »irrläror» kunna medföra gavs oss sommaren 1943, då vid Svensksundsminnets firande på Skeppsholmen i ett föredrag för stationens personal (fylligt refererat i dagspressen) det i första hand var Cronstedts namn, som hyllades. När sådana frukter kunna mogna på det friska trädet, vad kan man då icke förvänta sig kunna ske av det torra?

Vågar man manne hoppas att när flottans män framdeles för någon högtids begående samlas vid Svensksundsstenen, de då måtte från festplatsen medföra ett bestämt intryck av att det G III, som i gyllene skrift lyser dem till mötes ur graniten, där står inhugget som ett insegel på att det är konung Gustav — honom och ingen annan — de skola ära såsom segerherre vid Svensksund!

G. Unger.

⁷ Återfinnes bl. a. i Flottans handlingar, Sjöexpeditioner, RA, liksom motsvarande koncept av Ehrenströms hand.

»Sveriges äldsta fartygsregister.»

En granskning.

Fredagen den 2 mars 1945 innehöll Svenska Dagbladet en intervju med intendenten Gerhard Albe på Sjöhistoriska Museet, Stockholm. Under rubriken »Ett stjärnfynd» omtalade intendenten Albe, att museet som ett led i forskningar för upprättandet av ett centralt skeppsregister för gångna tider i Sverige påträffat Sveriges äldsta skeppslista från år 1670, upptagande de fartyg, som under åren 1660—1670 erhållit s. k. hel- resp. halvfrihet. Med hjälp av denna lista hoppades intendenten Albe, att man skulle kunna rekonstruera Sveriges fartygsbestånd ända ned till 1400-talet (sic!).

Sjöhistoriska Samfundets ordförande kunde i ett intervjuuttalande i samma tidning den 11 mars med fog tillbakavisa anspråken på, att den funna skeppslistan skulle vara Sveriges äldsta. Under hänvisning till Birger Fahlborgs forskningar om vår handelsflottas historia under perioden 1660—1675, vilka offentliggjordes i Historisk Tidskrift redan 1923 och 1933 omtrycktes i utvidgat skick av Sjöfartsmuseet i Göteborg — skrifter om vilka Albe och hans medarbetare visade sig totalt okunniga — påvisade stadsarkivarie Forssell tillvaron av flera äldre skeppslistor, nämligen samtida sådana för åren 1651 och 1663 samt av Fahlborg rekonstruerade för åren 1667 och 1674; den sistnämnda upptager utom fartygsnamn och lästetal även den följd av år, under vilka de olika fartygen kunnat konstateras i källmaterialet. Sedermera har den av Albe och hans medarbetare funna skeppslistan publicerats i Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholms årsbok 1944 (utkommen i mars 1945). Under titeln »Sveriges äldsta fartygsregister» återfinnes där ett avtryck av listan jämte facsimile av tre av dess sidor, försedd med en kort kommentar av redaktör Nils Hall och ett företal av intendenten Albe själv. Om redan intervjun i Svenska Dagbladet lät ana, att museet och dess tjänstemän här givit sig i kast med en uppgift utan att kunna tillfredsställa kraven på allmän kringssyn, kunnighet och vetenskaplig förmåga, så

bekräftas detta av årsboken. Utgåvan är ett typiskt exempel på vådan av, att en institution ger sig in på arbetsområden, där den saknar erforderliga, skolade krafter.

Till en början må konstateras, att upplysningarna om det avtryckta dokumentets proveniens och arkivaliska egenskaper dels äro felaktiga, dels saknas. Enligt årsbokens kommentar uppges registret ha kunnat framletas bland »strödda handlingar i kammarkontorets ämbetsarkiv»; ett för övrigt okänt arkiv. I verkligheten finnes aktstycket i Kammarkivet, serien »Handel och sjöfart», strödda handlingar, bunten nr 3 med rubrik »skeppsregister». Inga upplysningar lämnas, om registret är ett original, ett koncept eller blott ett arbetspapper, men beträffande dess ålder säges, att det skulle ha upprättats år 1670 av »kammar- och kommerskollegium». Vid besiktning av dokumentet visar detta sig sakna varje officiell karaktär; det har varken ingress, underskrift, datering eller vidimation. Årtalet 1670 är sålunda endast terminus post quem och andra säkra hållpunkter än den visserligen tydligt karolinska handstilen saknas för bedömande av terminus ante quem. De många ändringarna och den obefintliga officiella hallstämpeln utvisa otvivelaktigt, att det rör sig om ett arbetspapper, om vars egenskap av »fast och pålitlig stomme» först en kritisk granskning kan ge besked. Kammarkollegium hade för övrigt före dess sammanslagning med kommerskollegium 1680 såvitt känt ingenting med helfriheten att göra, även om det nämnes i den kungliga förordningen den 6 mars 1661 om grunderna för helfriheten — däremot ej i det kungliga plakatet den 30 mars 1661 om samma sak.

Det rent tekniska återgivandet av aktstycket är icke pålitligt. Bortsett från åtskilliga bokstavsfel och missförstånd har sålunda själva inledningen grovt feltolkats. Den återgives på följande sätt: »Stockholmske farkåstar som dels absolute hafwa erhållit heelfrihet, dels och sådan som besticket kunde tillåta, hwaröf'them attest aff Kongl. Admiralitétet märkde skulle», vilket som synes icke ger någon mening. I verkligheten lyder texten: »Stockholmske farkåstar som deels absolute hafwa erhållit heel friheet deels een sådan som besticket kunde tillåta, hwaröfwer the een attest aff Kongliga Admiralitetet wärfwe (sc. anhålla, jfr tyska werben) skulle.» Ortsnamnet Bodetull är felläst och skall vara Bodekull (sc. Karlshamn).

För en kritisk granskning av listans korrekthet erfordras givet mera ingående undersökningar än jag haft tillfälle göra. Emellertid uppger den av Fahlborg citerade officiella listan från 1663, att då skulle funnits

32 helfria och 43 halvfria eller ofria fartyg, varemot det nu funna registret uppger 36 hel- och 10 halvfria, som tillkommit åren 1660—1663. Beträffande åren 1662 till 1670 har Fahlborg förtecknat antalet beviljade hel- och halvfriheter enligt kommerskollegii registratur, den alltjämt tillgängliga primärkälla på vilken även det av red. Hall funna registret måste ha stött sig. Siffrorna te sig som följer:

<i>Helfriheter:</i>			<i>Halvfriheter:</i>	
	Fahlborg:	Hall:	Fahlborg:	Hall:
1662	4	6	1	1
1663	9	9	6	6
1664	6	6	2	2
1665	5	5	3	3
1666	96	92	18	20
1667	39	42	15	16
1668	18	15	13	13
1669	20	20	5	5
1670	14	9	11	13

De nu anförda siffrorna visa för det första, att registret ingalunda är något fartygsregister, varmed väl bör förstås en förteckning över den svenska handelsflottans fartyg utan en lista över antalet beviljade hel- och halvfriheter. För det andra föreligga vissa oöverensstämmelser mellan registret och Fahlborgs anteckningar ur Kommerskollegii registratur, vilka måste bli föremål för närmare kritik, innan registret kan brukas som källa.

Man må i detta sammanhang erinra sig, att Kommerskollegium 1667 självt, enligt vad Fahlborg upplyser, förklarade sig ur stånd att med det tillgängliga materialet uppgöra en säker förteckning över de senaste årens svenska nyförvärv av fartyg. Kritiken försvåras dock av, att registret endast bjuder på mycket magra upplysningar om fartygen, aldrig lästetalet och i regel blott fartygets och huvudägarens namn men icke sällan ej ens det. Att säkert identifiera fartygen blir sålunda ofta svårt, kanske omöjligt. Utgivarna visa sig helt omedvetna om dessa kritiska spörsmål, som dock bort vara den allt annat överskuggande frågan för dem, eftersom deras utgångspunkt ju varit forskningar i avsikt att upprätta ett centralt register över alla genom tiderna kända svenska handelsfartyg. Man har mycket svårt att värja sig för intrycket, att huvudsaken

för årsbokens redaktör icke varit att vinna goda vetenskapliga resultat utan att slå på stora reklamtrumman för detta nya och för museets egentliga uppgift i viss utsträckning främmande arbetsfält.

Intendenten Albe talar i sitt förord om den beklagligt försummade sjöfartshistoriska forskningen. Att detta område hittills icke blivit så uppmärksammat som det i och för sig förtjänar är tyvärr sant. Men det torde utan överdrift kunna sägas, att så bristfälliga utgivningsarbeten, som »Sveriges äldsta fartygsregister» visat sig vara, ingalunda bidra till att råda bot på detta förhållande. För att så skall bli fallet fordras först och främst att forskningen tillvinner sig förtroende genom vederhäftighet och kunnighet.

Åke Stille.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE.

Ledamöter
av Samfun-
dets råd

Stadsarkivarien, Fil. dr. Arne Forssell, Stockholm, ordförande,
Kommendör Erik Öberg, Stockholm, vice ordförande,
Fil. lic. Åke Stille, Stockholm, sekreterare,
Fil. lic. Åke Kromnow, Stockholm, skattnästare,
Major Herbert Jacobsson, Göteborg,
Professor Martin Olsson, Stockholm,

Överdirektör Gunnar Blix, Stockholm,
Landsarkivarie Gustaf Clemensson, Göteborg,
Kommendör Carl Ekman, Stockholm,
Förste aktuarien Helmer Eneborg, Lidingö,
Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
Marindirektör Gustaf Halldin, Stockholm,
Kommendörkapten Henning Hammargren, Stockholm,
Museiintendenten, Fil. dr. Philibert Humbla, Gefle,
Direktör Nils E. Kihlbom, Malmö,
Docenten, lektor Salomon Kraft, Stockholm,
Docent Sven Ulric Palme, Upsala,
Direktör Anders Söre, Stockholm,
Civilingenjör Rolf Sörman, Hovås,
Museiintendenten, kapten Olof Traung, Göteborg,
Förste arkivarien Einar Waern, Stockholm,
Arkivrådet, Fil. dr. 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—VI».