

Forum navale



*Skriſter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 48*

Sjöhistoriska Samfundet

- ... har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former*
- ... utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter*
- ... anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är: Box 10233, 100 55 Stockholm. Telefon: 08-755 70 88.
Postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift f n 90:-.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1-4, 6, 8-20 (10:- per st), "Skeppshövdmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10:-) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943" av Uno Willers (20:-).

Manuskript till Forum navale sändes under adress:

Förste arkivarie Lennart Rosell
Sjöhistoriska Samfundet
Box 10233
100 55 Stockholm

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 48*

*Utgives med stöd av
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet*

Abrahamsons Tryckeri, Karlskrona

Innehåll

<i>Erik Grill</i> , Kaparen Le Mercure och ockupationen av Svenska Pommern 1812	5
<i>Holger Wichman</i> , en sjöofficers läroår. Harld Åkermark skriver hem	23
<i>Lars Ericson</i> , Estland och Lettland i svensk marin debatt 1918–1925	39

.

Kaparen Le Mercure och ockupationen av Svenska Pommern 1812

Av fil. dr Erik Grill

Sedan Napoleon efter Trafalgar fått uppge tanken på att invadera England sökte han undergräva landets ekonomi genom att förbjuda införsel av engelska kolonialvaror som socker, kaffe, tobak, ris och bomull till Europas fastland. Denna för en fältherre föga ärorika krigsföring, det s k kontinentalsystemet, kom till 1807. Då de förbjudna varorna var mycket eftertraktade fordrade systemet en noggrann övervakning för att fungera. Denna var i början bristfällig men skärptes 1810 betydligt genom att Holland och den tyska nordsjökusten med hansestäderna Hamburg och Bremen införlivades med Frankrike. Därigenom kom trafiken på Rehn, Ems, Weser och Elbe under direkt fransk kontroll, vilket innebar att smyghandeln på detta avsnitt försvårades och sökte sig andra vägar. Med undantag av Lübeck, som blev införlivat, och Mecklenburg, som var medlem av Rehnförbundet, var respekten för systemet längs den långa östersjökusten beroende på hur strängt Sverige, Preussen och Ryssland uppfyllde sina traktatsenliga förpliktelser. Sämst i detta avseende var Ryssland, som trots vad det lovat i freden i Tilsit och fast i krig med England ändå tillät att de förbjudna varorna fördes in i landet och därifrån vidare in på kontinenten. Och i freden i Fredrikshamn fick Sverige lov att införa engelska kolonialvaror i full utsträckning, vilket givetvis misshagade Napoleon, som häri såg ett tecken på rysk opposition mot hans politik. Snart befann sig emellertid Sverige i samma läger som Ryssland och Danmark, de forna fienderna, sedan landet slutit fred med Frankrike i Paris den 6 januari 1810 och fått finna sig i att anta kontinentalsystemet. Men inte nog med detta. I november följde på Napoleons befallning krigsförklaring mot England, Sveriges gamla vän och bundsförvant.

Krigsförklaringen kom dock att i allt väsentligt stanna på papperet. Kriget blev en flopp och vad kunde man vänta sig annat. Samma öde drabbade också anslutningen till kontinentalsystemet. Något intresse från svensk sida att avbryta den lönande handeln med de engelska kolonialvarorna fanns inte. Någon önskan från engelskt håll att få Sverige till fiende fanns inte heller av detta och andra skäl. Var om inte i Göteborg skulle de årligen återkommande engelska linjeskeppen kunna förnya sina förråd av vatten och proviant? Var fanns en bättre ankarplats än Hakefjorden? Och var om inte vid Hanö skulle konvojerna från och till Östersjön kunna samlas? Allt talade emot varje tanke på en aktiv krigsföring mot Sverige och när därför landshövdingen Axel Pontus

von Rosen på sin regerings vägnar kunde försäkra den sedan gammalt svenskvänlige engelske amiralen James Saumarez, att krigsförklaringen inte skulle följas av några fientliga handlingar annat än möjligen några för syns skull gjorda beslag, lämnade denne den 28 november 1810 Göteborg ombord på sitt amiralskepp, det sedan Nelsons tid ryktbara Victory, och seglade hem utan att ha avlossat ett enda skott.¹ Vid hemkomsten fick Saumarez beröm av sin regering, som inte heller tog den framtvingade svenska krigsförklaringen på fullt allvar. Av hänsyn till Frankrike måste dock från svensk sida stor försiktighet iakttagas i relationerna till England. Den mäktige imperatorn var inte att leka med och hans spioner rapporterade allt som hände.

I december 1809 slöt Sverige fred med Danmark. De under kriget avbrutna handelsförbindelserna återupptogs och man kunde hoppas att svenska fartyg nu skulle slippa att attackerats av de talrika danska kaparna, som under krigsåren vållat de svenska redarna och köpmännen miljonförluster. För Danmark öppnade freden med Sverige möjlighet att importera engelska kolonialvaror via Göteborg. I nederlagen där fanns stora lager av risgryn, kaffebönor och tobaksblad, färdiga för export och stadens handlande levererade gärna vad deras kolleger i Köpenhamn önskade köpa. Den främste bland leverantörerna var kommerserådet Niklas Björnberg.²

Trafiken till Köpenhamn liksom all sådan som gick genom Öresund började från 1811 att störas av franska kapare med baser vid södra östersjökusten och där även i Svenska Pommern. Som bundsförvant till Frankrike måste Sverige tillåta dem att utrustas där, att få skydd där och att få sälja sina priser där. Pommern låg geografiskt väl till för att därifrån kunna angripa förbipasserande konvojer. När kaparna inte sällan under sina raider blev förföljda av engelska kryssare drog de sig tillbaka till de pommerska hamnarna, där de fick hjälp av svensk militär. Detta framgår klart av en rapport den 16 juni 1811 från generalbefälhavaren och vice guvernören i Pommern Carl Mörner. Enligt denna lyckades en fransk kapare, som den 11 juni jagades av en engelsk kryssare undkomma och "sätta sig under militärens beskydd", trots att kryssaren satte ut barkasser för att avskära reträtten till land.³ Engelsmännen satte in stora resurser för att komma åt de franska kaparna. Den 12 juni låg enligt Mörners rapport ett linjeskepp och några kutterbriggar en sjömil utanför kusten och varje dag syntes flera kryssare på avstånd. Ofta hördes kanonskott från sjön. För tillfället uppehöll sig tre kapare utanför kusten men sedan de engelska kryssarna visat sig hade de inte tagit några priser. En av de tre, som bar det förpliktande namnet Wagram 2 blev den 16 juni jagad och tagen nära Wittow. Besättningen hann dock rädda sig i land.

Den 10 juni hade en kapare, som jagades av en engelsk kutterbrigg väster om Rügen, lyckats undslippa sin förföljare och löpa in till Wolgast. Där blev den emellertid inte väl mottagen. Kaparens matroser råkade i slagsmål med

en del annat sjöfolk och utsattes för stenkastning. När Mörner fick veta detta sände han dit en major med ett detachement infanteri och landstorm "för att undersöka förloppet och efterspana de brottslige, samt om händelsen be-sannas men de brottslige inte ertappas belägga staden med exekutionstrupper. Samme kapare löpte sedan ut igen tillsammans med sin följbåt, som den utsände för att rekognosera, men då engelska kryssare började jaga denna tog kaparen sin tillflykt till Greifswald, där den "lade sig under därvarande posterings beskydd." Det hårdhanta mottagandet i Wolgast visar, att kaparna också behövde få skydd mot fiender på land. Dessa utgjordes av en annan sorts sjöfolk, förmodligen engagerat inom en annan sorts trafik, nämligen den etablerade införseln av förbjudna varor, som hotades och stördes av kaperierna och oron till sjöss. Att intermezzot inträffade just i Wolgast var kanske inte så underligt eftersom denna ort var en stor inkörsport för sådana varor.

Även svenska fartyg på väg till Pommern betraktades av engelsmännen med misstänksamhet. Samma dag som Wagram 2 blev uppbringad prejadades paketjakten Prins Gustaf på sin resa från Ystad till Stralsund av en engelsk kutterbrigg. Av de ombordvarande blev en fänrik, en arresterad fransk kaparkapten jämte sju soldater av Hennes Maj:t Drottningens Livregemente och två soldathustrur tillfångatagna och överförda till kutterbriggen. Paketjakten fick därefter fortsätta sin resa. Soldaterna blev visserligen senare landsatta i Pommern, men intermezzot visade, att man måste vara försiktig, när militär personal skulle sändas dit och när ett par militärer, underlöjtnanten Söderstedt och flaggjunkaren Ledin i juli skulle avresa, Söderstedt för att överta befälet på däckade kanonslupen nr 5 och Ledin för att vara adjutant hos kaptenen Ögnelod, fick de order att skaffa sig pass som civila passagerare hos länsstyrelsen i Malmö och att, när de kom ombord, noga gömma sina uniformer och övriga tecken på att de vara militärer.⁴

De franska kapare som utsträckte sina raider till Öresund förde in sina priser till Köpenhamn eller Helsingör, dit de också kunde dra sig undan engelsmännens förföljelser. De kunde liksom danska kapare även få skydd i svenska hamnar, en rättighet, som bekräftades från högsta ort. Som svar på en förfrågan av eskaderchefen, överadjutanten och majoren Johan Jacob Dorph i Landskrona lät kronprinsen Karl Johan, som 25 september 1810 förordnats till generalissimus över krigsmakten till lands och sjöss, den 24 sept 1811 meddela, att danska och franska kapare, som blir jagade av engelska kryssare, "böra vänta sig och njuta beskydd i Sverige."⁵

Kaparfartygen, ofta med märkliga namn som t ex L'heureuse Toutou, den lyckliga hunden, L'aimable Virginie, den behagliga virginian, dvs virginia-tobaken, La Resolue, den käckä eller Le bon Ami, den gode vännen, började i slutet av 1811 också angripa svenska fartyg,⁶ När det första meddelandet hä-

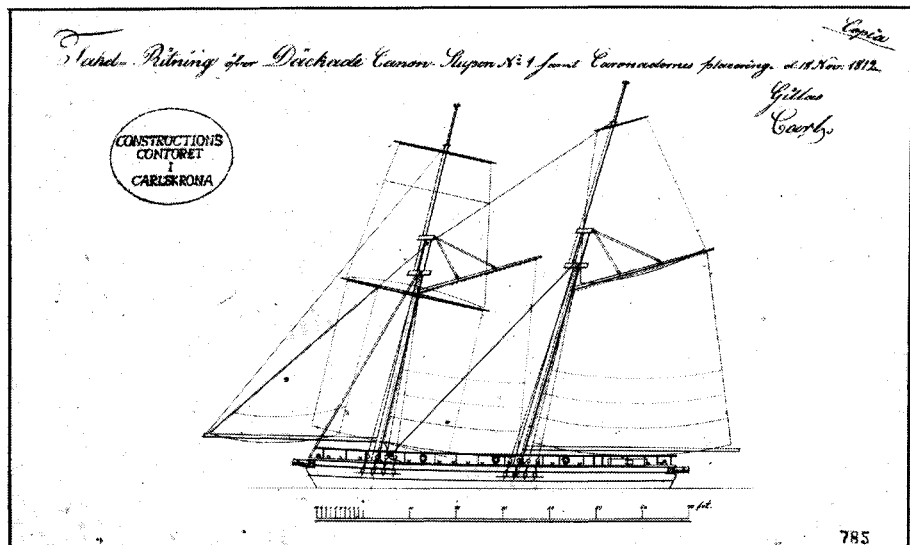
rom inlöpte i augusti att en kapare som haft fransk flagg uppbringat svenska handelsfartyg och fört dem till Helsingör, ansågs detta inte troligt på grund av "den vänskap och förtrolighet som råder mellan Kungl. Maj:t och Hans Maj:t Fransmännens Kejsare."⁷ Då det senare visade sig, att det verkligen var fråga om en fransk kapare började man vidta åtgärder i avskräckande syfte. Bevakningen i Öresund förstärktes med kutterbriggarna Delphine och Vänta litet som fick order att avgå från Göteborg och ställa sig under Dorphs befäl. Konvojering av svenska fartyg skulle utföras av de i Landskrona stationerade däckade kanonsluparna norr- och söderut genom Öresund. I oktober beslöts, att postjakterna mellan Ystad och Stralsund skulle bestyckas och förses med dubbla besättningar samt eskorteras av en kanonslup till försvar mot kapare. Briggen Delphine skulle konvojera från Stralsund till Ystad och göra kryssningar mellan Falster, Rügen och Mön.⁸ Då hade redan flera kaperier ägt rum och den svenske konsuln Edvard Gram i Köpenhamn hade den 2 oktober insänt en lista på tio uppbringade fartyg.

En av de fräckaste kaparna var kapten Blondin, som med sitt fartyg *L'heureuse Toutou* kapade briggen *Hoppet*, destinerad från Malmö till Stockholm med svenska produkter från adelsgodsen i Skåne som vete, smör och honung, och slupen *Elisabeth*, destinerad till Karlshamn med korn och havre, och förde dem båda till Köpenhamn. Hade det varit fråga om kolonialvaror hade kapningen varit förklarlig, men nu var varorna svenska och fartygen helt i inrikes trafik. Regeringen ilsknade därför till och utlovade en gratifikation till besättningen på det fartyg som "uppbringar och till svensk hamn inför nämnde sjörövare."⁹

Störst uppseende väckte kaparen *Le Mercure*. Den hade lämnat Stralsund 19 september under befäl av kapten François Neves, en 30-årig portugis, född i Lissabon, men borgare i Amsterdam. Besättningen på 16 man var blandad, mest fransmän, men också några från Svenska Pommern och således svenska undersåtar. Fartyget var bestyckat med 7 kanoner. Det ägdes av en borgare i Paris, Ernest Pottier, och kaparbrevet var underskrivet av Napoleon.

Den 18 december kl 4 på morgonen lättade *Le Mercure* ankar från sin position strax söder om Gilleleje. Halva besättningen hade då gått över i kaparens rekognoseringsslup med order att styra mot svenska kusten och ta alla fartyg de kunde träffa på. Vid precis samma tid fortsatte 3 galeaser från Göteborg, som under natten legat vid Hallands Väderö, sin seglats ner genom Öresund.

Två av dessa, *Silvander* och *Stjernen*, var destinerade till Karlshamn med last av socker och sirap. De ägdes av Abraham Robert Lorent, som nyligen anlagt ett sockerbruk i Göteborg, lockad dit från Köpenhamn av de goda konjunkturer, som skapades genom kontinentalsystemet. Den tredje galeasen, *Hoppet*, tillhörde den tidigare nämnde Niklas Björnberg, en av Göte-



Däckade kanonslupen nr 1. Ritning 1812. Marinens ritningar, A IV h 11:1 e, Krigsarkivet.

borgs största köpmän, och var lastad med tobak och ris. För säkerhets skull hade dess kapten Gustaf Matsson papper på två destinationer, Landskrona och Köpenhamn, av vilka den sistnämnda var den riktiga. Destinationen till Landskrona var avsedd att uppvisas, om han skulle bli prejad av engelsmännen, som inte släppte fram några laster till Danmark utan licens. Tyvärr kom han vid den senare kapningen att av misstag eller okunnighet om kaparens nationalitet lämna fram papperen på Landskrona, vilket fick besvärliga konsekvenser för ägaren.

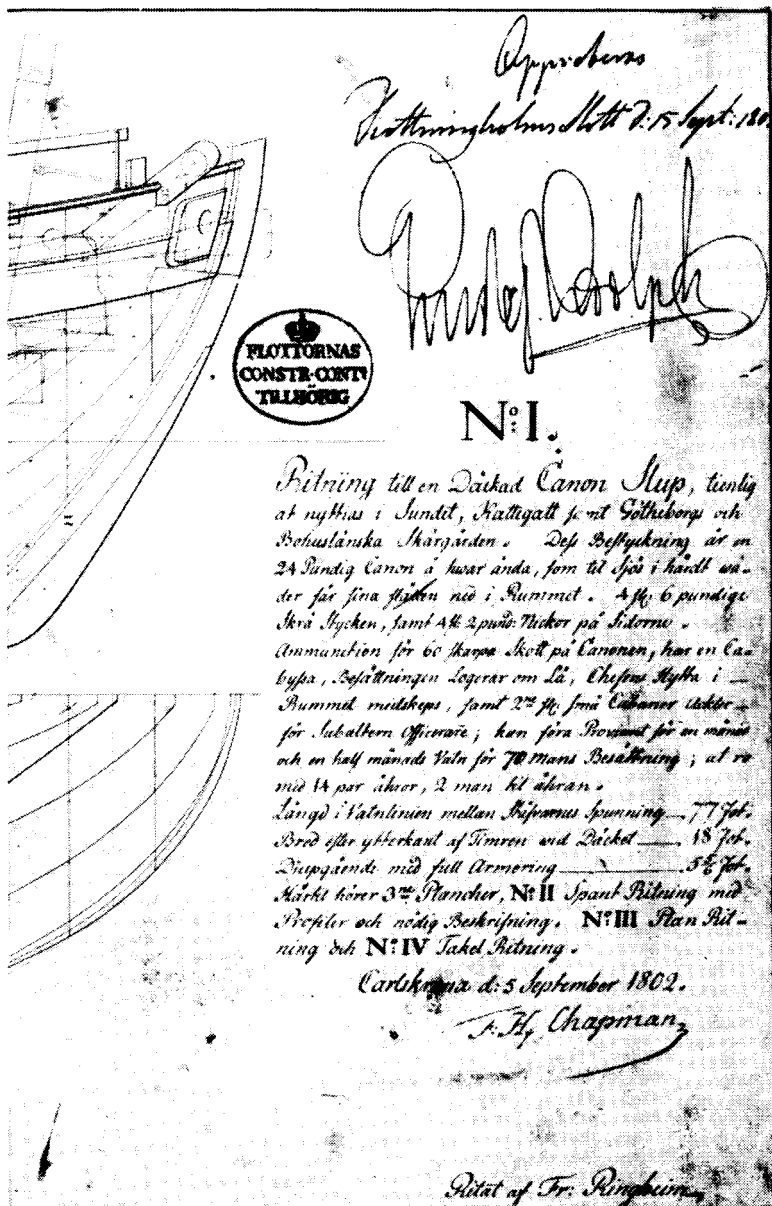
Då galeaserna vid halvtiotiden hunnit en bit norr om Höganäs mötte de kapareslupen. Männen ombord på denna viftade med en trasig flagga, omöjlig att bestämma till nationaliteten och sköt med pistoler. Kapten Anders Hindrichsson på Silvander svarade med att fyra av ett löst skott med sin kanon, som han utrustats med till försvar mot kapare, och hissade svenska flaggan. Från kaparfartyget avlossades då ett skarpt skott med kula och skrå, som gick över galeasen. Sedan antrades alla tre galeaserna och styrde kurs mot Danmark.

I Höganäs låg sedan 23 november däckade kanonslupen nr 1 under befäl av underlöjtnanten Gustaf Petesche med uppgift att hjälpa svenska fartyg mot kapare. På morgonen 18 december fick denne syn på några norrifrån kommande seglare, bland dem de tre nämnda galeaserna, och samtidigt två kapare

med kurs mot dem. Han lättade då ankar och forcerade med segel och rodd men hindrades av en svår nordvästlig dyning att nå fram för att avstyra kapningen. Då kapten Hindrichsson på *Silvander* förstod, att kanonslupen inte skulle kunna befria honom, om han inte själv hjälpte till, återtog han med våld befälet på sitt fartyg. Under det tumult som uppstod blev en av kapargastarna kastad överbord. Även kaptenen på *Stjernan* lyckades återta sitt fartyg, medan galeasen *Hoppet* fördes till Köpenhamn som god pris av kaparen. *Silvander* och *Stjernan* ankrade kl 4 på eftermiddagen på Helsingborgs redd, dit de seglat under beskydd av kanonslupen.¹⁰ För *Hoppet* och dess ägare Björnberg var läget dystert. I ett brev till statssekreteraren Gustaf Fredrik Wirsén 15 januari 1812 anhöll han om råd hur han skulle förhålla sig för att få tillbaka sin egendom. Last och skepp var tillsammans värda omkring 30 000 riksdaler banco och lasten delade han lika med den svenske konsuln Edvard Gram i Köpenhamn. Gram hade skaffat skriftligt intyg av kaparkaptenen, att denne inte gjorde anspråk varken på skepp eller last, eftersom fartygen hade dansk licens, men trots detta hade lasten lossats utan hänsyn till Grams och skepparens protester.¹¹ Den 30 juli deponerade Björnberg i franska konsulatet 14 000 riksdaler för fartyget men först i april 1813 fick han det tillbaka. Lasten blev också frigiven och såldes till en handlande i Köpenhamn. Björnberg hade dock tur som återfick sin båt. Som framgår av bilagan till denna skildring föll över 30 fartyg offer för franska kapare 1811–1812 till ett värde av 1 407 363 riksdaler dansk courant.¹² En specifikation över dessa insändes 22 april 1814 av Gram till generalbefälhavaren Toll.

Ett fartyg med ett synnerligen brokigt öde var galeasen *Adolph* under befäl av skepparen Carl Ahlgren. Det var från början danskt, men uppbringades av engelsmännen och blev sålt till Göteborg. På en resa till Östersjön blev det taget av en fransk kapare och sålt i Danzig, men kom efter flera transaktioner att tillhöra Lorent och användes av denne för sockertransporter. Under en sådan resa blev det uppbringat av den danske kaparkaptenen Hans Peter Mortensen och konfiskerat av prISRätten i Köpenhamn. Domen överklagades emellertid till överamiralitetsrätten, som upphävde prISRättens dom med motiveringen att lasten inte var av engelskt fabrikat.¹³ *Adolph* blev senare uppbringad på nytt, denna gång av en fransk kapare och införd till Köpenhamn, där båt och last till ett värde av över 120 000 riksdaler konfiskerades.¹⁴

För att återgå till kaparkuttern *Le Mercure*, så befann sig denna den 19 december, alltså dagen efter de dramatiska händelserna utanför Höganäs, på ny fartygsjakt i samma farvatten. Samma dag på morgonen avseglade örlogsbriggen *Vänta litet* från Landskrona för att inta sin bevakningsstation vid Hallands Väderö. Då den befann sig mellan Kullen och Gilleleje stötte den på *Le Mercure* och började jaga denne. Kaparen sökte nå danska kusten men gensköts av örlogsbriggen och ”för ett spendage eller påkostning av 11



Ritning 1802 med beskrivning av däckad kanonslup. Marinens ritningar, A IV h 6:1 e, Krigsarkivet.

skarpa skott” strök han flagg och togs med till Väderön. Rapport om händelsen ankom med express till Landskrona 21 december från kaptenen på Vänta litet, Arend Dreijer. Rapporten med bifogade kaparbrev och folkpass sändes omgående i brev från Dorph till Kungl. Maj:t. Denne meddelade samtidigt, att kapten Dreijer fått order att återvända från Väderön till Landskrona tillsammans med den uppbringade kaparen.¹⁵ Svar ankom några dagar senare från generaladjutanten för flottorne, Victor von Stedingk, som meddelade, att han visat rapporten för konungen, som förklarar, att kapten Dreijer handlat rätt, när han fått kaparen att stryka flagg.¹⁶ Att uppbringningen inte precis skulle stärka vänskapen med Frankrike och leda till diplomatiska protester, tänkte kanske ingen då så noga på. Eller var det så, att de franska kaparna så länge frestat regeringens tålmod, att uppbringningen kändes som en befriande handling?

Enligt order avseglade Vänta litet och Le Mercure den 23 december från Väderön mot Landskrona. Den 25 på kvällen ankom Vänta litet dit efter att natten innan i mörkret ha passerat Kronborg. Resan hade varit stormig och kapten Dreijer var orolig för Le Mercure, som blivit efter på vägen. Oron visade sig vara befogad. Befälhavare på Le Mercure var lärstyrmannen W. Fuhrström och besättningen bestod av fyra man från Vänta litet, en lots från Höganäs samt kaparelöjtnanten och två kapargastar. Vinden var i början nordvästlig men gick sedan över på sydväst och man måste kryssa för att kunna passera Kullen. Trots flera slag, lyckades detta inte och på lotsens inrådan beslöt Fuhrström att gå till Halså hamn inne i Skälderviken, där han ankrade kl halv 3 på 2 1/2 famnars djup. Men därmed var han inte i säkerhet. Kl 11 på kvällen gick vinden tillbaka på nordväst med stormbyar och hårda hagelskurar. Halv 12 lades babords ankare ut, vilket visade sig välbetänkt, för en kvart senare sprang styrbords ankartåg av i en stark stormby med hagel och snö. Ett reservankare hämtades fram och bands fast i resten av ankartåget. Kl 2 ökade vinden till storm och babords ankare började dragga. För att om möjligt rädda sitt och besättningens liv beslöt Fuhrström nu att kapa tåget och låta båten driva mot land. Som tur var for den in mellan två skär utan att stöta på och gick på grund i fin sand utan att springa läck.¹⁷ Fuhrström hade anledning att känna sig lycklig över utgången. Han hade räddat både båt och besättning i en julstorm av fruktansvärd styrka. I samma storm och vid samma tid som han strandade vid Halså hamn gick de två engelska linjeskeppen S:t George och Defence under vid Jyllands västkust på hemväg från Göteborg. Endast 18 man av 1360 blev räddade.¹⁸ Så snart kapten Dreijer den 26 december mottagit rapport om strandningen begav han sig omedelbart till Halså hamn för att se vad som kunde göras men konstaterade strax, att det skulle ta lång tid att få Le Mercure flottagen. Han överlämnade därför till dykeriet i Helsingborg att ta hand om bärgningen.

Uppbringningen av Le Mercure visade sig inte oväntat bli en het potatis för regeringen och efter franska påtryckningar beslöt konungen redan den 1 januari 1812, att fartyget skulle överlämnas till det kejserliga franska sändebudet Cabre, så snart det ankommit till Landskrona, tillsammans med de medlemmar av besättningen, som var franska undersåtar.¹⁹ När överlämnandet kunde ske var omöjligt att säga på grund av den kalla årstiden och lågt vattenstånd, som försvårade bärgningen. Först i slutet av januari kunde dykerikommissarien Berg i Helsingborg rapportera, att fartyget var flottaget.

Genom brev med kurir från Stockholm 31 januari beordrades Dorph att avsända en officer och manskap till Halså hamn för att föra Le Mercure till Helsingborg, så snart omständigheterna så tillät. Efter ankomsten dit skulle kuttern seglas över till Helsingör med svensk besättning. Där skulle officeren söka upp den svenske konsuln och i sällskap med denne bege sig till den franske för att mot kvittens överlämna kaparen och de frigivna franska besättningsmännen, som skeppats över till Helsingör med en "färjebåt". Därefter skulle han sända ett brev till den svenske ministern i Köpenhamn om vad som förevarit och sedan återvända till Helsingborg med samma båt som fransmännen använt på ditresan.²⁰

Någon möjlighet att överlämna kaparen till den franske konsuln i Helsingör på föreskrivet sätt fanns dock inte för tillfället. Det räckte inte med att kaparkuttern var flottagen, den måste också sättas i segelfärdigt skick. För att verkställa detta fick underlöjtnanten Malmberg den 11 februari order att följande morgon bege sig från Landskrona till Halså hamn för att mottaga fartyget från dykeriet. Till besättning fick han enligt order 16 februari en underofficer och 12 båtsmän. När tacklingen var klar skulle han utan dröjsmål segla till Helsingör och överlämna kaparen till den franske konsuln. På resan dit skulle svensk flagg och vimpel nyttjas men efter överlämnandet strykas och medtagas. Överlämnandet skulle i stort sett ske på samma sätt som enligt den tidigare givna ordern, dock nämndes inte denna gång de franska besättningsmännen, som redan frisläppts och fått återvända.²¹

Men inte heller denna order gick att verkställa. Den 20 februari begärde nämligen Malmberg att bli avlöst, därför att han insjuknat i en "frossfeber", som han ådragit sig genom att tvingats vada i vatten och is för att komma ombord.²² Till hans efterträdare utsågs underlöjtnant Petesche, som den 22 februari avreste till Halså hamn. För att komplettera tacklingen fick han utkvittera en del gammalt tågvirke, som han förde med sig på en av de två vagnar han disponerade för resan.²³

Dagen efter Petesches avresa kom kontraorder från Stockholm rörande fartygets destination, daterad 18 februari. Det skulle inte avlämnas till den franske konsuln i Helsingör, som tidigare föreskrivits, utan föras till Landskrona, där det skulle kvarhållas. Kurir avsändes därför omedelbart till

Petesche med order i ett hemligt brev att ligga kvar i Halså hamn "med iakttagande av största tystnad" och att med den återgående kuriren "som med skäl icke bör längre tid än en timme uppehållas" meddela hur mycket ammunition som fanns ombord och hur mycket som kunde behövas ytterligare till fartygets bestyckning och försvar "mot prejbåtar och mindre kapare." ²⁴

Till kurir utsågs sergeanten Holm vid Kungl. Arméns flotta. Han fick på ditresan begagna två kurirhästar, men endast en på återresan, en illustration till det brådska läget. Om han vid ankomsten till Halså hamn fann, att Petesche redan avseglat, skulle han rida längs kusten för att få kontakt med fartyget. Detta låg emellertid kvar och Holm kunde rida tillbaka till Landskrona med uppgift om hur mycket ammunition som behövdes. Den 26 februari återvände han med kronoskjuts medförande ammunition till 50 skarpa skott, bestående av krut, kulor, skrå och papper. Därtill kom proviant till 24 dygn. Samtidigt upprepades ordern till Petesche att segla till Landskrona och försöka passera Helsingör på natten och "hållas såväl lotsen som besättningen uti den tro att kuttern skall återställas och gå till Helsingör eller Köpenhamn". Tydligt befarade man, att den skulle attackeras, om det blev känt, att den inte skulle lämnas tillbaka. ²⁵

Arbetet med att göra Le Mercure segelklar tog dock längre tid än beräknat. Ännu förelåg brister i utrustningen och den 30 februari reste underskepparen Drake till Halså hamn med kronoskjuts för att överlämna ett ankartåg och en del andra persedlar. Därefter var Petesche äntligen färdig att avsegla och 10 mars befann han sig ombord på Le Mercure i Höganäs hamn, där han väntade på gynnsam vind för att nattetid smyga sig förbi Kronborg. ²⁶ Senast 16 mars ankom han till Landskrona, där underlöjtnanten Malmberg denna dag övertog befälet med order att ta hand om ammunition och proviant och sedan avtacka fartyget. Om Le Mercure hördes därefter ingenting förrän den 18 april, då Dorph fick befallning att besiktiga den och om han fann den i sådant skick, att den kunde armeras genast sända den till Karlskrona, där överamiralen, friherre Puke, fått order att utrusta den för att användas mot kapare. ²⁷ Så blev det emellertid inte. I stället blev den reparerad och placerad som vakskepp vid hamnen i Landskrona. Namnet Le Mercure ändrades till Mercurius och under detta namn skulle den föra svenska örlogsflaggan och vimpel. Någon större besättning var inte nödvändig, eftersom den inte skulle företa någon expedition eller kryssning. ²⁸

Le Mercures förändrade status från tuff fransk kapare till svenskt vakskepp belyser den förändring i den svenska utrikespolitiken som äger rum från början av 1812 och blev definitiv sedan en fransk armédivision, lydande under marskalk Davout och kommenderad av general Friant den 27 januari 1812 besatt Svenska Pommern. Ordern härom hade Davout fått redan den 7 januari, märkligt nog samma dag som nyheten om uppbbringningen av Le

Mercure nådde Paris. Davout hade hand om kustbevakningen i norra Europa med uppgift att stoppa smyghandeln med engelska kolonialvaror. Att han dröjde 20 dagar med att verkställa ordern sägs ha berott på att han räknat med att därigenom kunna lägga beslag på en större mängd av de förbjudna varorna.²⁹

Upprätthållandet av kontinentalsystemet var en prestigesak för Napoleon. Ett uttryck för detta ger han exempelvis i ett tal som han höll i Paris i mars 1811 inför de franska handelskamrarnas deputationer. Med stor självmedvetenhet förklarade han vad han dittills gjort för att komma åt smyghandeln. Först hade han lagt under sig Holland, där hans egen bror fått maka på sig, och därpå hansestäderna, sedan smugglarna flyttat sin verksamhet dit. Danmark, som hade gemensam gräns med Frankrike i hertigdömena, hotade han att besätta, om det inte tog sig i akt. "Nu står mina trupper vid Danmarks gränser, jag observerar det och dess öde beror på hur det uppför sig" var ord att begrunda för Fredrik VI.³⁰ Man kan fråga sig hur de förbjudna kolonialvarorna skulle kunna nå Europa via Danmark. En möjlig förklaring kan vara de återupptagna handelsförbindelserna med Göteborg.

Om den danska förhållandevis blygsamma befattningen med förbjudna varor var tillräcklig för att i mars 1811 framkalla en allvarlig reprimand, vad skulle då inte Sverige kunna vänta sig som alltsedan Pommern återlämnades 1810 tolererat en växande smyghandel utgående därifrån. Något hot om repressalier hördes dock inte av. Trafiken kunde fortsätta. Först var sockerfabrikören Lorent i Göteborg, som redan 10 april 1810 sände skepparen Anders Hindrichsson, densamme som senare råkade ut för Le Mercures försök till kapning, till Wolgast med last av socker och sirap. Den 1 maj ankom galeasen Wilhelmina, förd av skepparen Abraham Kjellberg, till Stralsund närmast från Landskrona med 150 fat amerikanskt socker och samma dag en båt från Ystad med 69 fat svenskt toppsocker. För den första leveransen svarade handlanden Silvander och för den andra kommerserådet Homeijer, båda från Göteborg. Homeijer härstammade från Wolgast och anlät senare för sina transporter skeppare från sin födelsestad. Sammanlagt infördes under sommaren 1810 socker och sirap för ca 60 000 riksdaler.³¹ En betydande del bestod av råsocker, som måste raffineras. Detta mötte dock inga hinder i varje fall inte i Stralsund. Där fanns nämligen enligt vad som framgår av en promemoria 28 september 1811 av generalguvernören H. H. von Essen en sockerfabrik, som var i full gång. Den hade anlagts av en fabrikör Haase och kostat mycket pengar. Haase hade nyligen flyttat in till Stralsund och fört med sig en ansevärd förmögenhet. Han hade också köpt alla sekvesterade kolonialvaror. Bland dessa ingick 250 000 pund bomull och med denna som råvara tänkte han anlägga ett väveri och ett spinneri. För detta ändamål begärde han att få använda det gamla tyghuset i staden till fabrikslokal. Detta var ursprungligen

en klosterkyrka och hade senast tjänstgjort som pack- och lagerhus för sekvesterade varor, men stod nu tomt, sedan dessa blivit sålda. Då industrier var till landets bästa genom att ge sysselsättning och föda åt "en del av den mindre folkklassen" och samtidigt öka handeln i landet hemställde von Essen om bifall till Haases begäran, särskilt som han genom sin redan etablerade sockerfabrik gjort sig förtjänt att uppmuntras. Det tyckte förmodligen också kronprinsen, som beviljade framställningen.³² Som framgår av överste Peyrons nedan refererade rapport finns skäl att anta att Karl Johan själv har deltagit i den givande handeln med förbjudna varor; en inte helt otrolig uppgift med hänsyn till hans utpräglade sinne för affärer, men sensationellt i detta känsliga läge. Väl att märka är att Karl Johan under denna tid alltid stod bakom vad som angavs ske i Kungl. Maj:ts namn.

Under den korta tid som det svenska Pommern var i svensk ägo från mars 1810, då det återlämnades, till januari 1812, då det på nytt ockuperades, var det på väg att utvecklas till ett reservat för industrier, baserade på engelska kolonialvaror och ett brohuvud för insmugglingen av sådana varor till kontinenten. En sådan utveckling måste ha irriterat Napoleon. Han hade visserligen börjat uppmjuka sitt motstånd mot de engelska kolonialvarorna, som i längden inte gick att helt utestänga, genom att tillåta licensierad införsel mot höga tullar till förmån för statskassan, men detta höjde priset på varorna, vilket gjorde smugglingen ännu lönsammare. Ett sätt att hindra trafiken av förbjudna varor genom svenska Pommern var att ockupera landet.

Att något var i görningen som kunde beröra Pommern började man miss-tänka där i början av januari 1812.³³ Franska trupper var i rörelse i Mecklenburg och kavalleri hade slagit sig ner vid stränderna av Trebel och Peene. Tullposteringsar var utplacerade vid gränsövergångarna och man jagade alla handelsvaror som fördes ut ur landet. Kommendanten överste Ludvig Peyron kunde dock av flera skäl inte tro att en ockupation var förestående. Trupperna under hans befäl hade på order från Stockholm minskats under vintern, vilket inte skulle skett, om man ansett en brytning med Frankrike vara nära. Om fransmännen trängde in var det på sin höjd fråga om en genommarsch till Preussen. Att något allvarligare förestod kunde han ännu mindre tro sedan han underrättats om att en transport av förbjudna varor var på väg till de pommerska hamnarna, som skulle vara såld för Hans Maj:ts räkning. Den 25 januari kom ett meddelande från Rostock, att divisionen Friant stod beredd att rycka in i Svenska Pommern. Någon krigsförklaring hördes dock inte av, vilket styrkte tanken på att det var frågan om en genommarsch. Inte kunde han tro att general Friant tänkte bemäktiga sig ett allierat land med en kår av 16 000 man, försvarat av 1 200 man reguljära trupper. Hade han haft fientliga avsikter borde han i anständighetens namn ha meddelat detta. Så fanns det utan tvivel anledning att resonera och för Peyron blev därför händelseutveck-

lingen en obehaglig överraskning. Vad han inte visste var att fransmännen inte hade för avsikt att med ockupationen bryta freden med Sverige.

Den 27 januari bröt general Friants division in över gränsen på fem ställen och samma dag nådde kavalleriet fram ända till Stralsund och Greifswald. Undan för undan tog fransmännen kontroll över landet. Flottstyrkan i Wolgast beslagtogs. Polisen ersattes av franska funktionärer. De statliga kassorna togs omhand och mot Peyrons order också artilleriets ammunition.

Varken generalguvernören Hans Henrik von Essen eller vice guvernören Carl Mörner fanns märkligt nog inte i landet vid ockupationen och den 7 mars blev den franske divisionsgeneralen Morand utnämnd till guvernör. 17 mars avskedades postdirektören och brevcensur infördes. Alla brev öppnades och de flesta konfiskerades, 6 april inspekterade general Morand och två andra generaler Rügen. De fann att 25 000 man skulle behövas för att försvara ön. Så många disponerade de inte över för ändamålet utan nöjde sig med att placera ut 1 000 man som kustbevakning.

Den 24 april sattes Peyron i arrest för att han inte ville underordna sig den franske guvernören. I brev till denne hade han skrivit, att han var den svenske kungens undersåte och tvingad att stanna under en fientlig regering, vilket irriterat Morand. Arresten varade i 21 dagar och bevakningen, som bestod av en adjutant och två serjeanter, vistades hos honom natt och dag och han fick själv betala dem med 3 franc per dag till var och en. 20 maj fick Peyron motta en stämning till krigshovrätten där han skulle inställa sig den 17 augusti för att svara för beskyllningen att ha handlat mot instruktionerna vid de franska truppernas inmarsch.³⁴

Dessa instruktioner hade utfärdats 24 april 1811 för vice guvernören Carl Mörner. De skulle träda i kraft i händelse av ett engelskt landstigningsförsök och hade tillkommit "sedan Kejsrerliga franska regeringen låtit förklara Konungens ministär, att om en engelsk styrka nalkades kusterna av Sveriges tyska besittningar skulle kejsrerliga trupperna genast få befallning att inmarschera i dessa provinser för att försvara dem." Frankrike hade således i april 1811 och kort före den tid då engelska flottstyrkor brukade ankomma till Östersjön förbehållit sig rätten att rycka in i Pommern, när så kunde anses påkallat. Våren 1811 hade Frankrike inte begagnat sig av denna rättighet. Kaparkriget mot den engelska sjöfarten hade just börjat och intensifierades under sommaren och hösten.

Den franska deklarationen om inmarsch efter egen bedömning var utan tvivel en kränkning av Sveriges suveränitet och fordrade särskilda instruktioner för trupperna i provinsen. För att förekomma en fransk ockupation, som skulle hårt betunga landet och "förnärma Konungens värdighet" hade Kungl. Maj:t därför befallt, att Pommerns och Rügens landstorm skulle skyndsamt organiseras, fyra kanonslupar och Hennes Maj:ts Drottningens livregemente

bege sig till Rügen och hålla kusten besatt på alla punkter, där en landstigning kunde tänkas ske. Blev det en stor operation av engelska trupper skulle bistånd begäras av franska förband i närheten för att gemensamt angripa de styrkor som sökte landstiga.

Målet för en engelsk landstigning ansågs vara Rügen. Därpå tyder utformningen av instruktionerna för de svenska stridskrafterna. Att denna uppfattning delades av fransmännen framgår av de tre franska generalernas inspektion av Rügen den 6 april 1812 och ordnandet av kustförsvaret där. Men inte var det lätt för kommandanten Peyron att i januari, då de första ryktena om franska truppsammandragningar vid Pommerns gränser började inströmma, kunna tänka sig att han av den anledningen borde koncentrera sina ansträngningar till att försvara Rügen mot ett eventuellt flera månader senare kommande engelskt landstigningsförsök. Det ansåg emellertid krigshovrätten, som den 28 juli dömde honom att för orderbrott arkebuseras.³⁵

Den franska regeringens deklaration i april 1811 visar, att en engelsk invasion av Pommern inte ansågs utesluten. Engelska flottstyrkor "nalkades" varje vår de tyska kusterna och lämnade dem inte förrän sent på hösten. De behärskade havet och höll de franska kaparna i schack. 1811 hände ingenting men våren 1812 skulle de kanske föra med sig en invasionsarmé, som skulle störa den förestående uppgörelsen med Ryssland. Ett engelskt brohuvud skulle upprättas mitt i Europa. De svenska trupperna i Pommern var alltför svaga för att kunna hindra ett sådant företag. Därtill kom att Sverige som bundsförvant inte var att lita på. I stället för krig med England förekom bevisligen fraternisering och fredssonderingar. Svenska Pommern låg öppet för en engelsk invasion på våren 1812, om inget gjordes för att förhindra den. Den franska inmarschen bör ses mot denna bakgrund. Den var en säkerhetsåtgärd mot ett befarat anfall i ryggen. Att militära skäl legat bakom ockupationen var en uppfattning som framfördes i en depesch till statsministern Lars von Engeström från svenske ministern i Köpenhamn C.G. Oxenstierna, daterad 11 februari alltså bara 14 dagar efter det den inträffat. Av den danske statsministern Rosenkrantz hade Oxenstierna hört, att besättandet av Svenska Pommern var "resultatet av en mesure militaire, kanske förbunden med någon åtrå efter de så kallade kolonialvaror; härmed överensstämde även underrättelser från Hamburg och Berlin, å vilket sistnämnde ställe händelsen skall ha väckt mycken oro bland köpmännen". Detta var vad man trodde ute i Europa om orsaken och någon bättre förklaring är svår att finna.³⁶

Enligt en annan förklaring skulle meningen med ockupationen ha varit att framtvinga ett alliansanbud från Sverige riktat mot Ryssland. Inför risken av en brytning med Napoleon skulle folkstämningen i Sverige vändas mot Karl Johan, som skulle tvingas falla undan för att inte äventyra sin ställning.³⁷ Visserligen fanns i Sverige en opposition mot det närmande till Ryssland som

ägde rum, men Karl Johan satt redan fast i sadeln och hans program att vinna Norge som ersättning för det förlorade Finland hade vunnit gehör i vida kretsar. Och den politiken kunde endast genomföras i samförstånd med England och Ryssland. Halvannan månad efter inmarschen i Pommern antydde den franske utrikesministern Maret, att denna skett på grund av uppbringningen av kaparen *Le Mercure*. Att ett samband föreligger mellan dessa händelser kan inte uteslutas, eftersom ordern till marskalk Davout att besätta Pommern kom samma dag som uppbringningen blev känd i Paris. Att en fransk kapare försedd med kaparbrev av Napoleon blivit tagen av ett svenskt örlogsfartyg torde ha slagit ner som en bomb i den franska huvudstaden. Missnöjet med Sverige som länge legat på bristningsgränsen slog då plötsligt över i handling. Men mer än en utlösande effekt kan uppbringningen inte ha haft.

Den franska inmarschen i Svenska Pommern fick omedelbart politiska följder. Under februari inleddes ett närmande till Ryssland. Vad som brukar kallas 1812 års politik stod för dörren. I mars tog man i på skarpen mot de franska kaparna. Dessa skulle uppbringas under en hycklande försäkran om att detta skedde uteslutande av vänskap för att skydda dem mot den snart ankommande engelska flottan. Gjorde de motstånd skulle de skjutas i sank. Den första ordern med detta innehåll utfärdades 10 mars och upprepades 25 mars.³⁸ Den gav också snart resultat. I juni satt flera kaparkaptener i fångenskap på Kristianstads fästning. En skrivelse från dem hade 29 juni överlämnats till det franska sändebudet Cabre, vilket Toll skulle meddela dem.³⁹ Deras vistelse i Kristianstad varade några månader och tog ett oväntat slut. Den 22 november måste Toll rapportera att de rymt.⁴⁰ En kirurg från kaparen *Le Tartar* fick tillstånd att avlägga examen i Lund och skulle erbjudas svensk tjänst. En fånge som inte rymt var den arme förre kommandanten överste Ludvig Peyron, som var kvar på fästningen ännu den 15 februari 1815. Han hade den 18 augusti 1813 av Kungl. Maj:t förskonats från dödsstraffet och skulle tills vidare hållas i fängelse på Kristianstads fästning.⁴¹

Bilaga

Då det säkert vill intressera Eders Excellens att se huru Sverige blivit miss-handlat av franska kapare, så får jag härmed äran innesluta specifikation över de här uppbragte svenska skepp anno 1811 och 1812. Beloppet av det som tills dato är sålt utgör 233 000 riksdaler banco. En stor del har man sålt bort utan condemnation eller dom, som aldrig borde kunna ske i en stat, där lag och ordning existerar. Dylika summor tillika med de odisponerade skepp och laster böra nu prompt utlevereras; jag har i dag tillskrivit excellensen och statsministern Engeström. – Danska kaperierna har kostat Sverige många millioner.

Specifikation över svenska skepp som av franska kapare blivit uppbragte 1811 och 1812.

<i>Skepparnas namn</i>	<i>Skeppens namn</i>	<i>Auktionsdato</i>	<i>Belopp</i>	<i>D:o skepp</i>
Johan Tunell	Sophia	29/11-11	35 903	3450
Jöns Gram	Emanuel	3/1-12	12 349	3900
Lars Brun	Joseph o Anna	3/1-12	20 107	—
Nils Smith	Hoppet			
P. Gillberg	Svan			
C. Löfström	Sta Johanna			
C. Ahlgren	Adolph	11/11-12	115 862	4800
S. Östberg	Victor			
Bergman	„Carl August	14/7-13	161 162	15000
C.P. Söderström	Hoppet	7/2-12	32 593	18000
H. Hallengren	Elisabeth	24/7-12	12 992	13500
E. Sallin	Adonis	17/12-11	27 441	—
F.L. Habelin	Fortuna	3/1-12	11 240	11260
H.S. Gottskalk	Maria	30/6-12	22 559	6100
Lars Pettersson	Gäddan	31/12-11	2 660	—
Lars Årsberg	Sophia	12/7-13	92 327	6600
Anders Strandberg	Maria Christina	1/9-13		21 600
T.G. Herrlich	Bröderne	1/9-13	—	—
C.M. Fritz	Sophia			
O. Westerberg	Hoppet	—	—	25800
J. Nummelin	Carl Johan	11/10-13	4 895	—
P. Berg	Vänskapen	”—	—	—
N. Sjögren	Friheten	”—	—	—
P. Bohman	Hedvig Eleonora	”—	—	—
N. Jonson	Jägaren	2/5-13	23 696	6000
O. Thykason	Emanuel	27/9-13	119 486	25260
C. Olson	Sally	6/9-13	88 622	6 000
H. Kromnow	Anna Sophia	25/5-13	124 144	29640
O. Wimmelberg	Sophia	6/11-13	4 324	—
Johan Malm	Hoppet	12/4-13	143 512	—
Gustaf Matson	Hoppet	12/4-13	—	—

för detta fartyg är i franska consulatet deponerat den 30 juli 1812 14 000 riksdaler dansk. Lasten tillhör en handlande i Köpenhamn och är frigiven.

Alex Sjöberg Flink o färdig, ej condemnerat men sålt på Femern.

Jon Person Basen, nordbåt, öppen

Köpenhamn 22 april 1814

Edvard Gram

Beloppet av samtliga tills dato realiserade skepp och laster (18 ännu orealise-
rade) 1 407 363 riksdaler dansk courant.

Noter

1. Ross, John, *Memoirs and correspondence of Admiral Lord De Saumarez II* s. 218-219. London 1838. Hansson Hans, "Engelska flottan har siktats vid Vinga" s. 278 ff, Göteborg 1984.
2. Göteborgs tolagsräkenskaper 1811:253, 308, 407, 473 m fl GLA.
3. Pommeranica 186, RA.
4. Däckade kanonslupsbataljonens exp. Orderjournal 1811 nr 141, KrA.
5. Generalbefälet i Skåne, ink. brev 1810-1812, nr 580, KrA.
6. Korrespondance vedr. svenske af franske Kapere opbragte Skibe, DRA.
7. Generalbefälet i Skåne, brev från generaladjutanten för flottorne Victor von Stedingk till Toll 1 sept. 1811 nr 572.
8. Generalbefälet, Stedingk till Toll 4 okt. 1811 nr 583, 22 okt. nr 593, 25 okt. nr 594, 22 nov, nr 605.
9. Generalbefälet 10 dec. 1811 nr 617.
10. Grill, Erik, *En Valldaskeppares destinationer (ur Individ och Historia, Studier tillägnade Hans Gilllingstam 22 febr. 1990)* s. 156 ff.
11. Wirsénka saml. E 6040, RA.
12. Generalbefälet, Handlingar ordnade efter ämne, serie F1 vol 2.
13. Overadmiralitetsrättens dom nr 21, 1811, DRA.
14. Generalbefälet ovan, not 12.
15. Däckade kanonslupsbataljonens utg. skrivelser 1811 nr 140.
16. Landskrona fördelning, ink. skrivelser till Dorph från Stedingk 27 dec. 1811 nr 227.
17. Däckade kanonslupsbataljonens exp. ink. skrivelser 24 dec 1811.
18. Ross, John, a.a. s. 263.
19. Generaladjutanten för flottan koncept 1 januari 1812 till Toll.
20. Landskrona fördelning, ink. skrivelser nr 261.
21. Orderjournal för däckade kanonslupsbataljonen 11 febr. 1812 nr 517.
22. Orderjournal 21 febr. 1812 nr 527.
23. Landskrona fördelning, ink. skrivelser nr 280.
24. Orderjournal 23 febr. 1812 nr 534.
25. Orderjournal 533, 534, 539, 540.
26. Landskrona fördelning, Rapport från Petesche 10 mars 1812 nr 298.
27. Landskrona fördelning, ink. skrivelser nr 333.
28. Landskrona fördelning, inkl. skrivelser nr 376, 387.
29. Carlsson, Einar, *Napoleon och Svenska Pommern år 1812*, HT 1954.
30. Rubin, Marcus, 1807-14, s. 412. Köbenhavn 1892.
31. Pommern-Wismar, licenträkenskaper Wolgast, vol 1810-19 nr 19-22, 24. RA.
32. Pommeranica 186. RA.

33. Schinkel-Bergman, Minnen ur Sveriges nyare historia, Bihang 3. s. 43 ff. Tingsten Lars, Fransmännens besättande av Svenska Pommern år 1812 och vissa därmed förenade förhållanden. Kungl. Krigsvetenskapsakademiens tidskrift 1923, bihäfte 1.
34. Karl XIV Johans papper, K 1023, RA.
35. Biographica, Peyron RA.
36. Kabinettet för utrikes brevväxlingen, Depescher från sv. ministern i Köpenhamn. Morén, F.W., Kring 1812 års politik s. 11–12, Stockholm 1927.
37. Carlsson a.a.
38. Generalbefälet, ink. skrivelser 1810-12. vol. 1 nr 661, 670.
39. Generalbefälet, ink. skrivelser nr 717.
40. Generalbefälet, ink. skrivelser nr 807.
41. Tingsten a.a.

En sjöofficers läroår.

Harald Åkermark skriver hem

Av fil. dr Holger Wichman

Läsningen av Marryats och Trolles sjöromaner väckte hos mig önskan att bli sjöofficer, berättar viceamiralen Harald Åkermark (1873–1963) i sin familjekrönika. Som född i Göteborg är det ju naturligt, att han tidigt blev intresserad av sjölivet. Därtill kommer, att hans morfar Theodor Wilhelm Tranchell, grundare av Lindholmens verkstad, skeppsredare och mångårig ordförande i Sjömannasällskapet i Göteborg, var angelägen att göra sina barnbarn förtrogna med sjön. Redan 1882 gav han Harald och hans syskon en fyraårad livbåt. Med den lärde de sig att ro genom stadens numera igenfyllda kanaler och roddade sommartid båten till sommarnöjet Håstevik på Hisingen.

Efter hand utsträcktes roddturerna, och båtbeståndet utökades med både rodd- och segelbåtar. Resorna omfattade till slut hela Göteborgs skärgård och segelfärder till Marstrand och Uddevalla. Med kuttrarna Siri och Smart deltog de i segelsällskapet Aeolus kappseglingar, då den välseglande, halvdäckade Smart några gånger vann första priset.

Sin första långresa gjorde Harald Åkermark på sommaren 1885. För att utröna, hur han tålde sjön, fick han följa med en släkting, som var sjökapten, på ett ångfartyg till Newcastle. Resultatet var gynnsamt, och på förslag av ett par bekanta sjöofficerare beslöts, att han för inträde i sjökrigsskolan, till vilken inträdesåldern då var 13–15 år, först skulle genomgå en av skolans lärare privat anordnad Förberedande läroanstalt till kungl. sjökrigsskolan.

På våren 1886 slutade han därför tredje klassen i Göteborgs realläroverk och flyttade på hösten till Stockholm. Han hade då just fyllt 13 år. Han inackorderades hos den förberedande skolans föreståndare lektor Hampus Hultdt, som visade sig ha studerat i Uppsala samtidigt som Haralds far, magistratssekreteraren och notarius publicus i Göteborg Gudmund Åkermark. Hultdt tog väl hand om Harald och fäste sig vid gossen. I skolan gick också tre andra göteborgspojkar, bland dem Haralds släkting William Gibson från Jonsered. De var sedan i flera år tillsammans som kadetter och sjöofficerare.

Årets förberedande sjökrigsskola hade 32 elever, och då det antal, som på hösten 1887 skulle antagas till sjökadetter, bara var 12–15, var tävlan bland eleverna hård. På sommaren 1887 fick Harald som kadettaspirant medfölja korvetten Norrköping. I mitten av maj avgick korvetten från Karlskrona och besökte hamnar i Sverige, Norge, Frankrike och England. I slutet av juli

återkom expeditionen till Karlskrona, och efter examen ombord avreste aspiranterna till sina hem.

Under denna första resa med örlogsfartyg liksom senare skrev Harald detaljerade brev hem. Han berättade om arbetet ombord, exercis och vakter m m, om väderleken såsom stormar, stiltje och tjocka, så att mistluren "eller skepparens ko, som den kallas," måste ljuda, om hajfiske, permissioner, besök i olika hamnar, måltider o s v. Han talade uppskattande om middagarna med bl a köttsoffa, biff, kalvstek och sill och potatis. Två dagar i veckan fick man ärter och pannkaka och två gånger öl. Med tiden skulle han bli mer kritiskt inställd mot mathållningen. Bland märkliga händelser framhålls firandet i Dartmouth av drottning Victorias 50-årsjubileum som regent.

De sammanlagda land- och sjöbetygen räckte denna gång inte till för att han skulle komma in i sjökrigsskolan. Detta var, väl på grund av hans ringa ålder, inte heller väntat, och det bestämdes, att han skulle gå ännu ett år i den förberedande sjökrigsskolan och bo hos lektor Huldt. Betyget blev denna gång mycket gott och åtföljde på våren 1888 anmälan till inträdesexamen i sjökrigsskolan.

Nu tillstötte likväl en icke beräknad motgång. Det upptäcktes, att Harald hade ett lindrigt bräck, och det föreföll, som om han inte skulle kunna få det friskintyg, som skulle bifogas hans anmälan till sjökrigsskolan. Lektor Huldt talade med flera läkare, men saken syntes utsiktslös. "Jag vet, hur ytterligt noggranna, för att ej säga småaktiga, de äro vid denna undersökningen," skrev han till magistratssekreteraren och diskuterade, vad som skulle hända, om Harald blev underkend. Huldt sökte också upp en person, som han kände i kommandoexpeditionen, liksom även statsrådet Carl Gustaf von Otter, som dock var bortrest.

Resultatet av läkarbesiktningen blev det befarade. Bräcket var så obetydligt, att det observerades först, när Harald skulle gå och trodde, att undersökningen var klar. Mellan de tre närvarande läkarna uppstod en diskussion, om åkomman kunde ha inflytande på hans blivande tjänstduglighet. De kom överens om att felet möjligen kunde betyda något under kadettiden, om han behövde ligga framstupa på rårna och bärga segel. Som officer skulle han aldrig få någon olägenhet av det. Likafullt underkände läkarna honom.

Skam dock den som ger sig. På söndagsmorgonen den 29 april kom Harald hem till sin morbror, den framstående redaktören och riksdagsmannen Carl Herslow, gift med en dotter till Theodor Tranchell. Harald såg dyster ut på denna bedrövliga morgonkvist, skrev Herslow till sin svåger Gudmund Åkermark. "Han kämpade duktigt mot varje vekligt uttryck av sorg och ansiktet var alldeles orörligt, men tårarna runno sakta sin väg nedåt." Herslow skyndade sig genast till sjöministern och fick "efter något parlamentärande" medgivande av von Otter att inlämna ansökan om dispens att oaktat det under-

kännande läkarintyget få deltaga i den examen för inträde till sjökrigsskolan, som skulle äga rum följande dag. Det glädde honom verkligen, fortsatte Herslow, ”ty jag vill säga dig, att jag riktigt håller av din lille pilt; där finnes en kärna av äkta manlighet i den lille pysen”.

Största skyndsamhet var nu av nöden. Statsrådet hade begärt att få ansökningsen redan samma dag, och Herslow sökte få tag i lektor Huldt, som han tidigare bett tillskriva Gudmund Åkermark att skicka honom en ansökan att ha liggande för alla eventualiteters skull. Men klockan blev 4 e m, Huldt var oanträffbar och Herslow skulle bort på middag. Han beslöt då att själv skriva ansökningsen i Gudmund Åkermarks namn och sände en avskrift till denne. Han hoppades, att han inte skulle anklaga honom för tilltaget, ”men jag var i knipa”.

I brevet, ställt till chefen för sjöförsvarsdepartementet, angavs att Harald, som anmält sig att undergå examen för inträde i sjökrigsskolan, vid läkarbesiktningen blivit underkänd på grund av ett lindrigt bräck. Framstående läkare hade likväl förklarat, att åkomman fullständigt kunde hävas genom operation. Gudmund Åkermark anhöll därför, att tillträde till morgondagens examen måtte medges hans son på villkor, att hans definitiva inträde i sjökrigsskolan, även om han godkändes i examen, skulle bli beroende av utgången av den prövning av sjökrigsskolans läkare, som han skulle undergå efter en operation.

Följden blev, att Harald beviljades att undergå inträdesexamen till sjökrigsskolan. Efter bräckoperationen, som ägde rum på Sabbatsbergs sjukhus, blev han godkänd vid en ny läkarbesiktning och fick också tillgodoräkna sig sina sjöbetyg från expeditionen med korvetten Norrköping. Den 1 oktober 1888 blev han, nyss fylld 15 år, antagen till sjökadett såsom nr 7 bland 15 antagna.

Tack vare Carl Herslows snabba och okonventionella ingripande blev Harald Åkermark sålunda sjökadett åtminstone ett år tidigare än eljest blivit fallet, och han räddades kanske rentav därigenom till sjöofficersbanan. Med fog kan med en viss travestering sägas, att det inte var så dumt att ha biskopen till morbror.

Harald började sålunda i oktober 1888 i första klassen i sjökrigsskolan och var alltså inackorderad hos lektor Huldt. Utom vanliga skolämnen ingick i undervisningen exercis och vapenövning. Men det var i flera avseenden en hård skola, kadetterna tävlade om betygen, och aga och pennalism frodades ymnigt. Redan efter en vecka skrev han hem, att han ännu inte fått smörj, medan William Gibson fått ganska mycket stryk. Och följande vecka kunde han meddela, att han fått två slag av daggen, därför att han rivit ner ett par kläder under gymnastiken. ”Men det kändes inte”, slutar han.

På hösten började han också konfirmationsläsning för Johan Alfred



*Harald Åkermark
som kadett, 1888.*

Wisnell, som var vice pastor i Jakobs och Johannes församling, vice hovpredikant och lärare i kristendom vid sjökrigsskolan. I slutet av mars 1889 konfirmerades han i Skeppsholmskyrkan, då hans mor reste upp till Stockholm för att närvara.

En knapp månad senare var det examen i sjökrigsskolan. De bästa betygen hade han i historia och geografi, men algebra och geometri låg också bra till. Betygsmässigt låg han ungefär i mitten av klassen. Några dagar senare reste kadetterna till Karlskrona för sommarutbildning på fregatten Vanadis, och han var undrande om hur det skulle gå, då han inte varit till sjöss på två år.

Den första veckan riggades och utrustades fregatten, och en provtur gjordes till Utklippans fyr. Harald besåg också varvet med modellkammare, rep-slageri m m och arsenalen med kanoner och andra vapen för flottans fartyg.

Den 11 maj mönstrade amiralen kadetter och besättning, och man mannade reling och saluterade med 17 skott för honom. Vanadis avgick från Karlskrona, saluterade Kungsholms fästning, släckte under ångpannorna och satte segel samt styrde mot Falsterbo fyr. Harald hade vakt på natten och var uppe och beslog kryssöverbramseglet för första gången på Vanadis.

Det var Harald Åkermarks andra långresa, och han har i breven hem noggrant redogjort för väderlek och vindar, händelser och övningar och för vilken mat som vankades varje dag. Färden fortsatte genom Öresund, Kronborg saluterades, man passerade Kullen och Nidingen och satte kurs på Göteborg. Ibland fick man kryssa, ibland var det stiltje, så att man bärgade seglen och tog upp ånga. Vinga passerades, lots kom ombord, och man ankrade på Älvsborgsfjorden. Harald fick landpermission och besökte hemmet. Sen bar det ut på Nordsjön och mot Engelska kanalen. Övningarna ägde rum med lektioner i vapenlära och segelexercis, navigation och klart skepp till drabbning. Vädret var vackert, men det var frisk bris och hög sjö, så att flera blev sjösjuka. Man signalerade till Dover att telegrafera till svenska amiralitetet, att allt var väl ombord. Dunkerque passerades på natten i tjocka. Harald hade vakten och måste skjuta två skott för att göra en ångare uppmärksam på att hon styrde rakt mot Vanadis.

Under fortsatta övningar och exercis kom man ut i Atlanten och satte alla segel med kurs mot Azorerna. Men det blev storm, och man fick länsa undan och kom nära spanska kusten och var på återvägen inne i Biscayabukten. De stannade några dagar i Dartmouth, var ombord på ett par engelska kadettfartyg och gjorde utflykt till en gammal slottsruin. På återvägen åt de frukost med medhavd matsäck, då 124 pannkakor, 250 smörgåsar och 6 dussin öl gick åt, allt ordentligt redovisat men ej hur många deltagarna var.

Från Dartmouth avgick Vanadis till Wilhelmshafen. Man besåg där varvet och de många fartygen och var ombord på det tyska skolskeppet Mars, där de blev bjudna på öl i sejdlar i gunrummet och inte kom tillbaka förrän kl 2 på natten. Därifrån fortsatte resan mot Helsingborg, ofta med ångkraft på grund av stiltje. En kort tur gjordes till Marstrand och Vinga, och på kvällen var det spel och dans på backen. Till Helsingborg kom man vid midsommar och fick landpermission. Harald och några kamrater gick först på kondis, drack senare kaffe och punsch och slutade med att äta en utmärkt sexa för 1:50. Följande dag hade han vakt och kom inte i land. I stället var mycket folk på besök ombord, bland dem några damer från Göteborg. På kvällen var det musik och dans på backen. Kadetterna var en kväll bjudna på bal i Ramlösa. Man gjorde också besök i Helsingör, saluterade Kronborg och ankrade på redde. Följande dag styrde man söderut förbi Ven och ankrade utanför Skodsborg. På hotellet där åt Harald middag bestående av kejsarsoppa, rödspotta med kräftor, lammkött med stuvad sparris, gröna ärter och sallat samt till efterrätt

glace och jordgubbar. "Jag skulle tro det var en bra middag för 2 kr eller vad tycks?" På återvägen till Helsingborg passerade två tyska "minbåtseskadrar" (=torpedbåtseskadrar) om tillsammans 30 fartyg, och på middagen, då de exercerade och höll på med klart skepp till drabbning, kom en dansk "minbåt" förbi, vilken de besköt med lösa skott.

Den 1 juli lämnade Vanadis Helsingborg, seglade förbi Malmö, lämnade lotsen vid Falsterbo fyr och nådde Karlskrona ett par dagar senare. Redan på eftermiddagen gick fregatten likväl ut igen och styrde mot Gotland och vidare mot Helsingfors. En natt fick fartyget upp till 12 knops fart, vilket var det mesta dittills. Den 7 juli hade man Dagö om styrbord och passerade Reval och ankrade i Helsingfors tidigt följande dag. Den 9 juli var det drottning Sofias födelsedag. Den ryske generalguvernören baron af Forselles, kommandanten i Helsingfors och den svenske generalkonsuln greve Björnstjerna kom ombord, man saluterade och fartygsschefen hade stor lunch för de höga gästerna.

På eftermiddagen fick man permission, och Harald såg sig om i staden, där det fanns många vackra byggnader, och besökte Sveaborg. Två stora ryska örlogsmän kom in i hamnen med många kadetter, och dessa var följande förmiddag ombord på Vanadis. På eftermiddagen var det bal på det ena ryska fartyget, och hälften av kadetterna var där, medan de andra och däribland Harald gick på en middag, som hade anordnats för kadetter och officerare av greve Björnstjerna på Brunnssparkens restaurang utanför Helsingfors. Efter en utsökt middag serverades bål. Man höll tal och utbringade skålar för kadetterna m fl, tills det blev uppbrott vid halv två. Litet till mans var de något beskänkta, gick vilse till den väntande ångslupen och saknade tre man, som de måste leta reda på. Till på köpet började det regna, och dyblöta kom de äntligen ombord strax före klockan tre. Följande dag var Harald ombord på ett av de ryska fartygen, som han fann mycket snuskigt. På eftermiddagen höll officerarna bal på Vanadis, och därefter var det bal i land till kl. ett.

Efter en veckolång givande men ansträngande vistelse i Helsingfors avgick Vanadis via Gävle till Stockholm, som man lämnade den 29 juli. Man bedrev skjutövningar i trakten av Sandhamn och på Kanholmsfjärden, där Stockholmseskadern låg samlad. Efter slutad skjutning gick Vanadis in till Djurö, där eskaderchefsfartyget Valkyrian låg, och kommandör Georg af Klercker kom ombord. På återvägen till Sandhamn släckte man en eldsvåda på en fyrplats, varvid en av kadetterna blev skadad.

Färden gick därefter söderut, och på natten till den 2 augusti kom Gotska Sandön i sikte. Sedan fick man emellertid kryssa i stadig motvind, och först efter fyra dagar nåddes Hoburgen. Följande dag siktades Öland. I 9 knops fart och med ångan uppe sköt man sedan skarpt med kanon på ballongmål. Efter skjutningen satte man åter segel och kryssade. Natten var kolmörk, och man måste skjuta tre varningsskott för en seglare, som styrde rakt mot Vanadis.

Vid middagstiden den 7 augusti ankrade man på redde i Karlskrona. Där låg då de fyra skeppsgossebriggarna och Abraham Rydberg.

Harald, som hade vakt, fick inte gå i land och hade sedan fullt arbete med att utrusta sjömättningsbåtar och kanonbåten Gunhild, som avgick till Västerviks skärgård för tre veckors sjömätningar och ångfartygsmanövrer, landstigningsövningar och krigsspel. Det hölls också tentamen och examen i sjömanskap, artilleri, navigation och signalering. I början av september ägde avslutning och avrustning rum i Karlskrona. Därifrån fick Harald permission att bege sig hem till Göteborg, innan nästa termin skulle börja i Stockholm. Slutresultatet av hans land- och sjöutbildning var, att han flyttades upp i andra klassen vid sjökrigsskolan.

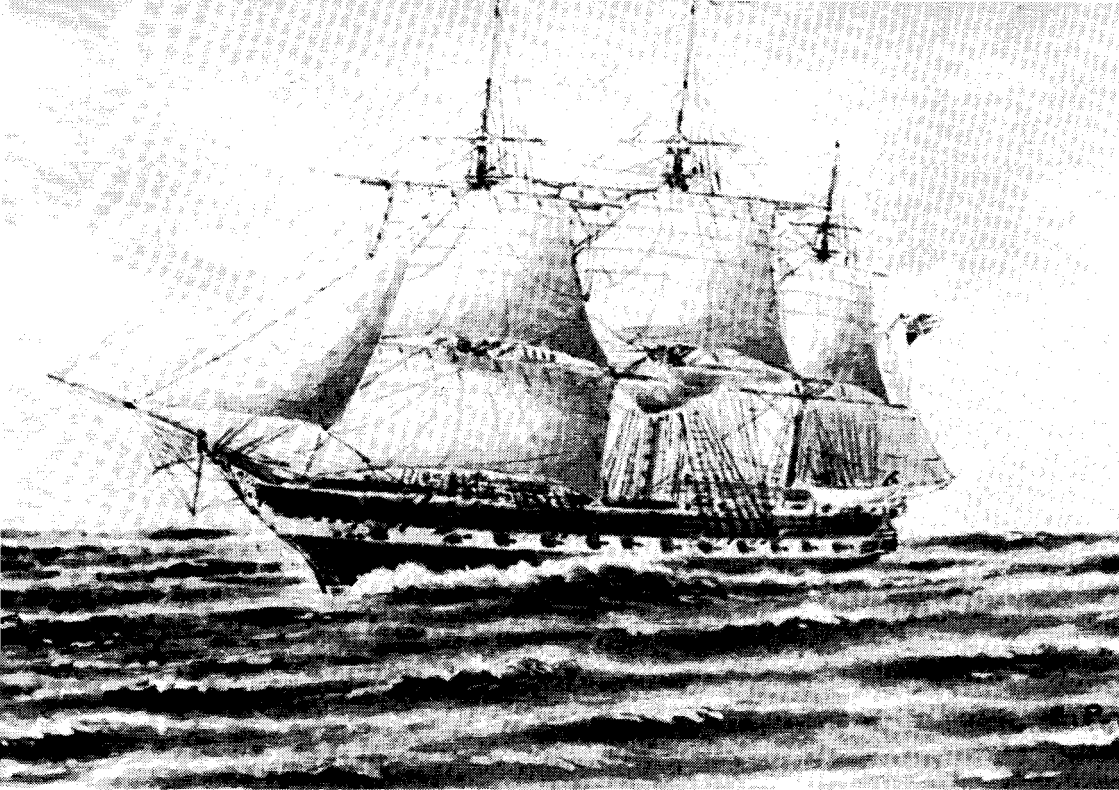
Från höstterminens början 1889 och under sin återstående kadettid var Harald Åkermark, medan skolan i land pågick, inackorderad hos dåvarande kaptenen vid flottan, sedermera generallotsdirektören Vilhelm Linder, som åren 1888-92 tjänstgjorde som äldste kadettofficer vid sjökrigsskolan. Sedan han blivit änklings, flyttade Linder på hösten 1893 till kasernbefälhavarebostället å Skeppsholmen, och Harald fick ett gavelrum med vacker utsikt över Strömmen. I ett brev till Gudmund Åkermark uttryckte Linder sin förhoppning, att Harald genom hans mors och systrars närvaro i bostaden skulle få ett behagligt hemliv.

Men låt oss återgå till sjökadettutbildningen. Efter att ha genomgått andra landklassen med goda betyg avreste Harald och övriga sjökadetter vid valborgsmässotiden 1890 till Karlskrona för att rusta fregatten Vanadis för nästa långresa. När uppriggningen var klar den 6 maj, fick de beröm för att det aldrig tidigare hade gått så fort. Harald var på första kadettkvarteret, och som överbramgast hade han "mycket snärjigt".

De följande dagarna pågick exercis, den 13 maj inmönstrades de av amiral Fredrik von Otter, bror till statsrådet. Dagen därefter avgick de under fortsatta arbeten, exerciser och vakter förbi Falsterbo, genom Öresund, siktade Nidingen och Vinga och passerade Skagen. Kursen ändrades till sydväst, man styrde in i Kanalen och ankrade vid ön Wight. De besåg sjöstaden och flottstationen Portsmouth och var ombord på några stora pansarskepp, minfartyg, torpedjagare och transportfartyg m fl.

Färden fortsattes sedan söderut med frisk vind och hög sjö men eljest vackert väder ur Kanalen och ut på Atlanten. En dag fick man syn på en val och en annan dag fanns hajar och tumlare omkring fartyget. Det var alldeles stjärnklart på natten, och i vattnet lyste marelden, så att det såg ut som elektriskt ljus. Övningar av olika slag fortsatte, en gång var det exercis med "man över bord", då livbojen kastades ut, seglen bärgades, livbåten sattes i sjön och den föregivne mannen – en tunna – togs upp.

Sista maj var man på höjden av Lissabon, och några dagar senare löpte man



"H.M.S. Vanadis. 1890, 1891, 1892, 1893."

Akvarell av Erik Pettersson, ingående i ett album, som gavs av flottans underofficerskår till Harald Åkermark, när han 1933 lämnade befälet över kustflottan. Albumet innehåller bilder av alla örlogsfartyg, på vilka han tjänstgjort.

in i Gibraltar. Alltjämt var vädret vackert, och det var 43° varmt i solen. På vägen norrut till Barcelona, som de anlöpte den 11 juni, svimmade några av hettan. Det hindrade inte, att man till middagarna fick ärter och pannkaka eller salt kött och bruna bönor, som dock svalkades av efterrätter som kallskål, apelsiner och fikon. I Barcelona stannade man omkring en vecka. Harald beskriver stadens både ljusa och mörka sidor och kommenterar en tjurfäkting, att den var ganska rolig fast otrevlig i början.

Vid återkomsten till Gibraltar fick de ligga i karantän på grund av faran för kolera och gula febern. De roade sig likväl på bästa sätt, spelade ett spex på midsommaraftonen, mannade reling, när en amiral passerade i en båt och flaggade och saluterade med 21 skott på den engelska drottningen Victorias kröningsdag. Sedan karantänen blivit upphävd, gick Harald i land, men staden föreföll honom ruskig. I Gibraltar såg han några av de vilda aporna och gjorde en utflykt, ridande på en åsna i sex timmar. En sjöman till häst är ju en styggelse, och Harald kände sig efteråt åtskilligt öm baktill.



Gibraltar d. 22/6 90.

Kära Mamma!

I detta brev skrifver jag endast en kortare skildring af en resor, ty jag har endast ett förmärke och då vi är förslagna i karantän så kan jag inte få några flera. Jag skall skicka utspeltigare om den i framtiden.

Jag tackar för 2 brev som jag fått här i Gibraltar samt för tillfrågorna.

Som sagt så inkommer vi hit i dag kl. 5. m., men genom att komma hit, så blifva vi lagda i karantän och så kan vi hafva en ingående kommunikation.

I början av juli lämnade man Gibraltar och gick direkt till Torekov, dit man anlände den 23 juli, och till Helsingborg under växlande väderlek och vindar, ömsom under segel och ömsom med ånga, fortsatt exercis, lektioner och vakter och enformig och dålig mat. Smöret höll på att härskna, och pannkakorna var dåliga, och man gick, skriver han i ett brev, "så att säga i ständig hunger".

I Torekov hade han bl a tentamina i artilleri och sjömanskap, navigation och signalering, och i Helsingborg låg Drott, och Oscar II kom ombord på Vanadis. Färden gick sedan tillbaka till Karlskrona men fortsatte till Västervik för en tids sjömätningar m m. Efter avrustning i Karlskrona begav sig Harald hem till Göteborg, innan tredje landklassen i sjökrigsskolan började i Stockholm.

De följande somrarnas resor med fregatten Vanadis var i stort sett lika de föregående årens färder, fast routerna varierade. Harald fortsatte att flitigt rapportera hem om livet ombord, glädjeämnen och förtretligheter och om upplevelser i land. Resorna är ju också kända genom andra beskrivningar, men några notiser utöver de rutinmässiga uppgifterna kan meddelas ur breven.

Under resan från maj till september 1891 fördelades Harald på andra kadettkvarteret och såsom överbramskorpral. Motiga vindar fördröjde ankomsten till Lissabon den 10 juni. Över Gibraltar fortsattes färden till Oran i Algeriet. Hemvägen gick väster om Irland och norr om Skottland till Torekov och Helsingborg, därefter över Karlskrona till Västervik för sjömätningar och landstigningsövningar. Avmönstring skedde i Karlskrona den 6 september.

Sommaren 1892 var han fördelad på tredje kadettkvarteret och såsom bramskorpral. Under färden besöktes Funchal på Madeira, Falmouth och Antwerpen samt Helsingborg och Torekov, Västervik och Karlskrona med avmönstring i början av september. Resan till Madeira var tidvis rätt obehaglig med stiltje, motvind och storm. Med en välbehaglig suck kunde han den 7 juni meddela, att de "äntligen efter en månads kringirrande på det vidsträckta Atlanterhavet" hade uppnått Funchal. Man besåg staden, köpte äkta Madeiravin och åkte "med vinande fart" släde på stenläggningen utför sluttningen ner till staden. På fartygschefens bekostnad gjordes en utflykt till häst, och Harald skattade sig lycklig, att han lärt sig rida och inte föll av som många andra. De nådde upp på en bergstopp och sjöng fosterländska sånger och utbragte ett fyrfaldigt leve för gamla Sverige. På nervägen höll en kadett på att falla ned i bråddjupet med sin häst men blev räddad. Återkomna fann de, att skinnet var avskavt på tårna, då man hade måste gå nerför den branta utförsbacken. Utfärden hade dock varit ganska trevlig, summerade Harald, bara de hade fått bättre mat.

Från Funchal gick det vidare. I Falmouth, där man kolade, begravdes en

märsgast, som avlidit, då han störtat i däck från förmärsen. På midsommaraftonen i Engelska kanalen uppförde man liksom föregående år en pjäs å "Theatro el Vanadiso", denna gång lustspelet Vår koloni, som tilldrog sig på Samoa med Liss Olof Larsson som guvernör. Harald skulle ha uppträtt som den nyupptäckta stjärnbilden Sus =gris, men det blev inställt. Emellertid är det möjligt, att detta, ehuru hans anhöriga minns en annan version, var upphovet till att han kallades Nasse, ett smeknamn, som han själv använde i något brev hem denna sommar. Efter pjäsen följde sång, musik och dans på däck och serverades bålar och hölls tal i mässen.

Från Vlissingen, där man träffade några holländska sjöofficerare, fortsatte färden uppför Schelde till Antwerpen. Harald besåg staden grundligt, tavelmuseet, zoologiska trädgården, hamnen, där det låg flera svenska handelsfartyg m m. Från katedralens torn kunde han se en stor del av Belgien. Han gjorde däremot inte som många av kamraterna någon resa till Bryssel. Vanadis sades vara det största örlogsskepp, som gått upp till Antwerpen, och väckte stor uppmärksamhet och blev omskrivet i tidningarna.

På Nordsjön avverkades flera tentamina, och man följde sedan svenska kusten ned till Helsingborg, som nåddes den 12 juli. Fem dagar senare var officerare och kadetter från den norska korvetten Nornan inbjudna till middag på Vanadis. Festen bekostades av Oscar II, och svenskarna var tillsagda att vara särdeles artiga och förekommande, en tydlig politisk markering under det alltmer spända förhållandet mellan unionsfolken.

Harald ger en utförlig och målande beskrivning av denna länge bebadade fest. På batteridäcket dukades officerarnas middagsbord för 24 personer. Kadetternas bord var dukat för 92 personer i mässen, bl a dekorerat med en blombukett för varje kadett i de tre högsta klasserna. I lektionshytterna stod kaffebord för kadetterna och inne hos chefen bord för officerarna. På middagen satt en norrmann med två svenskar från de tre högsta klasserna. Matsedeln var buljong, rökt lax med förlorade ägg, kotletter och glace med jordgubbar jämte bordeaux, sherry och champagne. Tal hölls för kungen, Norge och kvinnan i Norden samt för unionen. Det bästa talet hölls på vers av Otto Lübeck för Norges välfärd, och Harald sände hem en avskrift av talet. Middagen var överhuvud trevlig och gemytlig. Efter kaffet bjöds bålar, och man höll tal och hurrade friskt, så Harald var alldeles hes. Ett telegram avsändes till konungen, som sände svarstelegram.

Från skoltiden i Stockholm 1892/93 kan nämnas, att Harald stolt kunde meddela hem, att han varit page vid den urtima riksdagens högtidliga öppnande den 18 oktober inför flera kungliga och "många andra höga personer, undertecknad ej förglömmades". Morbrodern Carl Herslow, som vid riksdagen var andra kammarens talman, var väl den, som ordnat denna tjänstgöring. Utöver andra bjudningar blev han också ett par gånger inbjuden till krigs-

skolans baler å Karlbergs slott. Han bedrev likväl också studierna energiskt och fick på våren 1893 så bra betyg, att de tillsammans med sjöbetygen medförde, att han tilldelades en silverjeton och på hösten samma år som nummer 5 uppflyttades i sjätte land- och sjöklassen.

Femte sjöklassen avgick från Karlskrona på Vanadis i maj 1893. Harald fördelades på sjätte vaktkvarteret. Vid segelexercisen var han märskorpral och vid kanonexercisen sekundkommendör. Under resan blev han också förste däckskorpral och tog några dagar emot navigeringen som andre navigatör. På resan anlöpte fartyget Plymouth för att avlämna en sjuk och fortsatte därefter genom Gibraltar sund till Malaga. Besöket där blev en upplevelse, som han livfullt berättade om hem. Den 2 juni firades Kristi lekamens fest med stor procession: Vidare blev de bjudna till en tjurfäktning, som var lik den han bevistat i Barcelona men betydligt blodigare och otäckare. Följande dag tog de tåget till Alhambra invid Granada, och han beskriver ingående tågresan, naturen och det vackra moriska slottet, som delvis var förfallet. Efter återkomsten var det bal på Vanadis, några av spanjorskorna var mycket vackra men andra ovanligt fula. En egenhet var, att ett tjugotal personer, som inte hade varit inbjudna, ändå hade kommit, så att maten inte räckte till och han inte fick någonting.

Efter kolning i Gibraltar gick man vidare till Tanger. Det var en riktigt orientalisk stad, skrev han. Om natten var det omöjligt att våga sig ut utan att vara beväpnad. Därifrån avgick man direkt till Le Havre. På midsommaraftonen uppfördes pjäsen Försvarsfrågan på Madagaskar angående flottans avskaffande därstädes. Kupletterna var bra, kostymerna snygga och sjöofficerarna hade mycket roligt åt den. I Le Havre låg man i omkring tio dagar. Dit kom flera handelsfartyg. Vanadis låg vid sidan av en stor amerikansk ångare på 7 000 ton och såg ut som "en liten vedskuta bredvid den där stora lusen". De var i land några gånger, besåg bl a en fransk pansarkryssare och besökte ett örlogsvarv. En dag gjorde Harald officerstjänst för första gången, då en sjätteklassare på hans kvarter var sjuk. I juli nåddes Torekov och Helsingborg, och från Karlskrona kunde han fara hem i början av september.

På hösten 1893 började det sjätte och sista läsåret vid sjökrigsskolan i Stockholm. Liksom tidigare år växlade arbete och nöjen. Han deltog några gånger i Karlbergsbaler och andra tillställningar. Om en bal berättade Harald hem, att det var den trevligaste han varit med om i sjökrigsskolan. Efter dansen och supén hade han gått hem kl 3 på morgonen, men andra hade fortsatt på Grand hotell till omkring 8. På balen fanns många vackra flickor i fina klänningar. De damer han hade bjudit in hade fått dansa flitigt. Värre var det med statsminister Boströms två fula döttrar, som fick sitta nästan hela kvällen. De hade blivit inbjudna av statsrådet i sjöfarsvarsdepartementet, som

fick anstränga sig väldeliga för att få någon att bjuda upp dem. Kavaljererna smet, så fort de fick syn på honom, men Harald hade blivit överrumplad bakifrån och inte kunnat komma undan. De var dock mycket trevliga, konstaterade han.

En kväll var han på Dramatiska teatern och såg Backanterna. Själva pjäsen tyckte han var rätt tråkig, men den unga Karin Svanström var alldeles utmärkt. Alla är här alldeles galna i henne, skrev han och berättade, att han träffat henne på en bal föregående år och t o m dansat med henne. Hon var mycket trevlig men var visst förlovad, så att "nog få de flesta lång näsa för allt de slå sig ut för henne".

Vad arbetet beträffar kan anföras, att eleverna på hans kurs hösten 1893 blev utnämnda till kadettunderofficerare. Harald jämte fem andra blev dessutom avdelningsbefälhavare. I sjökrigsskolan var konkurrensen stenhård, och han var glad, att det gick något så när. På våren 1894 meddelade han sina betyg och samtidigt, att det aldrig hade varit så svårt som detta år. Tre av kamraterna i sjätte klassen fick underkänt i flera ämnen, och sammanlagt blev omkring 30% av kåren underkända i ett eller flera ämnen. Någon silverjeton kunde han inte räkna med detta år. Den ende i klassen, som skulle få något, var Oscar Wallenberg, som skulle få guld. Haralds betyg var likväl inte dåliga. Han kom som nummer fyra i klassen efter Wallenberg, som hela tiden legat främst, Gunnar Ekelund och Anders Fröding, och han hoppades också kunna sköta sig bra på sjön. Sedan återstod bara officersexamen. "Ack så skönt", utbrast han lättad.

I ett brev till fadern lyckönskade kapten Linder honom till sonens framgångar i skolan. "Han utgör också", skrev han, "ett vackert bevis på att det ärliga, oförtrutna och gedigna arbetet omsider får sin lön och vinner erkännande." Harald hade lagt en god grund för sin blivande bana, och Linder räknade med att han skulle göra en god karriär. Han liksom de övriga i hemmet beklagade, att de nu skulle skiljas från honom och uttryckte en förhoppning, att han allt framgent skulle känna sig hemma hos dem. Att banden behölls, framgår bl a av att Harald i augusti 1895 var marskalk vid bröllopet, när Vilhelm Linder gifte om sig med Elin Pfeiff i Odensvholm.

Den sista sjöresan som kadett på sommaren 1894 företog Harald på korvetten Saga, som också var ett segelfartyg försett med ångmaskin. Fartyget tyckte honom emellertid alls inte lika trevligt och rymligt som Vanadis. Kadetterna kom till Karlskrona den sista april, och några dagar senare bar det av. Man gick genom Öresund och ankrade vid Skagen, innan färden fortsatte till Plymouth, som efter vissa motigheter något försenat nåddes i mitten av maj. Samtidigt låg där Empress of India, det då största örlogsskeppet i världen, som de mycket imponerade fick gå ombord på. De besökte också flera fartyg på det stora örlogsvarvct.

Nästa anhalt var Ferrol på nordspanska atlantkusten. Staden fann han ful och tråkig. Något hotell fanns inte och bara en restaurang, där det serverades så genuin spansk mat, att endast tre av tio rätter var ätbara. I staden låg också den spanska sjökrigsskolan. Några spanska kadetter kom ombord på Saga, men man hade svårt att kommunicera, då bara en av dem talade engelska. De besökte själva en dag sjökrigsskolan och fick då ett ganska gott intryck av densamma. Harald gjorde bekantskap med ett par kadetter, som talade franska eller engelska. De besökte också örlogssvarvet och var ombord på några fartyg, men bara örlogsskeppet Infanta Maria Teresia fann han vara av större intresse.

I Ferrol inträffade ett intermezzo. Några tredjeklasskadetter var oförskämda mot sjätteklassarna, och följden blev, att de fick smörj. De blev då missnöjda, "de fäna", och rapporterade saken för fartygschefen. En av sjätteklassarna fick arrest i två dagar, men också den som rapporterat fick arrest en dag. Tredje klassen fann till slut för gott att be om ursäkt, och allt var nu gott igen. Men det var tråkigt, att det skulle behöva hända, anförde Harald.

Från Ferrol avgick Saga till Cadiz i södra Spanien väster om Gibraltar sund, där man stannade i omkring tio dagar. Staden var ganska trevlig och omgiven på tre sidor av havet. Det var dock oerhört varmt, +26° i skuggan. Maten på hotellen var oljig, men vinerna var så mycket bättre, och fullt med vinagenter sökte pracka på officerare och kadetter sina varor. Harald var medbjuden till en bättre middag hos svenska konsuln, där flera högt uppsatta personer samlades. Han satt under måltiden mellan den trevlige svenske vicekonsuln och en spanjor, som inte sade ett ord. Han räknar i sitt brev upp alla tolv rätterna och dito vinerna. Då han kom ombord strax före midnatt hade han hundvakten, och när han äntligen fick koja, hade han varit vaken i 24 timmar.

Saga styrde sedan norrut. På midsommaraftonen var man i Kanalen, och på kvällen uppfördes som vanligt en pjäs, denna gång En polarfärd på svenska Fram, som inte var vidare bra men gick an. Författare var en av kadetterna. Självpuppträdde inte Harald men hade arrangerat scenen och annat. Officerarna var mycket förtjusta och bjöd på bål och punsch.

Nästa hamn var Amsterdam, som man nådde efter en kanalfärd och slussningar. Kanalen var inte bredare än att två fartyg knappt kunde passera varandra. Landet omkring var lågt och välodlat. Staden var vidsträckt och livlig. Många hus vette med gavlarna mot gatan. Den var genomskuren av kanaler, dock långt ifrån så snygga som de i Göteborg, tyckte han, och vattnet var smutsigt. I hamnen låg flera svenska båtar, och vid kajen, där de var förtöjda, hördes musiken och sången från varietésalongerna intill, "så att nattvakterna äro mycket trevliga att gå".

Vid landpermission tog han och några kamrater en droska genom staden, gick på zoologiska trädgården, som han tyckte vara bättre än den i Antwer-

pen, och på panoptikon, som dock inte alls var så bra som i Stockholm. I det stora konstmuseet beundrade han Nattvakten och andra tavlor av Rembrandt men fann de holländska mästarna eljest något enformiga, då åtminstone tre fjärdedelar av alla tavlor utgjordes av porträtt. I museet var också en stor utställning av minnen från Hollands sjökrigshistoria, som var mycket intressant att se.

En dag var hela kåren av chefen bjuden till Haag och Scheveningen. De for med järnväg till Haag och därifrån i 20 minuter med ångspårvagn till Scheveningen, som var landets förnämsta badort. På stranden steg han in i en vagn, som rullades ett stycke ut i vattnet. Det var härligt att ligga och få över sig den ena vågen efter den andra. Men han fann det egendomligt att se, hur herrar och damer helt ogenerat badade om varandra, även om de var klädda "i fullständiga toiletter nära på lika eleganta som på torra land". Haag fann han tilltalande, de såg där bl a en stor trupprevy och besökte kungl. slottet.

Höjdpunkten på resan var, när man i mitten av juli kommit tillbaka till Sverige. Från Helsingborg eskorterade då Saga och det norska kadettfartyget Nordstiernan kungajakten Drott till Köpenhamn med anledning av det danska kronprinsparets silverbröllop. Bortom Ven mötte de danska pansarfartygen Tordenskjold och Helgoland. De inlöpte till Köpenhamns redd under kraftig salut från alla de nordiska fartygen, också det danska kadettfartyget Dagmar var där samt det tyska pansarfartyget Sachsen och den ryska kejsarjakten Polstjernen. "Vi voro alla insvepta i täta rökmoln, så att det var omöjligt att se det närmaste fartyget," berättar Harald, som livligt och ingående beskriver sina upplevelser under de hektiska dagarna. På alla fartyg mannades rå eller reling, den danska nationalsången spelades och nya saluter avlossades, när danska kungafamiljen gick ombord på Drott och hälsade den svenske kungen välkommen. Då Oscar II steg i land, hälsades han av dånande hurrarop av åskådarmassorna. Ombord på Sachsen var kejsar Wilhelms bror prins Henrik och på Polstjernen den ryske tronföljaren.

Nu följde några dagar i sus och dus i den danska huvudstaden. Det rumlades friskt och champagnen flödade. Danska kadettkåren bjöd de svenska och norska kadetterna på middag under allmän nordisk förbrödning. På själva silverbröllopsdagen hade man landpermission för att titta på alla dekorationer och illuminationer. Harald och några kadetter åt middag på Angleterre. Där var samtidigt stor festmåltid för 150 personer, vid vilken amtmannen och borgmästaren presiderade, och tal hölls för danske kungen och kronprinsparet. När man sedan utbringade skål för den svenske kungen, vände sig alla middagsgästerna mot kadetterna och hurrade. De bugade och en av dem föreslog en skål för Danmark, som dracks i botten under jubelrop och danska nationalsången. På kvällen avbrändes stora fyrverkerier från fartygen i hamnen.

Följande dag var Harald och två svenskar bjudna på middag till en av de danska kadetternas föräldrar tillsammans med tre norska och två danska kadetter. Som äldste svensk förde han värdinnan till bordet. På återvägen genom Köpenhamn skrålade man och sjöng, så att han förvånade sig över att polisen inte ingrep. I Tivoli träffade de på ett par tyska kadetter från Sachsen, med vilka de skålade och förbrödring ingicks. De var hyggliga och eleganta, men tyskarna var illa sedda, ingen brydde sig om dem, och ingen tysk flagga var hissad i den flaggbeprydda staden. Man hittade också en fransman, och det blev en verklig babylonisk förbistring. Harald "pratade tyska och franska som en häst och förstod lika bra". På morgonen den 30 juli styrde man under relingsmaning och hurrarop ut från Köpenhamn och anlände sent på kvällen till Karlskrona. Och vad var nu följden av allt detta, summerade Harald. "Jo att jag är alldeles hes av allt skrål och hurrarop samt är dessvärre alldeles pank."

Efter sjömätningar och skärgårdsnavigering längs ostkusten upp till Saltsjöbaden med kanonbåten Rota avpolleterades kadetterna efter slutad examen den 1 september. Haralds slutbetyg i sjätte sjöklassen var mycket goda, och striden om den slutliga placeringen efter sjöofficersexamen var hård.

Efter att ha vilat ut några veckor hemma i Göteborg avreste han till Stockholm för att läsa och tentera i de ämnen, som ingick i sjöofficersexamen. Denna ägde rum i slutet av oktober. Harald kom som nummer tre efter Oscar Wallenberg och Gunnar Ekelund och utnämndes den 2 november 1894 till underlöjtnant. Han var då 21 år gammal. Efter uppvaktning för konungen och flottans regementsofficerare fick han några dagars permission och order att därefter inställa sig i Karlskrona.

Harald Åkermarks läroår kan därmed sägas vara slut. Om hans senare karriär kan omtalas, att han blev löjtnant 1897 och kapten 1903, kommendörkapten av andra graden 1916, kommendör 1923, konteramiral 1927 och viceamiral 1934. Han var 1923–1927 chef för sjöförsvarets kommandoexpedition, 1927–1933 chef för kustflottan och 1933–1938 chef för marinförvaltningen. Efter sin pensionering var han 1939–1942 befälhavande amiral och chef för Västkustens marindistrikt. Han avled 90 år gammal på hösten 1963.

Källor och litteratur:

Harald Åkermarks samling, Riksarkivet.

Albumet med fartygsbilderna f n hos civilingenjör Bertil Åkermark, Falkenberg.

Hagman, Torsten, Från Karlskrona utgångna örlogsexpeditioner åren 1880–1895, Karlskrona 1920.

Hägg, Erik, Örlogsliv, Sthlm 1943.

Estland och Lettland i svensk marin debatt 1918–1925

Av fil. dr Lars Ericson

Åren 1918–1925 rådde ett maktvakuum i Östersjön, sedan de kejserliga ryska och tyska flottorna gått under i världskrigets stormvirvlar. Men under 1920-talets mitt och andra hälft började den sovjetiska marina upprustningen av-sätta påtagliga resultat. Nu fick den svenska marinen åter en stormaktsflotta att ta hänsyn till. Åren 1918–1925 framstår därför som en speciellt avgränsad period, med särskilda förutsättningar för den svenska marina planeringen.

Behovet av kännedom om marina förhållanden i de baltiska länderna förelåg självfallet i hög grad redan under krigsåren 1914–1918. Förutom att man från svensk sida följde de tsarryska och senare tyska marina dispositionerna, införskaffades även detaljerad information om hamnarna i Riga och Tallinn med kringliggande kustbefästningar.¹

De tre baltiska staternas självständighetsförklaringar under år 1918 förvandlade hela området till ett, ur svensk synvinkel, svårbedömt territorium. Den tyska ockupationen hävdades i november 1918, men följdes av strider där de unga baltiska staternas arméer fick sällskap av tyska förband, röda och vita ryska arméer, baltiska bolsjeviker, västallierade marinförband och frivilliga kårer från Finland, och i mindre grad även från Danmark och Sverige. Anknytningen till inbördeskriget i Ryssland gjorde förvisso inte den politiska och militära situationen mera lättöverskådlig för en betraktare.

I detta läge hade samtidigt Östersjöns två dominerande örlogsflottor, den tyska och den ryska helt försvunnit från spelplanen. Istället uppträdde främst engelska örlogsmän i ryska och baltiska farvatten. Först under år 1920 stabiliserades situationen, sedan separata fredsavtal slutits mellan Sovjet-Ryssland å ena sidan och de tre självständiga staterna Estland, Lettland och Litauen å den andra.²

I offentliga publikationer – Vår Flotta, Krigsvetenskapsakademiens handlingar och Tidskrift samt Tidskrift i Sjöväsendet – fördes åren 1919–1924 en debatt om vad denna utveckling betydde ur den svenska marinens synvinkel. Två linjer utkristalliserade sig i den diskussionen.³

Den ena, främst företrädd av Gunnar Unger och Daniel Landqvist, förespråkade en aktiv svensk marinpolitik i öster. Främst skulle den svenska flottan, i ett slag och utan egen insats Östersjöns starkaste flotta, ha en sådan styrka, att den svarade mot Sveriges prestige och "rangplats" bland de nordiska staterna". Rent operativt skulle man bereda sig att, i händelse av ett ryskt

anfall, stödja Finland. Men även operationer till stöd för de nya baltiska staterna skulle förberedas. Dessa tankar, som låg nära drömmar om en historisk svensk mission i Baltikum, var helt i linje med de locktoner som 1915 utsändes från Tyskland och 1921 från Estland.⁴

En annan riktning i debatten företrädde av kommendören Gustaf Starck, som ansåg det vara "ytterst farligt" för Sverige, att blanda sig i eventuella framtida konflikter i Baltikum. För dessa debattörer var huvudambitionen att hjälpa Finland, men även i det avseendet fanns vissa tveksamma röster som avvek från kören.

Marinstabschefen von Krustenstierna uttalade sig 1919 för ett försvar längs Tornedalsgränsen och ned över Ålandsöarna. Han var synnerligen skeptisk till ett mera offensivt engagemang på finsk sida.

En röd tråd i denna diskussion var betonandet av den svenska flottans starka roll visavi de övriga små Östersjöstaterna (i Rysslands och Tysklands frånvaro). Men flottans huvudsakliga uppgift ansågs av de flesta vara, att upprätthålla förbindelserna med Danmark och Finland. Ett mera aktivt svenskt engagemang i Baltikum krävde att flottan – ensam eller tillsammans med västallierade enheter – kontrollerade transportlederna över Östersjön. En sådan politik förespråkades bara av enstaka debattörer.

Frågan är om denna offentliga debatt, tidigare refererad av Anders Berge, hade någon återspeglning i den svenska marinledningens interna diskussion och planläggning under åren närmast efter krigsslutet 1918. I vilken utsträckning behandlades Baltikum i den svenska marina diskussionen från krigsslutet fram till 1925 års flottkommitté?

Freden i Brest-Litovsk mellan Tyskland och Ryssland den 3 mars 1918 gjorde Tyskland till herre i Baltikum. Vid det tyska kejsardörets sammanbrott i november samma år annullerade Sovjet-Ryssland fredsavtalet, samtidigt som de baltiska staternas självständighetsambitioner slog ut i full blom.

Redan året innan, 1917, hade Rysslands begynnande sammanbrott börjat kasta sin skugga även över den svenska marinledningen. I Föreningen för Flottans Framförande – ett organ där högre marinofficerare fritt och under diskreta former kunde formulera sina tankar – diskuterades i mars 1917 den svenska flottans strategiska användning. Trots olika åsikter om var försvaret skulle tas upp – i skärgården eller i de yttre kustbanden – av kustflottan, genomströmmades diskussionen av en enighet om vikten av en defensiv strategi.⁵

Nya uppgifter om händelserna på andra sidan Östersjön skulle dock snart förändra läget.

I slutet av augusti 1917 kunde den svenske militärattachén i Helsingfors, majoren Henrik Lagerlöf vid Västgöta regemente (I 6), meddela, att "många engelska fartyg" befann sig i Tallinns hamn. Där skulle de avvärja den röda



Major Henrik Lagerlöf (f 1872), var svensk militärattaché i Helsingfors under det fria Finlands första år, 1918–1922. Porträttsamlingen, Krigsarkivet.

flottans försök, att löpa ut från Kronstadtbasen, och vidare genom Finska viken ut i Östersjön. Henrik Lagerlöf vidarebefordrade spekulationer om att engelsmännen förberedde örlogsbaser på Dagö och Ösel. Det senare för att beskydda sin egen Rysslandshandel.⁶

Den 14 oktober 1919 besökte militärattachén Lagerlöf – genom den estniska beskickningens i Helsingfors försorg – Estland. I sin rapport redogjorde han för det militära läget i alla de tre baltiska staterna.

Helsingforsbeskickningen utarbetade på grundval av dessa kunskaper en

översikt över huvuddragen av Estlands försvarsväsen i slutet av oktober 1919. I översikten meddelas, att den estniska marinen var fördelad på stab, flotta och två tunga fästningsartilleridivisioner.

Flottan leddes av den tidigare ryske sjöofficeren amiral Pitka, som kommanderade två jagare av den nya Noviktypen ("Vambula" och "Lennuk") och en bepansrad kanonbåt. Den senare hade gamla och slitna motorer och var på gränsen till utrangering. De båda jagarna hade erövrats från bolsjevikflottan av engelsmännen, och sedan överlämnats till esterna. Major Lagerlöf konstaterar, med något av ett understatement, att frågan "om äganderätten tyckes icke vara fullt klar". Förutom dessa fartyg fanns en del mindre hjälpfartyg som mintrålare och bevakningsfartyg.

På Peipus- och Pskovsjöarna fanns en särskild flottilj om fem armerade mindre passagerarångare.

I Tallinn fanns varv, stora verkstäder och marina förråd samt fyra större flytdockor, samtliga en rest från den ryska tiden.

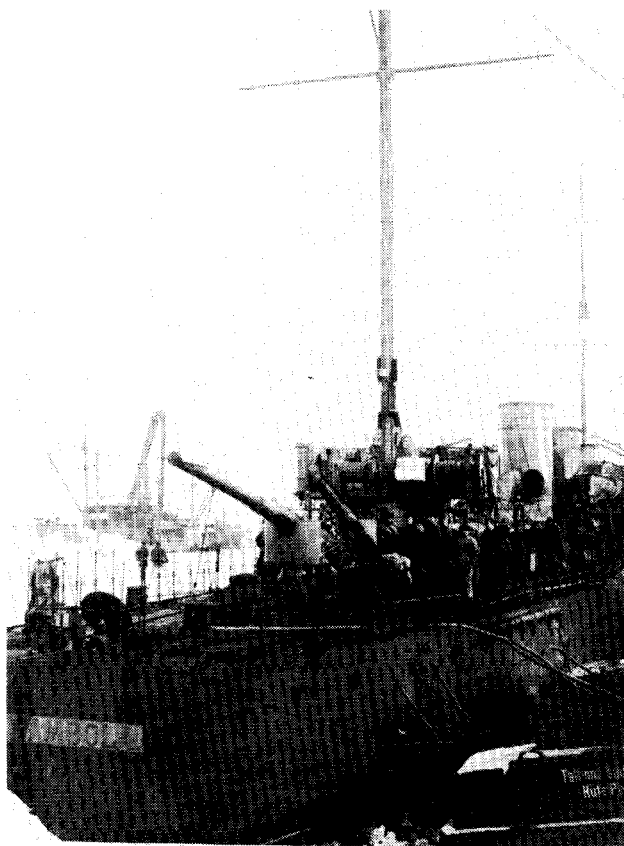
De två tunga fästningsartilleridivisionerna bemannade sammanlagt tolv kustbatterier. Manskapet i marinen utgjordes av värnpliktiga tillhöriga det sk sjöekipaget.⁷

Till översikten bifogades en artikel ur "Estonian Review" från den 1 oktober 1919, i vilken den estniske marinchefen, viceamiral Johann Pitka presenterades. Artikelförfattaren framhöll Pitkas stora roll vid organiserandet av den unga republikens marinstridskrafter, liksom av dess armé. I artikeln betonades hur han organiserat fartygsförband, staber, kommunikationsmetoder, hamnrensningar, en hydrografisk myndighet m m.⁸

Mot denna bakgrund är det inte förvånande, att marinofficerarna i Föreningen för Flottans Framförande i fortsättningen kom att föra nya typer av diskussioner vid sina möten.

Två dagar före julaftonen 1919 debatterade föreningen vilka militärpolitiska slutsatser man kunde dra av den senaste utvecklingen i Östersjöområdet. Kommendörkapten Claes Lindsström, som redan 1910–13 och 1917–19 hade tjänstgjort vid marinstabens utrikesavdelning,⁹ höll kvällens föredrag. Han konstaterade, att ett försvar mot England inte längre var möjligt att upprätthålla, varför ett sådant alternativ borde avföras från krigsplanläggningen. Sammanstörtandet av Tyskland och Ryssland medförde däremot, att "deras relativa militära obetydlighet" gjorde, att den svenska flottans uppgift att försvara Sveriges kuster mot större krigsföretag, väsentligen hade underlättats. Detta faktum plus fördelen med att inte längre ha en landgräns mot en stormakt, hade medfört en förskjutning i den inbördes betydelsen av å ena sidan flottan och å den andra sidan armén och kustbefästningarna. "Flottans rätta verksamhetsfält är numera icke längre i första hand skärgårdarna utan de oss omgivande haven utanför såväl skärgården som det öppna havet".

Den av engelsmännen från ryssarna erövrade jagaren "Vambola", nu i den unga estniska flottans tjänst på plats i Tallinns hamn år 1919. Generalstabens arkiv, Krigsarkivet.



Slutsatsen hos föredragshållaren blev, att flottans uppgift vid krig mot en av våra grannstater var, att utgöra landets främsta försvarslinje och därvid skydda kusten mot fientliga företag av större betydelse, samt trygga förbindelserna med det neutrala utlandet. Så långt var det ingen principiell skillnad mellan dessa tankar och tidigare mål för flottans verksamhet i krig, skillnaden bestod i medlen, som nu kunde anses vara betydligt mera offensiva än i tidigare krigsplanläggning.

I den fortsatta diskussionen ifrågasatte kapten Cassel klokheten av att räkna med Rysslands sammanbrott i den höga grad som Lindsström gjort. Han trodde på de västallierades vilja att skapa ett starkt Ryssland igen, medan andra talare varnade för en uppgiven attityd visavi England. I en replik betonade Claes Lindsström hur svårt det var att få tillräckligt goda militärpolitiska utgångspunkter för en analys. Det senare var en nog så väsentlig an-

märkning, med hänsyn till den turbulenta tid som Europa upplevt alltsedan den ryska revolutionen i mars 1917.

Mötesordföranden, kaptenen Arthur Örnberg, tjänstgörande vid marinförvaltningen och lärare i vapenlära vid Sjökrigsskolan,¹⁰ framhöll att det nuvarande läget inte kunde fortsätta att råda. Tvärtom menade han, att "Ryssland komme nog att kasta randstaterna i havet".

Det är mot bakgrund av den typen av resonemang man skall se den fortsatta diskussionen, som bl a innehöll yrkanden på att den svenska flottans minröjningskapacitet skulle kunna medge en strategisk offensiv. Denna skulle ske främst genom minsvepning i Finska viken eller Rigabukten. Andra talare framhöll hur väsentligt det var att man redan nu betraktade en framtida rysk krafttillväxt: "Ryskå faran kan komma igen och det tager tid att bygga fartyg för att möta densamma."¹¹

Den röda tråden i diskussionen är en hos många talare uttalad insikt om att Ryssland i en framtid skulle resa sig ur sitt rådande svaghetstillstånd, samtidigt som inga referenser görs till de visserligen svaga, men likväl existerande, baltiska marinstyrkorna. Bara ett halvt år senare märks en viss förskjutning i diskussionen, då man inom FFF framför tanken, att den svenska flottan främst bör koncentrera sin nybyggnad på att behålla överlägsenheten visavi nytilkomna Östersjömakter samt Danmark och Norge, inte för att möta en eventuell framtida stormakts slagstyrka.¹² Det framhölls dock, att det strategiska läget i Östersjön ännu inte var tillräckligt stabiliserat, "läget är långt ifrån slutgiltigt".¹³

Efter de turbulenta åren 1918 och 1919 kom i början av år 1920 Sovjetrysslands fredsavtal med Estland och Lettland och på sommaren samma år ett liknande avtal med Litauen.¹⁴ Därmed hade oron i Östersjöområdet stillats åtskilligt. Samtidigt hade på våren 1920 inbördeskriget i Ryssland slutgiltigt tippat över i de rödas favör, med de vita arméerna stadda på reträtt, även om striderna skulle komma att fortsätta ett år till. Striderna mellan Röda armén och den polska armén – "Undret vid Weichsel" – ledde till, att de ryska framstötarna slogs tillbaka och i oktober 1920 ingicks vapenvila, som följdes av ett fredsavtal mellan Polen och Sovjetryssland i mars 1921.¹⁵ Därmed började en fredligare tid skönjas i Sveriges närområde, efter de krigshandlingar som fortsatt i en följd alltsedan augusti 1914.

Vid samma tid avtog också det aktiva engelska engagemanget i Östersjön. Drivet av såväl säkerhetspolitiska som handelspolitiska intressen bedrev Storbritannien en aktiv kanonbåtsdiplomati i Östersjön åren 1918–1921. För de nya randstaterna – främst Estland – utgjorde den engelska flottans närvaro ett aktivt stöd i kampen mot såväl ryska som estniska bolsjevikförband, och i synnerhet mot den röda flottan. Med ett liknande syfte stöddes det finska försvaret av brittiska officerare åren 1918–1920.¹⁶ Detta agerande skall natur-

ligtvis ses som ett led i den västallierade hjälpen till den vita sidan i det ryska inbördeskriget.¹⁷ Det mest exceptionella uttrycket för denna engelska aktivitet, var den raid som en flotttilj av Royal Navy's motorbåtar företog mot den ryska flottans huvudbas i Kronstadt utanför Petrograd i augusti 1919.¹⁸

Även om det röda Sovjetryssland var huvudmotståndaren, så motsatte sig engelsmännen alla ambitioner från andra makter, att bilda ett maktblock som kunde dominera Östersjön. Den brittiska inställningen till ett skandinaviskt samarbete var uttalat fientlig, samtidigt som Storbritannien, från att ha stött Sverige som Östersjöns starkaste stat år 1919, svängde till att stödja Finland i Ålandsfrågan år 1921. Allt detta var ett led i en klassisk brittisk balanspolitik.¹⁹

Vid ett möte med FFF i maj 1920 meddelades, att den brittiske marinattachén i Stockholm hade framfört tanken på att Sverige, som nybliven medlem av Nationernas Förbund, kunde "få sig ålagd viss polistjänst österut".

²⁰ Detta var helt i linje med de farhågor som flera högre svenska militärer, inte minst marinstabschefen Henning von Krusenstierna, framförde i 1920 års debatt om en svensk NF-anslutning. Militärerna hävdade att Sverige genom ett medlemsskap kunde tvingas att delta aktivt i Sovjetrysslands bekämpande. Det faktum att Tyskland ännu var helt utslaget och läget i de nya randstaterna Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen ännu inte hade stabiliserats, gjorde att hotet från Ryssland var om möjligt starkare än tidigare.²¹ Dessa tankar ansågs på politiskt håll som helt obefogade och speglar en helt orealistisk syn på förbundsrådets maktbefogenheter.

Flera samarbetsförsök mellan de olika Östersjöstaterna ventilerades dessa år. De första självständighetsåren förelåg en hel del finsk-estniska kontakter om militärt samarbete – som en fortsättning på den finska aktivismen visavi Östkarelen och Estland år 1919 – men 1922 svalnade det finska intresset, för att åter vakna på 1930-talet.²² Från 1918 till 1920 knäslattes flera baltiska samarbetsprojekt, som 1921 resulterade i en allians mellan Estland och Lettland, sedan den polsk-litauiska konflikten över Vilniusområdet omöjliggjorde dessa staters medverkan.²³ Alltifrån de första åren på 1920-talet, sedan Ålandsfrågans upprörda känslor börjat lägga sig, förekom en hel del inofficiella och officiella kontakter mellan militärer i Sverige och Finland. Dessa kontakter berörde dock inte baltiska frågor, annat än indirekt.²⁴

Mot denna bakgrund var naturligtvis alla tankar på ett mera uttalat militärt samarbete mellan de baltiska staterna och Finland samt Sverige helt verklighetsfrämmande. Först i mitten av 1930-talet hade de baltiska staterna på papperet uppnått en sådan militär kapacitet, att de – sammantagna – var en kraft att räkna med, även på den marina sidan.²⁵

Samtidigt som situationen i Baltikum började stabiliseras i början av 1920-talet, avslöjades alla mer eller mindre storstilade alliansplaners bristande

förankring i verkligheten. I det läget gav den svenske militärattachén i Helsingfors Stockholm en översikt över de baltiska marinstyrkorna sådana de tedde sig i januari 1922.

Den lettiska marinen leddes av en officer knuten till huvudstaben i Riga. Marinens enheter utgjordes av tre armerade bogserbåtar och två bestyckade spaningsfartyg. Av de senare var ett, "Wirsaitis", en f d tysk bevakningsbåt om 550 ton med två motorer på 1 600 hästkrafter och en maximal hastighet om 17 knop. Bestyckningen utgjordes av fem kanoner och 2-5 kulsprutor. "Wirsaitis" hade så sent som i november 1921 lämnat varvet efter reparation och bemannades av sex officerare och 90 man. Till dessa fåtaliga enheter kom 30 motorslupar.

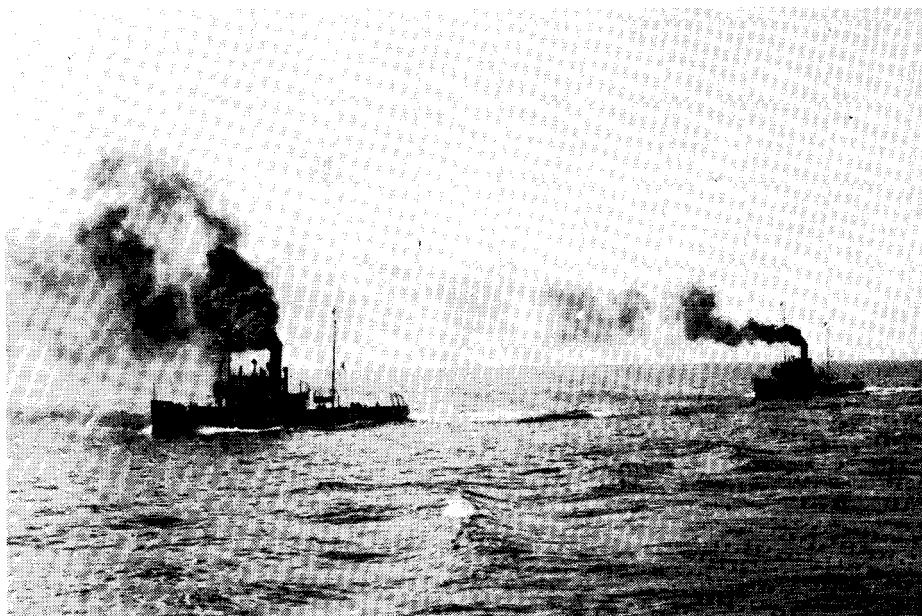
Den litauiska flottan var om möjligt ännu mindre och bestod av "några armerade fartyg".²⁶ Den estniska flottan, som inte behandlades i denna rapport var, som vi har sett ovan, redan på hösten 1919 den klart starkaste av de tre baltstaternas flottor.

Förstärkningar var dock att vänta. I juni 1922 kunde den svenska beskickningen i Riga rapportera, att Frankrike erbjudit Lettland torpedbåten "Hussard" som gåva. Hon skulle skrotas enligt Washingtonkonferensens bestämmelser från 1921 om marina rustningsbegränsningar.²⁷ Istället föredrog fransmännen, att skänka henne till letterna, för vilka hon skulle innebära en förstärkning till "Wirsaitis". En hake var dock att det förelåg ett stort behov av kostsamma reparationer innan hon blev sjöduglig, vilket ingav letterna en viss tvekan.²⁸

De baltiska marina enheterna var visserligen små, men av betydande intresse för Sverige eftersom de stod för en framskjuten under rättelseinhämtning rörande den ryska flottan. I oktober 1924 kunde den svenska Rigabeskickningen lämna en rapport till Stockholm om den ryska flottans sammansättning och övningar i Östersjön. Rapporten byggde helt på informationer man erhållit från den lettiske marinchefen.²⁹

Letterna hade vid den ryska flottans övningar iakttagit flera tyngre enheter, nämligen dreadnoughten "Marat", pansarkryssarna "Rurik" och "Aurora" samt fyra jagare av "Novik"-klassen och tre ubåtar. Den lettiska informationen byggde i sin tur på observationer som gjorts av estniska, lettiska och polska örlogsfartyg. Den 7 september 1924 övade den ryska flottstyrkan utanför Liepaja i Lettland. Som särskilt anmärkningsvärt framhöll letterna det faktum, att "Rurik" deltog, då man från lettisk sida antagit att hon ännu befann sig i stridsodugligt skick.

Den lettiska marinledningen uppskattade att den ryska Östersjöflottan i september 1924 bestod av två dreadnoughter, tre pansarkryssare, åtta jagare av "Novik"-klassen, 22 torpedbåtar (sex tunga och 16 lätta), sex ubåtar av "Tiger"-typen och två minutläggingsfartyg. Inom den estniska marinled-



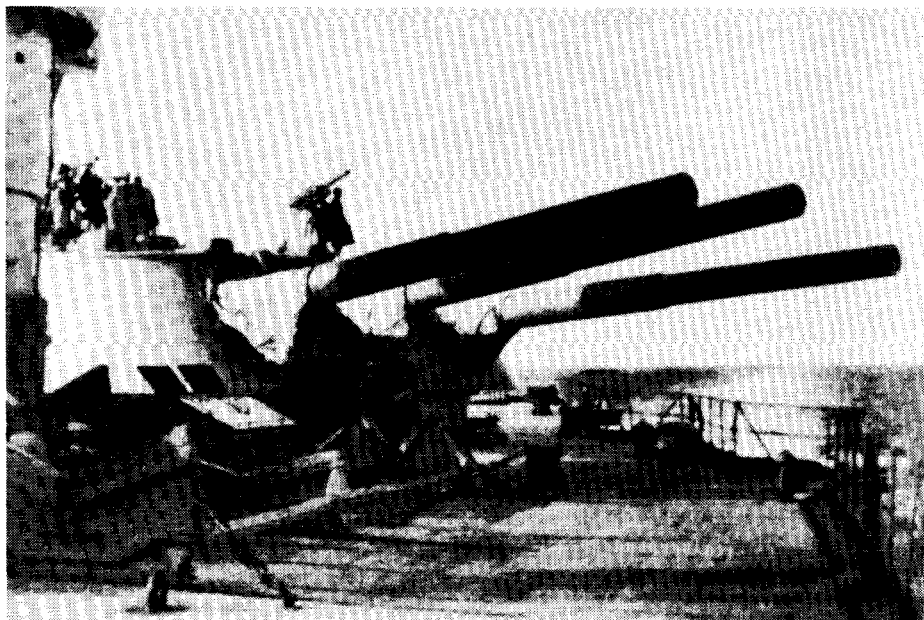
De lettiska kanonbåtarna "Wirsaitis" och "Viesture" eskorterar den svenska kustflottan in till Riga under örlogsbesöket 1929.

Chefen för Kustflottan, fotosamlingen, Krigsarkivet.

ningen tvivlade man på att den andra dreadnoughten, "Parisjskaja Kommuna", ännu var färdig för seglats. Till denna inte föraktliga styrka kom två dreadnoughts vars artilleri måste repareras och ytterligare fyra jagare, åtta ubåtar och tre minutlägningsfartyg, vilka alla krävde reparationer, men kunde försättas i stridbart skick. Rapporten vidarebefordrade även uppgiften att polska källor visste berätta om gemensamma tyska-ryska flottmanövrer, något som letterna ansåg sig ha fått bekräftat av sina tyska kontakter. Den svenske rapportören ansåg dock detta rykte för "osannolikt".

I detta sammanhang bör det påminnas om det ganska långtgående tysk-sovjetiska militära samarbetet under 1920-talet, vilket tog sin början åren 1921–1922.³⁰ Därför kan det ha legat något i de polska och lettiska uppgifterna, även om den närmare karaktären av just detta fall av samarbete är svår att uttala sig om.

Den lettiska marinens underrättelsevärde för den svenska hade naturligtvis sin motsvarighet för letterna, och i samband med ett lettiskt flottbesök i Sverige på hösten 1928 uttalade sig den lettiske marinchefen, amiral



Östersjöns starkaste fartyg år 1924, den sovjetiska dreadnoughten "Marat", bestyckad med 30,5 cm kanoner. Krigsarkivet.

Keyserling, till förmån för ett "samarbete mellan svenska och lettiska marinmyndigheter på underrättelseområdet".³¹

Det svenska intresset för Baltikum fick konkurrens av andra stater. På sommaren 1925 avlade såväl danska som nederländska örlogsmän flottbesök i Riga, och en brittisk eskader besökte alla de baltiska staterna. Den senare styrkan kom, sedan den lämnat Riga och befann sig utanför Memel, ytterst nära att hamna i strid med den sovjetiska Östersjöflottans huvudstyrka. I samband med den incidenten fick flera marina underrättelsetjänster i Östersjöstaterna belägg för att ryssarna nu kunde föra ut två dreadnoughts från Kronstadt. Det betydde att, det man tvivlat på från estnisk sida föregående höst, nämligen att "Parisjskaja Kommuna" var stridsduglig, nu hade vederlagts.³²

Den ryska styrkan löpte ut den 20 juni 1925 och gick direkt mot Stockholm, innan man svängde söderut och passerade Visby, varefter färden gick vidare ned mot Östersjöns södra stränder, alltmedan de sovjetiska fartygen bevakades av danska flygplan. Efter att ha strukit längs den södra Östersjökusten nådde man Liepaja, och fortsatte sedan norrut längs den estniska kusten och

vidare åter in i Finska viken till Kronstadt.³³ Denna seglats har tydligt karaktären av styrkeuppvisning för alla Östersjöstaterna. Nu skulle det inte längre råda något som helst tvivel om, att den ryska marina makten åter hade tagit Östersjön i besittning.

Budskapet gick också hem hos mottagarna. Redan flera år tidigare hade man ju i den svenska marina debatten påtalat att Ryssland återvändande ut på Östersjön bara var en tidsfråga, något som också framhölls i utrikesnämndens hemliga redogörelser i början av 1920-talet.³⁴

I den svenska marina doktrindiskussionen åren 1922–1925 utvecklades tanken om de koncentrerade framstötsoperationerna. Man skulle möta en rysk transportflotta redan i Finska viken om så var möjligt. Inte heller skulle en direkt träffning med den ryska huvudflottan undvikas, tvärtom, även om en sådan skulle äga rum först sedan fienden kommit ut i den egentliga Östersjön.³⁵

Mot bakgrund av detta offensiva tänkande är de olika krigsfallsalternativ som diskuterades av intresse. Inom ramen för 1925 års flottkommitté behandlades även de baltiska staternas roll, främst av kommendörkapten Claes Lindsström, chef för marinstabens operationsavdelning. Kommittén skulle behandla flottans ersättningsbyggnad, och gav utrymme för åtskilliga resonemang kring olika tänkbara krigsfall.³⁶

Claes Lindsström konstaterade att den, nästan ej existerande, litauiska flottan, kunde nyttja Memels hamn, medan den lettiska flottan stödde sig på Riga, eftersom Liepaja i stort sett var förstört av tyskarna under kriget och ännu inte återuppbyggt. Estland hade ett särklassigt läge med Tallinn och Hapsal som goda baser, varav den senare erbjöd gott skydd innanför Dagö och Ösel. Detta basområde, eventuellt i kombination med Rigabukten, som bara kunde nås genom ett smalt inlopp där slagfartyg kunde passera, erbjöd esterna goda och lättförsvarade utfallsleder i olika riktningar. I skrivande stund var detta terrängavsnitt av "ringa betydelse för Sveriges försvarsproblem". Om Tallinn och Riga, samt Öselterrängen, åter kom i ryska händer, förändrades läget dramatiskt till det sämre ur svensk synvinkel.

Trots att de finska och estniska kusterna längs Finska viken gav goda möjligheter för ett infall i viken, bedömdes en direkt attack mot Kronstadt "såsom ett mycket svårt företag även för starka flottor". Kronstadt "måste alltså betraktas som ett getingbo, oåtkomligt från sjön". Om den ryska operationsbasen var relativt väl skyddad, var det inte vad man kunde säga om en rysk flottstyrka som löpte ut genom Finska viken, flankerad av finska och estniska kustbatterier. En jagarstyrka behövde 1/2 dygn för att nå vikens mynning vid Hangö, medan en transportflotta beräknades behöva 1 1/2 dygn. Därav följde ett ryskt behov, att redan i början av en konflikt förse sig med en krigsbas i framskjutet läge vid Finska vikens mynning, i Ålands eller Åbo skärgårdar, i den svenska skärgården, på Gotland eller i Öselterrängen.

Bedömningen av den ryska flottans kvantitativa och kvalitativa styrka var god: "Förhoppningarna på att kunna betrakta den ryska Östersjöflottan såsom en ofarlig faktor, måste numera bestämt skrinläggas". En avsevärd del av flottan var åter i stridbart skick, och en stark nybyggnad hade igångsatts.

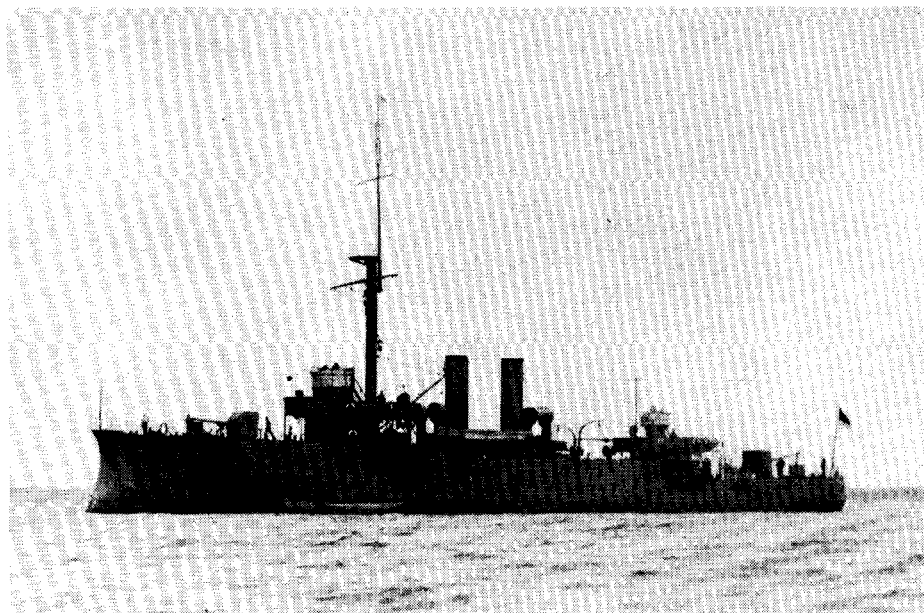
Ett eventuellt stöd från västmakterna ansågs mindre sannolikt för Sveriges del. Frankrike stödde uppbyggnaden av den polska flottan och Storbritanniens intresse i Östersjön hade tydligt demonstrerats under de första efterkrigsåren. Men Claes Lindsström hade inga illussioner för Sveriges vidkommande: "Gäller det ett svenskt intresse vid Östersjön, måste i främsta rummet den svenska makten finnas till och göra sig gällande. Då, men först då, kan man möjligen räkna på någon hjälp från Englands sida, och detta naturligtvis endast under förutsättning att det svenska intresset vid tillfället också är Englands och att det icke måste offras för andra viktigare intressen" (läs: Indien eller Dardanellerna; min anm).

Slutsatsen blev att, för att den ryska förlusten av de baltiska länderna med sina baseringsmöjligheter inte skulle uppvägas, måste den ryska flottan mötas tidigt av den svenska kustflottan. Ännu råde en, ur svensk synvinkel, bättre balans mellan de svenska och ryska sjöstridskrafterna, jämfört med 1914, men detta läge höll stadigt på att förändras i riktning mot det sämre. Därav följde att ett sjökrig med Ryssland skulle komma att föras i de norra delarna av Östersjön. Man fick utgå från att svenska kustflottan fick operera på egen hand, utan stöd av någon västmaktsflotta.

Efter ett utförligt resonemang om möjligheterna för ett samarbete med Finland, kommer Claes Lindsström in på de baltiska staternas roll. Ett svensk-finskt krig mot Ryssland ansåg han visserligen som mest sannolikt – vid sidan av ett isolerat svenskt krig med den östra grannen – men även de baltiska staterna kunde dras med i en konflikt under vissa förutsättningar.

Tillkomsten av de estniska och lettiska marinstyrkorna innebar självfallet en nackdel för Ryssland. Lindsström ansåg dock dessa vara obetydliga i kvantitet lika väl som i kvalitet, "drastiska detaljer kunna nämnas exempelvis om den estniska flottan". Därför tillkom det den svenska flottan, att trygga förbindelserna över Östersjön till Estland och Lettland, bl a för att säkra trupptransporter mellan Baltikum och Finland eller mellan Sverige och Baltikum. Vidare måste svenska örlogsmän avdelas för att förstärka skyddet av de baltiska kusterna mot ryska anfall. För att dessa uppgifter skulle kunna lösas krävdes att "det lyckades svenska flottan att betaga den ryska lusten att utlöpa från Finska vikens inre delar". I dessa operationer kunde Öselterrängen nyttjas, dvs genom upprättandet av en svensk örlogsbas på Ösel eller möjligtvis i Hapsal.

En omedelbar samverkan med de baltiska, och den finska, flottorna kunde man inte räkna med från svensk sida, eftersom olikheter i signalsystem och



Den ena av den estniska flottans båda jagare år 1919. Generalstabens arkiv, Krigsarkivet.

taktik var alltför stora för att kunna överbryggas av improvisationer. Därför krävdes att de olika flottorna tilldelades olika till rummet skilda uppgifter. Estlands och Lettlands flottor skulle sköta lokalförsvaret av Tallinn och Riga, medan den finska fyllde samma uppgifter i skärgården öster om Helsingfors. Övriga kuststräckor och den öppna sjön måste täckas av den svenska flottan.

Av detta resonemang följde att ett gemensamt krig mot Ryssland initialt måste föras så att de största bördorna föll på de baltiska och finska arméerna samt den svenska kustflottan. Den senares sätt att lösa sina uppgifter bedömdes som avgörande för den fortsatta krigsutvecklingen, bl a genom möjligheterna att överföra svenska arméförband till Östersjöns östra kust.³⁷

Detta resonemang återspeglades till en del i förutsättningarna för 1925 års krigsövning med kustflottan. Förutsättningarna för övningen var att möta en angripare som löpt ut från Finska viken, dvs från Kronstadt, vilket också skedde mellan Gotska Sandön och Ösel.³⁸

I en kritisk återblick på den svenska flottans planering och övningar under 1920-talet hävdar Stig H:son Ericson, att många övningar snarast var verklighetsfrämmande lek, och att de "rent ut sagt (var) ett slag av storhetsdrömmar, som hade föga med verkligheten att göra".³⁹ Så tillvida ligger det lite i hans



Fackeltåg till Gustav V:s ära under det svenska örlogsbesöket i Riga år 1929. Vid kaj ligger den svenska kustflottans enheter medan lettiska kanonbåtar och ubåtar ligger ute på floden. Chefen för Kustflottan, fotosamlingen, Krigsarkivet.

tillspetsade formulering, som att den svenska kustflottan åren 1918–1925 för första gången sedan 1809 hade en teoretisk möjlighet att mäta sig med den ryska i kampen om herraväldet i Östersjön. I sina tankar anknöt den tidiga 1920-talsdebatten till tidigare svensk marindoktrin. Visserligen diskuterades möjligheten av att möta den ryska huvudflottan i norra Östersjön, men huvudmålet var den ryska transportflottan. Något anfall mot Kronstadtbasen övervägdes aldrig. Därmed anknöt debatten 1918–25 inte till det tidiga 1800-talets marindoktrin om en slagflotta, utan till de tankar som började formuleras på 1840-talet och som fick sitt genombrott på 1850-talet, om en kustflotta inriktad mot fiendens transportflotta.⁴⁰ Denna inriktning underlättades av att den ryska flottan bara hade en väg att löpa ut, till skillnad från under 1800-talet när den hade tillgång till ett stort antal hamnar i Finland och längs den baltiska kusten.

Påtagligt är hur relativt liten betydelse som tillmättes de svaga baltiska flottstyrkorna i den svenska debatten. Estlands och Lettlands värde för den svenska marinen låg i deras blotta existens som fria stater, därmed tvingande den ryska flottan till en farofylld passage genom Finska viken. Annars var det

Finland som stod i centrum för den marina planeringen i Sverige, i den mån man vägde in allierade i sina planer. Inte heller den finska marinen tillmättes någon större styrka, men landets militärgeografiska läge gav det naturligtvis en helt annan ställning ur svensk marin synvinkel. Baltikums mera indirekta roll som hinder för en framskjuten rysk marin basering var ur svensk synvinkel det viktigaste, vilket inte så lite påminner om den svenska militärledningens bedömning av Baltikum åren 1939–1941.⁴¹

En annan viktig faktor var naturligtvis den ryska flottans stora svaghet under de första efterkrigsåren, dvs själva förutsättningen för mera offensiva svenska planer. De debattörer i FFF som i december 1919 varnade för att det ryska svaghetstillståndet bara var ett övergående fenomen, fick sina farhågor bekräftade i och med den ryska Kronstadteskaderns demonstrativa uppvisningsseglats genom Östersjön i juni 1925. Därmed hade den ryska styrketillväxten nått en sådan nivå, att den känsla av att vara Östersjöns härskare som gjort sig gällande inom den svenska flottan, nu slutgiltigt började försvinna. Utvecklingen av styrkerelationerna mellan Sverige och Ryssland gick obevakligt tillbaka mot 1914 års läge, och bara ett drygt decennium senare, 1940, återgick även de militärgeografiska förhållandena till det tidigare läget i och med Sovjetunionens ockupation av de baltiska staterna.

Sett i detta och ett ännu större tidsperspektiv utgör åren 1918–1925, med en svensk marin dominans i Östersjön parad med en rysk instängning i Finska viken, ett strategiskt läge som Sverige egentligen inte upplevt sedan Tallins och Rigas fall år 1710. I det perspektivet är det snarast förvånande att man i den svenska marina diskussionen inte frestades att övervärdera det uppkomna läget mera än vad som gjordes utan istället nog så ofta poängterade hur tillfällig denna för den svenska flottan gynnsamma situationen var.

Noter

1. Kartor över Riga och Tallinn från krigsåren i Krigsarkivet (KrA), Marinstaben (MS), utrikesavdelningen volym J:2-3 och J:8.
2. *Seppo Zetterberg*, Det nationella uppvaknandet och vägen mot självständighet, i Mauno Jokipii, red, *Baltisk kultur och historia*, Sthlm 1992 s 63–78.
3. Denna debatt är tidigare refererad och analyserad i *Anders Berge*, Sakkunskap och politisk rationalitet. Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918–1939, Sthlm 1987 (Forum navale nr 43), s 54–56.
4. *Wilhelm Carlgren*, Neutralitet oder Allianz. Deutschlands Beziehungen zur Schweden in den Anfangsjahren des ersten Weltkrieges, Sthlm 1962 s 102–111 och *Erik Lönnroth*, Den svenska utrikespolitikens historia, V, 1919–1939, Sthlm 1959.
5. Föreningens för Flottans Framförande (FFF) protokoll 12/3 1917 i KrA, FFF:s arkiv volym A 1:1.

6. Major Lagerlöfs rapport 25/8 1919 i KrA, Generalstaben, fd hemliga arkivet, utrikesavdelningen volym E I a:1.
7. Bilaga till militärattachéns i Helsingfors rapport B 104 i ovan i not 6 anf volym.
8. Tidningsartikeln i ovan i not 6 anf volym.
9. Marinstaben 1884–1934. En minnesskrift i Sthlm 1934 s 173.
10. Georg Hafström, red, Kungl Sjökrigsskolan 1867–1942, Andra delen, Sthlm 1942 s 190.
11. FFF:s protokoll 22/12 1919 i ovan i not 5 anf volym.
12. FFF:s protokoll 3/5 1920 i ovan i not 5 anf volym.
13. FFF:s protokoll 17/5 1920 i ovan i not 5 anf volym.
14. *Seppo Zetterberg*, Det nationella uppvaknandet och vägen mot självständighet, i Mauno Jokipii, red, *Baltisk kultur och historia*, Sthlm 1992 s 63–78.
15. *W Bruce Lincoln*, Red Victory. A History of the Russian Civil War, New York 1989 kap 11–13.
16. *Patrick Salmon*, British Security Interests in Scandinavia and the Baltic 1918–39, i John Hiden/Aleksander Loit, eds, *The Baltic in international Relations between the two World Wars*, Sthlm 1988 s 113–136; *Olavi Hovi*, The Baltic Area in British Policy, 1918–1921, vol I, Helsinki 1980.
17. *Michael Kettle*, Russia and the Allies 1917–1920. I, The Allies and the Russian Collapse, March 1917–1918, London 1981; *Lincoln* 1989 passim.
18. *Augustus Agar*, Baltic Episode. A Classic of Secret Service i Russian Waters, London 1983 (1. uppl 1963).
19. *Salmon* 1988 s 117, 121; *Hovi* 1980 passim.
20. FFF:s protokoll 17/5 1920 i ovan i not 5 anf volym.
21. *Stefan Trönnberg*, Nedrustning under mellankrigstiden. Sverige och nedrustningskonferensen i Genève 1932, GBG 1985 s 26–34.
22. *Martti Turtola*, Aspects of Finnish-Estonian Military Relations in the 20's and 30's, i John Hiden/Aleksander Loit, eds, *The Baltic in international Relations between the two World Wars*, Sthlm 1988 s 101–110. Jfr *Olavi Hovi*, Interessensphären im Baltikum. Finnland im Rahmen der Ostpolitik Polens 1919–1922, Helsinki 1984 och *Magnus Lemberg*, Hjalmar J Procopé som aktivist, utrikesminister och svensk partiman. Procopés politiska verksamhet till år 1926, Helsingfors 1985 kap IV–VII. För den finländska aktivismen i öster se senast *Martti Ahti*, Aktivisterna och ”Andersson”. Konspirationer och krigsplaner 1919, Skyddskårskonflikten 1921, Mäntsäläupproret 1932, Helsingfors 1991.
23. *Edgar Anderson*, The Baltic Entente 1914–1940 – It's Strength and Weakness, i John Hiden/Aleksander Loit, eds, ovan i not 22 anf arbete s 79–99 och *dens*, The Baltic Entente: Phantom or Reality?, i V Stanley Vardys/Romuald J Misiunas, eds, *The Baltic States in Peace and War 1917–1945*, London 1978 s 126–135.
24. *Martti Turtola*, Från Torne älv till Systerbäck. Hemligt försvarssamarbete mellan Finland och Sverige 1923–1940, Sthlm 1987. Jfr *Jorma Kalela*, Grannar på skilda vägar. Det finländsk-svenska samarbetet i den finländska och svenska utrikespolitiken 1921–1923, Helsingfors 1971.

25. Jfr *Anderson* 1988 s 81 f och *John Hiden*, Introduction: Baltic security problems between the two World Wars, i *John Hiden/Thomas Laine*, eds, *The Baltic and the Outbreak of the Second World War*, Cambridge 1992 s 1–20 spec s 7 f.
26. Rapport från militärattachén i Helsingfors den 24/1 1922 i KrA, Gst fd H, utrikesavdelningen volym E I a:1.
27. *Berge* 1987 s 64 f.
28. Rapport från Rigabeskickningen 12/6 1922 i KrA, Sjöförsvarets kommandoexpedition, fd H, E IV:2 volym 1.
29. Rapport från Rigabeskickningen 7/10 1924 i ovan i not 28 anf volym.
30. *Lionel Kochan*, *Russia and the Weimar Republic*, London 1954 s 60 f.
31. Militärattachén Curt Juhlin-Dannfelts rapport från Riga 30/10 1928 i ovan i not 28 anf volym.
32. Rapporter från Rigabeskickningen 13/6 och 14/7 1925 i ovan i not 28 anf volym.
33. Ovan i not 32 anförd rapport 14/7 1925.
34. Se t ex utrikesnämndens hemliga redogörelse för år 1922 i KrA, Marinstaben, fd H, Operationsavdelningen, volym E XXI:1 s 85 f.
35. *Berge* 1987 s 76 f.
36. *Berge* 1987 s 74 f.
37. Claes Lindströms promemorior "Karaktäristik av det sjömilitära läge, som uppkommit i Östersjön efter världskriget" och "Svenska flottans sannolika uppgifter och därav betingade uppträdande, dels vid direkt anfall av en överlägsen Östersjömakt, dels vid eventuell inblandning i annan maktkonflikt inom Östersjöområdet, dels och vid skyddandet av rikets neutralitet" i KrA, Sjöförsvarets kommandoexpedition, fd H, E III, 1925 års flottkommittés handlingar.
38. KrA, Marinstaben, fd H, Expeditionen, volym X XV a:19, Krigsövningen 1925.
39. *Stig H:son Ericson*, Knopar på logglinan, Sthlm 1966 s 79.
40. *Allan Jansson*, Försvarsfrågan i svensk politik från 1809 till Krimkriget, Uppsala 1935, passim och *Jan Glete*, Kustförsvar och teknisk omvandling. Teknik, doktriner och organisation inom svenskt kustförsvar 1850–1880, Sthlm 1985 kap 4 och passim.
41. *Lars Ericson*, Buffert eller hot? De baltiska staterna i svensk militär planering år 1941, i *Bo Hugemark*, red, *I orkanens öga. 1941 – osäker neutralitet*, Sthlm 1992 s 127–154.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Arbetsutskott:

Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm, ordförande

Sjökartedirektör Folke Hallbjörner, Norrköping, vice ordförande

Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för samfundets skriftserie

Förste arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare

Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Övriga ledamöter:

Redaktör Ebbe Aspegren, Stockholm

Kommendörkapten Sune Birke, Stockholm

Professor Oscar Bjurling, Lund

Överstelöjtnant Stellan Bojerud, Sundbyberg

Arkivarie Anders Degerström, Stockholm

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Docent Jan Glete, Stockholm

Museichef Sibylla Haasum, Stockholm

Docent Staffan Högberg, Sigtuna

Kommendör Per Insulander, Stockholm

Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm

Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm

Leg. tandläkare Bo Wiklund, Solna

Förste arkivarie Margareta Östergren, Stockholm

Hedersledamot av Sjöhistoriska Samfundet:

Viceamiral Einar Blidberg

Innehåll

<i>Erik Grill</i> , Kaparen Le Mercure och ockupationen av Svenska Pommern 1812	5
<i>Holger Wichman</i> , en sjöofficers läroår. Harld Åkermark skriver hem	23
<i>Lars Ericson</i> , Estland och Lettland i svensk marin debatt 1918–1925	39

Pris c:a 90 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Box 10233, 100 55 Stockholm

ISSN 0280-6215