

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 56*

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 Sjöhistoriska Samfundet. c/o Per Clason. Krigsarkivet. 115 88 Stockholm. E-post: per.clason@krigsarkivet.ra.se

Tidigare nummer av *Forum navale* och andra av Samfundet utgivna skrifter kan av Samfundets medlemmar beställas av sekreteraren under ovan angivna adress.

Sjöhistoriska Samfundets postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift 200:–

Arbetsutskott: kommendör Sune Birke (ordförande), professor Jan Glete (vice-ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), förste arkivarie Björn Gäfvert (skattmästare) samt fil.dr Gunnar Åselius (redaktör).

Manuskript sändes till redaktören under adress:

Gunnar Åselius, Sjöhistoriska Samfundet, c/o FHS/SI, box 27805, 115 93, Stockholm. E-post: gunnar.aselius@fhs.mil.se

Manuskript bör inlämnas i två exemplar, med dubbelt radavstånd och bred marginal, och mottages tacksamt på diskett varvid använt ordbehandlingsprogram och filnamn anges. Författare får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört.

Vid ändringar mot manuskript svarar författaren själv för kostnaden.

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Nr 56

Innehåll:

<i>Sune Birke & Gunnar Åselius: Beträktelser över Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale år 2000</i>	<i>5</i>
<i>Per Clason: Meddelanden rörande Sjöhistoriska Samfundets verksamhet 2000</i>	<i>7</i>
<i>Björn Werner: Svenska fyrskepp, 1831–1972</i>	<i>9</i>
<i>Lars Ulfving: Minkar och andra (h)järnspöken. Något om den ”främmande undervattensverksamheten” under det kalla kriget.</i>	<i>11</i>
<i>Björn Sandahl: De svenska kaperierna i Östersjön 1562–1566</i>	<i>20</i>
<i>Tonko Ufkes: Nederländska skeppare på stockholmska handels-skepp, 1685–1700</i>	<i>35</i>
<i>Carl O Nordling: Pansarskeppen – Finlands Maginotlinje 1940?</i>	<i>60</i>
<i>Gunnar Hansson: Storm över Östersjön 1945</i>	<i>74</i>

Betraktelser över Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale år 2000

Sune Birke & Gunnar Åselius

Sjöhistoriska Samfundet har nu genomfört det nya årtusendets första verksamhetsår. Vi kan glädja oss åt en fortsatt tillströmning av intresserade ledamöter och en god besöksfrekvens vid de blygsamma aktiviteter Samfundet kan erbjuda. Förhoppningsvis kommer detta utbud att kunna ökas som en följd av att vår ekonomi förbättras.

Det mest intressanta vad gäller Samfundets drätsel är förmodligen hur vi lyckas utnyttja Sune Örtendahls fond enligt testators intentioner och till ledamöternas fromma. Forum navales skriftserie presenteras nedan. Dessutom arbetar styrelsen med en plan för understöd till större bokprojekt inom Samfundets verksamhetsområde, som på något sätt – för närvarande inte helt klart hur – kan ingå i eller anslutas till skriftserien. En information om detta kommer att lämnas på vårt årsmöte 2001, som planeras äga rum den 5 april.

Utvecklingen inom Försvarsmakten medför att det sjöhistoriska perspektivet plötsligt rycker närmare i tiden, om uttrycket tillåts. Så har bland annat det fasta kustartilleriet i sin helhet lagts ned och Kustartilleriet som vapenslag ersatts av Amfibickåren. För närvarande förs en diskussion om vilka batterier som inför framtiden skall levandegöras som museer. Från sjöhistorisk synpunkt är det viktigt att de nedlagda systemen dokumenteras, inte bara vad gäller teknik och taktik utan även i fråga om personliga erfarenheter och arbetsmiljö i vid bemärkelse.

Samfundet har under hösten genomfört ett studiebesök vid Muskö örlogsvarv, aktuellt genom den pågående diskussionen om avvägningen mellan detta varv och Karlskronavarvet. Det är vår ambition att även framgent arrangera studiebesök som medlemmarna kan finna intressanta. Vi välkomnar förslag.

Beträffande Samfundets stadgar har en ändring gjorts som möjliggör för föreningar och andra juridiska organisationer att vara medlemmar. Först att utnyttja denna möjlighet var Arla Coldin, stockholmsavdelningen av ett gam-

Sune Birke, f. 1944, är kommandör, verksam vid Statens Försvarshistoriska Museer och Sjöhistoriska Samfundets ordförande.

Gunnar Åselius, f 1965, fil. doktor, är verksam som forskare och lärare vid Försvarshögskolans militärhistoriska avdelning och redaktör för *Forum navale*.

malt ordenssällskap med vissa maritima traditioner – för Samfundets ledamöter förmodligen mest känt för ett antal längs våra kuster uppsatta gröna kors. Styrelsen vill gärna uppmana ledamöterna att sprida kunskap om vår verksamhet och stärka vår ekonomi genom att intressera även andra organisationer för denna typ av medlemskap.

Årets *Forum navale* spannar kronologiskt från 1500-tal till 1900-tal.

Vi publicerar bland annat sammandrag av de föredrag som hållits i Samfundet under året. Vid vårsammanträdet talade styrelseledamoten Björn Werner kring sin nyutkomna bok om fyrskeppen längs Sveriges kuster. Vid höstsammanträdet gav styrelseledamoten Lars Ulfving, lärare i underrättelsetjänst vid Försvarshögskolan, sin syn på 1980-talets ubåtsjakter.

Vidare undersöker Björn Sandahl den svenska flottans kaparoperationer i Östersjön under Nordiska sjuårskriget. Vad var det för gods som uppbringades på rutten till Narva? Hur värderades och fördelades det? Var i själva verket kaperiverksamheten en del av den svenska flottans underhållsverksamhet?

Tonko Ufkes, Nederländerna, ägnar sig åt senare delen av 1600-talet, en period när den svenska handelsflottan antas ha vuxit mycket snabbt, bland annat som en följd av Nederländernas begynnande tillbakagång. Men hur förhöll det sig egentligen? Vad betydde invandringen av nederländska skeppare till en stad som Stockholm? Speglar expansionen av Östersjöflottornas handelsflottor under perioden i själva verket en sorts nederländsk bekvämlighetsflaggning i neutrala länder under det segslitna Nioårskriget mot Frankrike?

Carl O. Nordling diskuterar med utgångspunkt i litteraturen kring Finska vinterkriget de finländska pansarskeppen *Ilmarinens* och *Väinämöinens* roll i konfliktens slutskede. Kunde fartygen ha utnyttjats på ett mer aktivt sätt, och hur skulle detta i så fall ha kunnat påverka krigsutgången?

Slutligen återberättar Gunnar Hansson, professor emeritus i litteraturvetenskap och tidigare radiotelegrafist i flottan, med utgångspunkt i såväl egna minnen som arkivstudier, en dramatisk episod från andra världskrigets beredskap, då vedettbåten *Väktaren* nära nog förolyckades vid Ölands södra udde vintern 1945.

Stödet från Sune Örtendahls fond har dessutom glädjande nog gjort det möjligt för Sjöhistoriska samfundet att inleda utgivningen av en särskild "Forum navales skriftserie", avsedd för texter som inte ryms i de ordinarie numren av tidskriften. Det första volymen i denna nya serie, Bertil Åhlunds bok *Från af Chapman till Drottning Victoria. Minnen från ungdomsår i flottan*, utkommer i början av 2001. Ledamöterna uppmanas att fortsätta inkomma med intressanta manuskript till vår skriftserie, såväl som till den ordinarie utgivningen av *Forum navale*.

Meddelanden rörande Sjöhistoriska Samfundets verksamhet 2000

Per Clason

Sjöhistoriska Samfundets årsmöte 2000 avhölls å Krigsarkivet torsdagen den 27 april 2000. På revisoreernas förslag beviljades styrelsen ansvarsfrihet för 1999, och det beslöts att styrelsen skulle bestå av 16 ledamöter inklusive ordföranden. Kommendör 1. Olof Bergelin, överstelöjtnant Stellan Bojerud, arkivarie Per Clason, arkivarie Anders Degerström, kommendörkapten Jarl Ellsén, redaktör Jan Magnus Fahlström, professor Jan Glete, forskningsingenjör Bengt Grisell, 1:e arkivarie Björn Gäfvert, avdelningsdirektör Lars Ulfving, samt överläkare Björn Werner, vilkas mandattid utgått, omvaldes (Bojerud och Fahlström på ett år).

Övriga styrelseledamöter var kommendör Sune Birke (ordförande), intendent Klas Helmerson, avdelningsdirektör Åke Lindwall, tandläkare Bo Wiklund samt fil. doktor Gunnar Åselius (redaktör). Till revisorer omvaldes säkerhetschef Owe Ringdahl samt nyvaldes civilingenjör Sten Edström. Till revisorssuppleanter omvaldes kommendörkapten Sverker Olow samt nyvaldes arkivarie Börje Nygren.

Till valberedningen omvaldes krigsarkivarie Ulf Söderberg (sammankallande), 1:e arkivarie Lennart Rosell, 1:e arkivarie Lars Ericson samt Björn Gäfvert (styrelsens representant).

Vid styrelsens konstituerande sammanträde samma dag valdes Jan Glete till viceordförande, Björn Gäfvert till skattmästare, Gunnar Åselius till redaktör samt Per Clason till sekreterare. Till att ingå i arbetsutskottet utsågs ordföranden, vice-ordföranden, skattmästaren, redaktören och sekreteraren.

Efter årsmötet höll Björn Werner föredrag på temat "Svenska fyrskepp, 1831–1972."

Sjöhistoriska samfundets höstmöte avhölls den 26 november å Krigsarkivet, varvid ledamoten Lars Ulfving höll föredrag på temat: "Minkar och andra (h)järnspöken. Något om den 'främmande undervattensverksamheten' under det kalla kriget."

Den 7 november företogs en utflykt för Samfundets medlemmar till Musköbasen.

Antalet betalande medlemmar var i december 2000: 234.

Nya medlemmar under året var:

Arla Coldin-orden, Stockholm.

Anders Bager, Lidingö.

Clas Göran Dahl, Sollentuna.

Jan Dahlström, Hägersten.

Eva Eggeby, Bromma.

Mikael Grounes, Åkers Styckebruk.

Björn Marten, Strängnäs.

Svenska fyrskepp, 1831–1972

Björn Werner

Världens första fyrskepp lades ut vid Nore Sand i Themsenmynningen 1731. I Sverige kom det första skeppet, en inhyrd mindre galeas vid namn *Hermina*, att 100 år senare under några månader att läggas ut vid Falsterbo rev. Orsaken var i Sverige rädslan för att få in kolera i landet. Försöket manade dock ej till efterföljd utan det dröjde ytterligare 13 år innan vårt första egentliga fyrskepp *Cyklop* 1844 kom att läggas ut vid revet. I tät följd kom sedan under 1850- och 60-talet systerskeppet *Vulkan* som reserv, samt de första sk nummerskeppen: Nr 1 Finngrundet, Nr 2A Sydostbrotten, Nr 3 Grundkallen och Nr 4 Falsterbo. Dessa var galeastacklade träskepp med ett displacement på c:a 150 ton. Fyrbelysningen bestod av rovoljelampor inneslutna i en i masten upphissbar lanternin med speglar. Lanterninen hissades i ett spår i masten så att den inte kunde vridas runt. Dagtid firades den ned i ett däckhus (Stevensonlanternin). Fyrskepp Nr 5 och 6 (Utgrunden resp Svenska Björn, systrar med displacement på ca 180 ton) byggda på slutet av 1860-talet var de första byggda av stål. De saknade initialt framdrivningsmaskineri, men kom senare i samband med ombyggnad att utrustas med sådant. Reserven *Vulkan* erhöll senare numret 7 medan det nybyggda stålskeppet Nr 8 Svinbådan blev det hittills största (c:a 200 ton) pga sin funktion som lotsuppassningsfartyg. Under de följande åren kunde varven inte producera fyrskepp i takt som önskades varför i annan tjänst varande nyare eller äldre fartyg inköptes och apterades till fyrskepp. Till denna grupp hörde Nr 9 som var Flottans gamla jakt *Esplendian* byggd av Chapman på Gustav III:s tid. Som fyrskepp döptes hon om till *Diana* och användes som reserv. En gammal bombkanonslup från 1844 med namnet *Odin* fick torn och Nr 10A innan den lades ut som varnare vid grundet Jerskullen i inloppet till Karlskrona. Vid bl a Oskarsgrundet i Flintrännan hamnade Nr 11, en skonare med namnet *Irene* från Tyskland, som efter aptering egentligen var ämnat som reserv men kom att under nästan 60 år tjänstgöra i Sundet. Nr 12 ock 13 var systrar, träskepp på ca 150 ton, byggda på 1870-talet

Björn Werner, f. 1938, överläkare vid S:t Görans sjukhus, är ledamot av Sjöhistoriska samfundets styrelse och författare till *Fyrskepp i Sverige: historien om fyrskeppsepoken 1831–1972*, Falkenberg 1999. Detta är en förkortad version av hans föredrag vid Samfundets årsmöte 27/4 2000.

för Grepen resp. Kalkgrundet. Dessa två var de första som redan från början var utrustade med torn och fotogenljus. Nr 14 Svinbådan blev det sista träbygget men det första som från början var utrustad med en ångmaskin (på 65 hkr) för framdrivning. Hon kom senare i 40 år att ligga i Bottenhavet som Sydostbrotten. Två skepp har haft samma nummer som föregångarna 2A och 10A. Nr 2B byggdes av stål för Almagrundet 1895 men kom även att ligga vid Kopparstenarna och Malmöredd. Fladen (ca 300 ton) Nr 10B, byggdes för tyngre sjö och var det första skeppet som utlades på västkusten.

Skepp Nr 15 som var ämnat för Utgrunden i Kalmarsund, byggdes på tidigt 1880-tal, men kom att ligga på "sin station" endast drygt 10 år för att senare hamna i Bottenviken resp. Bottenhavet (Norströmsgrund och Östra Kvarken). Vid Kopparstenarna placerades Nr 16, det enda skepp som totalförliste efter en brand 1924. Vid Svinbådan hamnade Nr 17 som kom att ligga vid samma station i 67 år. Ett skepp med något ovanligt utseende var reserven Nr 18 som skulle ersätta för skeppen på västkusten resp. Sundet. Nr 19 och 20 (den senare utrustad med acetylenljus) var två smärre systrar som byggdes för Norströmsgrund och Grepen. Skroven hade snarast en oval form vilket medförde kraftig rullning i öppen sjö. Nr 19 klarade inte förhållandena i Bottenviken utan fick förlängas och flyttas till en lugnare station i Kalmarsund. Nr 20 sänktes vid kollision 1917 men bärgades och kunde fortsätta som fyrskepp. Trelleborgsredd, Nr 21, var ämnad som reserv i södra distriktet men kom att fungera som angöringsfyr för tågångfärjorna utanför rännen intill staden. Västra Banken (eg. V Finngrundsbanken) Nr 22, låg även i många år vid Norströmsgrund. Nr 23, 24 och 25 var initialt mycket lika; 23 Kopparstenarnas skrov finns kvar, nu i Norrtälje. 24 "lilla" Reserv hade apparatur för att ersätta alla fyrskepp på ostkusten. Nr 25 Finngrundet finns kvar som museiskepp i Stockholm. En däckad lotskutterm i stål på ca 50 ton, Nr 26, byggdes 1890 om till reservskepp i Sundet och ett lotsuppassningsfartyg förankrat utanför utanför Malmö apterades 1906 till fyrskepp och fick numret 27 (Malmöredd). Den "stora" reserven Nr 28 kom huvudsakligen att ligga vid Falsterborev men blev 1972 indraget som vårt sista i aktiv tjänst varande fyrskepp och används fn som restaurang i Nieuport i Belgien. Vårt kanske vackraste fyrskepp blev Nr 29 Ölandsrev; det enda med två propellrar; numera museiskepp i Göteborg. Nr 30, 32 och 33 blev de sista och största systrarna för Grundkallen, Fladen och Sydostbrotten. Vårt enda privata fyrskepp var det i Väneren belägna Megrundet, vars skrov fortfarande finns i Stockholm. Sammanlagt har i Sverige alltså funnits 33 fyrskepp på 24 stationer under en period omfattande åren (1831) 1844 – 1972.

Minkar och andra (h)järnspöken. Något om den ”främmande undervattensverksamheten” under det kalla kriget

Lars Ulfving

Klockan sex minuter i tio på förmiddagen onsdagen den 28 oktober 1981 rapporterades till Örlogsbas Syd i Karlskrona att en ubåt stod på grund i infarten till Gåsefjärden ca 15 km sydöst om Karlskrona. Det visade sig vara den sovjetiska ubåten 137 av *Whiskey*-klass. Incidenten rönt internationell uppmärksamhet. Den svenska säkerhetspolitiken kom, att under drygt 10 år ställas inför dess svåraste utmaning och prövning sedan det andra världskrigets slut. Inte minst besvärande var det faktum att ubåten hade kärnladdade torpeder ombord. För de direkt inblandade inom marinen och underrättelsetjänsten blev de kommande åren påfrestande mentalt och fysiskt.

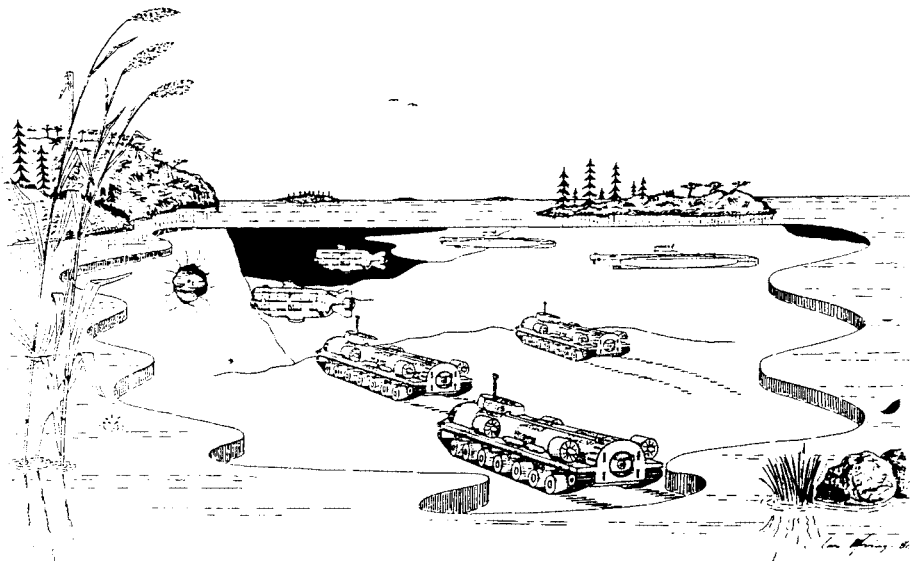
Mycket kom att skrivas om kränkningarna, huruvida de var riktiga och vem som kunde ligga bakom. De har tidvis ifrågasatts helt och hållet utom just 137-ubåten. Carl Bildts inledningsanförande i KkrVa den 4 december 1990 *Ubåtskränkningarna mot Sverige – bakgrund, mönster och motiv* ger en initierad om än personligt färgad bild i fråga. En utomstående betraktares uppfattning redovisas i *Soviet Submarine Operations in Swedish Waters 1980–1986*, författad av Milton Leitenberg (The Washington Papers, New York 1987) som i mitt tycke ger en god bild av skeendet, så långt nu öppna källor medger det.

Det som redovisas här är min egen uppfattning i denna fråga, inte någon annans. Det bör nämligen påpekas att jag inte är övertygad om att det enbart skulle röra sig om NATO-intrång eller rena hjärnspöken. Jag återkommer till detta.

En allmän bakgrund

Miniubåtar var inte okända. Storbritannien konstruerade sina första *Chariots* och *X-serier* under andra världskriget. Britternas mest framgångsrika

Lars Ulfving, f. 1945, är avdelningsdirektör, lärare i underrättelsetjänst vid Försvarshögskolan samt ledamot av Sjöhistoriska samfundets styrelse. Hans senaste publikation är *Den stora maskeraden: sovjetrysks vilseledning – sett i ett historisk perspektiv*, Norstedts förlag, Stockholm 2000.



Men ubåten på grund vid Torunsjärn var inte början på historien. Miniubåtar, eller som de tidigare benämndes "dvärgubåtar", som så småningom blev aktuella i samband med Hårsfjärden-incidenten 1982, var inte heller något nytt, inte ens för svenskt vidkommande.

operation var försöket att sänka det tyska slagskeppet *Tirpitz* i Kaafjorden den 22 september 1943. Fartyget skadades så pass svårt att det aldrig mer blev operativt. Britterna har fortsatt att bygga miniubåtar efter kriget. En av dessa – *Spiggen* – ingick en tid i svenska flottan. Den användes främst för att öva basförsvar. Anmärkningsvärt är att när ubåten återsåldes till Storbritannien som museiföremål, föll den svenska kunskapen om miniubåtar i glömska.

Tyskland lät bygga stora serier av miniubåtar och undervattensfarkoster åren 1944–45. Flera av dessa hamnade i Sovjetunionen, bl a en bandgående *Seeteufel*, efter det tyska nederlaget. I det här sammanhanget är det intressant.

Italien genomförde flera framgångsrika operationer med undervattensfarkoster. De först insatsen gjordes anmärkningsvärt nog redan den 1 november 1918 mot den österrikiska örlogsbasen i Pola, slagskeppet *Viribus Unitis* sänktes. Under andra världskriget sattes de brittiska slagskeppen *Queen Elizabeth* och *Valiant* ur stridbart skick i Alexandrias hamn den 19 december 1941, vilket för lång tid förändrade det sjöstrategiska läget i Medelhavet.

Japan byggde upp en stor flotta med miniubåtar av skilda slag. Vid Pearl

Harbor hade de ingen framgång, men den 30 maj 1942 skadades det brittiska slagskeppet *Ramilles* i Diego Suarez (Madagaskar) hamn av en japansk miniubåt som transporterats från Japan med en ubåt modifierad för ändamålet.

In i modern tid har dåvarande Jugoslavien och Nordkorea satsat på en omfattande produktion av miniubåtar och undervattensfarkoster av skilda slag. Anmärkningsvis kan nämnas att de båda undervattensfarkosterna *Storklas* och *Lillklas* som anskaffats åt svenska flottan var av jugoslavisk tillverkning. Sedermera har *Spiggen II* anskaffats, alla tre farkosterna för att öva basförsvar.

Det ovanstående har behandlats bara som några exempel.

En sovjetisk bakgrund

Med rötter i 1940-talets krigserfarenheter har olika sovjetiska undervattensoperationer mot Sverige företagits redan före 1981. Det kan räcka med att nämna den sovjetiska ubåtskampanjen i Östersjön sommaren och hösten 1942 som syftade till att begränsa transportflödet av svensk järnmalm till Tyskland. Fem svenska fartyg sänktes, tre sovjetiska ubåtar bedöms ha skadats av svenska sjunkbomber. Veterligt sänktes inte någon ubåt av svenska örlogsmän. Men den ryska traditionen sträcker sig längre tillbaka i tiden. Den första undervattensfarkosten som jag funnit avbildad, var i tjänst redan 1918. (Kemp, P., *Underwater Warriors*, London 1996). Under 1930-talet byggdes ett antal små kustubåtar *Malutka*, i flera serier huvudsakligen i Gorkij vid Volga. De första var demonterbara för att kunna fraktas på järnväg mellan de sovjetiska randhaven. Experimentlustan var stor i den sovjetiska krigsmaterielindustrin under 1930-talet när det gällde att ta fram innovativa konstruktioner. Det är möjligt att man även provade miniubåtar, men det är bara ett löst antagande.

Det är rimligt att antaga att den sovjetiska operativa planläggningen till mycket stor del efter det andra världskrigets slut kom att bygga på krigsårens erfarenheter. De ubåtskränkningar som förekom mer eller mindre sporadiskt fram till 1980 tyder i viss mån på detta. Carl Bildt vill göra gällande att det rörde sig om övningsverksamhet i våra farvatten eftersom egna farvatten inte hade samma geomorfologiska karaktär. Jag vill hävda en annan uppfattning.

Efter Finlands landavträdelse i Karelen byggdes det upp ett bassystem i Ladoga. Enligt öppna källor från tiden, *Jane's Fighting Ships* var ca 20 *Quebec*-ubåtar, ibland några *Whiskey*-ubåtar, baserade i Ladhenpohja främst för utbildningsändamål. Eftersom nordvästra Ladogas skärgård påminner mycket om den svenska (utom brackvattnet) var det lämpligt att utveckla taktik och öva ubåtsoperationer i dessa farvatten. De ubåtsbyggande varven i Leningrad

har för övrigt bedrivit prov- och försöksverksamhet i Ladoga in i modern tid, precis som torpedverkstaden i Motala provskjuter torped i Vättern och marinen numera övar i Väneren för att slippa insyn.

Det bör också påpekas att *Marinkalendern* tog upp förekomsten av sovjetiska "dvärgubåtar" under 1950- och tidigt 1960-tal, antal och typ var dock ospecificerade. Sista gången en miniubåt visades offentligt var på Sovjetflottans dag den 26 juli 1962 under en flottrevy på Nevan i Leningrad. Därefter "försvann" miniubåtsförbanden ur sikte för västerländska observatörer.

Efter N S Chrustjevs maktövertagande påbörjades en omdaning av den sovjetiska flottan. Den var direkt motiverad av kärnvapnens tillkomst. En tyngdpunktsförskjutning kom att äga rum mot norr som så småningom medförde att Nordflottan blev den största av sovjetflottorna. Kolabasen byggdes ut till världens största baskomplex. Två motiv kan urskiljas. Dels behövdes en lämpligare basering än Östersjön, om sjövägarna över Atlanten skulle kunna skäras av. Tillkomsten av atomubåtar gjorde det möjligt att utnyttja Nordflottans baser med hänsyn taget till ubåtarnas förbättrade uthållighet. Dels befanns det lämpligt att basera de strategiska robotubåtarna här. Detta fick naturligtvis betydelse även för de undervattenssystem som skulle operera i närliggande randhav.

Perioden kring 1965–1980 moderniseras och utvecklas de sovjetiska *spetsnaz*-styrkorna för att kunna operera under de nya förutsättningar som då var för handen. De marina får en särskild organisatorisk och operativ status. För varje flotta sätts en egen brigad upp.

Ny teknik, strategi och taktik för undervattensoperationer utvecklas och utprovas i skyddade vatten inne i Sovjetunionen. Ladoga med skärgård var, som tidigare påpekats, ett sådant område. Runt 1980 bedöms dessa styrkor ha varit så pass välutrustade och övade att de kunde anses vara operativa. Här bör det påpekas att undervattenssystem hade också tagits fram för att kunna operera i Atlanten. Ett exempel kan nämnas: *India*-klassens ubåtar som kom i tjänst 1979–80. Dessa skulle officiellt användas för ubåtsräddningsoperationer. De kunde ta två ubåtsräddningsfarkoster vardera, men de var också avsedda för att bära farkoster som kunde gå ned på stora djup för att sabotera hydrofonsystemet SOSUS, för att försvåra för NATO att bekämpa sovjetiska ubåtar på väg ut i Atlanten. Andra sovjetryska system har tillkommit senare.

Undervattensverksamheten 1980–1992

Vid Huvudskär 1980 uppvisade ubåtskränkningarna ett nytt "modus operandi". Till skillnad från tidigare, när ubåtarna varnades och utsattes för svensk

motverkan, drog sig ubåten inte snabbt tillbaka – den envisades med att stanna kvar. Detta var förbryllande.

Den 1 oktober 1982 gick ridån upp för Hårsfjärden-incidenten. Därmed inleddes en omfattande och utdragen operation i Stockholms södra skärgård. Ett ödets ironi var att när helikoptrarna startade på Berga beordrades samtidigt ”hala ned befälstecken, flagga och gös” på jagaren *Småland*. Svenska flottans då sista verkligt effektiva ubåtsjaktsfartyg togs ur aktiv tjänst (!).

Förväntningarna var stora på att man skulle kunna visa upp en fångad ubåt. Så blev inte fallet. Det slutade i ett förvirrande intet. Den ubåtskommission som tillsattes under Sven Anderssons ledning den 21 oktober 1982 lade fram sitt arbetsresultat i april året därpå. I skarpa ordalag utpekades Sovjetunionen. Förekomst av miniubåtar nämndes för första gången på nära 20 år. Ubåtsoperationen bedömdes ha varit omfattande. Detta var något helt nytt.

Under 1980-talet har operationerna präglats av en betydande kontinuitet. Tidvis har de dessutom varit omfattande. Jag avser inte här redovisa de kränkningar som förekommit senare. Men så pass mycket kan jag nämna att stora resurser avsattes och mycken analys- och tankemöda lades ned för att komma till klarhet om operationernas karaktär och omfattning och vem som kunde tänkas ligga bakom.

Under hösten 1987 skedde på nytilträde ÖB:s uppdrag en förnyad och fördjupad analys av ubåtsoperationerna. Någon egentlig samordnad analys hade inte gjorts sedan 1983, låt vara att arbetet fortgick löpande åren däremellan. Det som var särskilt intressant var organisation, styrka och sammansättning, basering, ”kringaktiviteter”, periodicitet och operativa mönster. Men till jul 1987 lades rapporten fram inför regeringen. Slutsatserna var entydiga. Bl. a inkluderades information om miniubåtar försedda med larvfötter som opererat i svenska fasta mineringar. Nationalitetsbestämningen blev densamma som 1983, enligt Carl Bildt.

I slutet av maj och i början av juni genomfördes en större operation mot Stockholms södra skärgård och Södermanlands skärgård. Den svenska ubåtsjaktstyrkan koncentrerades efter starka indikationer till det södra området. Vapeninsatser gjordes den 2 och 5 juni mot miniubåtar i Hävringsbukten. En av dessa var av en större typ som troligen var den som senare benämndes *Losos*, sedermera med rysk beteckning *Piranja*. Det skall inte uteslutas att den fick smärre skador, åtminstone bör vapeninsatsen ha varit en ganska uppskande upplevelse. Här kan göras en intressant kommentar: enligt *Jane's Fighting Ships* togs *Piranja*-ubåtarna i tjänst av Sovjetflottan hösten 1988. Man kan då ställa sig frågan vilken organisation som tidigare hade ansvaret för

dessas ubåtar.

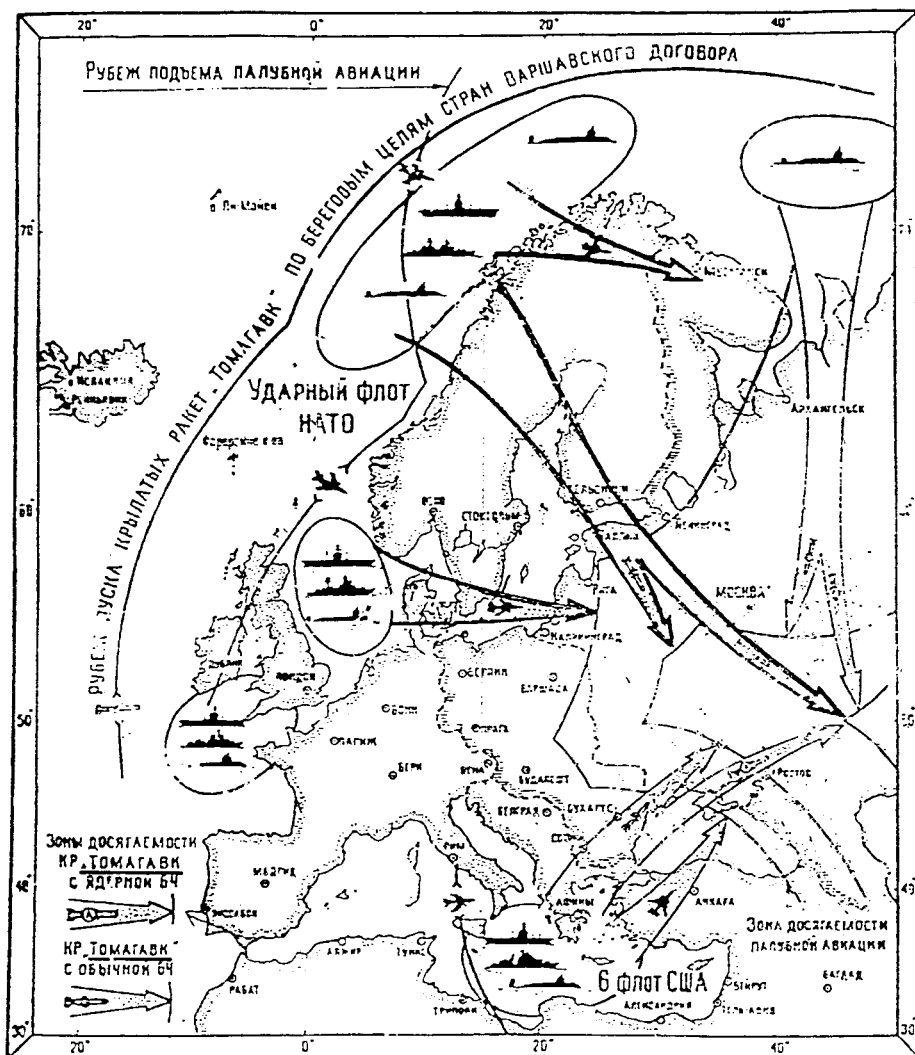
Efter sommaren 1988 uppträdde de kränkande ubåtarna betydligt försiktigare. Den svenske motståndaren bedömdes numera vara alltför farlig att denne skulle mer eller mindre ignoreras. De sista kränkningarna observerades 1992. När marinen anskaffade allt mer sofistikerade hydroakustiska system, bl a hydrofonbojor, uppstod emellertid ett nytt fenomen som inte var lätt att hantera. Nya "typljud" från vad som bedömdes vara ubåtar kunde registreras. Men eftersom adekvat referensmaterial inte fanns tidigare, pga systemens tidigare otillräcklighet, tolkades biologiska ljudfenomen, bl a minkar (därav rubriken), som ubåtsljud. När marinen själv offentliggjorde denna felbedömning, sedan man kommit till klarhet om naturen hos somliga av registreringarna, slog det tillbaka. En tid ifrågasattes om inte allt var fria fantasier och feluppfattningar. Men där vill jag anföra två saker: Dessa typljud kunde inte registreras förrän sent under tidsperioden, dessutom brukar minkar inte ge utslag i magnetslingor... En ny ubåtskommission tillsattes, men den tog inte ställning i nationalitetsfrågan, låt vara att kränkningarna inte ifrågasattes.

Har verksamheten fortsatt?

Ja, men inte i ovan nämnda former. Satsningarna på undervattenssystem som kan operera i Atlanten och Stilla Havet har fortsatt. En ubåt typ *Lima* var byggd för att fungera som "dykericentral". Två atomdrivna ubåtar *Uniform*-klass byggdes och togs i tjänst 1983. De byggdes med titanskrov, för att kunna operera på stora djup. Men anmärkningsvärt är att en ytterligare togs i tjänst 1995 (!). Dessa avsågs också att kunna insättas mot de tidigare nämnda SOSUS-systemen. Mer anmärkningsvärt är att tre atomdrivna ubåtar typ *Paltus*, försedda med manipulatorer togs i tjänst mellan 1991 och 1999. De avses att operera tillsammans med två ombyggda ubåtar av *Yankee*-klass som numera kan transportera spetsnaz-förband och undervattensfarkoster av skilda typer. En sentida bedömning vill för övrigt göra gällande att Sovjetunionen in i det sista opererat med c:a 200–300 miniubåtar och undervattensfarkoster av skilda typer.

Varför genomfördes operationerna?

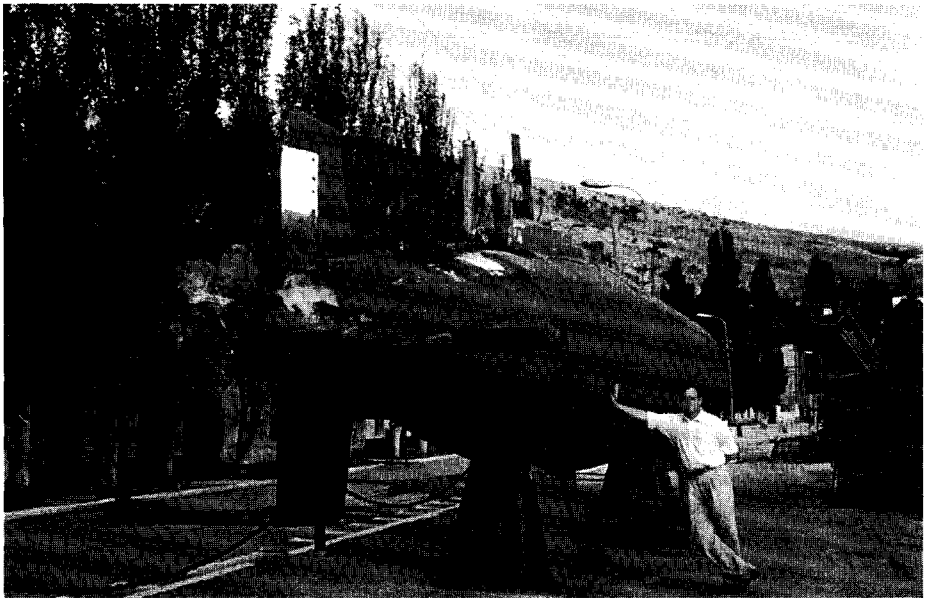
Även om inte man officiellt vill utpeka någon bestämd nation som ligger bakom, kan man ställa upp några inte helt orimliga hypoteser. Vi skall då naturligtvis vara medvetna om den geostrategiska situation som Sovjetunionen ansåg sig uppleva. Under 1980-talet upplevdes läget som alltmer hotfullt, inte



Sovjetisk hotuppfattning

minst beroende på realiserandet av "dubbelbeslutet" om utplacering av kryssnings- och Pershing II-robotar i Europa.

Motiven har naturligtvis förändrat sig under årens lopp från andra världskrigets erfarenheter men kan ändå konkretiseras i fyra hypotetiska tankar:



Författaren med mink i Balaklava

- 1 När Bundesmarine byggdes upp blev det uppenbart att den inte enbart kunde operera från baser i Kiel-området, basområdet måste ges en större bredd för ett effektivt utnyttjande. Det var inte möjligt inom eget territorium. Naturligtvis konstaterade sovjetiska marina experter att torpedbåts- och senare robotbåtseskadrarna var mest lämpade för operationer i Östersjön. Att förhindra att dessa skulle kunna T-basera i svensk skärgård torde ha varit en viktig uppgift.
- 2 Det går också att tänka sig en ”katalytisk” operation för att inkapacitera den svenska flottan vid ett krig med NATO. Det dolda samarbetet Sverige – NATO-stater som diskuterats i modern tid torde ha varit känt i Sovjetunionen. Vi kan jämföra med baltiska flottans krigsplanläggning under 1930-talet.
- 3 I en mer säkerhetspolitiskt diffus situation kan tanken ha varit att sätta press på Sverige, litet ironiskt skulle vi kunna tala om en ”förhåna-operation”.
- 4 Sist men inte minst kan det ha rört sig om förberedelser för ett strategiskt överfall på Sverige, som en inledning på ett storkrig i Europa för att neutralisera den norra flanken och för att förbättra möjligheterna för luftförsvaret att verka och försvåra förstärkningstransporter till NATO:s centralfront. Dessa tankegångar är helt och hållet mina egna och må tas för vad de är.

Finns det något facit?

Sommaren 1992 gavs jag möjligheter att, i militärhistoriska kommissonens regi, resa i f.d. Sovjetunionen. Den 27 juli besökte vi den till detta datum slutna – och hemliga – örlogsbasen Balaklava på Krim. Där kunde jag beskåda en miniubåt, 16 m lång, byggd på Sudomech-varvet i Leningrad runt 1970. Detta varv var då ett högteknologivarv som byggde sovjetstatens mest avancerade ubåtskonstruktioner, bl a *Alfa*-ubåtarna, helt i titan, maxfart 40 knop och ett dyk djup på 1 000 m.

Bilden bredvid får utgöra mitt svar på frågan om vi har fått "titta i facit".

Mer tänker jag inte framföra i denna sak.

De svenska kaperierna i Östersjön 1562–1566

Björn Sandahl

Bakgrund¹

1500-talets senare del var en turbulent tid i Sveriges historia. Från att ha varit ett efterblivet agrarland i Europas periferi framträdde riket under 1600-talet som en nordeuropeisk stormakt av första rang. Utvecklingen eskalerade från 1560-talet. Gustav Vasa hade koncentrerat rikets utrikespolitik mot Danmark-Norge och de nordfyska furstendömena. Under hans söners styre kom fokus istället att flyttas österut, mot Balticum. Det var den ryska handeln som intresserade makt-havarna och snart öppnade sig också ett gynnsamt tillfälle att gripa in i handlingen.

Den tyska ordensstaten, en medeltida spillra som klamrade sig fast i Balticum mellan de expansiva statsbildningarna Ryssland och Polen, hamnade under mitten av 1500-talet i ett allt mer utsatt läge. Reformationen slog hårt mot riket. Den undergrävde ordensmästarens auktoritet och skapade missämja bland kyrkans folk. Ordensmästaren kunde inte samla riket kring sig när utrikespolitiska orosmoln började torna upp sig vid horisonten. Landets grannar såg oron inom riket och började planera för erövring. 1558 erövrade Ryssland staden Narva och året därpå gjordes staden till stapelstad för den ryska handeln. Det var tydligt att de omgivande staterna skulle försöka ta så mycket av den baltiska kakan som möjligt innan någon annan gjorde det.

För de nordvästra provinserna i Ordensstaten, med staden Reval i spetsen, var Rysslands satsning på Narva ett dråpslag. Under 1500-talets förra hälft var Reval transitohamn för den ryska handeln. De viktigaste handelsvarorna var vid denna period lin, vax, talg, hampa, tran, kabelgarn, hudar, handskar samt spannmål och pälsverk. Spannmål var uteslutande en baltisk vara. Pälsverken var de mest lukrativa men samtidigt den mest riskabla varan att handla med. Med Narvas nyvunna status innebar att Revals ställning nu var hotad. Konkurrensen riskerade att förvandla staden till en lokal handelshamn för det baltiska området och stadens borgare hade inga avsikter att stillasittande acceptera detta. Man skickade kapare ut i Finska viken för att stoppa handeln över Narva. Planer fanns även på att anfalla och förstöra Narvas hamn, men dessa planer sattes aldrig i verket. Kaperierna ledde nästa omedelbart till konflikt

Björn Sandahl, f. 1975, , fil. mag, är doktorand i idrottshistoria vid Idrottshögskolan.

med de lybska handelsintressena och ärendet drogs inför den tyske kejsaren. Denne krävde att kaperierna skulle upphöra men Reval vägrade foga sig.

Både ordensmästaren och Revals styrande var dock medvetna om att något måste göras. Delegationer sändes till grannländerna för förhandlingar. Båda parter sände delegationer till Stockholm i syfte att få Sverige att ge sitt beskydd. I Sverige härskade en åldrande Gustav Vasa som förvisso var intresserad men inte önskade riskera ett nyvunnet avtal med Ryssland för ett utrikespolitiskt äventyr i Balticum. Men meningarna var delade om vad som var ett lämpligt agerande i frågan. Hertig Johan såg för sitt finska hertigdöme möjligheter. På eget bevåg lyckades han se till att nya delegationer sändes till Stockholm trots motgångarna i förhandlingarna med konungen.

När Gustav Vasa avled fanns dessa delegationer fortfarande kvar i huvudstaden. Det visade sig omgående att man hade mer att hämta av den nye kungen, Erik XIV. Erik tog omgående Reval under sin vinge och lovade beskydd. 1561 landsteg en svensk styrka i området och samtidigt uppsade staden och de tre omgivande landskapen, Harien, Wierland och Jerven, ordensmästaren tro och lydnad och underställde sig den svenska kronan. Avtalet garanterade dessutom stadens privilegier för framtiden. Ett annat krav var att Sverige omgäende skulle stoppa all handel över Narva. Flera alternativ stod här kronan till buds men till slut beslöt man sig för att gå staden till mötes. Kung Erik beordrade att rikets jakter skulle rustas och sändas till Finska viken och kapa alla fartyg som avsåg fullfölja sina handelsföretag över Narva.

Året därpå inleddes den konflikt som i gemen kallas Nordiska sjuårskriget. Kriget kan tolkas som resultatet av en serie händelser vilka inleddes med den ryska invasionen av Narva 1558. Kapplöpningen mot den sönderfallande Ordensstaten inleddes av Ryssland men kriget kom främst att stå mellan Sverige och Danmark, där Lübeck och Polen stod som danskarnas allierade. I och med att kampen om Balticum inleddes kom Sverige för första gången att spela en ledande roll i ett stort nordeuropeiskt krig där nästan samtliga stormakter var inblandade.

Det är varken möjligt eller egentligen intressant att här gå in i krigets förlopp i detalj. Några ord om striderna till sjöss är dock på sin plats. 1563 rustade Lübeck och Danmark stora flottor och seglade norrut för att lägga en blockad över Stockholm. Efter ett slag i mitten av september tvingades de svenska enheterna retirera in i Stockholms skärgård medan de fientliga enheterna fortsatte sina härjningar till sjöss in i oktober. Det är dock tveksamt om blockaden någonsin blev särskilt effektiv. Detta till trots försökte Danmark och Lübeck i alla fall fortsätta blockaden under det följande året. Kung Erik

var fast besluten att förhindra detta. Återigen drabbade flottorna samman, denna gång utanför Öland den 30 maj 1564, och återigen tvangs svenskarna retirera. Man kunde dock snart revanschera sig genom att kapa en konvoj tillhörande Lübeck vilken seglade från Narva och under augusti månad utspelades nya sjöslag mellan svenska och dansk/lybska flottor i vattnen mellan Öland och Gotland. De svenska fartygen kunde här utnyttja sitt överlägsna artilleris räckvidd men detta till trots avslutades kraftmätningen utan att någon segrare kunde koras.

1565 lyckades Sverige rusta en flotta redan i tidiga maj. Detta tog överraskade fiendens enheter och Sverige kunde nu ta kontroll över södra Östersjön. De danska enheter som i all hast skickades till området slogs tillbaka och vid slaget vid Bornholm den 7 juli 1565 befästes den svenska dominansen. Detta läge bibehålls under följande år då Sverige återigen tidigt lyckades rusta en flotta.

Under krigets två sista år gjorde den ekonomiska situationen i kombination med inrikespolitiska problem i Sverige att rustningarna av flottor avstannade. Ingen av de stridande förmådde nya rustningar. 1570 gjordes vissa ansatser i de båda lägren men inga större stridigheter kom till stånd innan freden slöts samma år.

Syfte och frågeställningar

Syftet med denna undersökning är att studera den i svensk regi bedrivna kaperiverksamheten och dess utveckling. Detta skall göras genom att undersöka verksamhetens omfattning innan och under det Nordiska sjuårskriget. Undersökningen möjliggörs av de kaperiräkenskaper vilka finns bevarade och för närvarande är arkiverade i Kammararkivet.

Ämnet har tidigare behandlats av flera forskare. Här skall kortfattat redogöras för de slutsatser vilka är av intresse: för den fortsatta framställningen. Huvudsakligen två verk är av intresse: Artur Attmans *Den ryska marknaden och 1500-talets baltiska politik* samt Birgitta Odéns *Kronohandel och finanspolitik 1560-1595*. Det är endast Attman och Odén som studerat kaperierna som sådana. I dessa verk är kaperierna endast en byggsten i en mycket mer omfattande helhet och, som titlarna antyder, med en annan fokusering än kaperierna.

Artur Attman koncentrerar sin framställning på förhållandet mellan de i konflikten inblandade parterna samt de bakomliggande motiven till händelseutvecklingen.² Här får läsaren följa den svenska kronans agerande samt de danska och lybska reaktionerna mot förbudet av handel över Narva. De slutsatser vilka är intressanta för denna framställning kan sammanfattas enligt

följande. Samtidigt som förhandlingarna med Reval pågick höll Erik förhandlingar med Lübeck angående Hansans privilegier. Enligt Attman var det främst två principer som styrde Eriks agerande. Dels önskade han framhäva den svenska suveräniteten och dels hade han ambitionen att göra Reval och Viborg till stapelstäder för den ryska handeln. En flotta under amiral Larsson sändes till Finska viken för att uppbringa de fartyg vilka man anade skulle försöka bryta förbudet. Detta var inte en ny företeelse då Reval redan under 1550-talet utnyttjat samma taktik för att lösa problemet innan Sverige blev inblandat i frågan. Resultatet lät inte vänta på sig. Attman visar i sin framställning att man uppbringat 32 fartyg och att ytterligare 7 siktats men undkommit. Av dessa var 11 lybska fartyg och ytterligare 9 från andra nordtyska städer. Under sommaren 1562 ändrades Eriks instruktioner och svenskar gavs tillåtelse att handla med Narva. Detta i syfte att låta svenska handelsmän bli förmedlare av rysslandshandeln i enlighet med de principer som angivits ovan.

Av naturliga skäl var detta en utveckling som inte tilltalade Lübeck särdeles. En beskickning sändes till Sverige med syfte att påverka den svenska inställningen och försöka få kapat lybskt gods återlämnat. I detta hade man föga framgång och godset förblev i svenska händer.

Under 1563 inträffade en viss förändring i det svenska förhållningssättet i frågan. Nu gavs även utländska handelsmän möjlighet att segla på Narva, men endast om man erlade tull till kronan. När det Nordiska sjuårskriget utbröt 1563 fortsatte kaperierna mot de fartyg vilka inte erlagt tull. Operationerna löpte framgångsrikt till 1567 då antalet kapade fartyg sjönk drastiskt. Orsaken till detta var att den svenska flottan länge låg i vinterläger. Fartyg, främst från nationerna väster om Öresund, utnyttjade detta och kunde utan risk handla med Narva ända fram till påsk utan att hotas av svenska kapare. En annan orsak till minskningen av antalet kapade fartyg var en föreskrift som angav att vänligt sinnade fartyg, mot att de erlade tull, gavs möjlighet att bedriva handel med Narva.

1568 tog Johan III tronen från sin broder. Tronskiftet orsakade dock inga större förändringar vad gäller kaperierna. En skillnad var dock att Polen ej längre kom att betraktas som en fientlig nation, varför man i fortsättningen såg välvilligt på polska kapare i Finska viken. Kaperierna fortsatte dock att endast inbringa smärre byten - inte alls i storleksordningen av vad man under tidigare år lyckats uppbringa.

Attman menar att man från 1562 kan spåra en genomgående taktik i det svenska agerandet. Målet var att behärska den ryska handeln med blockad och tullbelagd handel. Detta inkräktade på danska och lybska intressen och i förlängningen gjorde detta också ett samförstånd med Ryssland omöjligt.

Birgitta Odén riktar sig i sin framställning huvudsakligen mot det kapade godset och dess innehåll.³ Odén undersöker hur stora kvantiteter av det gods som kapades senare såldes och vilka konsekvenser detta fick för den svenska kronan. Under 1562 visar Odén att det förs varor värderade till 256 000 mark till Stockholm vilka kapats från 13 fartyg. Delar av detta gods återlämnades till de köpmän från vilka det kapats medan andra delar behölls av flottan. Det var huvudsakligen varor som lin, hampa och talg som behölls då de kunde användas i verksamheten. Kvarvarande gods såldes av för 117 000 mark. Odén jämför detta med kronans totala upphandling utomlands vilken uppgick till 176 000 mark för samma år. Detta visar onekligen på de stora värden som omsattes, trots att godset såldes för priser betydligt under marknadspris. Ursprungligen såldes godset i såväl Reval som i svenska städer men efter en skandal 1563 där omfattande korruption uppdagades flyttades all handel till svenska städer, främst Stockholm men även Kalmar.

Kaperierna fortsatte enligt Odén med oförminskad styrka under åren 1562-1564 samt under några månader 1565. Gods för motsvarande 1 258 000 mark skall under denna period ha uppbringats. Detta värde motsvarade ungefär två gånger summan av den årliga uppbörden av räntor inom riket. Kronan hade således tveklöst en betydande inkomstkälla till förfogande genom kapningarna. Efter 1566 noterar Odén en drastisk förändring. Efter april inkommer till Stockholm knappt några ryska varor överhuvudtaget och strax därefter avtar kaperiernas omfattning i enlighet med vad Attman noterat.

Dessa båda avhandlingar visar på ett glapp i forskningsläget. En undersökning fokuserar på aktörerna och det politiska spelet och en annan huvudsakligen på försäljningen av det kapade godset. Att efterlysa är en undersökning av det kapade godset i sig för att klarlägga operationernas omfattning och betydelse.

En annan fråga som förtjänar uppmärksamhet rör tidsaspekten. Odéns undersökning av godsets öde baserar sig på året 1562. Här känns en mer djuplodande undersökning av hela verksamheten över tid befogad.

Det denna undersökning skall försöka ta fasta på är dels var kaparflottan opererade, hur den var uppbyggd, hur godset hanterades, vilka varor som dominerade bland det kapade godset och hur det fördelades mellan krona och manskap samt slutligen hur kronan förvaltade vad som kapats. Tidsaspekten är också en central faktor där olika utvecklingstendenser skall identifieras.

Källor och källkritiska problem

I Kammararkivet finns kaperiräkenskaperna bevarade. Räkenskaperna skapa-

des 1964 genom att material från flera olika arkiv slogs samman. Räkenskaperna består av tio volymer av strödda handlingar från åren 1562-1809. Det är de första fem volymerna, som omfattar perioden 1562-1569, som är av intresse för denna undersökning.

Räkenskaperna består dels av inventarium av kapade fartyg samt det gods vilket kapats av flottan. Här finns även listor över godsets fördelning mellan kronan och manskapet på fartygen. Listorna är handskrivna och i vissa fall svåra att tyda. Flera av dem är skadade vilket ytterligare försvårar situationen.

Livets allmänna korthet har framtvingat en avgränsning av materialet. Undersökningen fokuserar på åren 1562, 1564 och 1566. Dessa är lämpliga då de omfattar tiden före kriget, tiden för kaperiernas höjdpunkt samt den period då de började avta i omfattning. Tyvärr sätter materialet här vissa käppar i hjulen. För åren 1564 och 1565 förekommer vissa gemensamma listor. Då de innehåller information av yttersta vikt för undersökningen har de i de aktuella fallen tagits med i undersökningen. Därför kan man säga att avgränsningen stundtals, om än motvilligt, även omfattar året 1566.

Undersökningen lider också av det faktum att det ibland saknas korrekta översikter. Vidare mäter olika tabeller godset i olika mått - vilka i enskilda fall ej har kunnat identifieras.⁴

Listorna är också i regel dåligt disponerade och saknar enhetlighet. Vidare finner man ibland förvirrande och inkonsekventa uppgifter i räkenskaperna. Summan av detta är att det är svårt att bearbeta hela materialet och man finner sig beroende av de sammanställningar som finns i räkenskaperna.

Räkenskapernas trovärdighet

Undersökningen baserar sig till stor del på beräkningar av godsets värde. Detta har som ovan noterats omfattat avsevärda belopp. Då vi redan noterat att korruption förekom bör man således vara misstänksam mot värderingen av godset. Odén har visat att kronan bedrev en process mot de båda borgarna Pelle Pedersson och Pelle Räfs.⁵ De båda anklagades för att ha manipulerat räkenskaperna genom att uppta vissa varor i utgiftslängden som saknats i uppbördslängden. Den rimliga utgångspunkten måste trots detta vara att godset är korrekt redovisat. Skälet till detta är egentligen nödtvunget; ett annat antagande skulle omöjliggöra studier som denna.

Operationsområdet

Att kaperier genomfördes i Finska viken är uppenbart. Talrika exempel på detta finns i räkenskaperna.⁶ ”De narviska farvattnen” torde knappast kunna

innebära något annat. Vidare finns exempel på kapning av fartyg kring Bornholm.⁷ Ett annat område som nämns i materialet är vattnen kring Dragör.⁸ Vidare finner vi kaperier kring Öland.⁹ Ytterligare ett operationsområde är ”de lybska farvattnen”.¹⁰ Detta torde vara vattnen utanför staden Lübeck och längs den nordtyska kusten.

I de flesta inventarier anges dock inget operationsområde alls. Vad detta beror på kan man dock endast sia om. De slutsatser som kan dras är att operationerna omfattade större delen av Östersjön. Operationer pågick från Lübeck till Finska viken och i åtminstone i ett fall utanför Själland.¹¹

Kaparflottans uppbyggnad

Forskning kring kaperier visar i regel att Europas furstar vanligen använde sig av så kallade ”kaparbrev”. Kapningarna utfördes inte av nationernas egna flottor utan av olika typer av lycksökare. Artur Attmans framställning visade ovan att den svenska flottan åtminstone deltagit i dessa operationer, vilket i sig är anmärkningsvärt. Frågan är dock om detta var kännetecknande för operationerna i stort eller om andra aktörer står att finna i materialet?

Den svenska flottans aktiva deltagande i operationerna är tydligt, precis som Attman visar. I flera inventarier finner man att kronans folk uttagit gods i samband med kaperierna. Vidare finns noteringar om utbetalningar till hövitsmän.¹² Vidare finns exempel på fördelningslistor av fribytet, vilka vi skall återkomma till senare.¹³

Förutom den svenska flottan omnämns faktiskt ytterligare några aktörer. I ett inventarium finner man gods kapat av hertig Karls jakter. Dessa omnämns dock endast vid ett tillfälle och det är endast ett enda fartyg som kapats under året 1566. Det förefaller således inte vara några större operationer.¹⁴ Den andra personen av intresse är en Arent Rener. I ett antal inventarier från 1562 omnämns Rener och där står också att hans jakter kapat gods åt den svenske kungen.

Rener har för sin insats erhållit hälften av det kapade godset.¹⁵ Av inventarierna att döma står klart att Rener opererade i Finska viken och att han kapade en omfattande mängd gods. Rener omnämns inte efter år 1562 vilket innebär att han avslutade sina förbindelser med den svenska kronan under detta år eller det följande. Det är lockande att tro att krigsutbrottet hade något med detta att göra. Antingen uppsade Rener själv sitt avtal med Sverige eller så kunde kung Erik i och med kriget använda sig av andra medel än Rener för att lösa sina problem. Ett alternativ är att Rener och hans jakter uppgick i den flottans operationer helt och hållet.

Oavsett Reners öde så visar avsaknaden av andra aktörer, med ovan näm-

da undantag, att operationerna i stort var ett företag helt i den svenska flottans regi. Frilansande kapare förefaller i stort helt saknas. Operationerna bryter således med den europeiska traditionen för kaperier.

Godsets hantering

I inventarierna och räkenskaperna nämns i flera fall de personer vilka ansvarade för sammanställningen av godset. I de flesta fall omnämns endast de som hanterat godset vid namn och intet mer vilket gör det omöjligt att identifiera vederbörande. I andra fall är situationen något gynnsammare. I materialet förekommer personer vilka i Birgitta Odéns framställning identifierats som borgare. Exempel är Pelle Pedersson och Pelle Räfs från ovan. Vidare förekommer inventarielistor som stärker tesen att borgare hanterade godset efter det att de anlänt till sin destination.

På en inventarielista från 1566 finner man att en Christer Olsson inventerat gods som hanterats av några borgare och en klädesskrivare i Stockholm. De aktuella personerna har också tidigare förekommit i andra inventarier, dock utan titel. Detta visar att borgare och köpmän verkar ha anlitats för att hantera godset.¹⁶

Godsets struktur

Det sammanlagda värdet på det gods som uppbars under perioden 1562-1565 uppgick till 1.436 491 mark.¹⁷ Vid en översikt finner man att två poster dominerar; hudar och skinn samt lin, hampa och kabelgarn. Vidare förekommer talrika mängder vax, talg med mera.

Tabell 1: Uppburet gods 1562–1565 värderat i penningar

<i>Vara:</i>	<i>Värde:</i>
Peppar	1 500 mark
Vax	140 127 mark
Talg, ister m.m.	214 886 mark
Lin, hampa och kabelgarn	439 423 mark
Hudar och skinn	585 713 mark
Övriga persedlar	54 713 mark
Summa	1 436 491 mark

Källa: *Summan av de narviska varor som kapats å det narviska farvattnet och under Bornholm värderade i pengar 1562-1566. Kaperiräkenskaper, KA.*

Fram till och med 1565 kapades således huvudsakligen ryska exportvaror.

En närmare studie av de olika inventarierna för de olika åren visar dock på ytterligare intressanta trender. Inventarier för 1562 visar stora mängder hudar och skinn, lin, hampa och talg i enlighet med inventariet för hela perioden. Naturligtvis finns här också stora mängder av andra typer av gods. Räkenskaperna vittnar om saltade hudar och kattsinn samt skinn från björn, varg och utter.¹⁸

I räkenskaperna för åren 1564-1565 finns räkenskaper för gods kapat vid Bornholm och på det lybska farvattnet.¹⁹ Här motsvarar hudar och skinn samt lin, hampa och kabelgarn ungefär tre fjärdedelar av det totala värdet. Värt att notera är dock att mängden lin, hampa och kabelgarn inte utgör en lika stor post som tidigare. I stort är godsets struktur dock mycket lik år 1562. Krigsutbrottet verkar således inte ha påverkat kaperierna i någon betydande mån. Den proportionella minskningen av lin, hampa och kabelgarn är dock intressant och skulle eventuellt kunna kopplas till krigsutbrottet då dessa varor var viktiga vid tillverkandet av fartygsutrustning. Dock bör påpekas att mycket stora mängder av dessa typer av gods kapas under 1564-1565.

1566 är mer problematisk så en summering av det kapade godset saknas. Vidare finns inte uppbördslistorna samlade i en summering. Däremot finns tre olika inventarier för året. Den första rör hertig Karls jakter. Denna innehåller lin, hampa och olika hudar. Vidare nämns ett skepp som, skeppsutrustningen oräknad, värderats till 600 mark. Skeppsutrustningen skall enligt källan sänts till borgare och kungens skeppare i Stockholm.²⁰

Den andra källan är en summering av uppburna persedlar 1566. I denna finner man de bekanta typerna av gods från tidigare år. Exempel är stora mängder lin, talg och hudar och skinn. Vax förekommer också men hampa och kabelgarn saknas helt.²¹

Slutligen återstår den tredje källan, ett register över tre lybska fartyg som kapats. Anmärkningsvärt är en stor mängd lyxvaror som peppar, saffran, guld, silver, siden, silke, kristall, pärlor, sviskon och ingefära. Det beräknade värdet på detta gods uppgår till 128 369 mark. Detta är särskilt intressant då dessa typer av gods inte förekommer på andra platser i materialet. Måhända är det här fråga om ryska importvaror?²²

Fördelningen av godset

I räkenskaperna finns fribytet upptaget som en utgiftspost. Fribytet uppgår för perioden 1562-1566 till 135 862 mark, eller en åttondel av det totala värdet.²³ Vidare förekommer i räkenskaperna översikter över fribyte fördelat mellan hövitsmän och annat skeppsfolk. Tyvärr visar inventariet inte hur många per-

soner som ingår i respektive kategori varför det är svårt att säga något om fördelningen av denna källa.²⁴

Intressantare är då den andra räkenskap över fribytet som finns bevarad. Denna rör kaperier genomförda 1563 men fribytet har utbetalats 1564 varför den sorteras under detta år. Det fribyte som här är aktuellt värderas till cirka 40 000 mark och är fördelat över varorna talg, lin, skinn och hudar samt ryska handskar. Intressant är också att hövitsmännens antal är noterat varför deras andel kan beräknas. Detta gäller tyvärr inte övriga poster.²⁵

Tabell 2: Fördelning av fribytet för året 1563

Summa fribytet	Amirals del	22 hövitsmäns del	Skeppsfolkets del	Knektarnas del
Talg -	7 skeppund/ 13	23 skeppund/ 1	61 skeppund/ 10	30 skeppund/ 15
123 skeppund	lispund/ 15 markpund	lispund/ 5 markpund	lispund	lispund
Lin -	14 skeppund/ 13	44 skeppund/ 1	117 skeppund/ 10	58 skeppund/ 15
235	lispund/ 15 skeppund	lispund/ 5 markpund	lispund markpund	lispund
Skinn och hudar -	342 ³ / ₄ st.	1 031 ¹ / ₂ st.	2 700 st.	1 375 st.
5 460 st.				
Ryska handskar -	11/2 par.	41/2 par.	10 par	5 par
21 par.				
40 068 mark	≈ 2 404 mark	≈ 7 613 mark	20 034 mark	10 017 mark

Källa: *Nils Anderssons och Markus Bengtssons räkenskap över narviska varor 1564*. Kaperiräkenskaper, KA.

Hälften av fribytet gavs åt skeppsfolket. Denna kategori förefaller också omfatta styrmän, skeppare och liknande grupper. Vidare erhöll knektarna en fjärdedel av godset. Hövitsmännen erhöll cirka en femtedel och amiralen själv lade vantarna på något mer än en tjugondel. Rimligt är att det aktuella godset såldes varpå pengarna delades mellan berörda parter. Fördelningen av godset torde annars ha blivit ett allvarligt problem, i synnerhet vad fördelningen av handskar beträffar. Det är naturligtvis möjligt att de som inte delade kollegornas passion för handskar kompenserades med annat gods men försäljning förefaller ändå vara det rimligaste alternativet. Fördelningen visar att kaperierna kunde vara en mycket lönsam affär för amiralen. Detta vittnar ett fribyte om cirka

2 500 mark om. För hövitsmännen var fribytet också en angenäm inkomst. Varje hövitsmans fribyte motsvarade cirka 346 mark. Ytterligare några noteringar av intresse kan göras i denna fråga. Hans von Hildesheim, som identifierats som en revalsk köpman av Birgitta Odén, deltog tillsammans med amiral Larsson i skapandet av räkenskaperna och för sina insatser erhöll han avlöning i form av del i kaperigodset. Vad Hildesheim kvitterar ut torde kunna ge en bild av vad de ansvariga borgarna och köpmännen kunde förvänta sig i kompensation för sina insatser. Av räkenskaperna framgår att Hildesheim kvitterade ut 150 mark för året 1562. Vidare finner man poster i utgiftsräkenskaperna där gods givits till Hildesheims förtäring motsvarande 320 mark. Man finner också utbetalningar i lin och hudar för Hildesheims "behov".²⁶

Förvaltningen av godset

Odén visade i sin undersökning av 13 fartyg som skeppats till Stockholm 1562-1563 att merparten av godset behölls medan vissa delar återlämnades ägaren. Vidare menar Odén att godset förvaltades så att varor som hampa, lin och talg sändes till skeppsgården för flottans utrustning och att en stor del av övriga varor såldes vidare. Vidare undersöker Odén förvaltningen av gods från 9 fartyg som sänts till Reval. Här finner hon att kläde och hudar sänts till Finland och den svenska förvaltningen där medan dyrbarare skinn sänts till den kungliga skinnkammaren. Gemensamt för dessa båda godsmassor är att de togs 1562. Det torde således vara intressant att följa Odéns spår fram till 1566. Vidare finns i kaperiräkenskaperna ytterligare förteckningar över året 1562 som kan ge ytterligare information om detta år.

Räkenskaperna för 1562 ger flera intressanta resultat. Ett inventarium sammanfattar allt avyttrat gods för året. Vad gäller skeppsvaror visar detta inventarium att merparten av godset återlämnats till sin ursprunglige ägare. I övrigt verkar delar av godset sålts. Det finns inget i detta inventarium som antyder att skeppsgården mottagit något gods. Vad hudar och skinn beträffar säljs merparten av godset vidare. Därefter går dessa typer av gods tillbaka till ursprunglig ägare. I övrigt finns inga poster av betydelse. De dyrbarare skinnen skickas huvudsakligen till Stockholm för "majestäts behov" vilket torde innebära att de hamnar i skinnkammaren.²⁷ Vid en jämförelse av denna räkenskap med Odéns resultat visar således på en mer diversifierad förvaltning än tidigare forskning klarlagt. Skeppsvaror förefaller exempelvis bli återgivna och försålda i ungefär samma omfattning som de sändes skeppsgården.

För 1564 finns inget enskilt inventarium utan endast ett gemensamt för åren 1564-1565. Räkenskapen visar att endast marginella mängder lin sänts

till kronans institutioner. Detta kan dock vara en sanning med modifikation då man i räkenskapen finner noteringar där lin givits personer för leveranser till Stockholms skeppsgård. Vad skeppsvaror i allmänhet beträffar går merparten till att täcka olika betalningar och avlöningar. Undantaget är hampa där merparten sänds skeppsgården. Summan av betalningar och avlöningar överstiger det sammanlagda värdet av det gods som sänds kronans olika institutioner.²⁸

Ytterligare ett inventarium får komplettera bilden för dessa år. Stora mängder talg har skeppats till konungens köpman i Kalmar medan hampa och kabelgarn skickats till Björkenäs skeppsgård. Lin förekommer knappt i denna räkenskap och det som finns har skickats med talget till Kalmar. Vad hudar och skinn beträffar sänds merparten till kronans olika institutioner. Stora poster går dock också till utbetalningar och löner. Vad gäller de dyrbara skinnen skickas de huvudsakligen till den kungliga skinnkammaren. Odéns resultat för 1562 förefaller således i stort bärkraftiga för dessa båda år.²⁹

Slutligen återstår 1566. Godsmassan för detta år är som väntat betydligt mindre än tidigare år. Återigen har skeppsvaror avyttrats för betalning av skulder och inköp. Endast marginella mängder har givits skeppsgården eller kronans institutioner. Hudar har huvudsakligen givits olika borgare för betalning av handel. De finare skinnen verkar dock även fortsättningsvis gå till skinnkammaren.³⁰

Materialet visar dock på en stor potentiell inkomstkälla som inte nämns överhuvudtaget - skeppen. Det är rimligt att anta att skeppen kom att uppgå i flottan för sjökrigets räkning. Detta medför att betydelsen av kaperierna för kronan egentligen är avsevärt högre än vad räkenskaperna visar. Detta är dock endast en hypotes då materialet besvarar frågan med tystnad.

Sammanfattning och slutsatser

Denna studie har visat att kaperierna bedrevs i större delen av Östersjön och att de var en verksamhet som huvudsakligen bedrevs av den svenska flottan i egen hög person. Detta är ett tydligt brott mot den europeiska traditionen där kaparbrev vanligen var praxis. Godset har huvudsakligen hanterats av borgare och köpmän i de städer till vilka godset fördes.

Det kapade godset var av väldig storlek. Källorna visar att godset värderats till nästan 1 500 000 mark. Det är huvudsakligen två typer av gods som kapats; skeppsvaror i form av lin, hampa och kabelgarn samt skinn och hudar. Andelen skeppsvaror minskar dock över tid. Krigsutbrottet kan vara en bidragande orsak till detta. 1566 visar på en tydlig minskning av kapat gods. Trots detta återfinns de dominerande kategorierna även här även om inven-

tarierna också innehåll en stor post lyxartiklar som ej tidigare förekommit i materialet.

Fördelningen av godset visar att fribytet uppgick till en åttondel av godsmassan. Skeppsfolket, där troligen skeppare och styrmän inräknades, erhöll hälften av detta gods. Knektarna erhöll en fjärdedel och hövitsmännen en femtedel. Amiralen erhöll strax mer än en tjugondel. Verksamheten kunde uppenbart vara mycket lönsam för de ledande personerna i kaparflottan. Hövitsmännen erhöll i de aktuella källorna cirka 350 mark per person medan amiralen kunde kvittera ut ungefär 2 500 mark. Vidare har löner motsvarande 150 mark utbetalats en köpman som hanterat godset. Vidare har denne fått ytterligare gods för förtäring och behov.

Vad gäller förvaltningen av godset visar räkenskaperna något olika resultat för de olika åren. 1562 förefaller skeppsvaror antingen återgivits ursprunglig ägare, sålts eller givits till skeppsgården. Skinn och hudar sändes till den svenska förvaltningen eller såldes medan dyrbara skinn sändes till den kungliga skinnkammaren. Under 1564-1565 nyttjades merparten av skeppsvarorna för att täcka diverse utgifter. Dock sändes en stor post hampa till skeppsgården. Skinn och hudar försåldes eller gavs kronans institutioner. Under 1566 nyttjades huvudsakligen både skeppsvaror och hudar och skinn till betalningar. De dyrbara skinnen sänds dock även fortsättningsvis till skinnkammaren.

Några övergripande slutsatser kan också dras ur detta material. En sådan slutsats är de kunskaper om den samtida östersjöhandeln som kaperiräkenskaperna ger. Handeln omfattade vid denna tidpunkt mycket stora belopp. Vidare kan inte den strategiska betydelse av kaperierna för sjökriget underskattas. Det är omöjligt att exakt avgöra hur kaperierna påverkat förloppet men det är rimligt att anta att de stora godsmassorna hänger samman med Sveriges snabba flotttrustningar under 1565 och 1566. Nedgången från 1566 skulle också kunna förklara den svenska oförmågan att rusta nya flottor efter detta år. Vidare finns ytterligare en betydelsefull värdepost i form av skeppen. Dessa kan ha infogats i den svenska flottan även om källorna inte ger svar på detta.

Referenser

Otryckta

Riksarkivet Kammararkivet: Kaperiräkenskaper vol. 1-5.

Tryckta

Arnell, Sture, *Bidrag till belysning av den baltiska fronten under det nordiska sjuårskriget 1563-1570*, Växjö 1977.

Attman, Artur, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik 1558-1595*, Lund 1944.

Behre, Göran - Larsson, Lars-Olof - Österberg, Eva, *Sveriges historia 1521-1809*, Stockholm 1996.

Carlsson, Sten / Rosén Jerker, *Svensk historia I - tiden före 1718*, Stockholm 1964.

Glete, Jan, *Warfare at sea 1500 -1650 - Maritime conflicts and the transformation of Europe*, London 2000.

Odén, Birgitta, *Kronohandel och finanspolitik 1560-1595*, Lund 1966.

Noter

- 1 Följande baseras på Attman (1944), s 34-38, Carlsson/Rosén (1964), s 420-434, Arnell (1977), s 10-19, Behre/Larsson/Österberg (1996), s 62-63 samt Glete (2000), s 120-124.
- 2 Attman (1944).
- 3 Odén (1966).
- 4 Det något kryptiska måttet ”knippor” är ett exempel på detta.
- 5 Odén (1966), s 161-162.
- 6 Se exempelvis Kort uttag över de narviska varor som 1563-1564 kapats å de narviska farvattnen samt under Bornholm 1562-1565. Kaperiräkenskaper, KA.
- 7 Ibidem.
- 8 Christer Olssons räkenskaper över narviska varor 18/11 1565 - 9/4 1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 9 Pelle Perssons och Pelle Räfs räkenskap över varor som 1564-1565 kapats under Bornholm och Öland samt förts till Kalmar. Kaperiräkenskaper, KA.
- 10 Erik Olofssons, Markus Anderssons, Eskil Larssons och Germund Jönssons utgiftsräkenskap över gods kapat vid Bornholm samt på det lybska farvattnet och lybska farvattnet 1564-1565. Kaperiräkenskaper, KA.
- 11 Se fotnot 8.
- 12 Exempelvis Hans Larssons och Hans von Hildesheims räkenskaper över narviska varor de uppburit och utgivit i Reval 1562. Kaperiräkenskaper, KA.
- 13 Erik Olofssons, Markus Anderssons, Eskil Larssons och Germund Jönssons uppbördsräkenskaper över gods kapat vid Bornholm samt på det lybska farvattnet 1564-1565 samt Nils Anderssons och Markus Bengtssons räkenskap över narviska varor 1564. Kaperiräkenskaper, KA.
- 14 Christer Olssons räkenskaper över narviska varor 18/11 1565 - 9/4 1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 15 Hans Larssons och Hans von Hildesheims räkenskaper över narviska varor de uppburit och utgivit i Reval 1562. Kaperiräkenskaper, KA.

- 16 Christer Olssons räkenskaper över narviska varor 18/11 1565 - 9/4 1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 17 Summan av de narviska varor som kapats å det narviska farvattnet och under Bornholm värderade i pengar 1562-1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 18 Nils Andersssons och Markus Bengtssons räkenskaper över narviska varor 1562. Kammararkivet, KA.
- 19 Erik Olofssons, Markus Andersssons, Eskil Larssons och Germund Jönssons uppbördsräkenskaper över gods kapat vid Bornholm samt på det lybska farvattnet 1564-1565 samt Nils Andersssons och Markus Bengtssons räkenskap över narviska varor 1564. Kaperiräkenskaper, KA.
- 20 Inventarium över det narviska gods hertig Karls jakter kapat vid Dragör 1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 21 Jerry Månssons räkenskap över narviska varor 1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 22 Register över varor på tre lybska fartyg som på väg mot öster kapats av Per Larsson 1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 23 Summa av de narviska varor som kapats å det narviska farvattnet och under Bornholm värderat i pengar 1562-1566. Kaperiräkenskaper, KA.
- 24 Erik Olofssons, Markus Andersssons, Eskil Larssons och Germund Jönssons utgiftsräkenskap över gods kapat vid Bornholm samt på det narviska farvattnet och lybska farvattnet 1564-1565. Kaperiräkenskaper, KA.
- 25 Nils Andersssons och Markus Bengtssons räkenskap över narviska varor 1564. Kaperiräkenskaper, KA.
- 26 Hans Larssons och Hans von Hildesheims räkenskaper över narviska varor de uppburit och utgivit i Rebal 1562. Kaperiräkenskaper, KA.
- 27 Hans Larssons och Hans von Hildesheims räkenskaper över de narviska varor de uppburit och utgivit i Reval 1562. Kaperiräkenskaper, KA.
- 28 Erik Olofssons, Markus Andersssons, Eskil Larssons och Germund Jönssons utgiftsräkenskaper över gods som kapats vid Bornholm samt på det narviska farvattnet och lybska farvattnet 1564-1565. Kaperiräkenskaper, KA.
- 29 Pelle Pederssons och Pelle Räfs räkenskap över varor som 1564-1565 kapats under Bornholm och Öland samt förts till Kalmar. Kaperiräkenskaper, KA.
- 30 Jens Månssons räkenskap över narviska varor 1566. Kaperiräkenskaper, KA.

Nederländska skeppare på stockholmska handelsskepp 1685-1700

Tonko Ufkes

Översättning från nederländska:
Olov Hyllienmark

Det krig som i Nederländerna kallas Nioårskriget och i Sverige Pfalziska tronföljdskriget utkämpades 1688-1697 mellan Frankrike å ena sidan och England, Nederländerna, Österrike och Spanien å den andra. Under konflikten framfördes ofta misstankar om att nederländska intressen sökte komma förbi de allierades blockad av Frankrike genom att flagga ut fartygen till neutrala länder, bland annat Sverige. I senare forskning har det varit omstritt när den nederländska tillbakagången i handeln på Östersjön började, bland annat därför att det varit oklart om den registrerade nedgången av antalet nederländska skepp som passerade Öresund var reell eller bara berodde på att skeppen bytte flagg. Tonko Ufkes artikel ger genom empiriska undersökningar av arkiv i olika hamnstäder ny information om vad som hände. Ett stort antal nederländska skeppare fick under krigsåren burskap i svenska och tyska städer och deras fartyg fick därmed neutrala flaggor. Frågan i vad mån även deras fartyg egentligen var nederländskt ägda eller om krigsåren medförde ett reellt bestående uppsving för de svenska och nordtyska handelsflottorna återstår dock att undersöka.

Jan Glete

Det centrala temat för denna uppsats är nederländska skeppares övergång till handelsskepp med Stockholm som hemmahamn. Tyngdpunkten i undersökningen ligger på perioden 1689-1697, tiden för Nioårskriget, med som yttre ram åren före och efter detta krig. Många nederländska skeppare skrevs in i Stockholms borgarbok just under tiden för Nioårskriget. De utgivna borgarböckerna för de vid tiden svenska städerna Reval och Stade samt danska Glückstadt uppvisar en liknande inskrivningstopp kring tiden för Nioårskriget. Det är av den anledningen jag bestämt mig för att använda nederländska skeppares inskrivningar i en sådan borgarbok som grund för att belägga deras utvandring.

J.S. Bromley visar i sin uppsats "The North Sea in Wartime (1688-1713)"

Tonko Ufkes, född 1958, är historiker i Groningen, Nederländerna, specialicerad på tidigmodern och medeltida historia. Föreliggande undersökning har genomförts med stöd av polska vetenskapsakademien och nederländska forskningsrådet.

på det faktum att många neutrala skepp under den aktuella perioden seglade med en nederländsk skeppare "who had taken out burgersbrieven at some Baltic port".¹ Han drar denna slutsats efter att ha studerat arkivmaterial som har direkt samband med problem med kapningar av neutrala handelsfartyg under Nioårskriget. Slutsatsen torde vara riktig, men den dras via en omväg, för inga borgarböcker från Östersjöområdet, vare sig i original eller utgivna, har använts. Då sådana finns har jag för denna uppsats studerat några av dem, i syfte att, tillsammans med annat arkivmaterial, mera träffsäkert kunna belysa de nederländska skepparnas utvandring, det vill säga Bromleys tes.

Huvudlinjen i Bromleys resonemang är av tillräckligt stor betydelse för att vidareutvecklas. Med stöd av de tryckta Öresundstullstabellerna (försättningsvis förkortade till STT) slår han fast: "we can hardly fail to be impressed by the drastic decline in Dutch sailings through the Danish Sound during the Nine Years War".² Av uppgifterna i dessa STT står det klart att det under Nioårskriget seglade betydligt färre nederländska och brittiska skeppare genom Öresund och i stället fler från skandinaviska och neutrala städer. Som en följd av den brittisk-nederländska blockaden av franska hamnar var det endast skeppare hemmahörande i områden som var neutrala i denna konflikt som fick tillstånd för frakter till och från Frankrike.

Två olika tabeller visar tydligt på detta. I tabell 1 återfinns det genomsnittliga antalet genomfarter under två decennier, uppdelade på skepparnas ursprung ('hemort').

*Tabell 1. Genomfarter genom Öresund, genomsnittligt antal skepp per år:*³

	Total	Nederl.	Britt.	Danska	Norska	Svenska
1681-1690	4011	1902	592	279	262	470
1691-1700	3654	1153	336	516	264	675

Tillbakagången för den nederländska och brittiska handelsfarten under åren från 1691 och framåt och ökningen för frakterna från danska och svenska hamnar är lätt att iaktta. (En ökande norsk fart på Frankrike går dock inte att påvisa genom STT).

Ännu tydligare är en andra tabell där antalet genomfarter år 1698, det vill säga strax före blockaden, jämförs med år 1694 då Nioårskriget redan påverkat sakernas tillstånd sedan lång tid.

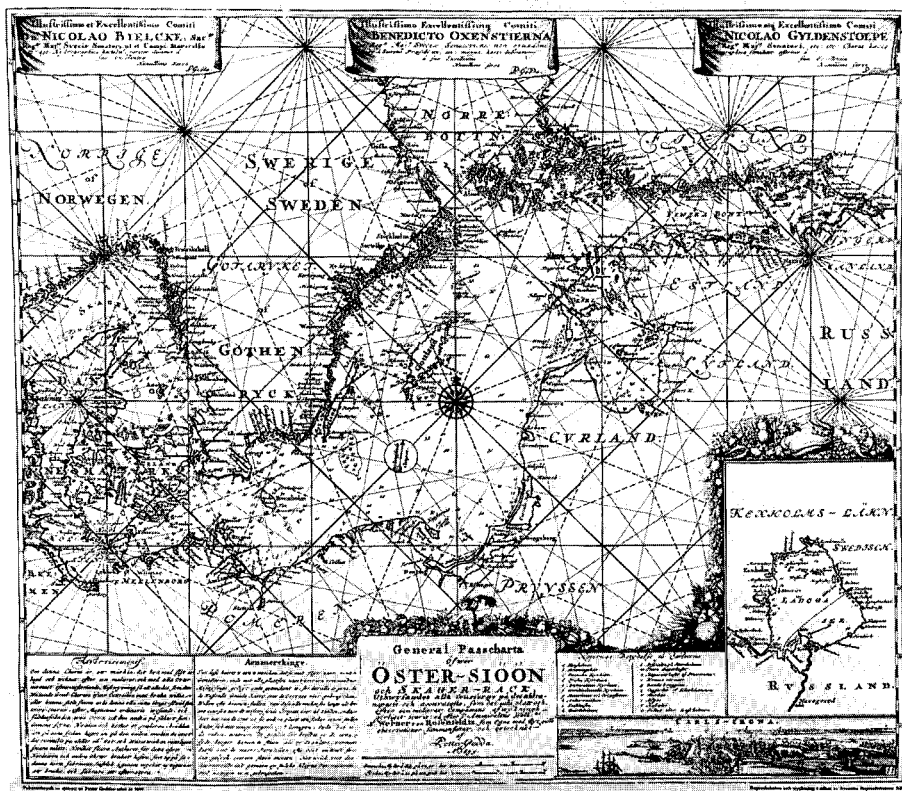
Tabell 2. Genomfarter genom Öresund, antalet fartyg år 1688 och år 1694.⁴

Område	år	1688	1694
Nederländerna		2028	1111
Skottland		134	18
England		516	199
Stralsund		53	124
Pommern		45	218
Stettin		26	178
Danzig		44	156
Svenska östersjöprovinser		34	128
Sverige		520	798
Norge		343	272
Danmark		308	649
Övriga		242	107
Totalt		4293	3958

Av detta syns tydligt att skeppare från östersjöområdet tränger bort sina brittiska och nederländska kolleger. Redan Bromley visade på den svenska handelsflottans starka tillväxt.

För att nu visa att ökningen av genomfarter från östersjöskeppare orsakades av övergången av främst nederländska skeppare till dessa fartyg har bruk gjorts av den för detta ändamål utvecklade "borgarbok-metoden": Inskrivningen av nya borgare i ett antal östersjöstäder har studerats närmare. I den här artikeln har enligt denna metod tagits med undersökningar av utvandringar av nederländska skeppare till Stockholm och Reval, och samtidigt görs hänvisningar till liknande utvandringar till såväl Östersjöområdet i stort som till Nordtyskland. På detta sätt framträder en bild som kastar nytt ljus på ovanstående tabeller; särskilt nederländska (men också brittiska) skeppare sökte sig ett nytt hem i en stad vid Östersjön, varigenom såväl minskningen av nederländska genomfarter som ökningen av skandinaviska och neutrala genomfarter kan förklaras.

Genom att granska ett antal år i Öresundstulls-registret (i fortsättningen förkortat till STR)⁵ kan man slå fast att ett antal skeppare först förekommer med nederländsk "hemort" och senare som hemmahörande i Reval eller Stockholm. I några enstaka fall uppges för dessa efter år 1700 åter en nederländsk "hemort". Allt detta sammanfaller i stora drag med upplysningar från



Östersjön år 1695 enligt Peter Gedda. (Kungliga biblioteket).

borgarboken och annat arkivmaterial. I bilaga I har medtagits uppgifter om nederländska skeppare vilka återfinns i Stockholms borgarbok, tillsammans med deras förekomst i STR samt där det varit möjligt ytterligare uppgifter.

Vid en granskning av exempelvis STR från åren 1679, 1688 och 1693, slås man av att ett relativt stort antal nederländska skeppare byter hemort och därefter även klassas som stammande från denna nya hemort. Givetvis är detta enklast att kontrollera i fråga om personer med ett avvikande efternamn: Claes Dirksz Wortel uppgav år 1679 att han kom från Landsmeer, tio år senare från Königsberg, senare Elbing; Willem Jansen Swemmer bodde år 1688 i Hoogwoud eller Amsterdam, men från året därpå uppgav han alltid att han var hemmahörande i Elbing, och senare Reval.⁶

I STR noterades danska och svenska skeppare med tydligt nederländs-

klingande namn som Simon Classen Brandaris från Nyenskantz, Reinert Jellis från Narva och Cornelius Tiertz från Nyen.⁷ Nu är ju själva namnet blott en antydning på härkomsten. Större förvisning erbjuder det faktum att han före eller efter denna notering förekommer som nederländare i STR. För de stockholmska skepparna har så många upplysningar som möjligt insamlats, men enligt min åsikt erbjuder inskrivningarna i borgarboken en bättre grund för att studera nationalitetsbytena.

Nederländska skeppare i den stockholmska flottan 1685-1700

Vid undersökningen av skepparemigrationen kan man för Stockholm använda borgarboken. Den inskrivningsprocedur som följdes i den svenska huvudstaden var dock förenklad: man noterade i kronologisk ordning namn och yrke för de nya borgarna men inte födelseorten.⁸ Av den anledningen har för denna uppsats även gjorts bruk av protokollen från handelskollegium, dit de utländska skepparna lämnade in sin ansökan om borgarrättigheter.⁹ Detta gjordes i sällskap av två borgenärer, och födelseattester verkar inte ha använts. Datumet för inskrivningen stämmer för det mesta överens med det i protokollboken, så att man på detta sätt kan återfinna skepparen och dennes födelseort. För övrigt har protokollböckerna ett bra register. På grundval av allt detta har listan över nederländska skeppare i stockholmsflottan sammanställts (bilaga 1). En regelbundet återkommande uppgift vid inskrivningen i protokollböckerna är på vilket fartyg den nya borgaren tidigare seglat, eller skulle komma att segla på.

Upplysningar från Christiaan Rumpf

Det nederländska sändebudet i Stockholm, Christiaan Constantijn Rumpf, skrev under sin ämbetsperiod (1674-1706), ungefär en gång i veckan ett färgstarkt brev till Haag.¹⁰

Generalstaterna ("Staten-Generaal") fick på detta sätt inte enbart upplysningar om diplomatiska och politiska frågor utan även om sjöfarten i Sverige. Ett antal av dessa brev har använts som ledtråd i undersökningen av nederländska skeppares utvandring, deras familjer och skeppsmanskap till Stockholm.

Sommaren 1691 skrev Rumpf:

En säkerligen välbekant skeppare, Opperdoes, vilken under lång tid som undersåte till Eder Hoog Mogende seglat fram och åter från Amsterdam och annorstädes till denna stad ... har för ett par dagar sedan låtit naturalisera sig härstädes och avreser med *syn lyff eerstdaeghs* till Amsterdam för att där å sina svenska redares vägnar köpa ett nytt fartyg.¹¹



Christiaan Constantijn Rumpf. Medalj av Arvid Karlsteen 1677 (Rijksmuseum Het Koninklijk Penningkabinet, Leiden).

Från hösten 1695 kom emigrationsströmmen från Nederländerna riktigt i gång, för att efter 1695 åter ebba ut. Under samma period går det att finna regelbundna hänvisningar till detta fenomen i breven. Nästan i förbifarten meddelar sedan Rumpf – när stockholmska fartyg löper in i hemmahamnen – att skepparen och manskapet är av nederländsk härkomst.¹² Uppenbarligen var detta ett välkänt faktum för såväl sändebud som Generalstaterna.

Om emigrationen skrev Rumpf på våren 1693 något utförligare, med anledning av bygget av två handelsskepp i Sverige,

dessa nya skepp vilka hava försetts med holländska skeppare, undersåtar till Eder *Hoog Mogende* (vilka härstädes låta naturalisera sig och därför äro pliktiga att låta sina familjer komma hit från Holland), liksom de flesta och mest framstående svenska handelsfartyg befunnits vara försedda med skeppare från samma nation, ity redarna sålunda får mer valuta för pengarna, och sig på dylika skeppare bättre kunna förlita än på andra.¹³

Två led i detta citat bör belysas närmare.

Sedan 1 juli 1690 var det för gifta skeppare obligatoriskt att låta sin hustru flytta med om hon ännu inte bodde i Stockholm. Hos flertalet skedde inte detta godvilligt. Till exempel måste Cornelis Johanson Schielvisch 1692 hotas med böter om 400 silvermynt såvida han inte inom fyra månader lät sin hustru och sina barn komma. 1701 inkallades Adriaan Foppes, tillsammans med nio andra, till stadsstyret för att där förklara varför hans hustru inte bodde i Stock-

holm. Hon var händelsevis, liksom även Gabriel Poulsons och Peter Boons makar, på väg, så löd försvaret.¹⁴ Även av kyrkböcker står det klart att skeppare som emigrerat till Stockholm där lät döpa barn, inkom med attester från Nederländerna, eller efter 1698 åter flyttade.¹⁵

När skepparen Pieter Gerbrandson Rotgans från Ameland i juni 1691 erhöll borgarrätt skedde detta på villkor att han så snart som möjligt skulle låta sin hustru och barn komma. Att så också skedde kan utläsas av det faktum att Rotgans i STR förtecknades som stockholmare bland andra svenskar. Denna slutsats kan vidare stödjas genom att samla ytterligare information. I skeppare Rotgans fall visar sig detta av det faktum att han en gång bad sina redare att få ta med sin hustru på en resa till Spanien så att hon på ditvägen kunde gå iland på Ameland för att reglera en arvsfråga. På tillbakavägen ville Rotgans åter plocka upp sin maka.¹⁶

Det var inte enbart skeppare födda i Nederländerna som gick över till den stockholmska flottan utan även andra (se bilaga II). I 1694 års lista över skeppare är den nederländska andelen väldigt stor och Rumpf verkar ha rätt i sitt påstående om att de nederländska skepparna var omtyckta. Samtidigt såg han den enorma efterfrågan på sjöfolk, och det är snarare just detta som kan förklara att så många skeppare utvandrade.¹⁷ Även i detta spelade det en roll att Sverige förblev neutralt under Nioårskriget.

Angående besättningarnas härkomst är lika mycket känt, för från 1691 var skeppare nämligen tvungna att, med Rumpfs ord: ”inför magistraten i denna stad uppgiva det riktiga antalet och namnen på dess sjömän”.¹⁸ Alla ombordvarandes härkomst, från styrman till båtspojke, skulle rapporteras. Även ifall ett utländskt skepp seglade åt handelsmän i Stockholm var skepparen förpliktigad till detta. På så vis vet vi att Zivert Ockes från Riga seglade med nio besättningsmän, av vilka styrman och båtsman kom från Warns, snickaren från Stavoren och båtspojken från Molkwerum.¹⁹ Det är framför allt antalet nederländska styrmän i den totala svenska, eller riktigare stockholmska handelsflottan, som är uppseendeväckande stort. På de fartyg som hade en skeppare som härstammade från Republiken kom så gott som alltid några besättningsmän från samma land, och då även från samma trakt som skepparen. Möjligheterna att efterforska besättningens härkomst är alltså mycket goda. Inom ramen för denna uppsats ska vi dock begränsa oss till ett enda, direkt till fantasin talande exempel. De på Texel födda Cornelis Buttermann och Jacob Isackson seglade 1694 med bland sina besättningsmän sex respektive fyra män från Texel samt ytterligare några nederländare.²⁰ En liknande besättningsuppställning förekom ofta, och kan i själva verket användas som indika-

tion för skepparens härkomst. Förmodligen stammade Tunnis Schielvisch från Texel, eftersom den nederländska delen av hans besättning var född an-tingen på själva Texel eller på Noord-Hollands spets.²¹ Med tanke på att be-sättningen hyrdes för en resa i taget, växlade uppställningen ofta starkt. I mars 1694 seglade Reynecke Wijbrantz med en sju man stark besättning, av vilka sex stammade från Molkwerum. I augusti samma år var, av de nu sex männen, fyra födda i Molkwerum, en i Amsterdam och en i Danzig.²² Endast högbåts-mannen Sipke Wybrant gjorde bägge resorna.

Reval, Stade, Glückstadt och kapningarna

Med hjälp av Stockholms borgarbok har jag skisserat de nederländska skep-parnas utvandring till denna stad. Genom att använda samma metod kan också emigrationen till andra städer beläggas. J. Römelingh har som hastigast tittat på Landskronas borgarbok och till exempel funnit att mellan 1666 och 1668 bytte bland andra tre skeppare från Vlieland sitt burskap mot det i staden vid Öresund.²³ Endast genom närmare undersökningar av särskilt svenska och danska borgarböcker kan bilden av den totala skepparemigrationen bli tyd-lig.²⁴ Genom att ta borgarböckerna från Reval och Glückstadt i betraktande har jag därmed gjort en försiktig början.

Den år 1933 utgivna borgarboken från Reval innefattar uppgifter från tiden 1624-1710. Under hela denna period flyttade endast ett tiotal nederländare till Reval, emellertid just bara under åren 1691-1696/7 (med blott ett undantag). Tyvärr är inte inskrivningarna alltid fullständiga men det är tydligt att när födelseplats och yrke finns angivna, är det fråga om en skeppares flytt till den dåvarande svenska staden. (se bilaga III)

I borgarboken för den dåvarande danska staden Glückstadt skrevs det år 1690 och under den första hälften av år 1691 in förvånansvärt många skeppare från Rotterdam, däremot endast en från Friesland och ingen från de västfrisiska öarna. År 1697 blev en nederländsk skeppare borgare i Glückstadt, de ef-terföljande två åren ingen, men från februari 1690 blir det plötsligt fråga om en ihållande ström. Det är anmärkningsvärt att så gott som alla nya borgare i staden var skeppare; vid inskrivningen noterades även namnet och storleken på skeppet.

Överflyttningen kan endast kontrolleras fram till sommaren 1691, efter det tycks en ny inskrivningsprocedur ha trätt i kraft. Under den korta tiden mellan februari 1690 och juli 1691 blev totalt 25 nederländska skeppare borgare, medräknad den från Västfrisland stammande Vibrant Petersen, som dessförin-nan var borgare i Trondheim.²⁵

Inkom Rijndt Wijbrantz Skieppare på Skieppeth
 Pelican hemma här i Staden, som nu i Herrans
 namn sade sig vara sinnad gå herifrån till Am-
 sterdam, angifwandes alt sitt Skiepsfolck med
 hwilka han för resan accorderat hafwer som
 följer:
 Styrman Clas Theykes hemma i Molquern F 82
 Timmerman Aucke Seyes hemma ibidem 100
 Högbotzman Sipcke Wijbrandt hemma ibidem 66
 Kocken Potte Eijdsis hemma ibidem - - - 60
 Anders Roloffson hemma i Amsterdam - - - 50
 gässen Simon Winckler hemma i Dantzick 16

Reynecke Wijbrantz och hans besättning enligt Stockholms borgarbok, augusti 1694: "Inkom Rijndt Wibrants skieppare på skieppeth Pelican hemma här i staden, som nu i Herrans namn sade sig vara sinnad gå herifrån till Amsterdam, angifwandes alt sitt skiepsfolck med hwilka han för resan accorderat hafwer som follier: Styrman Clas Theykes hemma i Molquern F 82; Timmerman Aucke Seyes hemma ibidem 100; Högbotzman Sipcke Wijbrandt hemma ibidem 66; Kocken Potte Eijdsis hemma ibidem 60; Anders Roloffson hemma i Amsterdam F 50; gässen Simon Winckler hemma i Dantzick 16."

Handelssjöfarten för den under andra hälften av 1600-talet svenska staden Stade finns beskriven av C. Tiedemann. Perioden för Nioårskriget kallar han passande för "Dritte Periode der Ausweichschiffahrt".²⁶ För skeppare från Hamburg²⁷, men även från Nederländerna, var ett pass från Stade ett sätt att kringgå blockaden av de franska hamnarna, och år 1694 seglade totalt 83 skepp med ett sådant pass. I februari 1690 förvärvade Johan Schutte från



Reval, estniskt frimärke 1940.

Hoorn i Noord-Holland ett sjöpass och fram till 1697 följde ytterligare ett tjugotal främst holländska kolleger. Enligt Tiedemann handlade det dock mer om byte av skeppsflagg än om skepparemigration. Dock framkommer att exempelvis Jacob Dreyer från Ameland – registrerad som skeppare i Stade – seglade från Amsterdam till Königsberg och i STR räknades han inte längre som nederländare utan som svensk.

Även om åtskilliga nederländare skrevs in i borgarböckerna i Reval och Glückstadt under Nioårskriget är uppgifterna ganska knapphändiga. Visserligen kan man, liksom ur Tiedemanns bok, märka en tydlig tendens: nederländska skeppare trängdes undan av kolleger från områden som under kriget var neutrala, det var dock kolleger med tydlig nederländsk bakgrund.

Av mina egna undersökningar har det framkommit att skepp från Danzig i stor utsträckning framfördes av skeppare från utlandet; år 1694 uppgick handelsflottan till 63 skepp varav ungefär hälften hade en till ursprunget nederländsk skeppare.²⁸ Även norska och danska skepp fördes ofta av en skeppare född i Nederländerna. Dessa nämns ofta i marginalen av Dagny Jørgensen i hennes standardverk ”Danmark-Norge mellom stormaktene 1688-1697. Dansk-norsk sjøfart og utenrikspolitikk under den pfalziske arvefølgekrig”.²⁹ Under Nioårskriget skrevs det i Köpenhamn in hela 274 skeppare, varav drygt hälften var födda i Nederländerna.³⁰

J.S. Bromley arbetar mycket med arkivmaterial med bäring på kapningar, men på grund av de många vagheterna som denna metod för med sig har för denna uppsats sådana källor endast tagits i anspråk marginellt. Efter att ett skepp kapats utbröt inte sällan en juridisk strid om nationaliteten hos skeppet, lasten, redarna etc. Ändå tycks just nationaliteten hos skepparen och besätt-

ningen ha varit av sekundärt intresse. Endast ett av fem skäl till de brittiska kaparnas bordning av *The Castle of Helsingburg* 1672 var enligt dessa "for being navigated by a Dutch skipper and some Dutch seamen".³¹ Till försvar anfördes att denne skeppare, Meindert Cornelisson, nu var borgare i Helsingborg och där bodde tillsammans med sin familj. Även den vid tillfället i Stockholm boende Hendrick Garretson mötte ett liknande öde och han försvarade sig med att han sedan länge flyttat från Enkhuizen tillsammans med sin hustru. Sin härkomst ville han dock tydligen inte helt förneka, ty "hee had a little flagg or vandle off Enckhusen aboard when hee was sized".³² På detta skepp befann sig för övrigt också en delvis nederländsk besättning, ett fenomen som ofta kom fram i dagen vid kapningar.

Även om många svenskar anhölls av nederländska kapare var det sällan som skepparens nationalitet blev föremål för tvist. I princip respekterades neutraliteten, även det ofta kunde ta månader innan en beslagtaget skepp släpptes. I samband med detta framkom ibland namnet på skepparen, hans nuvarande och tidigare hemort etc. men då detta sällan varit skälet för kapningen meddelas sådana uppgifter på sin höjd i förbifarten.³³ På så sätt är en lista över svenska skepp som stoppats av franska kapare kring år 1700 högst exceptionell; i denna lista nämns skepparens födelseland, landet som skeppet byggts i och liknande, vilket kan tyda på en mycket rymlig uppfattning av vad som antogs vara fientligt.³⁴

Bilagorna

Efter Nioårskriget återvände de flesta skeppare till sitt födelseland, vilket emellertid endast för några stycken med säkerhet fastslagits här. Fastställdet har skett genom att jämföra de skepparnamn som Van Royen för åren 1700-1710 påträffade i *notariële archieven* med de skeppare som flyttat till Stockholm.³⁵ Vidare har stickprov tagits ur enstaka kyrkliga medlemsförteckningar. Eftersom långt från alla skeppare på Östersjön förekommer i officiella akter och eftersom ingen systematisk undersökning utförts, lär otvivelaktigt fler än de här omnämnda sju ha återvänt.

I Stockholms borgarbok skrevs mellan 1685 och 1700 drygt 90 nederländska skeppare in, varav den största gruppen mellan hösten 1689 och hösten 1695; under dessa sex år kom 81 stycken till den svenska huvudstaden. Uppgifterna om dem finns upptagna i bilaga I. Även här kan endast för ett litet antal beläggas att de före flytten till Stockholm passerade Öresundstullen som nederländare. Det står dock klart att väldigt många av de i Nederländerna födda skepparna tjänstgjorde i handelsflottan: med stöd av den stockholmska

skeppslistan för åren 1694 och 1698³⁶ samt STR för 1695 kan slutsatsen dras att drygt 2/3 av de 94 utvandrade nederländarna seglade på ett stockholmskepp. Genom att studera fler skeppslistor och andra år i STR lär ännu fler skeppare med nederländskt ursprung på svenska fraktskepp kunna spåras upp. Efter Nioårskriget återvände hur som helst ett tiotal skeppare till Nederländerna.

Den stockholmska skeppslistan för 1694, bilaga II, upptar bland annat drygt 170 namn på större handelsfartyg och för det mesta även namnet på skepparen. Med hjälp av borgarböcker samt protokollen från handelskollegium lyckades jag finna födelseplatsen för ett stort antal skeppare.

Bilaga I har upprättats i första hand för att ange vilka skeppare som gick över till en ny hemmahamn, vilket går att bevisa genom inskrivningen i borgarboken på den nya hemorten. Därjämte anges där det varit möjligt att de tidigare seglat genom Sundet som nederländare, sedan som stockholmare. Att dessa män verkligen tjänstgjorde på ett skepp kan beläggas med skeppslistor, exempelvis de för 1694 och de för 1697/98. Vidare har information tagits med från perioden kring 1700 för att kontrollera om skepparen återvände till Nederländerna.

Bilaga II anger i första hand härkomsten för skeppare i Stockholms handelsflotta. Härigenom framgår det att det till största delen handlar om emigranter.

För förtydligandets skull ska uppgifterna som finns upptagna i bilagorna förklaras genom två konkreta exempel. Utvalda är Dirck Meesen (nr. 44) och Volcker Cornelison Peinappel (nr. 52). Att just dessa valts är i stort sett slumpmässigt; det finns många uppgifter att finna om dem och därför är de intressanta som exempel till denna bilaga.

Dirck Meesen skrevs in i borgarboken 6 oktober 1692, och att han stammade från Texel framgår av "inv.nr.102", s.171. Angående Volcker Cornelison Peinappels inskrivning gäller i stort sett detsamma. Bägge seglade 1688 genom Öresund som nederländare. I 1694 års skeppslista (se bilaga II) återfinns Meesen som nummer 14 och i 1698 års lista som nummer 11, återigen på skeppet *Swenska Leijont*. I den senare listan återfinns även Peinappel, som nummer 41, med *Propheten Samuel* om 220 last. Enligt STR för år 1695 och år 1699 seglade Meesen fortfarande med samma skepp, nu registrerad som stockholmare. 1699 seglade även Peinappel som stockholmare genom Öresund och noterades med nummer 400. Situationen runt det året är emellertid otydlig; han förekom hos en notarie i Amsterdam som skeppare på *Profeet Samuel* men samtidigt som stammande från Schellinkhout.³⁷ 1702 skänkte

han utsmyckning till kyrkan i Schellinkhout och man kan förmoda att han då återvänt från Sverige till Nederländerna.³⁸

På samma sätt som i Peinappels fall är det ibland svårt att direkt fastslå att någon återvänt. För såvitt det varit möjligt har därför i bägge bilagorna medtagits uppgifter, i spalten ”andra uppgifter”. Å ena sidan finns där meddelanden angående registreringen som skeppare, seglande för den nya hemmahamnen, å den andra har uppgifter medtagits, där så varit möjligt, angående återvändandet till Nederländerna eller något annan ände på karriären.

Avrundning

För att belägga skepparutvandringen till Stockholm har jag för denna uppsats använt borgarboksmetoden. Ett annat arbetssätt kan naturligtvis också bli resultatet - när exempelvis inga borgarböcker finns att tillgå. I en jämförelse mellan nederländska och utländska namn på skeppare visar STR att det just kring Nioårskriget ägde rum många byten av ”hemort”. Man kan också arbeta med tabell 2 som grund, det vill säga att lägga bredvid varandra å ena sidan nederländska och brittiska skeppare före 1689 och å den andra baltiska och skandinaviska skeppare under tiden för Nioårskriget.

Jag har även experimenterat med en annan, mycket snabbare metod, vilket resulterade i bilaga IV. Som ett stickprov lades en av de två grupper av svenskar i 1695 års STR bredvid Van Royens bilagor. (Stockholmarna lämnades därhän.) Ett antal iögonfallande namn i STR, till exempel Jan Pieterz Vader och Pieter Teunisz de Hond från Riga, återfinns i Van Royens lista. Förmodligen handlar det här om skeppare av nederländsk härkomst som återvänt kring år 1700. Genom att jämföra listor med balter och skandinaver från fler år med Van Royens bilagor kan bilaga IV utan svårigheter fyllas på. Eftersom denna metod, förutom många uppgifter, även uppbringar många lakuner, lät jag det vara tillräckligt med detta enda stickprov.

Liknande metoder baserade på STR ger en bild av omfånget av skeppar-emigrationen. Bara det ytterst begränsade stickprovet som det som utförts för bilaga IV visar på en skepparutvandring till exempelvis Riga. Dock valde jag på grund av tillförlitligheten borgarbokmetoden; för att få reda på om den Douwe Dircksen som 1699 seglade genom Öresund som skeppare från Riga är densamme Douwe Dircksen som Van Royen nämner³⁹ måste man söka upp kompletterande information. Samma problem dyker upp vid byte av hemort; när en skeppare saknar efternamn och bara har ett förnamn och en patronymikon kan det lätt bli förväxlingar.⁴⁰

Angående besättningarna har redan nämnts något. Att en del av sjöfolket

var från samma födelseort som skepparen kan även det avledas ur ett slumpmässigt stickprov: I den stockholmska handelsflottan seglade totalt nio skeppare födda på Texel, ett skäl till att ta denna grupp som exempel, men också för andra från Noord-Holland (och även Friesland) gäller samma sak. Det kom totalt fyra skeppare från Medemblik till den svenska huvudstaden och om deras manskap år 1694 är följande känt: Pieter Pieterse de Jongh hade en styrman från Vlieland, Johan Tijmenson en styrman från Hindeloopen och en högbåtsman från Vlissingen och om Cornelis Opperdoes finns inga uppgifter. Ewout Hillebrandtson hade som nederländska besättningsmedlemmar en styrman från Texel, snickaren kom från Medemblik, båtsmannen och högbåtsmannen från Callandsoog och kajutvakten från Holland.⁴¹ År 1691 seglade han med en komplett nederländsk besättning.⁴² En jämförbar besättningssammansättning går även att påträffa på andra svenska skepp. För övrigt vittnar även notarietdokument från Amsterdam om att nederländska besättningsmedlemmar många gånger tjänstgjorde på skandinaviska och baltiska skepp. I sådana dokument har jag funnit att år 1694 bland andra Alooff Cramers från Stockholm och Crijn Joppes van der Zee från Narva hade en delvis nederländsk besättning i tjänst.⁴³

Bilaga 1
Skeppare av nederländskt ursprung som gått över till den stockholmska handelsflottan

<i>Namn</i>	<i>Ursprung</i>	<i>Inskrivning i Borgarboken</i>	<i>Sida</i>	<i>STR 1688 Nederlän- derna</i>	<i>1694</i>	<i>STR 1695 Sverige</i>	<i>1698</i>	<i>STR 1699 Royen</i>	<i>Tillägg</i>
1 Adrian Diedrichson	Ameland	15.4.1686	95		5	42,437	3		
2 Wouter Herties	–	6.8.1688			33	*61, *302	25		borgare via Civilprotokoll avför med inty till Amsterdam Hol.Ref.Förs. 17.9.1702, s 3. överflyttad, SSA, Bouptec ningar, juni 16
3 Claes Hindrichson	Molkwerum	24.9.1689	102		10	*400			
4 Rienke Jappes	Molkwerum	14.11.1689	131						
5 Reyncke Weybrands	Molkwerum	28.3.1690	50		89	*137, *371, *540	80	Sverige, 78	
6 Jacob Pettersson	Terschelling	6.5.1690	81						
7 Claes Brauer	Nieuwendam	27.5.1690	97						
8 Potter Hering	Molkwerum	17.7.1690	232						gift år 1689 i Christianstad
9 Gert Poppes	Terschelling	31.7.1690	239						
10 Thijs Cornelison Grasmeijer	Vlieland	30.9.1690	306		84		69		
11 Adrian Suart	Vlieland	30.9.1690	301						

han Buijs	De Rijp	7.10.1690	305						
orens Mattiasson	Amsterdam	30.10.1690	342		36	*500			
lijndert Sloot	Enkhuizen	13.12.1690	353						
eter Simonsen Sluijs –		7.4.1691	73						
ornelis Opperdoes	Medemblik	14.5.1691	111	534/203, 499/256					
aye Foppes	Ameland	9.6.1691	157		18	561, *87			Sverige 50,317
ue Gallis	Molkwerum	8.7.1691	234						
irck Hinderson Bohn	Texel	11.7.1691	240						
eter Gerbrandson	Ameland	21.7.1691	264	515/140, 515/312	17			14	417/304, R.8 882. R.9 640
ornelis Johansson	Opmeer	30.7.1691	289						
ees									
endert Koren	Vlissingen	31.7.1691	289						
eter Pieterse Schaff	Vlieland	31.7.1691	290		28	*534		21	
elke Johanson	Ameland	31.7.1691	291			399			
drian Janson Buijs	Amsterdam	4.8.1691	299		30	*392			
acob Isackson	Texel	9.9.1691	398		29	428		22	Sverige 7 överflyttad, SSA, Boupteckningar, 1697
ornelis Johanson Vrijer	Venhuizen	3.10.1691	451		4	*397			
ert Friderichson	Monnickendam	13.10.1691	464		114			158	fadern borgare i Göteborg
imon Pieterse Gorter	Callantsoog	14.10.1691	469						
ornelis Janson Haan	Monnickendam	26.10.1691	498			*75			
ope Sibles	Amsterdam	24.11.1691	564						
drian Pieterse Engel	Schardam	7.5.1692	79					45	
ornelis Smith	–	9.6.1692	97	534/28, 534/501	47	371			dessförinnan styr- man på skeppet "Tree Schiel- fisch", där be- nämnd Cornelis Albrechtsen Smith från Texel. SSA inv.nr. 147, A I 32, 5.8.1691, s.301
han Cornelisson	Terschelling	14.6.1692	99						
braham Isackson	Den Helder	27.6.1692	108			*190			
han Claesson Kuhn	Hoorn	2.8.1692	126		27	164,485			
acob Jelles de Buhr	Oude Biltzijl	12.8.1692	136						
endert Remmerson	Texel	12.8.1692	136						
ornelis Juckes	Ameland	30.8.1692	149						
ornelis Roloffson	Ameland	1.9.1692	152		119	219		104	R.8 275
imon Geritson Krants	Warns	27.9.1692	167						
ornelis Claesson	Terschelling	27.9.1692	168			170			
elcke Johanson	Ameland	4.10.1692	170		24			18	
irck Meesen	Texel	6.10.1692	171	515/258, 4 99/249	14	228		11	Sverige 383
etter Dirckson	Opmeer	11.10.1692	173			284, *4			
hunes Gerbrandson	Texel	4.11.1692	182						
empke Jorrits	Terschelling	16.11.1692	190						
gbert Obes Vourman	Groningerland	1.12.1692	210						R.9 260

49 Alef Cramer	Vlieland	25.4.1693	80		53	76,*419	47	R.9 27	begravd på Vlieland, se *
50 Johan Reijers	Vlieland	25.4.1693	80						
51 Douwe Wijbrants	–	27.6.1693	138		62		55	Sverige 407	döpt, Hol.Ref.Förs. 12.2.1693, s.9
52 Volcker Cornelison Peinappel	Hoorn	28.7.1693	187	499/15			41	Sverige 400	återvände, se not 38
53 Johan Willemson Pinck	Oostzaan	8.8.1693	190		21	406			
54 Petter Dirckson David	Ameland	8.8.1693	190						
55 Dirck Adrianson	Terschelling	14.11.1693	244						
56 Petter Geretson Rotgans	Terschelling	5.12.1693	256	515/430, 547/88	59		54		
57 Isbrant Kroon	Buiksloot	27.3.1694	74		31	509,*83	23		
58 Claes Sijbrandtsen	Vlieland	24.4.1694	102			188			
59 Cornelis Tisen	Vlieland	22.5.1694	140		51	75,*422	46	Sverige 82	R.9 211
60 Tierck Sipkes	Ameland	14.6.1694	166		69	438		Sverige 344	
61 Jörgen Cornelison	Zaandam	26.7.1694	219		49	214,*518	39		
62 Ewout Hillebrandtson	Medemblik	2.8.1694	239		41	393	33		
63 Cornelis Hubertson Schielvisch	Texel	7.8.1694	241		9	*398	6		avliden, SSA, Boupteckning 1710
64 Johan Dirckson Swart	Alkmaar	7.8.1694	242			*220			
65 Simon Sijbrantson	Vlieland	21.8.1694	257						skepp registre Göteborg, SSA inv.nr.102, A 1 28.8.1694, s.2
66 Abel Isacson	Den Helder	31.8.1694	269		40/64	397			
67 Simon Coning	Haag	4.9.1694	275			*517			
68 Petter Pettersen de Jongh	Medemblik	11.9.1694	383			*251,*254			
69 Hans Paulson	Ameland	25.9.1694	293		149	*79,*322	141		
70 Reijer Sluijs	Lambertschaag	16.10.1694	310		155	467,*188	144		
71 Johan Jacob Reus	Amsterdam	2.11.1694	346		67	537,159			
72 Gabriel Paulson	Ameland	4.11.1694	346		160	56,358,556	148	Sverige 202	
73 Cornelis Butterman	Texel	13.11.1694	355		2	26			
74 Johan Tijmenson	Medemblik	15.11.1694	358		71				återvände, se not 15
75 Geredt Kempes	Ameland	16.4.1695	151			*473			
76 Jacob Innes	Rotterdam	23.5.1695	214		164	598,*266,*461		Sverige 86,249,415	
77 Johan Lourens	Oppeo	6.7.1695	296						
78 Lourens von Dalen	Amsterdam	9.7.1695	297		75	325	63	Sverige 47,403	
79 Hantie Lutkes	Ameland	11.7.1695	309		107	*472	167		
80 Adrian Falck	Rotterdam	19.9.1695	426			611,*197			
81 Cornelis Pieter	Vlieland	17.10.1695	480		82	603	66		
82 Frans Cuyper	Vlieland	17.10.1695	480		83	602			
83 Jacob Claeson	Terschelling	14.11.1695	541			593	113	R.8 509	
84 Marten Landsman	Dokkum	21.4.1696	231						dessförinnan i Riga
85 Hanske Jajes	Molkwerum	28.4.1696	241				73		
86 Jacob Sirep	Vlieland	1.8.1696	391				31	Sverige 329	återvände, RA DTB-böckerna 745, 12.6.170

enart Rijkssen	Texel	27.7.1697	248		176	Sverige 292
ieretd Geredson	Molwerum	31.8.1697	279	129?	135	
etter Croon	Den Helder	11.4.1698	99	347/131		
oppe Obbes	Vlieland	12.7.1698	214	515/353, 515/479		Sverige, 49
enis Clason	Schiedam	27.10.1698	236			Sverige 382
Dirck Jansson	Schiedam	21.6.1699	165		105	
Vesterfelt						
ohan de Haas	Enkhuizen	20.7.1699	200			
ean Meesen	Texel	5.9.1699	259			Sverige 392

Förklaringar till Bilaga 1:

Namn: namnet på skepparen som det förekommer i protokollböckerna. SSA, inv.nr 147, A 126-42

Inskrivning i borgarboken: datum då skepparen skrevs in i Stockholms borgarbok. SSA, i kopia i läsesalen.

Sida: sidan i protokollboken från det år där inskrivningen som borgare och skeppare finns, vid detta datum återfinns även inskrivningen i borgarboken.

STR 1688: 1688 års Sont Tol-register, först gruppen nederländare, följt av registreringsnumret (se eventuellt not 9).

1694: numret i 1694 års skeppslista, här upptagen som Bilaga S.2

STR 1695: 1695 års Sont Tol-register, gruppen om 617 svenskar, följt av registreringsnumret. Gruppen om 568 svenskar anges med *, därefter följer registreringsnumret.

Royen: Bilaga 8 respektive 9 och därefter registreringsnumret som finns där. Van Royen, Zeevarenden, 264-271, 287-292.

Sverige: 1699 års Sont Tol-register, gruppen om 426 svenskar, följt av registreringsnumret.

Tillägg: uppgifter angående återvändandet till Nederländerna, respektive död.

SSA, Holländska Reformerta Församlingen (förkortat Hol.Ref.Förs.)

D.Vermeulen, Graftschriften tussen Vlie en Lauwes (Leeuwarden 1969) V 23.

Bilaga II

Del av handelsflottan i Stockholm år 1694, enligt SSA, inv.nr.102, B 1694. Stavningen av namnen följer denna handskrift, hemorten och inskrivningsdatumet följer SSA, inv.nr.147 A I 26-42

	Skeppets namn	last	Skeppare	Ursprung	Inskrivning i borgarboken
1	Prins Carl	250	Petter Bohn	[Texel] *	—
2	Gref Hestfehr	300	Cornelis Buttermann	Texel	13.11.1694
3	Greff Bielcke	300	Anders Matson	—	—
4	Tre Englar	200	Cornelis Vreyer	Venhuizen	3.10.1691
5	Stora Solen	280	Adrian Dircksen	Ameland	15.4.1686
6	Lohe	280	Adrian Foppes	Ameland	12.11.1680
7	Westerwijks Maria	280	Hind. Losch	Stockholm	10.3.1687
			[Hind. Jacobsen Look]		

8	Förgylta Öرنen	225	Carl Ifwarson	Sverige	28.11.1682
9	Tree Schielfischar	210	Cornelis Schielfisch	Texel	7.8.1694
10	Tre Cronor	230	Claes Hindrichson	Molkwerum	24.9.1689
11	Tree Prinzar	200	Petter Aveman	Stralsund	17.4.1694
12	Fruu Johanna	180	Hans Groot	Lübeck?	29.10.1689 eller 22.8.1694
13	Steenbocken	220	Urban Giedingh	Königsberg	7.5.1684
14	Swenska Leijont	200	Dirich Meesen	Texel	6.10.1692
15	Tree Äpplen	210	James Johanson	—	—
16	Lilla Sohlen	200	—	—	—
17	Halfwa Månan	200	Petter Rotgans	Ameland	21.7.1691
18	St. Anna	200	Haije Foppes	Ameland	9.6.1691
19	St. Jacob Maijor	200	Lorents Anderson	Syländ? i Holland	8.11.1680
20	Tree Dufwar	180	Dirich Koster	[Opperdoes?]**	7.11.1688
21	Perlan	160	Johan Wellamsen Pinck	Oostzanen	8.8.1693
22	St. Nicolas	190	Robert Dickerson	Stockholm	26.11.1692
23	Hedwig Elleonora	250	Hans Peerson	Kalmar	8.9.1691
24	Nordstiernan	200	Jelcke Johanson	Ameland	31.7.1691
25	Hopet	150	Hind. Stockfisch	Lübeck	26.8.1681
26	Wänskapen	190	Hans Pingel	Lübeck	30.5.1691
27	Hwita Björn	140	Johan Clason Cuhn	Hoorn	2.8.1692
28	Ulricka Elleonora	160	Petter Schaft	Vlieland	31.7.1691
29	Kung Öhr	150	Jacob Isackson	Texel	9.9.1691
30	Dorothea	140	Adrian Buijs	Amsterdam	4.8.1691
31	Stockholms Sluss	170	Isbrant Croon	Buiksloot	27.3.1694
32	Carlbergh	140	Erich Jonson Stör	Stockholm	6.6.1688
33	Staden Sante	180	Wouter Herties	[Amsterdam?]	6.8.1688
34	Cicilla	180	—	—	—
35	Kånung David	170	Tunnis Schielfisch	[Texel? se not 48]—	—
36	Rossan	175	Lorens Mattieson	Amsterdam	30.10.1690
37	Stockholms Jernwåg	140	Thomas Rijsen	—	—
38	Carolus	60	Hindrich Badendijk	Stralsund	21.4.1692
39	Mercurius	120	Staffan Schröder	—	—
40	Palmbom	212	Abel Isackson	Den Helder	31.8.1694
41	Tree Laxar	200	Ewout Hillebrandson	Medemblik	2.8.1694
42	Drottning Dijsa	160	Erich Strobil	—	—
43	Förgylta Regenbogen	150	Jochim Kiönings	Travemünde	12.6.1694
44	Riddar Huuset	270	Berendt Soutfeldt	[Norrköping?]**—	—
45	Förgylta Kalfwen	—	Johan Hind. Kalf	—	—
46	Ulrica Elleonora	200	Kiempe Lubbers	[Nederländerna?]**—	—
47	Förgylta Falcken	240	Cornelis Smitt	—	9.7.1692
48	Ewigheeten	120	Petter Nadau	Lübeck	18.7.1695
49	Anna Maria	—	Jorgen Cornelison	Zaandam	26.7.1694
50	Gamble Carlebij	200	Erich Suart	Roslagen	23.12.1690
51	Diamant Ringen	200	Cornelis Tisen	Vlieland	22.5.1694

52	Uhloborg	—	Alexander Wellamson	Masterland	13.11.1691
53	Slingelandt	190	Aleff Cramer	Vlieland	25.4.1693
54	Ullrica Elleonora	80	Dirch Helm	—	—
55	Hedwich Elleonora	150	Clas Reus	Stift Bremen	15.7.1693
56	St. Maria	150	—	—	—
57	Hindricus	120	Christopher Christopherson	Lübeck	14.11.1689
58	Salvator	140	Christian Renholtson	Lübeck	30.5.1691
59	Aurora	200	Pieter Geretson [Rotgans]	Terschelling	5.12.1693
60	Weritas	124	Erich Alforth	—	—
61	St. Catharina	180	Jacob Born	—	—
62	Fölorade Sohn	120	Douwe Wijbrants	[Nederländerna?]	—
63	Segelsömmarn	85	Petter Sandt	Kalmar	5.8.1695
64	Die Freede	120	Abel Isackson	Den Helder	31.8.1694
65	Lillienbergh	180	Johan Stangenbergh	Kolberg	31.10.1694
66	St. Jacob	130	Adrian Svenson	Göteborg	29.3.1694
67	Dorothea	140	Jacob Reus	Amsterdam	2.11.1694
68	Charitas	200	Hind. Steenlagh	—	—
69	Jungf. Anna Margareta	160	Tierck Sipkes	Ameland	14.6.1694
70	Wendela	118	Samuel Gännel	Yarmouth	30.10.1694
71	Die Liefde	180	Johan Tijmson	Medemblik	15.11.1694
72	Neptunus	160	Johan Boman	Stade	19.9.1695
73	Emerentia	180	Mattias Stahle	—	—
74	Greff Carl Gijllenstierna	200	Johan Gierds	Hamburg	22.5.1692
75	Wijborg Castel	200	Lorens von Dallen	Amsterdam	9.7.1695
76	Mercurius	200	Hind. Hinderson	Wismar eller Stockholm	14.7.1692 eller 16.7.1692
77	Österbottens Wapen	280	Jacob Hogen	—	—
78	Osbijholm	—	Christopher Mattiesson	—	—
79	Victoria	—	Gustaff Cornelison	Arboga	29.8.1695
80	Barnengen	180	Johan Wilckenson	Durham	16.7.1695
81	Enigheeten	140	Johan Hunnemöhl	Lübeck	11.3.1690
82	Catharinaberg	100	Cornelis Cracht	Vlieland	17.10.1695
83	Engel Gabriel	60	Frants Cuijper	Vlieland	17.10.1695
84	Förgylta Flyckten	69	Thijs Cornelisson [Grasmeijer]	Vlieland	30.9.1690
85	Engel Michael	50	Ephraim Ferrir	Glasgow	5.5.1691
86	Salvator	40	Hindrich Danckward	Lübeck	23.5.1695
87	Die Freede	60	Hans Hart	—	—
88	Hwita Swanen	45	Mårten Franson	Wismar	30.4.1692
89	Pelicanen	60	Reijncke Wijbrantz	Molkwerum	28.3.1690
90	Emaus	80	Johan Fencke	Hamburg	8.8.1693
91	Cronan	80	Hans Sibbens	Lübeck	8.8.1693
92	Prinssess Hed. Elleonora	100	Jacob Grijs	—	—
93	St. Johannes	50	Jochim Langh	—	—
94	Förgylta Hoppet	70	Michel Plijdman	Anklam	1.8.1693

95	St. Paulus	60	Mårten Giätke	Stralsund	10.4.1695
96	Morgenstiernan	50	Alexander Grugg	Lieth (Skottland)	26.9.1695
97	Resande Broder	70	Hindrich Beek	—	—
98	Engel Raphael	65	Clas Eekhof	Travemünde	8.7.1694
99	Gröna Linden	100	Johan Stur	Lübeck	21.6.1694
100	Pelican	66	Georg Duck	—	—
101	St. Jacob	25	Jacob Sanderson	Montrose (Skottland)	25.9.1694
102	St. Marcus	80	Hans Hopner	Lübeck	11.8.1694
103	Ulrica Elleonora	80	Hind. Meijer	Hasseldorp (Holstein)	19.11.1692
104	Printz Carl	90	Petter Krook	—	—
105	St. Jacob	70	Christopher Kiön	Kolberg	9.7.1694
106	Hopet	80	Hind. Everts	Wismar	22.9.1694
107	Jungfr. Maria	90	Hantie Luttkens	Ameland	11.7.1695
108	St. Maria	50	Carsten Jacobson	Stade	19.9.1693
109	Resande Sohlan	60	Hindrich Glim	—	—
110	Princessan af Sverige	30	Jesper Jacob Jacobson	Hamburg	17.11.1695
111	Kiärleken	90	Albrecht Jöhling	—	—
112	Die Frede	40	Hans Flinck	—	—
113	Margareta	100	Elias Klangman	Hudiksvall	22.10.1691
114	Engel Raphael	100	Hind. Hüge	Hamburg	21.10.1692
115	Fortuna	56	Geret Frederichson	Monnickendam	13.10.1691
116	Fortuna	70	Daniel Hogen	Göteborg	2.9.1695
117	Uldriksdahl	80	Jörgen Hoil	—	—
118	Lilla Gustavus	70	Jöns Fallan	—	—
119	Prophet Elias	100	Cornelis Roloffson	Ameland	1.9.1692
120	Hopet	60	Cornelis Matteij	—	—
121	Hellena	100	Thomas Hudson	Hull	3.7.1691
122	Krönte St. Johannes	80	Robert Wilson	—	—
123	Johannes	65	Johan Salomonson	—	—
124	Förgylta Hierpen	80	Hind. Luttkens	Lübeck	6.10.1692
125	Maria	80	Mattias Sahlström	Wasa	30.8.1692
126	Jungfr. Sara	70	Zivert Erichson	Torsilla	11.4.1693
127	Resande Dahlkarlen	100	Johan Ripke	—	—
128	Victoria	100	Hans Johanson	Strömstad	11.7.1693
129	Wijnstocken	90	Geret Geretson	Molkwerum?	31.8.1697?
130	Södermalms Stadshuus	65	Carl Nobel	Stockholm	23.11.1695
131	Wasa Wapen	70	Thomas Cobe	—	—
132	Jägarn	90	Anders Pählson Bergquist	Österbotten	19.2.1696
133	Tree Swanar	100	Matts Wrats	Lübeck	1.10.1695
134	Röda Wijnfatet	100	Johan Dufwa	Öregrund	26.10.1693
135	Meijer	60	Berent Meijer	Wismar	17.10.1693
136	Jendrian	100	Jacob Meijsner	Stockholm	9.10.1693

137	Propheten Daniel	50	Anders Bengtson	Stockholm	5.11.1694
138	Djurgården	80	Lorens Lorensen	Stockholm	21.4.1691
139	Die Wachter	70	Lars Jonson	—	—
140	Johan Baptist	80	Hans Bijllenbergh	Axel, Stade	27.3.1694
141	Waxholms Castel	75	Johan Johanson	—	—
142	Ursilla	100	Lorens Zuets	—	—
143	St. Johannes	50	Christoph. Ribbing	—	30.4.1695
144	Lilla Maria	110	Johan Grooth	Lübeck	22.8.1694
145	Patriarken Jacob	70	Cornelis Johanson	Småland	31.8.1694
146	Cupido	80	Hans Fohrman	Wismar	12.9.1694
147	Kungsholmen	80	Johan Albrecht	Lübeck	24.9.1694
148	St. Johannes	80	Erich Jonson	Göteborg	7.8.1694
149	St. Paulus	85	Hans Pauelson	Ameland	25.9.1694
150	Ringande Jacob	75	Meijnert Boijsen	Sylt	8.8.1695
151	Patriarch Abrah.	104	James Galt	Erwing (Skottland)	18.9.1694
152	Järndragarn	90	Wellem Black	Newcastle	26.9.1693
153	St. Andreas	50	Anders Dirchson	—	—
154	Uhlo Stad	100	Michel Lentz	—	—
155	Bestendigheeten	80	Reijer Sluijs	Lambertschaag	16.10.1694
156	St. Michael	100	Lorents Bremer	Stralsund	13.11.1694
157	Jernwågen	100	Samuel Brun	Göteborg	21.4.1692
158	Jungfr. Margareta	80	Sven Westerengh	Åland	11.10.1694
159	Constantia	110	—	—	—
160	Fortuna	100	Gabriel Pauelson	Ameland	4.11.1694
161	Concordia	90	Thomas Tucker	Portsmouth	20.8.1691
162	Brunckeborgh	60	Erich Jacobsen	Hudiksvall	21.5.1695
163	Cornelia	45	Jacob Innis	Rotterdam	23.5.1695
164	Brunkebärgh	100	—	—	—
165	Kåning Salomon	—	Johan Graan	Stockholm	27.6.1695
166	Säddesmannen	60	Erich Hanssen Snell	Stockholm	28.8.1695
167	Jungfru Hedwig	80	Magnus Gråberg	Stockholm	8.8.1695
168	Sonnenbergh	—	Anders Kruus	—	—
169	Catharina	60	Adrian Joahnson	—	—
170	Leijoncrona	118	Jochim Stolt	Stralsund eller Västervik	21.11.1693
171	Elisabeth	112	Wellem Allen	Newcastle	30.3.1693
172	Wildeman	—	Hind. Stöwel	—	—
173	Margareta	80	Teyde Falck	—	—
174	St. Simon	—	Mattias Swart	Masterland	24.9.1695
175	Anna Catharina	70	Frants Bolt	Lübeck	24.10.1695
176	Emanuel	—	Petter Frist	—	—
177	Kånung David	40	Lorens Weber	—	—
178	St. Johannes	50	Cornelis Blom	Hälsingland	26.9.1693

- * RANH, DTB-böckerna för Texel, inv.nr. 10, 7.4.1708
- ** besättningen kommer till stor del från Opperdoes. SSA, inv.nr.147, A I 8.7.1691 och inv.nr.102, A I 15.5.1694, s.81-82
- *** SSA, inv.nr.148, A I 32, 8.12.1691, s.580-581
- **** Under tiden för sin borgarrättsansökan bodde Hantie Lutkes hos honom.

Bilaga III

Nederländare i Revels borgarbok, åren 1685-1705, enligt *Das Revaler Bürgerbuch 1624-1690 nebst Fortsetzung bis 1710*. Utgiven av G. Adelheim, Reval 1933.

	Namn	Ursprung	Inskrivningsdatum	Nr.	Tillägg
1	Reincke Diercks	Molkwerum	13.10.1691	1340	Mennonit
2	Leendert Pieters	Harlingen	16.10.1691	1341	
3	Gelle/Jelle Pieters	Harlingen	16.10.1691	1342	
4	Cornelis Jansen Dogger – skeppare	–	20.10.1691	1343	Mennonit ,
5	Cornelis Rolofsen	Ameland	23.10.1691	1345	Mennonit
6	Clas Jansen	Ameland	23.10.1691	1346	Mennonit
7	Jelle Poppes	Harlem (Harlingen)	30.10.1691	1348	Reformert
8	Claas Adrian/Arissen Backer	Medemblik	15.2.1693	1383	Skeppare
9	Gerrit Gerritzen	–	30.6.1693	1395	
10	Jan de Heer	–	19.6.1694	1412	Skeppare
11	Adryaen Halfcaegh	Delfshaven	23.10.1694	1434	Skeppare
12	Willem Jans de Swemmer	Westerhoorn	28.6.1695	1447	se not 6
13	Claes Jacobsen	Amsterdam	25.3.1696	1460	Skeppare
14	Thonis Thies	Joure	31.3.1696	1460	
15	Petter Iges	–	30.6.1697	1489	
16	Heere Feddricks	Warns	17.4.1702	1607	Skeppare

Bilaga IV

1695 års Öresundstulls-register, gruppen om 617 svenskar, i jämförelse med bilaga 8 och 9 hos Van Royen

STR 1695	Namn	Ursprung	Royen	Ursprung
13,335	Sjoert Ockesz	Riga	R.8 1040	okänt
46	Anthony de Griek	Riga	R.9 38	Amsterdam
63,336	Jacob Sijbrantsz	Karlskrona	R.9 404	Amsterdam
180	Claes Bakker	Riga	R.8 125	Texel
227	Sijbrant Doen	Norrköping	R.9 734	Hoorn

234	Leendert Joosten	Riga	R.9 551	Den Helder
226	Jacob Pietersz Vader	Riga	R. 394	Amsterdam
247,497	Simon Turk	Karlshamn	R.8 1031	Texel
228	Jan Cornelisz Boen	Narwa	R.8 586	Amsterdam
298,591	Adriaan Pietersz Meijn	Riga	R.9 67	Medemblik
321	Pieter Olie	Riga	R.9 677	Amsterdam
335	Jan Jansz Kort	Karlshamn	R.8 628, R.9 499	Vlieland
424	Jan Albertsz Meijer	Göteborg	R.8 539	Amsterdam
429	Barent Gerritsz	Riga	R.8 92	Vlieland
594	Pieter Teunisz de Hond	Riga	R.9 39	Vlieland

Noter

¹ J.S. Bromley, *The North Sea at Wartime (1688-1713)*, i: *Corsairs and Navies 1660-1760* (London 1987). Citatet återfinns på s. 55. Förutom denna bok kan för allmän information hänvisas till G.N. Clark, *The Dutch Alliance and the War against the French Trade 1688-1697* (Manchester 1923); G. Rystad, K.R. Böhme, W.M. Carlgren (ed.), *In Quest of Trade and Security: The Baltic in Power Politics 1500-1990*, vol.I (Lund 1994).

² Bromley, a.a., s. 273.

³ N.E. Bang och K. Kors, *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Öresund, 1661-1783* (Köpenhamn/Leipzig 1930) I, xviii.

⁴ Idem, 28, 34.

⁵ Angående de redan nämnda SST och STR, se P.C. van Royen, "De sleutels van de Sont terug in Amsterdam", i *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* (TvZ), 9 (1990), s. 103-107.

⁶ För Claes Dirckz Wortel: STR1679, Nl.410/384, STR1679, Nl.357/46 samt STR1688, Dl.52/6,37. För Willem Jansen Swemmer: STR1688, Nl.515/335, STR1688, Nl.547/89 samt STR1688, Dl.127/18. Kodifieringen skall utläsas: Öresundstullsregister, året, landet, det totala antalet genomfarter inom denna grupp, ordningsnumret. På grund av inexactheterna i STR visade sig en kodifiering med färder österut respektive västerut inte vara möjlig. STR1679, Nl.410/384 betyder alltså att skepparen anges med nummer 384 i en grupp av totalt 410 nederländare året 1679. Samma metod används i bilaga 1.

⁷ STR1693, S.928/61, 193, 651, 780.

⁸ Borgarboken finns i kopia i läsesal på Stockholms stadsarkiv (SSA), där även originalen finns bevarade.

⁹ SSA, Handelskollegium: Huvudarkiv (i fortsättningen förkortat inv.nr.147) A I 26-41, protokollböckerna för åren 1685-1700. Denna samt den i fotnot 19 nämnda delen av Handelskollegiums arkiv behandlas av J. Römelingh i *Een rondgang langs Zweedse archieven. Een onderzoek naar archivalia inzake de betrekkingen tussen Nederland en Zweden 1520-1920* ('s-Gravenhage 1986, RGP K1.59), s.345-348.

¹⁰ För upplysningar om Rumpf, se bl.a. O. Schutte: *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers, residerende in het buitenland, 1584-1810* ('s-Gravenhage 1976), s.16-17; P.J.A.N. Rietbergen: "C.C. Rumpf, G. Cuper and Cultural Relations between Sweden and the Dutch Republic during the last Quarter of the 17th Century" i J.Ph.S. Lemmink & J.S.A.M. van Koningsbrugge (eds.): *Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-*

1800 (Nijmegen 1990), s. 315-342.

- ¹¹ Algemeen Rijks Archief i Haag (ARA), Liassen Zweden behorend bij de Resoluties van de Staten-Generaal (Lias Zweden) 21/6 1691. Den som menas är Cornelis Opperdoes från Medemblik vilken i maj 1691 blev borgare i Stockholm. Han registrerades år 1685 som nederländsk skeppare, farande genom Öresund, STR1685, NL.507/145.
- ¹² ARA, Lias Zweden, 3/10 1693, 3/11 1696, 15/12 1696.
- ¹³ Idem, 27/5 1693.
- ¹⁴ Vad beträffar Schielvisch: SSA, Huvudarkiv A I 33, 20/7 1692, s.121. Jämte den på Ameland födde Adriaan Foppes kallades till förhör Pieter Dirckson (hans maka var fortfarande i Holland), Tierck Sipkes och Johan de Haas (bägge ogifta), Jacob Sirepson Soet (hans maka var redan i Stockholm), några andra i utlandet födda skeppare och de som redan nämnts i texten. Idem, A I 42, 9/7 1701, s.227-230.
- ¹⁵ Exempelvis lät Haye Foppes och dennes hustru Anna Catharina 11/7 1700 döpa sin dotter Catharina och Adriaan Foppes och hans hustru Anna lät 21/2 1698 döpa sin dotter Sara. SSA, Tyska församlingens dopbok, C I, 1b. Adriaan Foppes dog i Stockholm 1714, hans hustru 1716, SAS, förteckning över döda i Tyska församlingen. Tyska församlingens böcker finns i kopia i läsesalen. Geertruij Schelvisch, hustru till Cornelis Huijbertse Schelvisch, och Dirkje Pieters Boon, hustru till skepparen Pieter Boon återvände 1708 till Texel, Rijks Archief Noord-Holland i Haarlem (RANH), DTB boeken Texel, inv.nr. 10, 7/4 1708. Även Jan Tijmenson och hans hustru Nelletje Pixnekius återvände till deras tidigare bostadsort Medemblik, RANH, DTB boeken Medemblik, inv.nr. 7A, 17/8 1698.
- ¹⁶ SSA, inv.nr.147, A I 34, 10 och 14/10 1693, s.222 och 225. Han står som amelandare i STR1688, NL.515/140, som stockholmare i STR1693, S.929/928, och åter som amelandare i STR1699, NL.417/304.
- ¹⁷ Rumpf skrev bl.a.: "Då frakterna härifrån till Frankrike stigit till 40 Rd. per last, skulle de svenska redarna, sporrade av denna stora vinst, tvivelsutan låta befrakta långt fler skepp, i det fall bristen på skickliga och pålitliga skeppare och sjömän inte vore så stor." ARA, Lias Zweden, 17/10 1693.
- ¹⁸ Idem, 30 juni 1691.
- ¹⁹ SSA, Handelskollegium, Sjöfolkskontrollen (förkortat inv.nr.102) A I, 26 maj 1694, 96-97.
- ²⁰ Idem, 9 november 1694, 289-291, och 2 juli 1694, 150-151.
- ²¹ Idem, 19 juli 1694, 157-158. SSA, inv.nr. 147, A I 32, 10 juni 1691, 163-164.
- ²² SSA, inv.nr. 102, A I 27 mars 1694 och 29 augusti 1694, 3-4 och 218-219.
- ²³ Römelingh, Rondgang, 369.
- ²⁴ Som redan anmärkts har ingen större uppmärksamhet ägnats skepparutvandringen till Danmark. I nederländska kyrkböcker återfinns dock regelbundet anmärkningar om utresa eller, efter 1698, återkomst från till exempel Köpenhamn. Bland annat återkom Boukien Pieters (hustru till Frans Olpherts) och Hendrikien Donkers (hustru till Pieter Uilkies) till Harlingen från den danska huvudstaden. Rijks Archief Friesland (RAF), DTB boeken 336, februari 1698, juli 1699. Det nederländska sändebudet i Köpenhamn, Robert Goes, skrev den 21/31 oktober 1693 angående svårigheterna att utfärda pass till "skeppare vilka i Holland hava hustru och barn, dock endast för sig själva taga borgarbrev i Danmark". Som regelrätt be- dragare nämner han Wobbe Egbers "vilken ännu är borgare på Ameland, havandes där ännu hustru, hem och bryggeri". RAF, Stadhouderlijk Archief, 362 II, brev av den 21/31 oktober 1693. Se även fotnot 30.

- ²⁵ *Bürgerbüch der Stadt Glückstadt*, bearbetat van Carl Kortés. Band I (Hamburg, 2e druck, 1957).
- ²⁶ C. Tiedemann, *Die Schieffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit 1645-1712* (Hamburg 1969). För Dreyer se s. 287, 369. Se även fotnot 14.
- ²⁷ För skeppare från Hamburg flyttande till Glückstadt, Stade och Altona se Dagny Jørgensen, *Danmark-Norge mellom stormaktene 1688-1697. Dansk-norsk sjøfart og utenrikspolitikk under den pfalziske arvefølgekrig* (Oslo 1976) 45-46, 314-315.
- ²⁸ T. Ufkes, "Nederlandse schippers op Danziger en Stockholmse handelsschepen, 1670-1700", i TvZ 9 (1996), nr. 1, 48-49.
- ²⁹ Se även fotnot 27. Exempel på nederländska men också skotska skeppare nämns för Drammen, Stavanger, Bergen och Trondheim. Om den senare staden skrivs: "At tilknytningen til Holland har vaert sterk ... både før og under krigen har mange av fartøylene hollandske skippere; en del av dem har riktignog lenge hatt forbindelse med byens redere." Jørgensen, *Danmark-Norge* 264, 282, 289, citatet återfinns på s. 297.
- ³⁰ Idem, 317.
- ³¹ Riksarkivet i Stockholm (RA), Diplomatica Scotia, 2 (1a bandet) maj och juni 1672.
- ³² RA, Diplomatica Anglica, 541 (1a bandet) 8/11 1652.
- ³³ I Nederländerna beslagtagna svenska skepp, se t.ex. Resoluties der Staten-Generaal, 8/10 1693, s.673-764. Peter Tysen Raven från Kalmar anhölls varvid alla hans skeppspapper beskrevs. RA, Diplomatica Anglica, 544 (1 bandet) 4/3 1692.
- ³⁴ Listan återfinns i RA, Diplomatica Gallica, 218, förmodligen upprättad 1718 men löpande 1704-1710.
- ³⁵ P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987). Särskilt bilagorna 8 och 9 är av vikt för detta.
- ³⁶ SSA, inv.nr.102, B I, 1694-1695, 1698.
- ³⁷ Gemeente Archief Amsterdam (GAA), Notarieel Archief 5784 B, akte 165 av den 15/9 1698. I akt 200 av den 24/10 1698 har emellertid tillägget "från Stockholm" försvunnit.
- ³⁸ P.Boon, "Zeelieden te Schellinkhout omstreeks 1700", i TvZ, nr.2, jaargang 6 (1987) 113.
- ³⁹ STR1699,S.426/378. Van Royen, Zeevarenden, s.266 nr.343 och s.288 nr.247.
- ⁴⁰ I en lista över sjömän från West-Friesland, ett område norr om Amsterdam, vilka flyttade till Östersjöområdet, finns även män som drog till bl.a. Köpenhamn, Riga och Helsingborg. P.Boon, *Bouwers van de zee: zeevarenden van het Westfriesse platteland, c.1680-1720* (Den Haag 1996), s.228.
- ⁴¹ RA, inv.nr.102, A I, 1694, 18/9 1694, s. 244 för Pieter Pieterse de Jong; 27/7, s. 173 för Ewout Hillebrandtson och 17/11 1694, s. 304 för Johan Tijmenson. Se även Römeling, Rondgang, s. 347.
- ⁴² RA, inv.nr.102, A I, 1691, 25/6 1691, s. 192.
- ⁴³ GAA, Notariëel Archief 3852, akte 185 av den 16/7 1694 samt Notariëel Archief 3853, akte 2 av den 1/10 1694. Ett annat exempel är: Idem 5784, akte 168, 27/9 1698, där Peter Lambertsz Turk från Amsterdam nämns som styrman på ett danskt skepp.

Pansarskeppen – Finlands Maginotlinje 1940?

Carl O Nordling

Den mest kritiska striden under hela Vinterkriget var den som utkämpades på det ryska brohuvudet ett stycke väster om Viborg under krigets sista 12 dagar. Den slutade oavgjord när fredsslutets vapenvila trädde i kraft den 13 mars 1940 klockan 11.

När Röda armén hade lyckats etablera detta brohuvud och därmed skurit av landsvägen mellan Viborg och Helsingfors, så hade försvarslinjen vid Viborg spelat ut sin roll. Stalin måste i det läget ha insett att hans trupper inom ett par tre veckor skulle kunna påbörja en snabb framryckning mot Helsingfors längs södra kustvägen. Under fredsförhandlingarna 8–12 mars satt alltså Stalin med trumf på hand. Statsminister Ryti hade därför inget annat val än att acceptera de villkor som Molotov dikterade på Stalins vägnar. Mannerheim hade redan satt in arméns alla förband inklusive de stridsdugliga reserverna. För att bekämpa det ryska brohuvudet hade man därutöver fått lov att tillgripa överåriga s.k. lantvärnsmän och halvutbildade rekryter. Mot dem stod vältränade ryska soldater. I synnerhet rekryterna led oerhörda förluster. Det var framför allt två omständigheter som gjorde det möjligt för Röda armén att uppnå denna avgörande framgång efter tre månader av en oväntat långsam framryckning.

För det första var vintern 1940 ovanligt kall. Hela januari och februari var det stadigt 7 grader kallare än normala vintrar. Viborgska vikens is brukade alltid kunna bära bilar, men just denna vinter blev den 60 till 80 cm tjock och kunde bära både lätta och medeltunga stridsvagnar. För det andra så hade nästan ingenting gjorts för att bryta upp det bastanta istäcket eller för att på annat sätt bemöta ett isburet anfall. Försöken att med motorsågar bryta upp rännor hade visat sig fruktlösa.

Naturligtvis är det lätt att vara efterklok. Med facit i hand kan man ju t.ex. jämföra det faktiska försvaret med det hypotetiskt bästa möjliga. Den typen av jämförelse är inte rättvis mot dem som hade att fatta besluten mitt under händelsernas gång. Vi skall i stället jämföra det faktiska förloppet med de alternativ som framstod som möjliga på basen av den information som stod till buds från dag till dag under pågående operationer.

Carl O. Nordling, född 1919 i Finland, är arkitekt med en omfattande historisk produktion. Tjänstgjorde under Försättningskriget som frivillig kanonjär i Kustartilleriet med stationering i Viborgska viken.

Men allra först, låt oss se vilka fartyg och fort som befälhavaren för Sjöstridskrafterna, generalmajor Väinö Valve, hade till sitt förfogande.

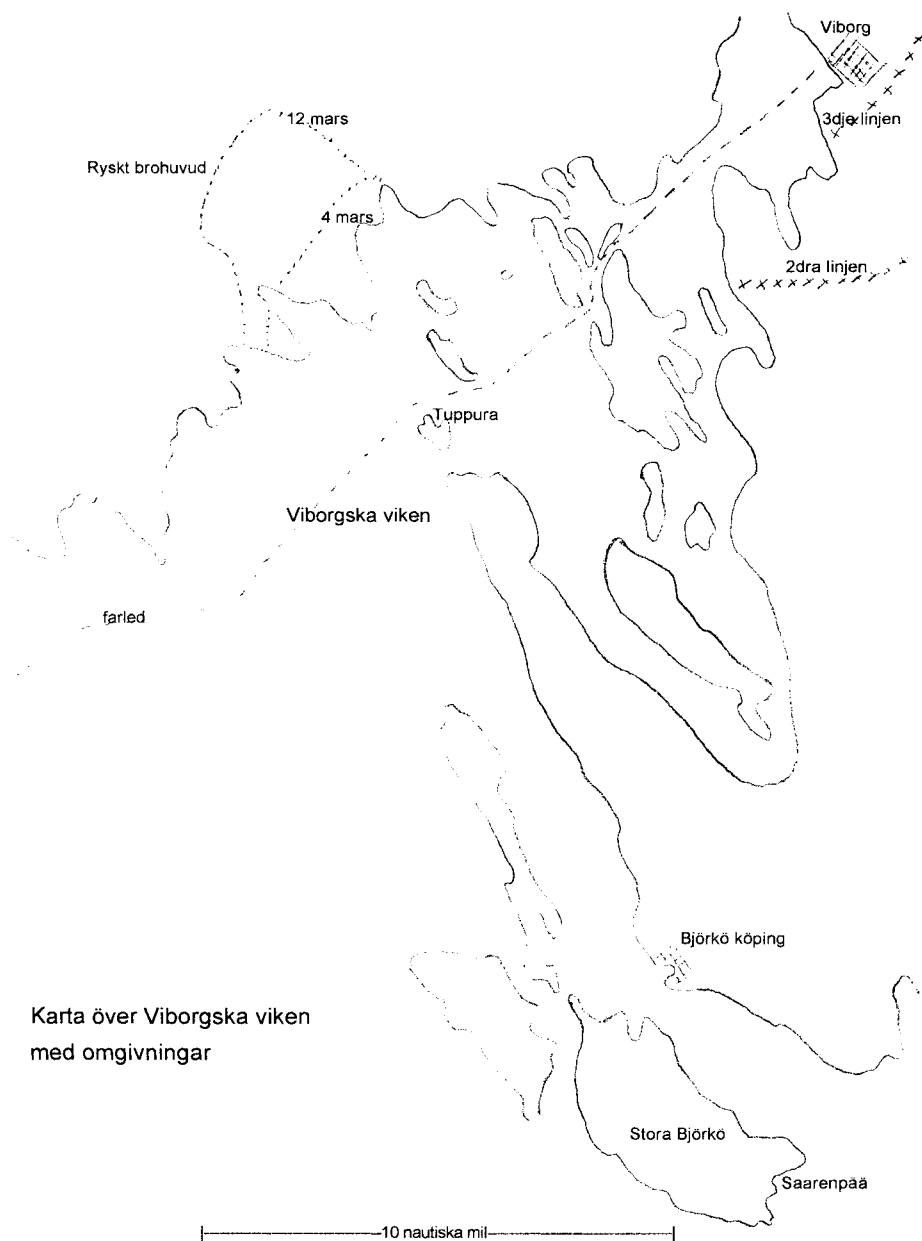
På och intill Karelska näset fanns två fort, Humaljoki på fastlandet och Saarenpää på Stora Björkö. Dessa fort kunde ge eldunderstöd åt infanteriet som försvarade den s.k. Mannerheimlinjen. Vid öppet vatten kunde de båda forten bjuda ett effektivt försvar mot angrepp från havet. Däremot hade ingendera fortet några möjligheter att försvara sig mot angrepp över land eller över isen.

I Viborgska viken fanns det också två fort. Det inre fortet var byggt för att försvara Viborgs hamn och det kom inte att spela någon roll under kriget, varför vi lämnar det därhän. Det yttre fortet hette Tupपुरa och låg på en liten ö med samma namn. Det var byggt under tsartiden för att spärra inloppet till Viborgska viken. Placeringen av kanonerna var omodern, vilket gjorde dem onödigt sårbara för luftangrepp. Det rörde sig om fyra stycken 152 mm pjäser ställda på rad. Därtill fanns det två 87 mm, två 57 mm och två 37 mm kanoner. För närförsvar hade man från början 10 kulsprutor. Under pågående krig bortfördes två av de tunga kanonerna och fortet fick i stället 12 extra kulsprutor. Besättningen bestod av 800 man, mest kanonjärer som inte var utbildade för närförsvar. De flesta kunde t.ex. inte handskas med kulsprutor.

Viborgska vikens nordvästra strand saknade alla slags värn, kulsprutenästen, taggtrådshinder osv., för att inte tala om artilleri och stridsvagnshinder. Inte heller var kuststräckan i fråga bemannad. Stranden låg alltså helt öppen och skyddades enbart av fortet Tupपुरa. Och Tupपुरa i sin tur var inte rustat för försvar mot angrepp över isen. Med de 22 kulsprutorna och de lätta kanonerna kunde man klara en uppehållande strid under ett dygn eller två men knappast mer.

Att man hade lämnat en viktig kuststräcka helt utan försvarsanordningar inför det hotande vinterkriget var helt i överensstämmelse med rådande doktrin. Den finska läroboken i militärgeografi innehöll en passus av följande lydelse: ”Det bästa skyddet för kusten om vintern är istäcket som vanligen bildas i början av december och som upplöses i mitten av maj.

Därför kan trupper flyttas bort från kusten där det isbelagda havet skyddar mot landstigningsoperationer. På så sätt utjämnar naturen skillnaderna i militär styrka.” Den som skrev dessa rader förefaller att ha varit totalt okunnig om Karl X Gustavs marsch över Bälten i januari–februari 1658, och likaså om överste Jakov Kulnevs marsch över Ålands hav den 19 mars 1809 och generallöjtnant Michail Barclay de Tollys marsch över Kvarken 20–22 mars samma år. I själva verket var Viborgska viken betydligt bättre lämpad för isburna



Karta över Viborgska viken
med omgivningar

Viborgska viken med omgivningar.

operationer än de nämnda tre vattnen. T.o.m. under milda vintrar har nämligen Viborgska viken ett täcke av kärnis, som i varje fall kan bära fotfolk och lätta lastbilar.

Helt uppenbart utgjorde Viborgska viken en svag punkt i Finlands kustförsvar under perioden februari till början av april – ibland längre. Därmed är dock inte sagt att en kollaps skulle ha varit inprogrammerad från början. De fackmän som 15 eller 20 år tidigare hade planerat det självständiga Finlands försvar hade räknat med möjligheten att svaga punkter eller luckor av någon anledning kunde uppkomma. För att gardera sig för ett sådant läge hade de genomdrivit byggandet av två krigsfartyg om 3.900 ton vardera som skulle kunna fungera som flyttbara kustfort. Vardera av dessa fartyg, *Väinämöinen*, sjösatt 1932, och *Ilmarinen*, 1933, hade ett antal 20 och 40 mm luftvärnskanoner vid sidan om sitt tunga artilleri som bestod av fyra 254 mm och åtta 105 mm kanoner. Besättningen var 300 till 400 man, djupgåendet 4,5 m, bredden 16,9 m och pansarplåten var 55 mm tjock. Varje fartyg hade två kraftfulla strålkastare, en inte oväsentlig detalj som kunde ha kommit till stor nytta. Det råder ingen tvekan om att dessa två pansarskepp var inte bara flottans utan hela den finska försvarsmaktens stolthet. Det måste dock betonas att det rörde sig om renodlade försvarsvapen. Med en topphastighet på 14 knop hade skeppen inga möjligheter att operera på öppna havet. Desto bättre kunde de manövrera i skärgården tack vare sitt ringa djupgående.

När krig med Sovjetunionen hotade på hösten 1939 borde det naturliga ha varit att detachera det ena skeppet till Viborgska viken och det andra till Skärgårdshavet. Av obekant anledning skedde så inte. Båda pansarfartygen stationerades nära Åbo och målades helt i vitt. Detta hindrade inte att deras skuggor avtecknade sig alldeles tydligt på isen i det klara solsken som ofta rådde. Härigenom blev de flerfaldiga gånger utsatta för ryska flygangrepp, vilket gav besättningarna tillfälle att demonstrera sin skicklighet som luftvärnsmän. De båda pansarskeppen sköt ner minst fyra och möjligen åtta ryska bombplan.

Under krigets andra månad, januari 1940, när den extrema kylan varade dag efter dag, stod det klart att Viborgska vikens is allraminist skulle uppnå sin normala tjocklek dvs. 45 till 70 cm. Risk fanns för ett ännu tjockare och därmed bärkraftigare istäcke. Detta betydde att den svaga punkten i kustförsvaret hade blivit en ytterst hotfull realitet. Den situation för vilken *Väinämöinen* och *Ilmarinen* hade byggts var nu för handen. Om fienden nu bröt igenom Mannerheimlinjen kunde ingen av de två inre linjerna hindra honom från att nå Viborgska viken. Denna vik skulle redan i februari inte längre utgöra ett

hinder utan snarare ett uppmarschområde för stora mängder pansar och artilleri. Sovjet hade gott om sådant.

Då om inte förr skulle närvaron av pansarskepp bli av nöden som ett komplement till det lilla fortet Tuppara. Emellertid var isen redan den 19 januari 40 cm tjock utanför Fredrikshamn, vilket innebär att en isbrytare hade behövts för att bryta en ränna. I själva verket hade en av isbrytarna, nämligen *Tarmo* (med 3.850 hästkrafter), sänts österut den 17 januari. Dock inte för att eskortera något krigsfartyg utan för att attackera det ryska transportfartyget *Kazachstan* och placera ut på isen ett detachement som skulle försöka återerövra den lilla ön Someri 50 km SO Kotka. Ön hade ingen strategisk betydelse och när *Tarmo* närmade sig så upptäckte man att fartygets kanoner inte fungerade i den svåra kylan och *Tarmo* fick återvända med oförrättat ärende. Återfärden skedde under konstant flygbombardemang men utan att de ryska planen fick in en enda träff. Väl inne i Kotkas hamn begav sig besättningen under däck för att äta lunch. Under tiden råkade ett ensamt sovjetplan passera Kotka på hög höjd. Planet släppte ett par bomber på måfå och de råkade träffa fören på *Tarmo*. Många i besättningen dödades och *Tarmo* blev obrukbar som isbrytare och måste gå till Helsingfors för reparation. Hur som helst var den 33 år gamla och alltför smala *Tarmo* inte lämplig som eskort för pansarskeppen vid gång genom tjock is.

Den enda lämpliga eskorten var 16-åriga *Jääkarhu*, som med sin 18,5 m bredd kunde göra rännan vid nog för de 16,9 m breda pansarskeppen. *Jääkarhu* vägde 4.900 ton och dess ångmaskiner utvecklade 7.200 hkr i uthållig drift, men kunde momentant prestera upp till 9.200 hkr. Befälhavaren för Sjöstridskrafterna kunde vara säker på att *Jääkarhu* skulle kunna rå på alla de isförhållanden som möjligen kunde förekomma på vägen mellan Skärgårdshavet och Viborgska viken. På grund av den starka kylan hade det utmed kusten bildats ett brett täcke av kärnis som motstod bildningen av packis. Sådan is förekom bara längre ut till havs. Valve bör naturligtvis ha vetat att den rätt svaga *Murtaja* (1.600 hkr) hade klarat att bryta 47 cm tjock is och *Sampo* (3.060 hkr) 70 cm. Följaktligen kunde han vänta sig att *Jääkarhu* skulle klara ca 100 cm. Men framför allt visste han att den kunde göra en ränna bred nog för pansarskeppen och därmed själv få erforderligt skydd mot luftangrepp av det eskorterade fartygets effektiva luftvärn. Det verkar ha varit ett solklart läge för att beordra *Jääkarhu* och *Ilmarinen* till Viborgska viken i slutet av januari. Det enda som möjligen kunde motivera en senareläggning av detta beslut är möjligheten att skapa en s.k. motti. Om den sovjetiska flygspaningen konstaterade att Viborgska viken hade blivit ett ytterst svårforcerat hinder med isränna och

effektivt artilleri skulle Röda armén sannolikt avstå från planerna på en ismarsch. Så snart Mannerheimlinjen var bruten skulle de ryska styrkorna då i stället koncentreras mot landfronten utanför Viborg.

I januari väntade man sig dock att Mannerheimlinjen skulle hålla flera veckor ännu. När genombrottet till slut inträffade skulle det ju dröja ytterligare någon vecka innan fienden hunnit besätta Viborgska vikens östra strand för att därmed kunna förbereda en attack över isen. Att avbryta en pågående sådan attack med hjälp av isbrytare och pansarskepp skulle naturligtvis innebära en betydelsefull avvärningsseger. Och spektakulära militära framgångar var vad Finland behövde, antingen det gällde att få acceptabla fredsvillkor eller att få effektiv hjälp utifrån.

Som det nu var beordrades uppgivandet av Mannerheimlinjen den 15 februari och påbörjades någon dag därefter. Redan den 22 invaderade två ryska divisioner Stora Björkö över isen med stridsvagnar och kanoner. Efter en kort strid förstörde besättningen på Saarenpää fortets kanoner och drog sig på skidor över till fastlandet väster om Viborgska viken. Den 24 februari var både Stora Björkö och resten av ögruppen i rysk hand.

Det måste nu ha stått klart för alla i försvarsledningen att det bara skulle dröja några dagar innan ryssarna skulle genomföra en liknande invasion över Viborgska viken. Det lilla fortet Tuppurä kunde rimligtvis inte hålla stånd längre tid än Saarenpää. Isen var med all säkerhet kring 60 cm tjock, vilket betydde att den kunde bära stridsvagnar vägande upp till 20 ton. Men fortfarande fanns det en möjlighet att få fram *Jääkarhu* och *Ilmarinen* i rätt tid för att ingripa i striden och kanske t.o.m. att fånga fienden i en motti. Den 24 februari befann sig *Jääkarhu* vid Öregrund i färd med att assistera Sveriges kusttrafik. Därifrån var det 320 nautiska mil till Viborg. Med 3 knops fart och 12 timmar för bunkring skulle resan ha tagit fem dygn. *Ilmarinen* hade kunnat ansluta under vägen. Ledfyrarna hade behövt tändas temporärt. Om *Jääkarhu* hade lämnat Sverige den 24 februari så hade den kunnat nå fram till Viborgska viken den 29. Till dess väntades Tuppurä kunna hålla stånd och månen var i nedan. *Jääkarhu* skulle alltså kunna patrullera Viborgska viken nattetid med eldunderstöd från både Tuppurä och pansarskeppet. I den mån några Röda arméförband hunnit besätta holmar och uddar väster om isrännan skulle de befinna sig i en motti.

Om företaget lyckades skulle det förvisso imponera på hela världen, Stalin medräknad. Risker var att man skulle förlora ett pansarskepp och en isbrytare. Men vi får inte glömma att de utgjorde begärliga mål för det ryska bombflyget vid alla tillfällen då de inte rörde sig på svenskt territorialvatten. Och

inte ens *Jääkarhu* var ju hela tiden i Sverige. Den möjliga vinsten var därför stor även i beaktande av riskerna.

Man vet ingenting om hur Valve för sin del bedömde vinster och risker. Det enda vi vet är att han inte reagerade på minsta sätt. Varken isbrytare eller pansarskepp fick ens någon order om att inta beredskap för någon aktion. Ryssarna låg däremot inte på latsidan. Redan den 2 mars attackerades Tuppura som föll efter ca ett dygns hårda strider. Under tiden låg pansarskeppen infrusna i isen vid Åbo och deras besättningar måste ha känt sig frustrerade över att inte kunna uträtta någonting.

Men ännu var det inte för sent. Ännu kunde de göra en storartad insats i kriget. Antag att Valve helt kallblodigt offrade Tuppura för att försäkra sig om att ryssarna skulle föra över massor av trupper över Viborgska viken. Först då skulle han slå till med isbrytare och pansarskepp och fånga flera divisioner i en jättemotti! Han fick i så fall hoppas på att Mannerheim hade reserver till hands för att förrinta eller desarmera dessa divisioner. En lyckad sådan manöver skulle ge ett enormt krigsbyte och innebära en svår motgång för Röda armén. Detta kunde ha varit betydelsfullt vid de fredsförhandlingar som Finlands regering då försökte få till stånd. Ett så här sent ingripande skulle dock ha lett till större förluster än om det skett i god tid. Den medföljande isbrytaren skulle också ha löpt betydligt större risk eftersom det ryska artilleriet säkerligen hunnit föras fram till Viborgska vikens östra strand under tiden. *Jääkarhu* kunde knappast ha tagit sig in i mer än den yttre delen av viken, och då bara om natten.

Men för all del, sett ur gammaldags sträng taktisk synvinkel kan man väl säga att 2 mars var rätt tidpunkt för att sända skeppen till Viborg. De skulle i så fall kunna vara framme den 7 mars. Vid denna tidpunkt hade två av Röda arméns divisioner etablerat – som väntat – ett rejält brohuvud på Viborgska vikens västra kust. De hade skurit av både gamla och nya landsvägen mellan Viborg och Helsingfors. En tredje division var på väg som förstärkning. De verkligt stridsdugliga finländska reserverna räckte inte till för att bemanna denna helt nya front. Lantvärnsmän och halvutbildade rekryter fick sändas till platsen. Dessa sattes in mot hårdföra och vältränade ryska soldater, vilket ledde till en ojämn kamp. De finska förlusterna sköt i höjden. Man vet att finska arméns dagliga förluster under krigets sista 12 dagar var nästan sex gånger så höga som under de föregående 92.

Egentligen blev isbrytning och närvaron av ett av pansarskeppen i Viborgska viken en absolut nödvändighet så snart ryssarna den 4 och 5 mars hade etablerat sitt brohuvud. Då, om inte förr, måste någonting göras. Snart kunde

huvudstaden vara hotad om kriget fortsatte. Kanske var det ännu inte för sent att sända en räddningsexpedition den 5 mars. Allt berodde på hur läget skulle se ut den 10 mars. Alla i ledningen visste att regeringen hade beslutat försöka sluta fred och man visste att förhandlingar skulle påbörjas vilken dag som helst. En sista demonstration av militär styrka kunde få en viss betydelse i dessa förhandlingar. Men generalmajor Valve lät ingenting påverka sin attityd av fullständig inaktivitet.

Under krigets sista två månader opererade alla de stora isbrytare som ännu var oskadade, *Jääkarhu*, *Voima* och *Sisu*, endast i vattnen väster om Åbo. En femtedel av sin aktiva tid tillbragte de med att eskortera sjöfart på svenskt territorialvatten. För övrigt arbetade de med att upprätthålla Finlands utrikeshandel över Åbo, vilket huvudsakligen rörde sig om import från Sverige. Vad de faktiskt åstadkom i den vägen var en införsel av 11.500 ton gods under hela februari månad, dvs. ungefär 5 procent av en normal månads mängd. Vid dessa färder opererade isbrytarna utan annat skydd än sina egna luftvärnskanoner.

Besättningarna var knappast vältränade på dessa, men man tog alltså risken. Det förefaller sannolikt att en omtänksam marinbefälhavare skulle ha kunnat finna en bättre användning för åtminstone en av isbrytarna. Att sysselsätta tre starka isbrytare med att hålla igång en import av 400 ton per dag är faktiskt ett slöseri med kol och olja, för att inte tala om vapenfört manskap. T.ex. *Jääkarhu* använde 70 ton importerat bränsle per dygn när den var i tjänst. Järnvägsförbindelsen över Haparanda-Torneå hade en kapacitet av 1.300 ton per dag.

Vintern 1940 var som bekant ovanligt kall och redan i januari stod det klart att Viborgska viken absolut inte skulle fungera som något hinder för trupper och stridvagnar. Röda armén visade sig kunna avancera över sjöar som hade betraktats som naturliga vallgravar. Det föll på chefen för Sjöstridskrafterna att hålla reda på eventuella luckor i kustförsvaret och åtgärda dessa i god tid. Eftersom en sådan lucka helt tydligt kunde konstateras i Viborgska viken var det rimligtvis Valves skyldighet att vidta lämpliga åtgärder för att täppa till den. En konvoj bestående av *Jääkarhu* och *Ilmarinen* skulle ha gått säker för fientliga minor och torpeder på grund av istäcket. *Jääkarhu* skulle ha haft ett väsentligt bättre flygskydd under *Ilmarinens* kanoner än vad den hade på Ålands hav och Skärgårdshavet. Först när den kom inom skotthåll för det ryska artilleriet på Näset skulle den vara i verklig fara och då endast under den ljusa delen av dygnet.

Eftersom nu Valve beslöt att inte åtgärda den lucka i försvaret som uppkom, så blev det i stället arméns sak att bekämpa det ryska brohuvudet – ty-

värr med underhålliga trupper och otillräcklig materiel. Detta ledde till extraordinära förluster under dessa krigets sista dagar. En som hade förutsett denna situation var generalkvartermästaren, general Aksel Airo, som den 28 februari föredrog en rapport inför Mannerheim m.fl. Han sade bland annat: "Linjen ej dålig men genombrott vid Viborg eller Viborgska viken = katastrof. Nästa linje Luumäki-Virolahti, men då redan rörligt krig, där vi sålda för [fiendens] flyg och tanks." Och vidare: "Saknar ej material men folk." (Jägerskiöld, s. 143) Och Mannerheim själv skrev den 7 mars i ett brev till konseljpresident Daladier att Finlands situation var svår på grund av "brist på manskap och moderna vapen, särskilt på långskjutande artilleri" (Jägerskiöld, s. 160).

Samtidigt låg två pansarskepp utrustade med åtta långskjutande (30 km) kanoner infrusna i isen utanför Åbo. Ingen av dessa kanoner avfyrade ett enda skott. Däremot hade de gjort av med 1.334 fyratumsgranater i kampen mot ryska bombare, ammunition som antingen hade varit värd bastantare mål än så, eller alternativt hade kunnat sparas till att möta verkligt kritiska flyganfall (i Viborgska viken). Den 1 mars hade *Ilmarinen* kvar endast 1.500 av dessa 105 mm granater. Medan Finland kämpade för sin fortsatta existens och de allra flesta försökte göra sitt yttersta, lyckades generalmajor Valve hålla landets modernaste och effektivaste försvarsvapen i överksamhet. Dessa hade kostat skattebetalarna mer än hela kustartilleriet, ja kanske mer än arméns alla tunga pjäser. Vad allt hade man inte kunnat få för pengarna i stället! Och låt oss inte glömma, pansarskeppen hade byggts enkom för att fungera som ett rörligt försvar mot invasion över havet!

Men, skam till sägandes, detta kvarhållande var ingalunda den enda försummelse som kan läggas Väinö Valve till last.

Först kan vi konstatera att inga attrapper av pansarskeppen hade byggts i fredstid och att inga heller byggdes inför det hotande kriget eller senare. Detta trots att landets dåvarande försvarsminister ansåg att skeppen var ytterligt värdefulla och ömtåliga. Han skriver om dem: "Dessa fartyg måste vi dock akta som våra ögonstenar". Enkla attrapper av trä hade kostat en liten bråkdel av kostnaden för själva "ögonstenarna" men hade förmenat det fientliga flyget en säker kunskap om fartygens placering.

Någon gång under hösten 1939 hade Valve givit order om att alla 152 mm kanoner som låg i förråd skulle placeras ut på olika kustfört. Han hade gjort detta utan att rådgöra med högsta försvarsledningen om vilka avsnitt av försvaret som kunde bedömas bäst behöva tillskott av tungt artilleri. Det skulle snart bli bara alltför tydligt att det inte var kustforten utan Karelska näset som hade skriande behov av pjäserna. Från Tuppurå bortfördes sent omsider två av

fortets fyra 152 mm kanoner men för övrigt hann man tydligen inte med några ytterligare omplaceringar när kriget väl var i gång.

Det förblir en öppen fråga varför generalmajor Valve höll tillbaka sina pansarskepp och isbrytare när de hade kunnat spara så mycket av landets mest oersättliga bristresurs – soldater. Så mycket är dock säkert som att han inte delade minister Niukkanens värdesättning av pansarskeppen. För Valve var de inte alls några ögonstenar som skulle skyddas till varje pris. Väl vetande att de saknade bottenpansar och med sina 14 knop inte var ämnade för operationer i öppen sjö tog han risken att sända ut båda två på en tämligen meningslös diversionsmanöver tvärs över Finska viken i början av Fortsättningskriget. I samma konvoj riskerade han också två isbrytare, *Jääkarhu* och *Tarmo*, även som ett antal mindre fartyg. Till råga på allt var konvojen inte föregången av minsvepning och hade krångel med sina paravaner. Inte helt oväntat stötte *Ilmari* på en mina och sjönk inom bara sju minuter med mer än hälften av sin besättning – en häpnadsväckande snabb förlisning för att drabba ett krigsfartyg. Tydligen hade dörrarna i de vattentäta skotten inte hållits stängda, och för övrigt måste fartyget ha varit felkonstruerat eftersom en vatteninströmning kunde få det att stjälpas. Hela diversionsmanövern gjordes med det enda syftet att om möjligt lura ryssarna att flytta trupper från ena ändan av Dagö till den andra, detta för att underlätta ett tyskt försök att invadera ön söderifrån. Tilläggas kan att Dagö var helt isolerad och spelade en underordnad roll i jämförelse med den ryska basen i Hangö, vilken man bestämt sig för att vänta ut.

Detta hände den 13 september 1941 när havet var isfritt och öppet för ryska minfartyg och ubåtar. Även jagare eller kryssare kunde ha dykt upp. I Viborgska viken i mars 1940 saknades alla dessa faror. Dessutom hade det då och där varit nog med att riskera *ett* pansarfartyg och *en* isbrytare. För diversionsmanövern hade en grupp gamla ångbåtar med rejäla rökare gjort samma nytta som ”ögonstenarna”.

Det var alltså knappast missriktad försiktighet som avhöll Valve från att använda pansarskeppen för deras planerade ändamål. Kan det i så fall ha varit omtanke om försvaret av det demilitariserade Åland? Är det möjligt att Valve förutsåg den dag då isen hade gått upp och Röda flottan var på väg att ockupera den viktiga ögruppen? Faktiskt visste ju ingen i januari hur länge kriget skulle komma att pågå. Möjligheten fanns att Finland skulle fortsätta att kämpa – med eller utan bistånd – när havet åter svallade fritt i april eller maj. Men redan den 21 februari hade Finlands utrikesminister kontaktat sin svenske kollega och bett denne försöka medla fred. Från och med den dagen stod det klart

att kriget inte skulle vara till slutet av april och så länge skulle isen säkert ligga kvar. Åland kan alltså inte gärna anföras som ursäkt för att hålla kvar pansarskeppen efter den 21 februari.

Är det möjligt att Valve helt enkelt handlade på order från högre ort? Varken presidenten eller försvarsministern kunde ge några order direkt till chefen för Sjöstridskrafterna. Mannerheim var den enda med sådan befogenhet. Om han hade givit ordern att pansarskeppen inte fick röras, så skulle en sådan order utan tvivel ha satt sina spår. Men varken i Mannerheims egna memoarer eller i Heinrichs och Jägerskiölds biografier finner vi någon sådan order omnämnd eller antydd, lika litet som i Östermans och Öhqvists böcker om Vinterkriget. Alla dessa författare beskriver ingående den kritiska situationen i Viborgska viken men ingen av dem nämner ens Valves namn i sammanhanget.

Det förefaller som om Mannerheim och generalerna på Näset (Öhqvist och Heinrichs) över huvud taget inte kommunicerade med Valve under krigets sista kritiska veckor. Sannolikt var de så hårt engagerade i uppgiften att finna bästa sättet att använda sina hårt ansatta landtrupper att de helt enkelt inte kom att tänka på de långt avlägsna resurserna på havet.

Pansarskeppen nämns av endast en av författarna av vinterkrigsmemoarer, nämligen Juho Niukkanen, den dåvarande försvarsministern. Han förklarar om dessa klenoder att "under Vinterkriget kunde de inte delta i stridsverksamheten på annat sätt än att de skyddade Åbo, förbindelsen mellan Åbo och Stockholm samt sig själva mot ryska flygplan". Minister Niukkanen var bonde och visste förmodligen ingenting om den marina sektorn. (Uppenbarligen insåg han inte att Stockholmsförbindelsen kunde avbrytas på andra platser än utanför Åbo.) Antingen ansåg han att skeppen var så oerhört värdefulla att de inte kunde få lämna sin förment "säkra" hamn för något som helst ändamål, eller också hade någon auktoritativ person talat om för honom att skeppen "inte kunde" fylla sin avsedda funktion under rådande förhållanden. Den enda person med sådan auktoritet var Väinö Valve – alternativt en officer som talade på sin chef Valves vägnar.

Inte förrän 28 år efter den aktuella händelsen dyker det till slut upp ett försök att motivera Valves försummelse. I boken *Suomen laivasto 1918–1968*, del 1 (1968), framför kommodor Kalervo Kijanen ett slags förklaring. Flottans befälhavare skulle den 29 februari (alltså för sent!) ha undersökt möjligheterna att sända iväg en isbrytare och ett pansarskepp, men det kunde ha inneburit ett avbrytande av sjöförbindelserna (*meriyhteyksien katkemista*) i detta synnerligen kritiska skede. Denna risk ville "man" (vem?) inte ta. Dessutom var skärgårdsisarna 80–100 cm tjocka och "många" (vilka?) tvivlade på

att pansarskeppen skulle hålla för den påfrestningen. Vidare hade skeppen otillräckligt med ammunition för luftförsvaret (på grund av slösaktig eldgivning i början av kriget).

I ett senare verk, *Talvisodan historia*, del 4 (1979), återkommer Kijanen till denna fråga och uppger nu att pansarskeppen kvarhölls av två skäl: 1) att det var "svårt" att frigöra *Jääkarhu* (*Jääkarhun irrottaminen oli vaikea*) och 2) att "pansarskeppens propellrar och dessas stödkonstruktioner var för svaga för så svåra isförhållanden". Emellertid brukar flertalet isförstärkta fartyg av motsvarande displacement (3.900 ton) inte ha några svårigheter att följa en isbrytare genom en bruten ränna. Dessutom behövde pansarskeppens propellrar inte rotera särskilt snabbt för att prestera den hastighet om 3 knop som var vad isbrytaren kunde hålla vid brytning av tjock is. För övrigt var det bara *Väinämöinen* som hade en svagare typ av propellrar (av brons) medan *Ilmarinen* hade försetts med stålpropellrar redan från början. Båda fartygen hade typiska isbrytarstavar och så var de ju kraftigt bepansrade. Om *Ilmarinen* trots allt inte hade kunnat följa *Jääkarhu* för egen maskin fanns ju alltid möjligheten av bogsering. Någon av isbrytarna *Apu* (1.500 hkr) eller *Murtaja* (1.600 hkr) kunde ha bogserat.

Den påstådda svårigheten med att frigöra *Jääkarhu* är i verkligheten ingenting annat än en prioriteringsfråga. Isbrytaren behövdes både i skärgårdshavet och i Viborgska viken. Dess frånvaro på en av dessa platser förorsakade därför svårigheter just där – i det ena fallet svårigheter att klara fronten från kollaps, i det andra fallet svårigheter att få fram något tusental ton importvaror.

Påståendet att skärgårdsisen skulle ha varit 80–100 cm tjock är felaktigt. Krigsvinterns ismättningsdata är bevarade och fram till 15 mars hade ingens stans mellan Hangö och Fredrikshamn uppmätts mer än 60 cm istäcke. Talet om "avbrytande av sjöförbindelserna" är förmodligen ett annat sätt att formulera den påstådda "svårigheten att lösgöra *Jääkarhu*" från Sverigetrafiken.

Tanken att man bör vara särskilt rädd om krigsmaterielen och hellre riskera förlusten av människoliv är naturlig för en diktator som härskar över ett talrikt folk. En sådan potentat kan helt rationellt konstatera att hans artilleri och örlogsfartyg är en knappare resurs än hans tillgångar av "kanonmat". Alltså förbrukar han det som han har gott om och sparar på det mera värdefulla. En liknande princip hade troligen varit något av en dogm i den kejsrerliga ryska armén där Mannerheim under 28 års tjänst hade bibringats sin strategiska ideologi och utvecklat sitt militära kunnande. I en demokrati är det nationen, dvs. medborgarna, som är försvarets självskrivna främsta objekt. Jämfört med soldaterna-medborgarna är alla andra resurser mer undgängliga. Även landområ-

den kommer i andra hand. Denna regel, som är en tillämpning av demokratins princip, följdes inte alltid under Vinterkriget. För att citera generallöjtnant Harald Öhquist: "Vi har konsekvent valt vägen att offra trupper – och land först då, när det inte mera fanns trupper att offra." Generallöjtnant Hugo Österman är mera frispråkig när det gäller frågan om vem som bar ansvaret för denna taktik: "Överbefälhavaren var ytterst ovillig att ge upp terräng och önskade att också mindre viktiga terrängpunkter skulle återtas utan större avseende vid vad det kostade i förluster." Ett utsändande av *Ilmarinen* och *Jääkarhu* skulle inte ha inneburit en säker förlust av fartygen, endast en stor risk. Men då tusentals medborgares liv kunde ha sparats borde försvarsledningen ha varit beredd att offra skeppen om nödvändigt. Om skeppen hade överlevt, så mycket bättre. Om inte, så hade de åtminstone undgått det öde som till slut blev deras: *Ilmarinen* sänkt på djupt vatten med ett par hundra officerare och matroser, *Jääkarhu* utlämnad för att användas av en hänsynslös och hotfull diktator. (Ett liknande öde drabbade *Väinämöinen*.)

Det är tänkbart att en propå från Valve att sända iväg skeppen inte skulle ha mötts av Mannerheims godkännande. Men både Öhquist och Österman försökte åtminstone förmå Mannerheim att frångå sin ryskinspirerade likgiltighet för personalförluster, och Österman valde att avgå på grund av denna konflikt.

Väinö Valve gjorde ingenting liknande, och han skrev heller aldrig någon bok om sin verksamhet under Vinterkriget. Till skillnad från de andra generallerna hade han ju inte heller utträttat något för att hejda den ryska offensiven, men han blev icke desto mindre befordrad till generallöjtnant 1941.

Litteratur:

(I de fall då endast någon enstaka sida av ett verk är av intresse i samband med föreliggande artikel anges resp. sidas nummer.)

Björklund, Eric, *Kvarkentrafiken*. Danderyd 1991 (s. 22).

Ekman, Per-Olof, *Krigsvardag*. Helsingfors 1984 (s. 43–46).

Fischerström, Staffan, *Isbrytare*. Falkenberg 1997 (s. 233).

Heinrichs, Erik, *Mannerheimgestalten*, II. Helsingfors 1959 (s. 177).

Heinämies, Vilho, *Sju minuter på havet*. Stockholm 1946 (s. 31).

Jägerskiöld, Stig, *Fältmarskalken*. Helsingfors 1975 (s. 143, 160).

Laurell, Seppo, *Höyrymurtajien aika*, Jyväskylä 1992.

- Lyytinen, A.E. et al., *Koivisto ja Viipurinlahti*. Helsinki 1958 (s. 19).
- Mannerheim, G., *Minnen*, II. Helsingfors 1952, p. 225.
- Merentutkimuslaitoksen julkaisu* N:o 188. Helsinki 1959.
- Niklander, Tauno, *Meidän Panssarilaivamme*. Jyväskylä 1996.
- Niukkanen, Juho, *Försvarsminister under vinterkriget*. Stockholm 1951 (s.166).
- Suomen laivasto 1918–1968*, I–II, Helsinki 1968.
- Talvisodan historia* I–IV. Helsinki 1977–79 (s. 141, 406).
- Öhquist, Harald, *Vinterkriget 1939–40 ur min synvinkel*. Helsingfors 1949 (s. 335).
- Österman, Hugo, *Frihet och försvar*. Helsingfors 1967 (s. 219).

Storm över Östersjön 1945

Gunnar Hansson

En dag i januari 1945 skulle vedettbåten *Väktaren* göra en enkel förflyttning från Kalmar till Karlskrona. Det var en resa som i vanliga fall tog 4 timmar. Den här gången tog den emellertid 10 timmar. Den började dessutom dramatiskt, och innan dagen var slut kunde den ha slutat riktigt illa för både båten och dess besättning om 35 man.

* * *

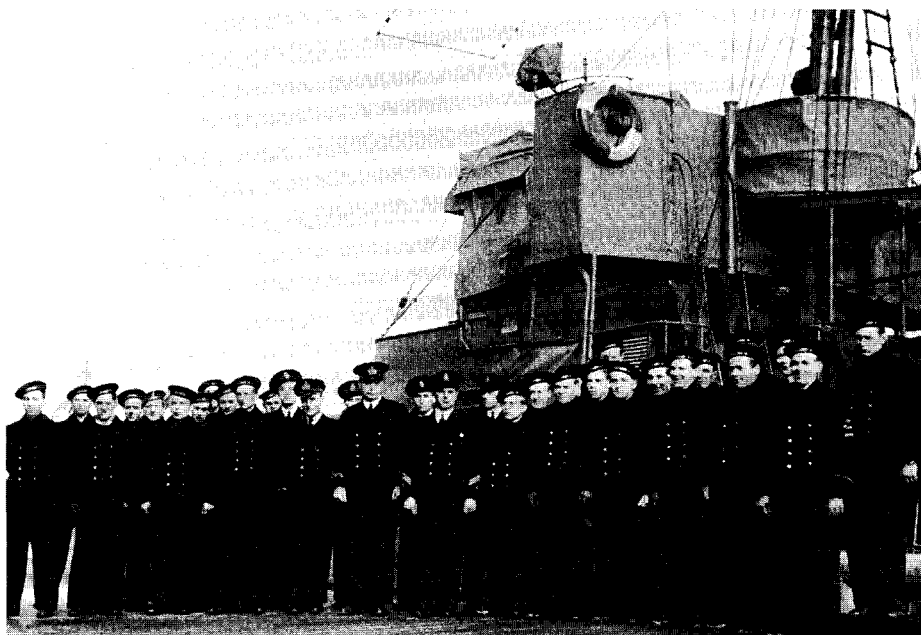
Väktaren var då baserad i Karlskrona och hade till uppgift att eskortera konvojer med långsamma lasttrampar från Kalmarsund och ner till Skånes sydkust. Kriget pågick ju fortfarande, och det fanns hotbilder. *Hansa* hade torpederats och sänkts mellan Gotland och fastlandet bara någon månad tidigare, och från Hanöbukten rapporterade skutor att de hade "eskoterats" av främmande ubåtar. Den lilla 7.5 cm kanon som *Väktaren* hade stående framme på backen var ju inte mycket att skrämmas med, om det hade behövts. Men ett symboliskt hot var det väl i alla fall, och vi höll oss också tätt under land med konvojerna och genade över Hanöbukten bara när vi var ensamma.

Den här typen av vedettbåtar var långa och smala fartyg. Dessutom var de runda i bottnen och grundgående, just för att vara lämpliga för bevakningsuppgifter i skärgården och nära kusten. Denna januardag var *Väktaren* extra grundgående, eftersom det fanns ovanligt litet både olja och vatten i tankarna. Det bidrog säkert till att resan så när hade slutat i en katastrof.

* * *

Tisdagen den 16 januari drog en svår storm fram över södra Östersjön. Den kom som så ofta från sydväst men drog sig långsamt närmare syd. Lokaltidningarna rapporterade om ett av de värsta snöovädren på många år. På kvällen blåste det 26 m/sek längs hela kusten i Blekinge, och senare under natten ökade vinden ytterligare. Ovädret kom plötsligt, och fiskarna som låg ute till havs hann inte ta sig in i skärgården innan det var över dem. Efteråt beskrev de färden in mot land som "ohygglig". En av fiskebåtarna blev helt

Gunnar Hansson, född 1922, är professor emeritus i litteraturvetenskap, var 1941–47 stamanslälld som radiotelegrafist vid Karlskrona Örlogsstation. Hängiven seglare, bosatt vid Västerhavet i Mollösund på Orust.



Västaren och dess besättning. Malmö 1945

överspolad av en brottsjö och förlorade många lådor och dagens fångst med 300 kg torsk.

Egentligen skulle *Västaren* ha lämnat Kalmar redan tisdag kväll. Med det oväder som drog fram över kusten var det emellertid inga lastbåtar som hade anmält sig för att bli eskorterade söderöver. Vi låg därför kvar över natten. På morgonen kl 6.25 kastade vi sedan loss för att ensamma gå till Karlskrona. Då hade stormen möjligen avtagit något, åtminstone inne under land. I radiohytten, där jag hade min gärning, fanns dock uppgifter om 33 m/sek vid Ölands Södra bara någon timme tidigare.

Redan efter en halvtimmes gång kunde man från *Västarens* brygga se ett kraftigt eldsken längre ner i sundet. Då sattes högsta fart, och i den grova och brytande sjön blev det en häftig framfart. Båten stegrade sig som en oregerlig unghäst och slog sedan ner i de mötande sjöarna med ett brak, så att man trodde att både skrov och inredning skulle rämna. Kl 7.30 var vi framme vid vad som visade sig vara den brinnande motorgaleasen *Esten*. I mörkret och stormen var det ett skrämmande men också praktfullt skådespel – Marcus Larsons målningar med brinnande skepp i storm kan snarast liknas vid tomtebloss i jämförelse med vad som här var verklighet framför våra ögon.

Hela akterskeppet var övertänt och brann så att det dånade, och i stormen för gnistorna långt bort över vattnet. Den aktra masten hade redan bränts av och fallit över bord. Vi kunde se att livbåten var borta, och av däckartarna kunde vi se att det tydligtvis hade gått att få ut den i sjön. Vad som sedan hade hänt var omöjligt att avgöra. Det kunde ha gått väl för besättningen, men i den grova och fortfarande brytande sjön kunde det naturligtvis också ha gått illa. Några spår av besättningen syntes inte.

Vid det laget hade *Esten* lagt sig tvärs sjön, och eftersom förliga masten fortfarande stod och ett par små försegel var satta, rörde den sig sakta mot nordväst och var på väg ut ur farleden. Det förklarar att den inte drev längre norrut i sundet utap in mot fastlandet, där den senare sjönk efter att ha kastats över flera grynnor. *Väktaren* stannade kvar och cirkulerade på platsen i en timmes tid för att söka efter livbåten. Ingenting syntes dock, och befälet antog då att besättningen hade kunnat ta sig in till Mörbylånga.

Så var det lyckligtvis också. Redan dagen efter rapporterade de lokala tidningarna om den dramatiska branden, som i mörkret naturligtvis hade synts vida omkring. Enligt deras berättelser hade *Esten* länsat norrut med små segel och motorn på tomgång. Av någon anledning hade den ena cylindern då blivit kall, och när man tog till blåslampan för att värma igång den, kom elden lös. Försöken att släcka hade misslyckats, och då hade besättningen om fem man fått livbåten i sjön och börjat ro mot Öland. Det enda de hann få med sig var skeppspapperen. Efter två timmars rodd kom de i hamn i Mörbylånga. Alla var då genomvåta och svårt frusna men i övrigt välbehållna.

Blekinge Läns Tidning berättade att den brinnande båten "företedde anblicken av ett rasande jättebål på den upprörda sjön". Kalmar-tidningen *Barometern* skriver att branden hade iakttagits även från lotsutkiken i Kalmar och tillägger sedan ganska syrligt, att "därifrån gjordes inga anstalter för att ev. bispringa fartyget". Båda tidningarna hävdar dessutom att *Väktaren* hade lämnat Kalmar för att gå ut mot haveristen och att man sedan tog den på släp och satte den på grund inne vid land. Två dagar senare påstår *Barometern* till på köpet att "det nu konstaterats att den omnämnda vedettbåten släpat den brinnande skutan från farleden".

Vad dessa uppenbart oriktiga uppgifter bygger på är svårt att avgöra. Redan att komma i närheten av den häftigt brinnande skutan skulle ha varit omöjligt, och än mer naturligtvis att ta den på släp. *Estens* försäkringsbolag, Sjöförsäkrings AB Öresund, tycks emellertid ha läst tidningarna, eftersom man efter bara någon dag skrev till örlogsstationen och bad om uppgifter från befälet på *Väktaren*. Sådana kom också tio dagar senare i en rapport från fartygschefen.

Varken där eller i fartygets däckslögbok nämns något om att skutan skulle ha släpats in mot land.

* * *

När *Väktaren* hade sökt igenom området utan att finna skutans livbåt, fortsattes resan mot Karlskrona. Det blåste då fortfarande mycket hårt, och sjögången var häftig. Eftersom kursen var rätt emot sjöarna och farten kunde anpassas därefter, blev den delen av resan inte speciellt obehaglig. När vi så småningom girade västerut för att sedan gå upp mot Karlskrona, fick vi emellertid sjöarna rätt in från sidan, och då blev det rullning av! Vid sådana tillfällen brukade jag parkera mig i ryggläge nere på durken i radiohytten. Där hade jag gott fotstöd mot skottet, och tills vi själva blev anropade kunde jag följa den pågående radiotrafiken. Genom ett talrör hade jag också förbindelse med befälet på bryggan precis ovanför.

Radiohytten låg i fartygets överbyggnad, längst ut mot styrbordssidan. Innanför hytten fanns det en smal korridor, cirka 10 meter lång. Genom den kom man rakt ut på däck. In i radiohytten kom man genom en tung skjutdörr av plåt. Akter om radiohytten låg kabyssen, som hade ingång direkt från däck. Allra högst upp i radiohytten, just under bryggan, fanns det en ventil med tjockt glas. När båten rullade kraftigt, vilket den alltså ofta gjorde, kunde man även från utsiktspunkten nere på durken ibland se sjöarna rulla förbi på utsidan.

Så var det nu också, och mer än så. Gång på gång täcktes hela ventilen av friskt, grönt vatten som virvlade och bubblade förbi när båten lade sig över på styrbordssidan. Det var inte normalt, och detta var inga normala rullningar. Plötsligt hände det också: rullningen stoppade inte upp utan fortsatte, mjukt men obevekligt, tills båten bokstavligen låg på sidan och blev kvar där.

Vad gör man i ett sådant läge? För mig gällde det uppenbarligen att snabbt komma ut på däck, om jag inte ville bli dränkt som en råtta inne i hytten. Samtidigt: i storm och januarikallt vatten kunde det kvitta lika. Slutet skulle ändå bli ett och detsamma.

Sådana överväganden rörde sig förvisso inte i mitt huvud just då, säkert inte i någon annans heller. Beslut fattas och handlingar utförs naturligtvis inte minst i sådana situationer. Men innan beslutet ens når upp i medvetandet har det redan fattats djupare ner i systemen, och det man gör styrs av det beslutet och inte av några medvetna processer. Jag minns att jag svor, högt och ljudligt, ”Nej nu djävlar!”, fick upp skjutdörren och kunde häva mig upp i korridoren utanför. Där kunde jag sedan krypa och kravla mig ut mot däck. När jag var nästan ute, så att jag kunde se sjöarna bryta och vattnet skumma på däck,

började båten långsamt, långsamt resa sig och kom nästan på rätt köl. Då gick jag tillbaka till hytten och sköt igen dörren bakom mig.

Det var litet för tidigt, visade det sig. Nästan direkt gjorde båten en ny överhalning, gick ännu längre över på sidan och blev liggande där ännu längre. En ny tur ut i korridoren alltså, nästan ut på däck – och så började båten resa sig igen. Då lade fartyget om kursen, gick långsamt söderut rakt emot sjöarna, vände där ute när brotten var mindre våldsamma, och sökte sig sedan långsamt in genom gattet vid Kungsholmen. Kl 16.20 låg vi förtöjda vid kaj i Karlskrona. Loggboken noterar: "Fria vakten landpermitterad. Besättningen skaffat i land."

,

* * *

Om händelserna där ute på vattnet har loggboken en enda notering, kort och koncis: "Kl 1448 då fartyget var c:a 1 dist. utanför Kungsholmen kom en kraftig brottsjö varvid fartyget krängde c:a 70 grader åt stb. Kl 1456 kom ånyo en brottsjö varvid fartyget ånyo krängde c:a 75 grader åt stb." Krängningen på 70 och 75 grader var säkert inte tilltagen i överkant. Några i den fria vakten som låg i sina britsar på babordssidan berättade, att de trots slingerskydd hade haft all möda att klamra sig fast, medan de blickade rakt ner i britsarna på styrbordssidan. Folk som tjänstgjorde på Kungsholmen berättade efteråt, att de hade följt *Väktaren* på dess väg inåt. När de såg båten lägga sig på sidan och försvinna mellan de väldiga brottsjöarna, hade de varit övertygade om att den var förlorad och skulle gå till botten där ute.

Loggboken nämner inte att det också blev stopp i maskin under en av krängningarna. Nedgången till maskinrummet var genom en lucka i däckets någon meter innanför styrbords reling. Den luckan stod öppen, och vid den häftiga krängningen strömmade det in vatten där, mycket vatten, så mycket att maskinen stoppade. En snabbtänkt eldare fick dock genast igång den igen – lyckligtvis får man väl säga. Vi uppe i fartyget visste ingenting om detta för-rän efteråt, och antagligen visste inte heller befälet på bryggan något. Denne eldare hade tidigare hittat på något fuffens och fått ett par veckors permissionsförbud för detta. Som belöning för sin insats slapp han nu det straffet.

Loggboken nämner inte heller något om anledningen till att besättningen skaffade i land. Den var emellertid nödd och tvungen till det. Kabysen låg ju längst ut på styrbordssidan, med ingång från däckets. Vid de båda överhalningarna blev den så gott som full med sjövattnet, och kocken berättade att han bokstavligen fick simma för att ta sig ut därifrån. Allting där inne var alltså oanvändbart, mycket var förstört. Ingen mat kunde lagas där på ett tag.



Befälet på Väktaren 1945: löjtnant Eriksson och fänrik Nyblom.

Även hos underofficerarna var det stor förödelse. Deras utrymme fanns under däck akteröver. Där var det en gång i mitten, ett litet pentry om babord och en liten mäss om styrbord. Två skjutdörrar, precis mitt emot varandra, ledde dit in. På ett skåp i pentryt hade luckorna åkt upp, och nästan allt porslin hade farit rätt igenom båda dörrarna och krossats mot fartygssidan inne i mässen. Där låg det i en stor hög.

För manskapet ombord innebar ”skaffning i land” troligen att man gick på kasern, kanske på Sparre. Det kändes inte bra för min del. Jag hade behov av att dra mig undan och vara för mig själv ett tag. Det var ju först efteråt, senare under kvällen, som tankarna började formera sig, tankar som kretsade kring brottsjöar och iskallt vatten. Då var det rätt mycket fladder i magen och darr i knäna. Därför gick jag ensam på restaurang och åt en liten men god middag. Sedan satte jag mig att lyssna på musik. I dag skulle man kanske säga att någon att samtala med hade varit att föredra. Men det går att föra goda samtal också med musik.

* * *

Det blev också en epilog till denna så dramatiska resa. Redan dagen efter, medan vi ännu låg kvar i Karlskrona, blev det inspektion ombord. Om den var rutinmässig eller föranledd av vad vi och båten varit med om vet jag inte. Hur som helst ledde den till att stark kritik riktades mot fartygschefen. Kanonen var nog inte rengjord och inoljad efter den saltstänkta resan. Mycket annat ombord var naturligtvis fortfarande i oordning. Chefen hade skickat besättningen i land och sedan givit oss tillfälle att komma i balans både med oss själva och med varandra.

På ett krigsfartyg kan det naturligtvis hända saker som gör att omsorgen om besättningen måste stå tillbaka för vården av kanonen. Detta kan ha varit ett sådant tillfälle. Vi uppfattade det dock inte så utan tyckte, med rätt eller orätt, att kritiken var onödig och inte rättvis. Även tidigare hade fartygschefen visat omtanke om besättningen som han förde befäl över och hade ansvar för. Vi uppskattade honom mycket för det och hade anledning att göra det också i fortsättningen.

Källor:

Stormen och Estens förlisning behandlas i *Blekinge Läns Tidning* och *Barometern* den 18, 19 och 20 januari 1945. Väktarens däckslögböcker finns i Krigsarkivet: Fartyg och Fartygsförband, Karlskrona, Vedettbåten Väktaren (D1:9–10). Där finns också korrespondensen med Sjöförsäkringsbolaget Öresund och rapporten från fartygschefen på Väktaren: Fartyg och Fartygsförband, Chefen för Karlskronaavdelningen, Avgående och inkomna skrivelser 1945 (C I).

Innehåll:

<i>Sune Birke & Gunnar Åselius: Beträktelser över Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale</i> år 2000	5
<i>Per Clason: Meddelanden rörande Sjöhistoriska Samfundets verksamhet</i> 2000	7
<i>Björn Werner: Svenska fryskepp, 1831–1972</i>	9
<i>Lars Ulfving: Minkar och andra (h)järnspöken. Något om den ”främmande undervattensverksamheten” under det kalla kriget.</i>	11
<i>Björn Sandahl: Den svenska kaperierna i Östersjön 1562–1566</i>	20
<i>Tonko Ufkes: Nederländska skeppare på stockholmska handels-skepp, 1685–1700</i>	35
<i>Carl O Nordling: Pansarskeppen – Finlands Maginotlinje 1940?</i>	60
<i>Gunnar Hansson: Storm över Östersjön 1945</i>	74

Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

ISSN 0280-6215

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 2001