

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 57*

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: kommandör Sune Birke (ordförande), professor Jan Glete (vice-ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), förste arkivarie Björn Gäfvert (skattmästare) samt fil.dr Leos Müller (redaktör).

Manuskript sändes till redaktören under adress:

Leos Müller, Sjöhistoriska Samfundet, c/o Södertörns högskola/BEEGS, Box 4101, 141 04, Huddinge. E-post: leos.muller@sh.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.

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 57*

Innehåll:

<i>Sune Birke: Beträktelser över Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale år 2001</i>	<i>5</i>
<i>Leos Müller: Några ord från redaktören</i>	<i>7</i>
<i>Per Clason: Meddelanden rörande Sjöhistoriska Samfundets verksamhet 2001</i>	<i>8</i>
<i>Christer Westerdahl: Sjökrigets och sjöförsvarets kognitiva landskap i äldre tid. Toponymiska och arkeologiska aspekter</i>	<i>10</i>
<i>Konstantin K. Chilik: Roddfregatten Sankt Nikolaj.....</i>	<i>43</i>
<i>Per Tingbrand: A Swedish Interlude in the Caribbean</i>	<i>64</i>
<i>Gunnar Hansson: Kring Berga – före Berga</i>	<i>93</i>
<i>Recensioner:</i>	
<i>Yrjö Kaukiainen, A History of Finnish Shipping. anm. av Leos Müller</i>	<i>99</i>
<i>Timothy P. Mulligan, Neither Sharks nor Wolves. The Men of Nazi Germany's U-boat Arm, 1939–1945. anm. av Henrik Höjer ..</i>	<i>103</i>

Betraktelser över Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale 2001

Sune Birke

Sjöhistoriska samfundet seglar med god fart vidare in i det nya seklet. Vi kan alltjämnt glädja oss åt en växande skara intresserade ledamöter. Vår utgivning inom "Forum navale" röner allt större uppmärksamhet, och våra blygsamma sammankomster lockar ständigt förväntansfulla besökare.

Naturligtvis är den goda farten till stor del en följd av den förliga vind, som från Sune Örtendahls stiftelse fyller våra segel. Vi kan med viss berättigad tillfredsställelse se tillbaka på det första verksamhetsåret där denna verksamhet kunnat bedrivas som vi tänkt.

Bidragen från stiftelsen har möjliggjort för samfundet att återuppta utgivningen inom Forum navales skriftserie. Vårt mål med denna serie är att ge ut sådana skrifter som antingen är ett resultat av vetenskapligt arbete inom våra intresseområden eller har ett sådant innehåll att vi bedömer det som angeläget att de görs tillgängliga för en bredare publik och framtida forskning. Som nummer ett i denna serie kunde vi erbjuda ett bidrag från en av Samfundets ledamöter och flitigaste skribenter, nämligen Bertil Åhlund, som skildrar sin första tid i flottan. Här möter vi miljöer och utbildningssystem som tillhör historien.

Som andra nummer i skriftserien presenterade vi boken om de svenska pansarskeppen, en tilltalande och värdefull publikation som balanserar ett rikt faktainnehåll med inslag av krönikekaraktär och därigenom är intressant för många typer av läsare. Ett viktigt standardverk har tillförts den svenska marinelitteraturen.

Samfundet vilar emellertid inte på dessa lagrar: I tuberna, så att säga, finns intressant material för utgivning under 2002. Vår strävan är härvid att belysa även andra av Samfundets verksamhetsområden än det örlogsmarina. Men även de som är intresserade av marina minnen, ur olika perspektiv, har något att se fram emot.

Som ordförande är det mig angeläget att uttrycka min tacksamhet för det engagemang i Samfundets verksamhet, som visas av medlemmarna och sty-

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

relsen. Intressera lämpliga kandidater för medlemskap, hjälp oss att hitta intressanta manus inom det sjöhistoriska området, och sist men inte minst: besök våra sammankomster!

Några ord från redaktören

Leos Müller

Under våren 2001 bytte Forum navale redaktör. Gunnar Åselius har lämnat posten och jag trädde in. Jag vill utnyttja tillfället och tacka Gunnar på Forum navales och Samfundets vägnar för allt han gjort under sina år som redaktör och uttrycka förhoppning att tidskriften även i fortsättningen kommer att bli ett forum för inspirerande marinhistorisk läsning och forskning av hög kvalitet – ett Forum navale helt enkelt.

I årets nummer hittar våra läsare några nyheter som jag hoppas kommer att bli en bestående del av tidskriften i framtiden. Vi börjar med en liten recensionsavdelning där intressanta marinhistoriska böcker kommer att uppmärksammas. Min förhoppning är att avdelningen kommer att växa betydligt, med hjälp av våra läsare och framtida recensenter.

Årets nummer innehåller också en engelsk artikel av Per Tingbrand om den lilla svenska kolonin S:t Barthélemy i Karibien. Genom att publicera bidrag på engelska vill vi bredda vår läsekrets och informera om svensk marinhistorisk forskning bland utländska läsare.

Christer Westerdahls bidrag handlar om sjökriget och sjöförsvaret under äldre tid och de spår dessa lämnat i skandinaviska ortnamn. Artikeln visar att det går att gräva fram förvånansvärt mycket intressant information genom att kombinera arkeologiska fynd, toponymisk forskning och historia.

Konstantin Chilik, rysk marinhistoriker från S:t Petersburg, skriver i sitt bidrag om den ryska roddfregatten *Sankt Nikolaj* som förliste under kriget 1788-90 i det andra slaget vid Svensksund. Också detta bidrag kombinerar på ett inspirerande sätt arkeologisk och historisk forskning. Chilik bygger i första hand på ryska källor och litteratur och presenterar således för svenska läsare ny information.

Gunnar Hanssons bidrag "Kring Berga - före Berga" är en fortsättning på författarens krigsminnen som publicerades i förra Forum navale. I detta nummer berättar Hansson om några kurser vid Radiosignalskolan mellan åren 1942 och 1944.

Meddelanden rörande Sjöhistoriska Samfundets verksamhet 2001

Per Clason

Sjöhistoriska Samfundets årsmöte 2001 avhölls å Krigsarkivet torsdagen den 5 april 2001. På revisorernas förslag beviljades styrelsen ansvarsfrihet för 2000, och det beslöts att styrelsen skulle bestå av 16 ledamöter inklusive ordföranden. Till ordförande omvaldes Sune Birke på två år. Till ledamöter i styrelsen omvaldes Stellan Bojerud, Klas Helmersson, Åke Lindvall, Bo Wiklund och Gunnar Åselius, samtliga på två år. Till ny ledamot av styrelsen valdes Leos Müller på två år.

Övriga styrelseledamöter var kommandör 1. Olof Bergelin, arkivarie Per Clason, arkivarie Anders Degerström, kommandörkapten Jarl Ellsén, professor Jan Glete, forskningsingenjör Bengt Grisell, 1:e arkivarie Björn Gäfvert, avdelningsdirektör Lars Ulfving, samt överläkare Björn Werner.

Till revisorer omvaldes civilingenjör Sten Edström samt som ny revisor Ingvar Sjöblom. Till revisorssuppleanter omvaldes arkivarie Börje Nygren samt som ny revisorssuppleant valdes Jan Dahlström.

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 vice ordförande, Björn Gäfvert till skattmästare, Leos Müller till redaktör samt Per Clason till sekreterare. Till att ingå i arbetsutskottet utsågs ordföranden, vice ordföranden, skattmästaren, redaktören och sekreteraren.

Till styrelse i Sune Örtendahls stiftelse utsågs ledamöterna i Samfundets stiftelse.

Efter årsmötet höll Gunnar Åselius föredrag med titeln ”Sovjets östersjöflotta under åren 1928-1940.”

Den 10 maj höll professor Georg W. Baer föredrag med titeln ”The U S Navy: One Hundred Years of Sea Power”.

Den 2 oktober presenterade Per Insulander och Curt S. Ohlsson boken om

pansarskeppen, "Pansarskepp. Från John Ericsson till Gustaf V". Boken har under hösten delats ut till medlemmarna.

Sjöhistoriska Samfundets höstmöte avhölls den 25 oktober på Krigsarkivet, varvid general Lars G. Persson presenterade projektet "Kustartilleriet 100 år".

Antalet betalande medlemmar var i december 2000 229.

Nya medlemmar under året var: Carl Anderberg, Lidingö, Nils Bruzelius, Stockholm, Carl-Gustaf Dybeck, Västerhaninge, Johan Engström, Stockholm, Gunnar-Bo Ericson, Enebyberg, Bengt Hagberg, Handen, Karl Olov Hammarkvist, Stockholm, Gunnar Hansson, Mollösund, Lars-Erik Hoff, Bromma, Gustaf von Hofsten, Täby, Tommy Jeppsson, Bergshamra, Mats Kero, Umeå, Per Larsson, Stockholm, Ulf Lublin, Haninge, Bo Lundström, Vallentuna, Thomas Lundvall, Forsvik, Leos Müller, Uppsala, Carl O. Nordling, Lidingö, Rolf Rosén, Täby, Carl Tornberg, Lidingö och Leif Törnquist, Åkersberga.

Sjökrigets och sjöförsvarets kognitiva landskap i äldre tid. Toponymiska och arkeologiska aspekter

Christer Westerdahl

Inledning

Det enda som finns kvar och kan uppfattas direkt av det kognitiva landskapet i det förflutna är ortnamnen och delar av topografin. De behandlas i denna uppsats tillsammans med arkeologiska lämningar.

Det stora antalet av bevarade båthusgrunder i Norge är slående i jämförelse med den nästan totala bristen på sådana i Danmark och Sverige. Å andra sidan har vi mängder av ortnamn i både Danmark och Sverige som visar att inte bara krigsskepp, ens egna eller fiendens, har funnits, utan också olika installationer för försvar och förberedelser för anfall, däribland båthus. Detta är startpunkten för denna översikt av det kognitiva landskapet. Innebörden av några lokaler med relevanta ortnamn har dessutom bekräftats genom arkeologiska fynd, men tyvärr utan direkt hänvisning till de skeppstyper som nämns i ortnamnen.

Svaren på de frågor som väckts ovan leder till en särskild aspekt på det maritima kulturlandskapet, den som gäller militära åtgärder till sjöss, för försvar eller för aggression. Författaren är övertygad om att det finns en gemensam bas för fyra olika element i det maritima kulturlandskapet, antingen arkeologiska lämningar, som skeppsvrak, vårdkasar, farledsspärrar eller immateriella kvarlevor, som ortnamn. Denna gemensamma bas betyder inte nödvändigtvis att alla element är samtidiga eller att de utgör delar av ett sammanhängande system, skapat vid ett tillfälle. Men detta framstår ändå som en distinkt möjlighet. Den främsta anledningen är vad som förefaller vara en standardiserad terminologi i ortnamnen. För skeppen finner vi en stor mängd ortnamn på *Snäck*-, för vårdkasarna *Böte*-namn för Sverige, *Viti*-namn för Norge och *Bavn*-namn för Danmark. För farledsspärrar uppträder *Stäk*- eller *Steg*-namn både i Danmark och Sverige. Förutom dessa finns en stor variation. Ett sammanhängande system kan anses nödvändigt för effektiviteten hos vårdka-

sarna. De andra kategorierna kan naturligtvis också de visa på ett landsomfattande system, men kan å andra sidan också vara lokala till sitt ursprung. En möjlig nyckel till vinterhamnar eller uppläggningsplatser för ledungsskepp kan ges av de så kallade administrativa centralorter (AC-orter) som vi ser i ortnamnsbilden i inlandet.

De topografiska detaljerna är också avgörande för förståelse av sammanhangen i det förflutna. Dateringsproblemen är stora, men inte oöverstigliga.

Enligt denna översikt tycker vi oss se tre stadier i landskapet: grovt talat ett förmedeltida, eller järnålder, ett medeltida med en möjlig indelning i två delar med skiljelinje omkring 1300, och ett eftermedeltida stadium i allmänhet.

Det maritima kulturlandskapets aspekter

Det kognitiva landskapet är en av det maritima kulturlandskapets aspekter. Det genomsyrar och illustrerar alla de övriga aspekterna, främst genom onomastiskt eller toponymiskt material, det vill säga ortnamn.¹

Termen kognitivt landskap syftar på ordnandet i medvetandet av det sociala och mänskliga rummet. Här gäller det närmast sjöbrukarnas "mentala karta", det vill säga som den ses genom ortnamnen. Men den kan givetvis lika gärna användas för mentala kartor för landbundna människor. Enligt min uppfattning finns det dock klara skillnader mellan mänskliga rumsuppfattningar. I detta fall speglas maritim kultur i den mentala kartan. I andra fall, som i det agrardominerade eller i det nomadiska landskapet, finns andra uppfattningar av rummet. Skillnaden markeras genom kulturutövarnas egen syn på förhållandet mellan livet i inlandet och vid havet. Men människor behöver inte ha tillgång till bara ett landskap. I det övervägande antalet fall har deras mentala karta inslag av flera "rum".

De övriga aspekter eller facetter på det maritima kulturlandskapet som jag har urskiljt gäller det ekonomiska, det transportrelaterade, det rituella landskapet, maktens och resursernas landskap, det senare uppfattat både som inlandets och kustens resurser för, och behov av, sjöfarten. I detta fall, för sjökrig och sjöförsvär, är den viktigaste aspekten maktens och därmed även motståndets landskap. Man skulle också kunna tala om det territoriella landskapet, med betoningen på gränser mellan riken eller i äldre tid gränser mellan områden för personligt politiskt inflytande.

Vilken som helst av dessa aspekter kan illustreras genom lämningarna av ett äldre kognitivt landskap. Men vårt intresse här väntas alltså förenklat gälla försvar och - mera indirekt - aggression. Vi ser ändå bara fragment. De associationer som en gång detta landskap givit är dessutom delvis dolda för oss.

Det kanske kan uppfattas som en truism, men det måste ändå påpekas, att sjökriget i form av direkt handling är *av naturen rörligt*, men de spår vi söker måste vara knutna *till fasta platser i landskapet*, antingen det gäller ortnamn eller arkeologiska lämningar.

De olika landskap som jag anfört är tidsbundna. De finns lagrade i olika perioder som i princip kan dateras, antingen genom språkliga, sakliga eller arkeologiska metoder. Det första försöket att integrera kognitiva och arkeologiska faktorer i ett begränsat område, Roskilde fjord, gjordes redan 1978 av Ole Crumlin-Pedersen. Källorna utgjordes, liksom i denna text, av ortnamn, vårdkasar, *bavne*, utkikspunkter, spärrar under vattnet, skeppsvrak och andra maritima fynd.² På norskt område vidgades senare horisonten över järnålderns territoriella indelningar i förhållande till båthus, *naust*, genom Bjørn Myhre, som även utnyttjade fördelningen av bygdeborgar och av högstatusfynd i gravar.³

Huvudintresset riktas här mot skepp och skeppsrelaterade lämningar. Det finns ett antal allmänna källkritiska anmärkningar att göra. Speciellt gäller de ortnamn, vars information alltså är immateriell. Den uttrycks språkligt, det vill säga antingen ”i klartext” eller också ”i kod”. I bästa fall innehåller ett enda ortnamn mera information om samhälleliga förhållanden än en omfattande arkeologisk utgrävning. I sämsta fall står vi på bar backe med båda två.

Det gäller inte bara svårigheten att datera, som i sig är formidabel. Man måste också minnas att inte ens den arkeologiska dateringen av en speciell lämning nödvändigtvis daterar namngivningen av den.

Namn på skeppstyper, alltså inte bara *snäcka*, varierar starkt i syftning eller denotation över tid, och även över områden. Därtill är det i analysen både av namngivning och av skeppslämningar svårt att skilja mellan ”militärt” och ”civilt.” Järnålderns militariserade samhällen kan knappast ha upprätthållit någon tydlig distinktion mellan det ena eller det andra. Samme skeppshövding var rövare när han mötte svagt motstånd och blev handelsman när det inte gick längre. Långt in i senare historisk tid kunde samma fartyg användas i båda funktionerna, ibland samtidigt. *Knarren*, som normalt är ett handelsskepp i medeltid, framstår således ofta i skaldediktningen som ett krigsskepp.⁴ Vi kan med säkerhet antaga, att en differentiering mellan mer eller mindre ”rena” lastskepp och roddskepp ägt rum under den senare delen av vikingatiden. Bland de 5 Skuldelevskeppen från 1000-talets mitt är således båda kategorierna representerade. Detta behöver emellertid inte ha fått något omedelbart nedslag i den samtida terminologin. Troligen kan därför fortfarande samma term användas för båda under någon tid. Min uppfattning är att *funktionen*

och *framdrivningen* är de faktorer som till slut faller utslaget vad beträffar terminologin. Å andra sidan kan de "normala" namnen på skeppstyper under äldre tid få en helt annan betydelse i senare tid. Då representerar de vanligen mycket små farkoster, ett exempel, om man så vill, på *gesunkenes Kulturgut*.

Vidare skall påpekas, att storlekarna på de namngivna skeppstyperna räknade i åror och skeppslängder som ges här, dock efter högst kvalificerade beräkningar, kan ha generaliserats alltför mycket. Det är i varje fall troligt att även de högmedeltida ledungsflottorna bestod av en ganska brokig samling av fartyg med olika storlekar och utseende.⁵

Namngivning i det förgångna är en svårtolkad aktivitet. Såvitt jag förstår kan man dels och i första hand betrakta ortnamn som en kulturell och språklig produkt. Det betyder, att man kan se utbredningen av samma term som ett utslag av språkliga influensområden, som gärna även är uttryck för allmänna kulturella förhållanden. Dels kan man se dem som produkter av samhällliga krafter. I detta fall vill jag gärna betrakta dem som det senare. Eftersom det gäller mobiliserings- och varningssystem, förkroppsligade av vårdkasar eller utkikspunkter, samlingsplatser och befästningar, måste den tidiga "staten" både initiera och upprätthålla dem. De måste då förstås och brukas av så många berörda som möjligt. Där ser jag alltså ett behov av en *standardiserad och kanske normativ* namngivning. Observera att detta dock inte innebär att företeelsen är standardiserad, bara att namnet är det! Med normativ menas att den avsiktligt strävar efter en viss kongruens. Men självfallet blir detta en knivig avvägningsfråga, särskilt i ljuset av det förra och delvis alternativa synsättet, det om ortnamn som i första hand en kulturell produkt.

En ytterligare viktig källkritisk faktor är den mekanism som benämns *uppkallelse*. En karaktäristisk naturformation med namnet *Bötet* där det alltså står en vårdkase (nedan) kan ge namn åt andra karaktäristiska naturformationer som liknar denna. I detta fall är det berg och kullar som syns på långt håll. Denna faktor verkar dock vara av obetydligt intresse vid andra lokaler som är svårare att skilja från omgivningen, till exempel *Snäck-lokal*; vidare nedan.

Slutligen utgör de metaforiska aspekterna på namngivningen ett problem. Maritima metaforer kan aldrig ha varit särskilt avlägsna i ett grundmurat maritimt samhälle, vare sig i vardagsspråk, som i talesätt, eller i namngivning. Den metaforiska tolkningen har här möjligen något undervärderats i översikten av det som ser ut som ett "system". Detta har då skett till förmån för likhet i topografi eller andra synpunkter på överensstämmelse mellan många olika platser. Å andra sidan har den metaforiska tolkningen ständigt funnits som ett alternativ i tolkningen av varje särskilt ställe. Det har alltid sålunda övervägts,

huruvida ortnamnet verkligen syftat på en aktivitet med ett "riktigt" skepp, eller om det kunnat syfta på en karaktäristisk naturformation som jämförts med den aktuella skeppstypen. En vanlig möjlighet är också att en människogjord fornlämning har avsetts, särskilt en skeppssättning. Det gäller såväl *Snäck*- som *Ske(d)*-namn.

Leding/ ledung/ leidang

Den organisation för sjökrig som avses i denna text är huvudsakligen den medeltida varianten, känd som *leding* i Danmark, *ledung* i Sverige och *leidang* i Norge. Tiden motsvarar ungefär perioden 1050-1550. Det har med säkerhet funnits föregångare. Dessa föregångare har speglat en mera fragmenterad politisk och social struktur än den medeltida protostaten. Det lokala eller regionala ledarskapet har då utövats av hövdingar, som kunnat lita till sina respektive följare av typ *die germanische Gefolgschaft*. Även här måste ha fordrats någon form av "teoretisk" indelning av de vapenföra eller av landskapet. Det är högst rimligt mot bakgrunden av de tecken till militarisering som vi tidigt finner i järnålderns vapengravar, i vapenoffer och även i historiska källor.

Den kungliga danska ledingen beläggs i källorna först under 1100-talet enligt den senaste undersökningen av Niels Lund.⁶ Den sista kallelsen till ledung utfärdades i delar av Finland år 1450.⁷ Uppfattningen att den till stora delar var en organisation för försvar och transport snarare än ett system för traditionell vikingatida attack, som först hävdades av Adolf Schück,⁸ understöds av Lund. Jag går här inte in på den kontroversiella dateringsfrågan, eller på systemets senare spår i det fiskala landskapet. Därmed menas indelningen av landet för skatteledungen, som blir känd sent, i många fall först under 1500-talet.⁹

Hur som helst har det med rimliga motiv antytts, att det fortsatta underhållet av ett lokalt skepp för 'civilt' bruk i Nordskandinavien (sockenskepp, kyrkbåt etc.) kunde ha arbetslaget för det forna ledungsfartyget som grund.¹⁰ Dessutom reorganiserades leidangen så sent som i mitten av 1500-talet och i början av 1600-talet i norra Norge.¹¹ Författaren har själv föreslagit, att de medeltida ledungsskeppen i denna perifera del av Norden förutom för kortvarigt militärt bruk också användes till allmänna transporter i tjänst hos feodalmakten det vill säga för krona, kyrka och aristokrati. Dessa frakter kunde ha varit en del av de pålagor som lades på medlemmar av kustsamhällena, som de i storsocknar etc.¹² Basmaterial har kommit från historiska källor, kungsgårdars och några *Snäck*-lokalers fördelning. En liknande uppfattning skisseras av Jan Bill för det centrala Danmark, delvis stödd på opublicerade tankar av Niels Lund.¹³

Därmed är det rimligt att sjökrigets kognitiva landskap också inrymmer *en allmän transportfacett*, fastän den delvis kan döljas bakom ögonskenligen martialiska skeppstermer. Det har redan tidigare påpekats att skillnaden mellan militär och civil funktion hos skepp i äldre tid är ytterst vag.

Maktlandskapet och de administrativa centralorterna. En inledning till en kontextuell tolkning

Krig är utövande av makt. Det är därför också spåren i landskapet av maktens centra och maktens utövare som skall bli föremål för uppmärksamhet innan vi koncentrerar oss på själva skeppen och på spåren av dem.

Den svenske ortnamnsspecialisten Lars Hellberg har pekat på förekomsten av *skeid*-namn, idag ofta i formen *Sked*-, *Ske*-. Enligt honom påträffas de ofta nära konglomerationer av ortnamn som markerar mångsidiga administrativa, militära och religiösa funktioner i ett mindre område. Storleken på området motsvarar en storsocken eller ett herred, hundare eller fylke, alltså ungefär den enhet som Colin Renfrew har kallat en *Early State Module* (ESM).¹⁴ Dessa har Hellberg kallat administrativa centralorter eller förkortat AC-orter.

De inrymmer en huvudgård, tillhörig en herreman eller en kung, *Husar*, *Tuna* eller *Tune*, *Bo*, *Husaby*, *Huseby*, med gårdsförvaltarens hemvist, med titlar som *jarl*, *skipi*, *bryti*, krigare, *Tegn*-, *Rink*-, *Karl*-, *Sven/n*-, möjligen med lokala varianter som *Bragn*-¹⁵, smeder, *Smed*-, *Smi/ss*-, titlar för militära ledare (nedan), gillen, *Gill*-, centrala kultplatser som i *Hov*, *Lund/a*, *Vi*; ibland med anknytning till särskilda namngivna gudomar). Ibland förefaller dock dessa underordnade kategorier till huvudgården kunna var för sig markera centrum i en nutida namnmiljö.¹⁶ Vid kusten och i inre farleder kan markeras vårdkasar (nedan) och skeppstyper, men mycket sällan en *snekkja*! Även ett båthus kan pekas ut; till exempel det fordom norska *Nötskär*, Tegneby, Bohuslän: 1388 *Nauskiarrum*.¹⁷

Visserligen är termen ”administrativa centralorter” olycklig på det sättet, att den kanske ger ett intryck av en senare tids samhällen med oåterkalleliga byråkratiska konsekvenser. Men den har ändå bibehållits här. Alternativet är ”central or nodal places”.

Vitsen är att dessa orter inte bara skulle motsvara historiskt belagda orter för senare, i första hand medeltida, kungsgårdar eller liknande. Det antas därför ha funnits ett kontinuitetsbrott i detta avseende under den tidiga nordiska medeltiden. Vi tycks ha vissa antydningar i denna riktning. Enligt Hellberg är *Hus(ar)*-, *Tuna*- och *Bo*-namnen förhistoriska och uppträder i denna ungefärliga kronologiska ordning. Dessutom spåras ett ytterligare, möjligen äldre och starkt religi-

öst präglat "undre" skikt. Där finns vad jag här ansett som namn på äldre skeppstyper än *snäckan* (nedan), det vill säga i huvudsak med beteckningen *skeid*. *Hus(a)by*-namnen är däremot aktuella under en mycket kort period från 1000-talet in i 1100-talet.¹⁹ Några av dessa platser ersätts eller fortsätter som kungsgårdar i högmedeltid, *kongelev* i Danmark eller *Uppsala öd* i Sverige. Det är just dessa platser som i några fall kan knytas till *snäck*-namn.²⁰

De skandinaviska ortnamnsleden som innehåller *Konung*-, *Kong/e*-, *Kung*-markerar säkert på något sätt maktlandskapet, men också i dess närmare egenskaper av utövad makt - i en 'historisk' händelse, i äganderätt, som kungligt regale, i jurisdiktion och även i mycket annat. Vad som skulle vara av direkt maritimt intresse är huvudsakligen hamnar med namnet *Kungshamn* eller *Kongshavn*. Enligt Södermannalagen skulle var och en vara redo att ge plats för en hamn åt kung, biskop och jarl. Den svenske historikern Adolf Schück tillmäter dessa platser och sådana med besläktade namn som *Kongsvik*, *Kungsholmen* etc., i Norge och Sverige betydelse inom ledung eller leidangsorganisationerna. Han knyter dem också till segelleder, särskilt den som beläggs från Blekinge till Reval c. 1300 i kung Valdemars jordebok.²¹

Kustnamn som visar på militärt ledarskap eller särskild jurisdiktion

Bland den maritima ortnamnsgrupp som av mig - kanske klumpigt - kallats *auktoritetsnamn*²² finns ytterligare en namngrupp som delvis anknyter till Hellbergs AC-orter. Lars Hellberg pekar²³ på titlar i ortnamn som tillhör det äldsta sjöförsvaret som *Herse*, *Visi*-, *Styrir*-. Alla påträffas i den traditionella skaldediktningen och i andra tämligen samtida dokument, som i fallet *visi* på en runsten (nedan). Detta tyder i varje fall på att de är ganska gamla. Namnledet *visi* tycks även finnas i två speciella ortnamn *Vistingsö*. Detta kan då förmodas syfta på en tingsförsamling **visathing* under *visins* ledning, det vill säga förmodligen vid ett eller flera tillfällen då ledungsrätten utövades.²⁴

I övrigt vet vi att ledungslagens *rodarrétr* tillämpades ombord, vilket också överensstämmer med begreppet *snækiufrið* i Hälsingelagen. Särskilt trädde dessa bestämmelser i kraft i *utroð*, eller *utan vård ok vaku*, 'utanför strand- eller kustvakten, i Upplands och Södermannalagarna. Dessa tycks ha täckt sådana situationer som var direkt av men för krigföringen och då enighet och tidpunkt var särskilt viktiga.

Ett annat namnkomplex, *Helgö*-namnen, synbarligen "heliga" eller "helgade" öar, har en annan betydelse enligt Karin Calissendorff.²⁵ De kan snarare ha markerat speciell jurisdiktion eller specifika tabun i samband med ledungen eller också för handel och köpenskap. Utgångspunkten är förstås *Helgö* i

Mälaren, ibland ansett som (en av?) Birkas föregångare. Detta namnkomplex har exemplifierats av Calissendorff i några slående fall där namnmiljön verkligen visar på centrala platser i det tidigmedeltida farledslandskapet, i många fall långt in i landet.²⁶ En något besläktad funktion med *Helgö*-namnen i landskapet kan *frið* (nu *Fred*-) platserna ha haft enligt Lars Hellberg.²⁷

Det finns mycket få ortnamn som kan tänkas ha denna funktion, och de är endast relevanta om de kan ses i nära relation till karaktäristiska namnmiljöer av typ AC-orter.

Kungamaktens natur i Skandinavien

Vad är det samhällseliga scenariot för maktlandskapet och dess besläktade toponymiska landskap? Det är rimligt, tror jag, att generellt se en bakgrund i en kungamakt av medeltida kristen typ än i järnålderns "cykliska", det vill säga där rikets makt går upp och ned med livslängden hos en centralgestalt som ofta kallas kung.²⁸ Metaforer, som antyder 'hedendom', är inget hinder. De kan säkert i några fall vara utslag av medveten 'arkaisering'.

Till vilken tid systemet skall dateras beror på när man daterar stadierna i kungamaktens utveckling. Det verkar rimligt att se en kristen kungamakt i den europeiska meningen först i slutet av 1000-talet eller början av 1100-talet. Det blir bara mera rimligt om vi citerar Adam av Bremens uttalande om *sueones* c. 1080.²⁹ Detta baseras delvis på utsagor av den danske kungen Svend Estridsen, som i sin ungdom vistats i krigstjänst under 12 år hos svearna:

"Kungar har de av gammal ätt, men deras makt beror av folkets vilja. Vad alla gemensamt har beslutat, det måste han bekräfta, för så vitt inte hans avgörande, som de ibland mot sin vilja följer, befinnes vara riktigare. Hemma glädder de sig alltså åt att vara jämställda, men när de drar ut i strid visar de lydnad för kungen eller för den som kungen anser för dugligare än de andra."

Samma beroende i fredstid av kungamakten på folkets vilja som hos Adam illustreras väl av Rimbert i hans *Vita Anskarii* c. 850.³⁰ Nordisk kungamakt byggdes alltså successivt upp på krig eftersom det var det enda tillfället då makten var absolut. Fred gav inga utsikter för en ambitiös ledare. Och eftersom sommartida krigföring alltid startade med en maritim expedition kom de riken som etablerades under denna process att sträcka sig längs kusterna och inåt land så långt som båten kunde bära upp kungamakten. I den metaforiska bilden av leidangens första tid i Norge genom kung Håkon under 900-talets senare del gällde leidangsskyldigheten "så långt laxen går." Detta är också så

långt upp i land som permanenta försvarsåtgärder rimligen kunde motiveras, till exempel vårdkasar, vidare nedan.

Snäck-namnen

Snäckan, *snekkja*, är utan tvekan det vanligaste namnet på en skeppstyp i sjökrigets kognitiva landskap. Det är verkligen så vanligt, att namnet ger intryck av att vara standardiserat. Antingen är termen standardiserad som "typnamn" eller för en funktion. Däremot betyder inte detta att skeppstypen som sådan har varit standardiserad, att den har sett ut på samma sätt eller haft samma storlek överallt. Med typnamn avses något som kanske inte är en egentlig skeppstyp, utan mer ha att göra med *funktionen* som krigsfartyg. Detta är också orsaken till att jag vill anse *snäck*-namnen som delar av ett system, i likhet med vårdkase-namnen (nedan: *böte*, *bavn*, *viti*). För att anta existensen av ett "system" bör man dock tro på en bakgrund i en protostat, i detta fall en medeltida kristen kungamakt.

Snekkja utpekas specifikt som ett krigsskepp i ledungsorganisationen av Hälsingelagen c. 1300. Termen förekommer också i Västmanna- och Södermannalagarna, där bygge av *sneckiur* omtalas. I den danska Skånelagen finns termen också i samma betydelse, men i ett tillägg så sent som 1460. Även i andra landskapslagar kan man anta dess existens. Detta borde betyda att den huvudsakligen är medeltida som ortnamns-element, det vill säga att den som normativt element kan dateras i Norden mellan 1050 och 1550. Skaldedikter nämner denna term för ett krigsskepp under 1000-talet, speciellt dess senare del.³¹

Problemet är som vanligt dateringen av ortnamnsledet *snäcka*. I senare tid mister *snäckja* sitt -j- och verkar då identiskt med *snäcka*, skal av en sjö- eller landmollusk. Detta ord introducerades i skandinaviska språk från tyskans *Schnecke*. I svenskan uppträder det första gången belagt omkring 1550, i danskan något senare.³²

Det är bara om namnen beläggs i medeltida dokument som vi kan vara alldeles säkra på att skeppstypen avses, och inte mollusken. Sådana kustnamn eller namn på små lokaler längs vattenleder är tyvärr fåtaliga. Å andra sidan kan den genuina kompositionsfogen med *snekkje*- ha överlevt in i senare tid, till exempel under 1600-talet. Också denna typ av belägg är fåtaliga.³³

Mätbara förändringar i strandlinjer och i vattendjup är dock ett mycket bättre hjälpmedel till datering, dock förutsett att den namngivna lokalen är väl begränsad! Det kan fastslås i många fall, att de avsedda lokalerna verkligen ligger på senvikingatida och tidigmedeltida strandlinjer, som i Sverige, Fin-

land och Norge, eller generellt vid stränder av åar och vattenleder ett kort stycke inåt land, som i Danmark. Det maximala vattendjupet i lägre sträckor av danska åar tycks uppnås från c. 1150 till 1250:³⁴ "Alla registrerade (*Snekk*-) lokaler är så belägna, att man synbarligen kan segla in till dem. Ett typiskt ställe är en kort stycke in i landet, skyddat i förhållande till kustlinjen, men fortfarande vid vattenvägar som ger direkt förbindelse till havet." Detta konstaterande är av stor betydelse för dateringen av *Snekk*-namnens huvudmassa.

Det totala antalet *Snäck*-namn i Norden är utan tvivel över 200. Troligen finns det eller har det funnits betydligt flera, kanske närmare 300. I Danmark har 100 lokaler dokumenterats genom en unik studie.³⁵ Utgångspunkten är där *Nørre Snekkebjerg*, *Sønder Snekkebjerg* och *Snekketofter*, nära den delvis undersökta lokaliteten med skeppsdelar vid Maglebrænde på Falster. Detta material omfattar terrängnamn och små åkerlappar tillbaka till 1600-talets slut.

Enligt Ritva Valtavuori-Pfeifer³⁶ finns det 14 *Snäck*-namn på Åland och 47 i det 'egentliga' Finland. Namnen på det finländska fastlandet är därvid särskilt intressanta ur dateringssynpunkt. Germanska termer av detta slag, och särskilt inom en omfattande gemensam krigsorganisation, kan knappast dateras mycket tidigare än omkring 1200 inom det finsk-ugriska området i Finland. Det första, mer eller mindre legendariska, svenska korståget, inträffar c. 1150, men omfattningen av erövringen är troligen obetydlig före 1200-talet. I Finland gäller dessutom Hälsingelagen - se ovan om definitionen av en *snäckia* - och där går skeppslaget i senmedeltid oftast under namnet *snäckiolagh*.

I mitt eget material längs den svenska östkusten, inkluderande Mälaren, finns c. 60 namn, varav 4 nyligen funna.³⁷ Detta visar också på en framtida potential, eftersom mitt material av flera skäl inte täcker samma detaljerade terrängnamn som den danska undersökningen. Ingemar Olsson nämner 13 lokaler på Gotland.³⁸ I två fall avser de ett *Snäckhus*. Några av de övriga gotländska lokalerna har undersökts av Dan Carlsson³⁹ med positiva resultat avseende vikingatida dateringar. Detta utesluter dock inte, att dateringen av ortnamnen är senare än vikingatid.⁴⁰

Den överväldigande majoriteten av den namnflora som innehåller ledet *Snäck* kan således anses som medeltida. Men det kan också noteras, att även snäckan kunde vara ett mer eller mindre civilt skepp under senare medeltid. *Sneckja* nämns för övrigt inte på runstenar, men å andra sidan är skeppsbe-teckningar sällsynta där. Det finns något fall av *knarr* och *skeið* jämte allmänna eller svårdaterbara, som *skip*. Det förefaller som om *sneckjan* nämns förutom i några landskapslagar mest i medeltida norrön litteratur, som i de isländska prosasagorna. I den mera konservativa skaldediktningen kallas ibland

samma skepp som i sagorna för *skeið*.⁴¹ Det antyder, att ett äldre typnamn så att säga har översatts till sin samtida, medeltida, motsvarighet.

Det är till och med möjligt, att man skulle kunna minska ned den aktiva namngivningsperioden för *Snäck*-namnen till c. 300 år. I Danmark ersattes det mesta av den rodde *sneck*-flottan av seglande koggar under 1300-talet. I Sverige bestod den ännu delvis av *snäckor* vid de sista kända ledungsuppbåden, 1439, som omfattade hela Sverige, och 1450, som omfattade delar av Finland. Naturligtvis kan fartyg benämnda snäckor ha seglat även efter dessa årtal, men de är definitivt på väg ut, både som företeelse och som term. Namngivningen, som ofta har inslag av högstatusfaktorer, kan knappast ha varit aktiv för en så föråldrad typ av roddskepp. Troligen kan därför namngivningsprocessen i Sverige-Finland förläggas till perioden mellan c. 1150 och 1400, eller något mera konservativt, från 1100 till 1450. I Danmark avslutas den kanske redan omkring 1300.

Hittills har vi för övrigt bara räknat med skepp tillhöriga den egna, inhemska, flottan. Det måste också påpekas, att namnen även kan avse fiendeskepp. Och vem var fienden? Bortsett från interskandinaviska konflikter, interna rebellier och inbördeskrig mellan tronpretendenter kan man även anta fientliga attacker från andra håll. Termen *snekkja* användes särskilt för vendiska eller västslaviska krigsskepp, som i begreppet *vindasnekkjur*.⁴² Som redan nämnts är det västslaviska fyndet vid Maglebrænde på Falster beläget i närheten av inte mindre än tre *Snäck*-lokaler.

Andra skeppstyper

En av de andra skeppstyperna som förbinds med sjökrig är *skeið*. Den omnämns huvudsakligen i skaldediktning och medeltida norröna källor. Vi har faktiskt också tre samtida skriftliga belägg för denna term på runstenar. Det gäller Tryggevælde-stenen i Danmark, DR 230, från sent 900-tal; men den syftar här tydligen på en skeppssättning, och i Sverige finns runstenarna från Ekeby, Östergötland, Ög. 68, och Esta, Södermanland, Sö. 171. Den senare dateras c. 1000-1050, men eftersom en del av texten har förstörts räknas den som tvivelaktig av Rikke Malmros:⁴³

Han fíæl i Holmgardí, skedarvisi mæð skipara = "Han föll i Novgorod, hövdingen för *skeið*en, med sina skeppskamrater."⁴⁴

En *skeið* var enligt tidigmedeltida norrön tradition generellt större än en medelstor *snekkja*, och försedd med 24-30 åror, det vill säga 48-60 roddare. Övergången till den största skeppstypen, *dreki*, drake, skedde vid 29 åror, där ett skepp kunde kallas både *skeið* och *dreki*.⁴⁵

Det finns inte många *Skeið*-lokaler av denna art. I mitt eget material är det 8-10 ställen. Flera av dem kan knytas till AC-orter (ovan). Så vitt jag vet har det inte framkommit något avgörande arkeologiskt belägg för den militära karaktären för någon sådan lokal. Å andra sidan är det toponymiska materialet slående för AC-orter generellt. Ibland ingår då alltså skeppsbeteckningar av typ *skeið*. Det förekommer även *Snäck*-namn, det senare dock, som nämnts, uteslutande i samband med en del *Husby*-orter. Men ortnamnsledet *sked/e* betyder också många andra saker, bland annat 'gräns, vattendelare, kapplöpning'⁴⁶ samt det distinkt maritima 'roddarskede, roddaretapp'. Det förefaller i alla händelser rimligt, att genuint skeppsrelaterade *Sked*-namn är - möjligen bara obetydligt - äldre än en del *Snäck*-namn. Beläggen skulle i så fall vara runinskrifterna, de hedniska ortnamnen inom AC-orterna och möjligen en del andra antydningar till filologisk datering.

Andra namn på skeppstyper är mera problematiska att datera. Men det är frestande att i en översiktlig redogörelse förmoda att de inte är delar av ett system som *snäck/snekk*-namn, just därför att de inte är så många och dessutom inte verkar vara standardiserade. De ger intrycket av att tillhöra ett fragmenterat samhälle, kanske till och med med en delvis regional skeppsterminologi. Det är inte vad man i första hand väntar av en protofeodal stat. En tidig datering av *skeið*-namn och i viss mån andra namn på skeppstyper skulle vara en av huvudpunkterna i denna text. Å andra sidan kan de andra, och alltså möjligen äldre, namnen vara överlagrade av den mera standardiserade *snekkje*-terminologin. Och det finns fortfarande en möjlighet att *skeið* "bara" är en större skeppstyp och i själva verket delvis samtidig med *snekkjan*.

Som jag själv påvisade 1989⁴⁸ förekommer ett antal av de övriga belagda namnen på ledungens skeppstyper vid Sveriges östersjökust. Namnleden innefattar *Buss*- (åtminstone 34), *Karv/i/-* (mycket få, möjligen inget alls; men jfr *karvas*-namnen i Finland; nedan), *Ask*- (?), *Knarr*- (åtminstone 17; men med klar dominans på västkusten), *Kugg*- (åtminstone 41) och *Skut(a)*- (mer än 100). *Buss*-, *Knarr*- och *Kugg*- ser ut att inte bara peka på lastfartyg som i senare tid utan typerna är åtminstone tillgängliga för krigståg eller likartad transport. Koggar i denna mening finns dock först från c. 1300 i Norden. Som nämnts ovan är differentieringen på väg redan i vikingatid men det mångfunktionella fartyget kan antas leva vidare till en del som ett svar på de oroliga tiderna. *Knarren* förefaller kunna vara lastfartyg med en dyr last, *dyrum knarri*, på runstenen från Mervalla, Södermanland, Sö. 198, från det tidiga 1000-talet. En annan runinskrift av militär art, Varpsund, Uppland, U 654, en *Ingvar*-sten från c. 1045 eller så, ger samma intryck. Vi känner också till de övri-

ga litterära texternas vittnesbörd om knarren som lastfartyg, både i skaldediktning och sagor. Men skaldediktningen visar klart att knarren även fungerade som krigsfartyg.⁴⁹ *Knarr*-namnen är alltså speciellt vanliga i väster, i Norge och Västsverige.

Det finns också ett stort antal mera allmänna skeppsbeteckningar i ortnamnen, som *Båt-* (*Båd-*) och *Skepp-* (*Skib-*, *Skip-*), i någon utsträckning även *Skut(a)* (*Skude-*). Men också de flesta av dessa namn kan faktiskt peka på ganska annorlunda och också små farkoster i senare tid. En *knar(r)* eller *knärr* kan sålunda vara en slags stockbåt eller flatbottnad eka i vissa områden.

Det är tveksamt om något namn på *Skut-* fästs vid något norskt naust. Syftningen för de norska ortnamnen på *knarr-*, *skip-* or *langskip* -vid förhistoriska naust torde däremot vara svåra att misstolka, som i *Knardal*, *Skip/a/stø*, *Langskibsvikja*, *Langskibstø/en*.⁵⁰

Leidangs-*skuten* i Norge var i norrön medeltida tradition något kortare än en *karfi* (*karv* ovan) med 4-15 åror och 8-30 roddare. En *karfi* innehöll 5-16 åror eller 10-32 roddare. Detta betyder att dessa beteckningar överlappade varandra i stort, samt också att både en stor skuta och en stor *karfi* kunde kallas *långskepp* (*langskip*), men bara i den kortaste formen, en *15-sessa*.

Kustaa Vilkuna nämner också de finsk-ugriska *karvas*-namnen i Finland, en tydligare motsvarighet till *Karv-* namnen, i namnformer som *Karvaatti*.⁵¹ De hänför sig troligen till mindre rodda fartyg, men fortfarande också till militärt bruk. Namnledet *Buss-* är problematiskt, eftersom de flesta sådana namn kan tolkas annorlunda än som en skeppsbeteckning.

Men varken varje enskild lokal eller namnleden som sådan är ännu verkligt avgörande militärt tolkad.

Ortnamn som visar på båthus

Det stora komplexet av *naust*, minst 850 förhistoriska och medeltida båthusgrunder i västra och norra Norge⁵² är egentligen utgångspunkten för denna essä. Enligt Perry Rolfsens pionjärstudie från 1974 består de forna båthuskomplexen av tre delar, tilläggs- eller landningsplatsen, *stø*, slipen eller draget, *opptrekk* och själva båthuset, *naust*. Både när vi söker ortnamn och företeelse är alla tre aktuella.

Varför har dessa båthuskomplex ingen direkt motsvarighet i Östnorden? Ändå vet vi att företeelser som denna måste ha funnits, liksom övriga drag i nordisk kulturhistoria existerar i mer eller mindre utrerad form över hela området. De norska nausten kan dateras from romersk järnålder, andra århundradet e. Kr., upp i modern tid. Det förefaller under medeltiden inträffa en för-

ändring av avgörande betydelse för tolkningen. Båthusen ligger då jämnt placerade över de territoriella indelningarna, medan de tidigare har varit koncentrerade till vissa områden, särskilt Jæren vid Stavanger. Det kan också hända att storleken i viss mån standardiseras. De faktiskt daterade nausten är dock få.⁵³

De norska båthusen har visserligen ett fåtal motsvarigheter i östra Skandinavien. Det finns naustliknande anläggningar på Gotland, på vissa platser med anknytning till kungamakten vid Mälaren och ett antal på Jylland i Danmark. Men det finns desto flera ortnamn som visar på förekomst av båthus. Där finns namnleden *Skepphus*-, *Båthus*- etc; ett exempel *Skiphusit* är nämnt 1440 i ett dokument från Stockholm. Frågan är vad för typ av båthus de egentligen avser. Å ena sidan kanske ett 'skepp/ skip' inte alls avser ett av de samtida stora fartygen för militärt bruk utan i stället visar på helt små farkoster som dessutom användes i senare tid. Som nämnts känner vi väl till denna utveckling av syftningen för namn på skeppstyper. Men å andra sidan skall man då minnas att denna utveckling bara gäller begränsade lokala eller regionala områden, och framförallt i inlandet eller i innerskärgårdar eller lägre flodlopp. Ett "skepp" i sjön Sommen, Småland är en slags stockbåt ännu under 1900-talet. Under sådana omständigheter kan man fråga sig om de avsedda båthusen är av samma typ som de som i Sverige används upp i mycket sen tid. De används då för förvaring av små båtar till bruk i fiske och smärre transporter. Olaus Magnus nämner 1555 att han själv sett såväl norska som svenska båthus, främst under resan i norr åren 1518-1519. De står ännu i stort antal i de fasta fiskelägena i Uppsverige, men då oftast med båten förtöjd i vatten under tak, men inte uppdragen på land som i Norge.

På Ålandsöarna är antalet *Skepp/s/hus*-namn slående. En del av dem tolkades av Sven Andersson som skepphus för, enligt hans uppfattning vikingatida, ledningsfartyg.⁵⁴ Kritiken av detta arbete visar att ett stort antal av dessa lokaler har haft eller har båthus, vilka säkert kan ha haft föregångare, men i så fall på platser högre belägna i terrängen. Andersson är för övrigt själv starkt medveten om problematiken. Men det finns i detta avseende fortfarande en rest av verkligt intressanta namn på Åland på tidigmedeltida, eller möjligen vikingatida, höjddkurvor.

I övrigt finns det åtminstone 25 lokaler med *Skepphus*-namn i det svenska inlandet. Det tyder i sig självt på förvaring av mindre fartyg, men man skall minnas att inlandsfartyg faktiskt kan vara av betydande storlek. Å andra sidan är en militär funktion mindre trolig, för att inte säga utesluten.⁵⁵ *Håphus* (*Håpus*)-namnen skvallrar utan tvekan om mycket små båtar, fi. 'haapio', nord-

sve. dial. ‘håp’. Inga av dessa går att föra tillbaka särskilt långt i tid. Mina egna bidrag visar på ett fåtal namn längs Norrlandskusten som tyder på båthus, men såvitt jag vet kan bara ett beläggas så tidigt som senmedeltid, året 1569. Det gäller Nyland, Ångermanland.⁵⁶

Min upptäckt av minst 4 tidigare *Skepphus*-lokaler i Roslagen, Uppland var mera intressant. Dels visar de på att de åländska exemplen inte är isole-rade, vilket inte heller var att vänta, med tanke på dessa båda områdens nära förbindelser. Dels kan de med visst fog bekräfta vad som ovan har sagts om de åländska lokalerna. En av dem är belagd 1640, men visar på samma karta även förekomst av sentida båthus för fiskebåtar. Jag anser dock fortfarande att de förtjänar detaljerad uppmärksamhet. Ett intressant faktum är nämligen det, att ett antal farledsspärrar tycks hindra framfarten precis i de vattenleder, där lokalerna befinner sig. Även dessa är odaterade, men en av spärrarna nämns så långt tillbaka som 1684.⁵⁷ En märklig sak är vidare att de ortnamn som utmärker dessa spärrar inte ger samma termer som i övrigt på östnordiskt område (*Stek-*, *Steg-*) utan i stället kallas ‘täppa.’ Samma möjliga antydning ges inte på åländskt område, i det att denna typ av spärrar ännu inte är kända där.

Inga av dessa indikationer kan emellertid sägas ge ovedersägliga bevis för att militära båthus funnits på de utpekade lokalerna. Det är också, som nämnts, ytterst ovanligt att medeltida belägg finns för ortnamn på sådana mindre lokaliteter (naturnamn). I något enstaka fall finns däremot bebyggelsenamn med medeltida belägg. I Kungsåra socken vid Mälaren ligger sålunda *Skepphusa* herrgård, belagt redan 1399 som “i skiphusom” –obs: plural! På andra sidan den vik där *Skepphusa* ligger finns för övrigt en udde vid den vikingatida höjdkurvan som kallas *Snäckenäset* (1721). Detta påpekades av John Kraft i en artikel så sent som 1990. *Båthuset* på Södertörn strax söder om Stockholm nämns första gången 1406 som *bathastom*.

Snäckhus i Burs, Gotland, är hittills det enda utgrävda båthuset i Sverige som faktiskt betecknas med ett namn på ledungens skeppstyp *par préférence*. Det är c. 25 m långt och har givit fynd av samma typ som i de norska nausten. Det finns dessutom ett annat *Snäckhus* på Gotland.⁵⁸ Vi har dessutom redan nämnt *Snaky Noust* med båthusgrunder på Orkney. Kanske också *Snekketofter* vid Maglebrände, HS No. 49, och *Snekketoft*, HS No. 66, kan peka på en konstruktion. Betydelsen av ‘toft’ i östnordiska dialekter kan vara just en husgrund. I Norge är just *Skipa/r/tufti* ett alternativt ord för naust, som även anträffas som ortnamn. Det finns till och med ett *Snekkjetufto*. Det norska *Snekestø* vid Lindesnes visar snarare på tilläggsplatsen, fastän det ju faktiskt be-

tecknar ett (ovanligt) stort naust. De norska uppgifterna är efter Grimm/ Stylegar in prep. som även påpekar att det finns namn på skeppstyper med slutledet *-voll* eller *-vellir*, vilket rimligen kunde tänkas syfta på de skeppsformade valarna i ett båthus.

Några enstaka andra lokaler kan eventuellt innehålla hänvisningar till andra typer av ledungsskepp. En är *Skesa* i Västmanland, som enligt Hellberg⁵⁹ kan dölja ett ursprungligt **Skeðhusa*.⁶⁰

Som avslutning kan man åtminstone göra det troligt att civila båthus funnits under medeltiden, såväl i väst som i öst. Byggnadstraditionen i öster har dock varit annorlunda och inte lämnat några uppenbara spår som i Norge. Desto troligare verkar det att stora och dyrbara krigsskepp har bevarats på samma sätt. *Snäckhus* bevisar resonemangets giltighet, men det upptäcktes genom att det var byggt på ett motsvarande sätt som de norska nausten och i likhet med en gotländsk "kämpgrav". De hoprasade väggarna med sten och torv avtecknade sig tydligt i terrängen

Endast en noggrann lokal analys av dessa indikationer med följande provgrävningar på lovande ställen kommer att ge de slutliga bevisen och dateringarna. Men det är fortfarande endast ortnamnen som ger en fingervisning på 'militär' användning av de skepp som har förvarats i båthusen.

Vårdkasar och namn på sådana

Spridningen av vårdkasar antas här illustrera maktens centralisering, en del av dess *raison d'être*, och samtidigt en av dess sårbara aspekter. I dessa och besläktade fall kan vi vänta oss en gemensam terminologi. Den omfattande och jämna spridningen av *Snäck*-namn ger, som vi nämnt ovan, samma intryck.

Längs hela den långa kuststräckan i det skandobaltiska området uppfördes vårdkasar, och avläggor kom tidigt till även i inlandet. Existensen av vårdkasar och utkiksplatser beläggs i medeltida landskapslagar som huvuddelen av kustförsvaret till lands. Systemet kallas till exempel *varðhald*, 'vakthållning', *bergvarð* and *næsievarð* enligt Hälsingelagen, och mera konkret i avseende på kasarna *bötesvarð* i Sverige och *vitavordr* i Norge. Dryga böter utmättes enligt lag för dem som försummade sina uppgifter som vakter. Först med ett sammanhängande system fick varje vårdkaseplats en funktion. Därför är det rimligt att räkna med både ett system och en organisation för att bemanna hela kedjan vid samma tillfälle.⁶¹

Det är de språkligt äldre skikten som slår oss med sin konsekvens. Längs kusten från Blekinge i söder längs den gammalsvenska östkusten över Åland till Finland och den medeltida gränsen mot furstendömet Novgorod finns en

nästan obruten kedja av *Böte*-namn.⁶² Det finns märkligt nog också några få i det nutida Danmark, som på Bornholm med *Højbøde* och ett möjligt nedslag i *Boto* på södra Falster. Ortnamnselementet *böte* kan beläggas första gången runt 1300 vid Smålandskusten,⁶³ men det påträffas inom sitt huvudområde aldrig i inlandet. Detta alltså i motsats till de övriga vårdkasenamnen i Norden. Denna rad av vårdkasar framstår som den maritima försvarslinjen för det medeltida svenska riket. Kanske några även skulle kunna ha uppstått i (tidig) vikingatid. Det är nämligen så, som också påpekats ovan, att i varje fall östra Blekinge ingår i *Böte*-området. Blekinge var ju under medeltiden och ända fram till 1658 danskt. Men kung Alfred den Stores meddelare Wulfstan berättar på 890-talet att Blekinge tillhör svearna, *sweon*. Även utan denna tillfälliga anmärkning om dess politiska tillhörighet skulle dock fördelningen av *böte*-namnen knappast förvåna oss. Östra Blekinge visar ett kulturellt och lingvistiskt släktskap med den svenska östkusten som måste ha gammal hemortsrätt i området.⁶⁴ Men kulturella mönster är sällan identiska med politisk tillhörighet. Kanske därför denna kulturella anknytning lättast förklaras av att Blekinge var i det danska rikets yttersta periferi och därför lättast påverkades utifrån?

Det medeltida danska riket uppvisar å andra sidan ett stort antal tämligen jämt spridda *Bavn*-namn. Att avståndet till kusten för dem ibland är större än för *Böte*-namn i Sverige kan nog förklaras med att Danmark som helhet är mera maritimt präglad än Sverige. *Bavn*-namnen förekommer också på den numera svenska sidan av Öresund, alltså i Skåne, där de ofta är förändrade till oigenkännlighet. Ortnamsledet *bavn* är faktiskt inte belagt före 1404, men det är säkert betydligt äldre. I Halland finns dock bara *Warth*-namn. Ett prominent exempel är *Wardhbiærg*, nu stadsnamnet *Varberg*. Detta förhållande kan kanske förklaras på delvis samma sätt som *Böte*-namnen i Blekinge. Halland är liksom Blekinge också en periferi inom det danska riket, och med speciell relation till det inre Västsverige, där *warth*-namn är vanliga, i former som *Vartofta* och *Vårkumla*.⁶⁵

Lika kristallklar som fördelningen av *böte*-namn i Sverige och *bavn*-namn i Danmark är spridningen av den norska varianten *viti* och dess besläktade, senare former, *Vette*-, *vetta*- etc. De *viti*-benämnda bergen finns även i det nordsvenska inlandet. I detta område har vi också en rad andra belägg för västnordiskt kulturellt inflytande. I detta fall går de ända ut till Bottenhavet med *Vettberget* i norra Hälsingland.⁶⁶ Det kan här säkert ses i detta ljus, och som en lokal särprägel som även innefattar varianten *Vårdkall*- för ett större antal vårdkasberg. En annan lokal varietet är kombinationen *Vårdböte*- som bara

förekommer i Kalmarsundsområdet inom det gamla svenska rikets periferi. Det finns 40 *Vårdböte*-namn bara på Öland.⁶⁷

Det förekommer också ett stort antal vakt- och möjligen därmed vårdkase-indicerande namn med rot i *warth* eller *varð*, med elementen *Vord-*, *Var(d)-*, *Val-*, *Vård-*, *Vår-*, fi. *Vartio-* etc. Grundbetydelsen är 'vakt' eller 'vakthållning'. Dessa namn är gemensamma för hela området och är speciellt vanliga i inlandet. Dessa element kan delvis uppfattas som äldre än system-namnen ovan och bakgrunden kan uppfattas som samgermansk.⁶⁸

Det skall även påpekas, att terminologin för vårdkasar och besläktade fenomen, till exempel signaleldar på ställen för färjor på längre avstånd samt sjömärken i form av rösen, ofta liksom vårdkasarna kallade kasar, är mycket mera mångfaldig än vad som kan förmedlas i denna korta text.⁶⁹

Med denna fördelning av tre terminologier i minnet kan vi alltså postulera upprättandet av ett kustorienterat försvar i takt med de tre medeltida statsbildningarna i Skandinavien. På samma sätt som *Snäck*-namnen ger den medeltida vårdkasterterminologin ett standardiserat intryck. Äldre och yngre namngivning förefaller alltså gruppera sig tydligt på båda sidor, före och efter medeltiden.

Vårdkasenamnen kan i vissa namnmiljöer, som 'AC-orter' och i närheten av farledsspärrar förmodas bidra till lokaliseringen av till exempel hamnar, kanske till och med av båthus.

Farledsspärrar och namn på sådana

De arkeologiska fynden av undervattensspärrar har påträffats mest i södra Skandinavien. Här är landhöjningen svag eller obefintlig. Det betyder också att träet i pålarna bevaras under vatten. I norr är de därför svårare att finna, även om de förekommit också där.

Tidiga dateringar är få. Det kan eventuellt finnas en spärr från bronsålder vid en innerfarled, Långhundraleden i Uppland, kallad *Gullbro* som daterats till c. 600 f. Kr., men omständigheterna är oklara.

De hittills äldsta säkert daterade pålspärrarna är danska och från förromersk tid. De finns vid Gudsø vig, Jylland. Några har daterats till sen romersk järnålder och början av folkvandringstid, c. 400 e. Kr. Därtill finns ett större antal tidigmedeltida. Detta avser sent 1000-tal till omkring 1100-talets mitt. Några inkluderar sänkta fartyg, med de bästa exemplen i Skuldelev och Fotevik. I andra områden består de vikingatida och medeltida spärrarna av pålar, sten, stenkistor och troligen någon gång också sänkta fartyg. Funktionerna för de danska farledsspärrarna har av Ole Crumlin-Pedersen⁷⁰ antagits vara skydd mot attacker på antingen tidiga marknadsplatser, strategiska naturhamnar el-

ler, mera allmänt, rika agrara bygder. Man kan med stöd i det nuvarande materialet även hävda att de skyddat samlingsplatser för flottan.

Spärrar ute i vattnet finns dessutom regelbundet som en del av medeltida vattenborgars befästningsverk eller för att hindra framträngande till dem i anslutande vattendrag från sjösidan. De medeltida termerna i svenska och danska ortnamn för alla typer av spärrar med pålningar är *Stek-*, *Stäk-*, *Steg-*, *Stig-*. Det svenska komplexet med *stäk* (*steg*) undersöktes i en klassisk studie av Ivar Modéer,⁷¹ som tolkade dem generellt som spår av fasta fiskegårdar mot bakgrund i nutida dialektord. Emellertid kunde detta påvisas vara felaktigt av Gösta Franzén,⁷² som i stället pekade på de belagda farledsspärrarna vid sådana lokaler. Crumlin-Pedersen visade även på de starka indikationerna i Danmark för *Steg-* och *Stig-* lokaler i sin översikt över arkeologiska undersökningar av farledsspärrar.⁷³ De aktuella ortnamnsleden förekommer på spärrar också från äldre tider, men det är ofta man har anledning att tro att dessa påbyggts och dessutom namngivits under medeltiden. De nya undersökningarna inom projektet *Søforsvaret* har redovisats av Anne Nørgaard-Jørgensen.⁷⁴

Det är i detta stadium inte möjligt att finna någon omedelbart lokalt samband mellan spärrar, namn på skeppstyper, vårdkasar etc., utom möjligen i några få fall. Främst beror detta på frånvaro av dateringar för samtliga ingående komponenter i varje särskilt område. Det är möjligt att man i framtiden på så sätt kan göra det troligt att *Stäk-* (*Steg-*)namnen bara tillhör medeltid.

Det som intresserar oss mest här är de sammanhang eller kontexter, där de olika komponenterna, om än odaterade, verkar påvisa att skyddet *avser speciella platser*. Några kan gälla sådana lokaler som antas ha haft särskild betydelse vid samling, organisation och underhåll av ledungsflottan. Crumlin-Pedersen har till exempel pekat på denna historiskt belagda funktion vid Vordingborg.⁷⁵ I Blekinge skärgård finns, som nämnts, spärrarna kring den så kallade "Trekanten", vilka faktiskt är svåra att ge en annan förklaring. Fredrik Svanberg⁷⁶ har lagt märke till det relativt nära förhållandet mellan några av Blekinges pålspärrar och de tre kända kongelev, *Högby*, *Ronneby* och *Lösen*, i landskapet.⁷⁷ Ortnamnet *Stænfnaesund*⁷⁸ i skärgården utanför Göta älvs mynning tycks indicera en skyddsspärr. Detta område på gränsen mellan två till tre nordiska medeltida riken verkar mycket troligt som samlingsplats för flottor.

Skepphus- lokalerna i Uppland har, som nämnts, skyddats av spärrar. Det märkliga är att termen för dessa pålningar och stenspärrar aldrig är 'stäk' utan i stället 'täppor'. Det kan innebära en annan datering än för dem i södra Skandinavien, men det är värt att notera, att det även i norra Uppland finns *Stäk-*namn. Dock ligger de inte i den skärgård där de aktuella lokalerna lig-

ger. De finns dessutom ännu längre norrut, till och med Rogsta socken i Hälsingland.⁷⁹

Kontext och funktion för lokalerna

Några spekulativa idéer om de typer av ledungshamnar eller replipunkter för ledungsskepp som förekommit kan se ut så här.⁸⁰ Som jag uppfattar det finns huvudsakligen tre rimliga funktioner hos dessa lokaler.

Den första funktionen avsågs att svara för bevarande och underhåll av ett enkelt skepp, eller möjligen några få, i likhet med de norska naustlokalerna. Dessa platser var antagligen under medeltid jämnt utspridda, på det sätt som Bjørn Myhre anser sig ha påvisat i Norge.⁸¹ Några var knutna till kung, jarl och biskop och dessa dignitärers uppehållsorter. På landsbygden har de också en nära anknytning till vissa kustnära sockenkyrkor. Förslagsvis ger detta en nära överensstämmelse med *Snäck*-lokaler innanför kustlinjen, möjligen också ortnamn på andra skeppstyper, med hjälp av några *Skepphus*-namn eller andra indikationer på båthus.

Den andra typen var där detta skepp och andra förlades i kustförsvar. Antagligen låg dessa platser i nära anslutning till dem av den första kategorin, men var kanske gemensamma för flera av dessa. Därför kan de antas vara något färre till antalet än de första. Typer av indikationer kan vara *Snäck*-platser i den yttre skärgården, *Kungshamn*-lokaler och dylika, vissa vårdkaseplatser och i någon mån spärrar.

Den tredje skulle ha varit samlings- eller mötesplatser för större delar av flottan eller kanske hela flottan, som utgångspunkt för expeditioner över havet. I denna kategori är antalet lokaler litet. De måste dock ha varit väl kända av de berörda. Vad som skulle visa på dem är de spärrar som innesluter en större vattenyta, några namntyper som visar på ting eller församlingar för militärt syfte, eller i några fall historiska källor. Vårdkasar bör ha omgivit hela området.

Dessa senare platser kan inte minst antas ha avsetts för expeditioner mot fienden över havet. Man skulle dessutom kunna fråga sig om namnet på platsen i sig kunnat fungera som avskräckande för en fiende som förstått innebörden av det kognitiva landskapet i Norden. Möjliga toponymiska indikationer bör hänvisa till en större styrka, t.ex. till (*skip*)/*her*, skeppshären,⁸² och med namnledet *flott*-, till 'flöta' = 'flotta'⁸³, samt även de tidigare nämnda *Visa-thing*-platserna. De kan även indiceras av ortnamn, typ *Helgö*, *Stænfænsund* etc.⁸⁴ Fördelningen av de norska *Herøy* och andra besläktade namn, särskilt *Hervik*, i Norge är av särskilt intresse.⁸⁵

De enda hamnar av denna typ som har kunnat säkert beläggas finns i historiska källor, till exempel hos Saxo och andra samtida källor. Det gäller då särskilt utgångspunkter för danska attacker på det vendiska området under främst 1100-talets senare del. Det är dock tveksamt om dessa platser har indikationer av den typ vi har antagit. Mera permanenta platser nämns också, som till exempel det svenska *Aspasund* i Hälsingelagen, men huruvida detta bara är en angiven *gräns* för utrodden eller om det också är en samlingsplats är oklart. Tyvärr är platsen inte säkert identifierad.

Så har vi slutligen möjligheten av att de betecknade lokaliteterna fått sitt namn vid besök av fiendeskepp eller – flottor. De skulle då rimligen befinna sig längre ut i skärgårdarna än de flesta andra lokaler. Liksom andra skeppstypsbeteckningar i ortnamn kan de då även visa på till exempel förlisningar och vrak.

Om man begrundar den taktiska dispositionen av skeppen borde platserna av typ 1 där de förvaras under tak och typ 2 där fartygen redan är utrustade och bemannade besitta vissa nödvändiga egenskaper. De måste framförallt vara skyddade mot överraskande anfall av en överlägsen fientlig styrka, antingen från land eller från havet. Det bästa skyddet låg i att de låg 'väl dolda' eller var 'hemliga'. Sådana egenskaper markeras ibland direkt i det toponymiska landskapet.⁸⁶

En annan egenskap skulle vara lättheten att vid platsen dra sig tillbaka snabbt och mer eller mindre utan spår inför en överlägsen styrka. Därtill borde man därför lätt kunna omgruppera för att attackera fienden bakifrån, antingen genom att stänga in honom eller omringa honom. I inre vattenleder skulle man uppnå denna situation genom att förlägga skeppens förläggning nära ett dragställe över land. Sådana passager går väl att spåra i ortnamn än idag (*Drag- E/ i/d- etc.*).⁸⁷ Taktiska åtgärder av denna typ måste i själva verket ha varit viktiga i alla tider för besättningar i paddlade och rodde fartyg.⁸⁸

Den imponerande *Kanhave kanal* som byggdes tvärs över Samsø så tidigt som 726 e. Kr. bör ha haft en liknande funktion. En fientlig flotta som siktats ute till havs kunde på så sätt överraskas av en större avdelning på insidan av ön eller tvärtom.⁸⁹

Kontextuella kriterier

De kriterier på ett strategiskt hamnläge som bör framhållas är:⁹⁰

1) ett strategiskt läge ur topografisk synpunkt, vid ett sund med farled, vid ett drag, samtliga markerade av ortnamn.

2) närheten till en belagd "kungsådra" eller inre farled (flod, smal fjord) som enligt lag inte fick blockeras.

3) en mycket ingående analys av landhöjningens och sedimentationens effekter i relation till 1 & 2.

4) känd pålspärr eller indikationer på en sådan (ortnamn).

5) spår av befästningar på land.

6) varningssystem, utkikspunkter, vårdkasar som centreras i området, med ortnamn som visar på sådant eller på vakthållning.

7) närhet till belagd kungsgård och/ eller till land ägt av kung (biskop, jarl).

8) närhet till sockenkyrka och sockencenter.

9) båthuslämningar, långhus med öppen gavel mot havet, stenrensade uppdragssträckor till detta vid äldre strandlinjer.

10) ortnamnsmiljö med en konstellation av följande indikationer:

a) som mångsidigt antyder lämplig topografi.

b) av typ AC-orter (generellt).

c) skeppstyper.

d) med titlar för befälhavare.

e) pålspärrar, befästningar på land.

f) vårdkasar, antydande bevakning, utkikspunkter etc.

g) som antyder legal extraterritorialitet.

h) båthus och båtuppdragning.

i) farledsnamn.

j) drag- och ed.

Sammanfattning och konklusion

Spår av förvaring, underhåll och användning av militärt använda fartyg i äldre tid är av mycket olika karaktär och källvärde inom västnordiskt (Norge) och östnordiskt (Sverige, Danmark) område. Norge har minst 850 naust (båthus) grunder som är väl synliga ovan jord.

De arkeologiskt undersökta båthusen i Norge ger vid handen att de använts under olika perioder från de första århundradena e. Kr. och fram i medeltid. Ibland har samma båthusplats haft upprepad användning under vissa av dessa perioder, men utan belägg däremellan. Antalet båthusgrunder är i och för sig stort, men just därför kanske bara ett mindre antal har funnits i bruk samtidigt. Genom undersökningarna har det varit möjligt att förutom dateringar och aktiviteter få ett grepp om storlekar för fartygen. En viktig tendens till jämn fördelning och möjligen även standardiserad storlek är skönjbar under medeltiden.

I det östnordiska området har vi i huvudsak indikationer på platser för bygge, förvaring och underhåll av skepp genom ortnamn. Företeelsen båthus är dock känd genom några få synliga grunder som har undersökts. Men ett stort

antal - som det tycks standardiserade - *Snäck*-namn med jämn fördelning och i topografiskt troliga lägen förefaller stödja tanken på en liknande utveckling som i Norge under medeltiden. I någon utsträckning finns en kontextuell anknytning till vad som på onomastiskt material tolkats som maktcentra under denna tid. Det finns också vad som troligen är indikationer på ett äldre system, mera fragmenterat och möjligen även med den koncentration till vissa områden som tycks finnas i Norge. Även övriga delar av sjöförsvaret tycks kunna dateras till medeltid, som varslingsystemens tre standardiserade terminologier i de tre nordiska rikena (*böte*, *bavn*, *viti*). Det kan även visa sig att en stor del av farledsspärrarna kan dateras till denna tid (*Steg*- och *Stäk*-namn), även om de förnyats på ungefär samma plats genom seklerna. Även annat onomastiskt material kan visa på strategiskt belägna lokaler av typ hamnar.

Med en utbyggd arkeologisk fältstrategi på dessa indikationer skulle det vara möjligt att arkeologiskt få en mera mångsidig bild av sjöförsvarets stationära platser i Östnorden. Det verkar troligt att intresset efter hand kommer att kunna inriktas på skillnader mellan förfeodala och medeltida strukturer.

Förkortningar:

HS- Holmberg/ Skamby Madsen 1998.

NL- Westerdahl 1989 (Norrlandsleden I).

Noter

1 Westerdahl 1998, 2000a & b.

2 Crumlin-Pedersen 1978.

3 Myhre 1985, 1987, 1991.

4 Malmros 1986.

5 En antydning till detta ges av sällsynta detaljer som i den berömda Hallandslistan i kung Valdemar Sejrs (1202-41) jordebok. Här nämns från 16 till 42 *hafnæ* (roddarbänkar) för olika skepp (*navis*) eller skibæn (*nauigium*) med namngivna befälhavare (t.ex. Nielsen 1873: 55ff).

6 Lund 1996.

7 Dahlström 1947.

8 Schück 1950a & b.

9 Inte heller har jag tagit särskilt allvarligt på Björn Varenius' tvivel på att det överhuvudtaget funnits en genomförd kunglig ledungsorganisation baserad på skepp, kanske bara „maritima metaforer“ från det förgångna som listigt nyttjats av kungen för att legitimera fast beskattning under högmedeltid (t.ex. Varenius 1998). Det kognitiva landskapet kan säkerligen inte uppfattas som en metafor i sin helhet, inte heller de faktiska ledungsuppbåden eller härnadstågen. Men jag har alltid, i likhet med Varenius, uppfattat systemet ledung som idealt, och aldrig i sin helhet genomfört i praktiken.

10 Erixon 1934, Vilks 1975.

- 11 Bratrein 1984.
- 12 Westerdahl 1991, 1994, 2001.
- 13 Bill 1999, 2002 kommande.
- 14 Renfrew 1975.
- 15 Westerdahl 1985 för Västergötlands del.
- 16 Exempel finns hos Brink 1999.
- 17 Brink 1997: 80.
- 18 Efter Brink 1999: 424.
- 19 T.ex. Hyenstrand 1989, 1996.
- 20 Å andra sidan skall det också påpekas, att element från den hedniska maktskytologins kosmografi kan ha lämnat spår av en mindre profan och jordbunden karaktär i förbindelse med kultplatser vid AC-orter (se t.ex. ett recent försök av Stylegar 1998 om *Tune* i Østfold). Också här kan skepp vara aktuella, t.o.m. metaforiska sådana! Det kan faktiskt tänkas, att en del sådana element påverkat det toponymiska landskapet mera än vi för närvarande är villiga att erkänna. Också Aaron Gurevitj påminner om denna aspekt i anledning av de kognitiva övergångarna mellan makrokosm och mikrokosm i medeltidens Nordeuropa (Gurevich 1985: 47).
- 21 Jfr. Westerdahl 1990. Några av dessa platser verkar onekligen intressanta genom sina anhopningar av toponymiska belägg för mångsidig maritim aktivitet, t.ex. *Kungshamn* i Bråviken ("maritima kulturcentra" enligt t.ex. Westerdahl 1989). Men det är fortfarande stora problem med datering av och funktion för denna aktivitet. Westerdahl 1989: 177ff, 256.
- 22 Westerdahl 1989: 177ff, 256.
- 23 Hellberg 1977.
- 24 Sådana tingshamnar behöver inte bara ha använts tillfälligt. Vi känner från det medeltida Danmark Isøre ting vid inloppet av Isefjord på norra Själland. Här blev den ene efter den andre av Svend Estridsens söner valda till kung. Församlingen av ledingsbesättningar ansågs tydligen representativ för en så stor del av den fria och vapenföra befolkningen att andra ting accepterat dess rätt att välja först. För övrigt är innebörden av termen 'ting' snarast ett allmänt möte för den vapenföra fria befolkningen inom ett större eller mindre område. Den allmänna mönstringen till krig kallades i Norge *vapna thing*, vapenting', enligt Gulatingsloven. Potentialen hos detta ledarskapets namnskikt har nyligen demonstrerats också av Stefan Brink (1997, 1998). Ett tidigare försök (Atterman 1977) till översikt av kustförsvaret i Blekinge med utgångspunkt från en handfull dylika namn förefaller dock delvis problematiskt, trots att detta landskap hyser de mest koncentrerade pålspärrar som vi känner från det nordiska området (tidig nordisk medeltid).
- 25 Calissendorff 1965.
- 26 En av de lokaliteter som inte behandlats, *Helg/e/ö*, ligger dock vid kusten av Blekinge. Den utgör ett av hörnen i en större vattenyta som inneslutes totalt av pålspärrar, den s.k. „Trekan-ten“ (Frykman/ Sandström 1984, Svanberg 1995). En tänkbar förklaring skulle vara att detta vattenområde var avsett som en samlingsplats för en större ledingsflotta.
- 27 Hellberg 1979. Som Christine Fell har påpekat i samband med Ohtheres resa till bjarmernas land c. 890 e. Kr. menas med den anglosaxiska termen *frithe* snarast ett 'avtal' (annars det norröna *grið*). Ohthere seglar inte in i flodhamnarna vid Vita havet „for unfrithe“. Detta bör då betyda att han först vill ha ett officiellt avtal med lokala stammar (Fell 1983, 1984, 1985).
- 28 Efter Richard Hodges 1982/1989: 187ff.
- 29 Adam, 4:e boken, kap. 22; 1984: 220 i övers. av Em. Svenberg; 1978: 464ff.
- 30 Rimberty; kapitel 26, 1986: 52f, 1978: 86ff.

31 Malmros 1986. Enligt min mening kan den ganska oklara etymologin („något spetsigt“) antyda att termen ursprungligen användes som en metafor i egentlig betydelse, alltså som en *kenning*. Det skulle kunna innebära, att den var mindre precis än andra, och därför också ett passande val, när man ville uppnå en „arkaiserande“ effekt för en senare standardiserad betydelse som just en skeppstyp i ledungen. Efter källorna skulle den antaget generella västliga formen av snäckan ha haft mellan 19 och 26 årpar, d.v.s. 38-52 totalt. Kanske den östliga kunde vara mindre, men det vet vi inte säkert.

32 Men det är som Holmberg/ Skamby Madsen (1998: 205) tvivelaktigt om det tyska ordet verkligen blev ett allmänt använt ord i det danska folkspråket, i varje fall i början. Å andra sidan kan situationen ha varit något annorlunda i det andra östnordiska huvudområdet Sverige. Några troligen ganska nya ortnamn där som innehåller namnledet 'snäcka' skulle faktiskt kunna syfta på förekomst av geologiska lager med snäckor, som påpekats konkret i Westerdahl 1989.

33 Westerdahl 1989, 1993: 88. Ett fåtal andra namn på *Snäck*- visar att de syftar på skepp genom att efterleden avser en hamn eller segelled, och inte pekar på förekomst av mollusker: *Snäckhamn* i Finland (NL I: 140), *Snekkehavn* (Norge), *Snekkeløb* (HS No. 97), *Snäckled*, *Snekkeled* (HS No. 55), *Snäckström*, *Snäcksund* (NL I: 144 nr 19, 147: 1-3, 148, karta 5).

34 Holmberg/ Skamby Madsen 1998: 206, 212 efter geologen Erik Maagaard Jacobsen 1991; övers. av förf.

35 Holmberg/ Skamby Madsen (HS) 1998.

36 Valtavuori-Pfeifer 1989: 405.

37 Westerdahl 1989.

38 Olsson 1972.

39 Carlsson t.ex. 1988.

40 *Sneck*-lokaler finns i Norge, men de verkar vara förhållandevis få, och är märkligt nog sällan, eller aldrig, knutna till naust. Troligen beror detta delvis på att nausten i relativt liten utsträckning *bara* är medeltida och delvis på att de har inrymt andra skeppstyper, eller i varje fall skepp med andra beteckningar. Men det kan förvisso också finnas andra förklaringar. Men i en ny, dessvärre ännu opublicerad, studie visar Grimm/ Stylegar på ett jättelikt naust vid Nedre Njerve i Lindesnes, med längd 30-35 m och bredd 12-14 m som kallas *Snekkestø!* I den starkt norröna kulturmiljön på Orkney finner vi också ett *Snaky Noust* (HS: 202). En undersökning av de norska maritima ortnamntyperna saknas och skulle vara synnerligen värdefull. En första början kommer med den studie som vi återopade ovan.

41 Falk 1995: 121; cf Malmros 1986.

42 Falk 1995: 122/ 1912: 81.

43 Malmros 1986.

44 Om titeln *visi* se särskilt Hellberg 1977.

45 Om *Drak-/Drag*-namn se vidare Calissendorff 1995.

46 Pellijeff 1967, 1989.

47 Zilliacus 1989.

48 Westerdahl 1989: 254.

49 Malmros a. a.

50 Grimm/ Stylegar in prep.

51 Vilkkuna 1978, Korhonen 1986.

52 Rolfsen 1974, Myhre 1985 etc., Grimm 2001 och kommande.

53 Myhre 1997: 182.

54 Andersson 1969.

55 Lindén 1938.

56 Westerdahl 1988: 194, Map 20.

57 Westerdahl 1989: 254, 1987: 113; C 392.

58 Olsson 1972.

59 Hellberg 1978:73.

60 Vidare kunde det kanske vara möjligt att lokalisera båthus i detalj genom att finna toponymiska indikatorer för länningen eller dragsträckan upp till båthusets ingång. Ett möjligt namnled är *vor*, påpekat av Lars Erik Edlund, Umeå (sannolikt i namnet på *Vara*-ån, Östergötland). Ett annat är det sydliga kås, t.ex. *Kolby Kås*, jfr. *Snekkebjerg*; NS No. 25. Det finns vidare de två *Snekkedræt* i Danmark (HS No. 11, 51) där namnledet *dræt* kan ha haft en mera begränsad betydelse än ett egentligt *drag*. Som Holmberg/ Skamby Madsen påpekar talar inte topografin vid lokalen nära Rødovre för en sådan tolkning (HS No. 11). Jämför även (not 40) om *Snekkestø*. Andra varianter i Norge är *Skipstø* och *Narestø/Knarrestø* (Grimm/ Stylegar.).

61 I senare tid illustreras vårdkasarna ofta som höga kasar av timmer sammanhållna överst med ett järnband eller andra fästen. Ofta satt en tunna tjära inne i kasen eller på toppen av den. Det kan tänkas att denna tunna ibland ersatte hela kasen. Därtill kan man av vissa ortnamn att döma ha placerat en liten plattform eller till och med en liten byggnad med tak på kasen, för att underlätta övervakningen. Andra hade också i närheten enkla hyddor med stenmurar och tillfälligt tak för att vakterna skulle kunna sova i omgångar eller för mera tillfälligt skydd. Kasens höjd kunde vara upp till 15-20 m. Vid kasten antog de därför omedelbart en sekundär funktion som sjömärken, varför benämningar på vårdkasar snart även kunde tydas som syftande på sjömärken och även tvärtom (*kase*, *böte*, *varde*, *viti* etc.). Därför underhölls de och kompletterades de även i fredstider. Det är också en av orsakerna till att somliga ännu är bevarade. Antalet möjliga platser för vårdkasar är stort. Enbart i Stockholms skärgård i centrala Sverige kunde jag lokalisera omkring 100 vårdkaseplatser (dock mest som Leseprüchte; Westerdahl 1989: karta s. 174f, fig. 101). Somliga lokaler kan närmare bestämmas genom spår av eld i skörbränd sten i rösen eller den spruckna ytan på klippan själv. Tyvärr är datering genom termoluminescens knappast möjlig om eldningen har upprepats flera gånger. Några har namn som ger ett intryck av sen tid, till exempel *Vårdkasberget*. Vårdkase är ju ännu en levande beteckning i folkspråket. Tyvärr är det så, att ett namn på en plats med så dominerande läge även kom att överföras på berg som sannolikt aldrig nyttjats som kasplats. Det blev då anhopningar utan reell funktion av namnled som *böte*, *bavn* och *viti*, som redan genom sin täthet utesluter att de använts samtidigt. Denna sekundära process av namngivning är dock att datera tämligen sent, när vårdkasesystemen hade spelat ut sin roll. Slutet för dem kom med början kring år 1800 till c. 1850. I delar av Östersjön var sista gången under Krimkriget. En bidragande faktor för ny namngivning i ännu senare tid var att höga berg användes för eldar under valborgsmäss, påsk och kanske midsommar, beroende på lokala sedvänjor. Det är alltså nödvändigt att få en tidigare datering än c. 1800 för att fänga systemet i dess blomstring. Men vi har för äldre tid bara en möjlig filologisk datering.

62 Modéer 1937.

63 Ett bebyggelsenamn; Fries 1988.

64 Ohlsson 1939, jfr Fries 1962.

65 Ejder 1962.

- 66 Calissendorff 1987.
- 67 Efter Sölve Göransson enligt Hellberg 1979.
- 68 Ejder 1962.
- 69 Jfr Westerdahl 1989: 163ff, 172ff, med litt., Ejder a.a.
- 70 Crumlin-Pedersen 1984: 62.
- 71 Modéer 1937.
- 72 Franzén 1978.
- 73 Crumlin-Pedersen 1986: 225.
- 74 Nørgaard-Jørgensen 1997 och kommande.
- 75 Crumlin-Pedersen a.a.
- 76 Svanberg 1995 etc.
- 77 Efter *Liber Census Daniae*, kung Valdemars jordebok, före 1241; Nielsen 1873: 44.
- 78 Samma källa; Nielsen a. a.: 59.
- 79 T.ex. Westerdahl 1989: 126ff.
- 80 Jfr Westerdahl 1989: 246ff.
- 81 Myhre 1985.
- 82 T.ex. *Hærvig* vid Kalundborg, Danmark.
- 83 Som i *Flottsund* vid Uppsala.
- 84 Som ovan, passim.
- 85 Ref. till Olsen 1915 och Bull 1920 genom Grimm/ Stylegar in prep., som också pekar på potentialen hos dessa namn.
- 86 I Hälsingland finns två platser *Lönnånger* som visar på en placering ,i lönn'- d.v.s. i ,det fördolda', med en möjlig specifikation att det är avsiktligt, och att man t.o.m. kan avses ligga i bakhåll. Båda är belägna i en intressant namnmiljö, en har dessutom ett *Stäk*-namn vid inloppet till platsen. Båda är alltså *ånger*-namn med en bakgrund i järnålder, med säkerhet långt före vikingatid. Ett är dessutom belagt som *lanakr* på en runsten från 1000-talet, det andra i varje fall under senmedeltid (år 1483). Jämför särskilt med Lennart Mobergs utredning om socken-namnet *Hållnäs* i norra Uppland som även nämner det norska önamnet *Fosen* i Trondheims-fjorden (Moberg 1989). Ett mera långväga exempel är byn *Afantou* på Rhodos, 'den dolda', vilket uppenbarligen syftar på att den är osynlig från havet, trots att den ligger nära kusten.
- 87 Olaus Magnus nämner 1555 (Historia 11: 9) detta tillvägagångssätt som en regel för Stockholms skärgård. Här måste man dock räkna med att Olaus, som påvisats på andra ställen i hans verk, generaliserar utifrån en enstaka händelse. Om han i detta fall har haft någon specifik prototyp i detta fall är emellertid inte känt. En känd hänvisning skulle vara till kung Karl Knutsson som 1436 lät „batana wid tälle offuerdrage“ (Rimkrönikan II 3005). Det var för övrigt denne kung som kallade ut den sista ledungen i Finland år 1450. Men ännu så sent som i december år 1607 beordrade kung Karl IX roddbåtar byggas för flottan med ett djupgående inte större än tre fot, så att de explicit kunde användas i grunda passager och dragas över land. Tydligen anför Olaus en typisk situation, som inte bara har medeltida relevans.
- 88 Flemming Rieck har en hypotes om spärrarna vid *Gudsø vig* på Jylland, som anknyter till detta. I huvudsak är dessa spärrar vikingatida men Gudsø vig hyser även den hittills äldsta daterade farledsspärren i Skandinavien från förromersk järnålder, århundradet omkring Kr.f. I viken som innesluts av spärrarna mynnar ett vattendrag ut som uppströms har en vattendelare med namnet *Skibsdrett* ('dragställe för skepp'). På andra sidan vattendelaren rinner en annan å norrut. Det verkar troligt att besättningar på krigsskepp som baserats i Gudsø vig här kunnat

finna en alternativ väg för att undkomma en överlägsen fiende och kanske därifrån omgrupperas till attack.

89 Nørgaard Jørgensen 1997.

90 Kriterier för indikationer på en medeltida ledungshamn på den svenska sidan av Östersjön gavs av mig redan 1989 (Westerdahl 1989: 258). Enligt min uppfattning är de i huvudsak fortfarande giltiga, men har utbyggts och motiverats ytterligare något genom föreliggande text.

Referenser:

Adam of Bremen: 1984. Adam av Bremen. Historien om Hamburgstiftet och dess biskopar. Sve. övers. Em. Svedberg. Stockholm. Jfr. Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der hamburgischen Kirche und des Reiches. Rimbert Leben Ansgars Adam von Bremen etc. (W. Trillmich). Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 1978.

Andersson, Sven: 1969. Skepphus i åländska ortnamn. Åländsk bebyggelse och näringshistoria i belysning av Skepphus- namnen. I: *Budkavlen XLV-XLVI 1966-67*: 127-200. Åbo.

Atterman, Ingemar: 1977. Om forntida vakt och värn vid Blekingekusten. I: *Blekingeboken 1977*: 91-124.

Bill, Jan: 1999. Fra vikingeskib til bondeskude. Middelalderens almuesjøfart under lup. Engl summary: From Viking ship to peasant craft. A critical examination of medieval peasant seafaring in Denmark. I: *Nationalmuseets Arbejdsmark 1999*: 171-185.

Bill, Jan: 2002 kommande. Small-scale seafaring in Danish waters. *Ships and boats of the North*. Roskilde. Diss.

Bratrein, Håvard Dahl: 1984. Skjottebåter og leidangsskip i Nord-Norge. I: *Acta Borealia 1/1984*: 27-37.

Brink, Stefan: 1984. Ortnamn i Hälsingland. Stockholm.

Brink, Stefan: 1997. Västsvenska namnmiljöanalyser, I: Strandberg, S. (red.): *Ortnamn i språk och samhälle. Hyllningsskrift till Lars Hellberg*: 61-84. Uppsala.

Brink, Stefan: 1998. Land, bygd, distrikt och centralort i Sydsverige. Några bebyggelsehistoriska inslag. I: Larsson, L./ Hårdh, B. (red.): *Centrala platser -centrala frågor. Samhällsstrukturen under järnåldern Uppåkrastudier 1*: 297-326. Lund.

Brink, Stefan: 1999. Social order in the early Scandinavian landscape. I: Fabech, C./ Ringtved, J.(eds.): *Settlement and landscape*. Aarhus: 423-439.

Bull, Edvard: 1920. Leding. Militær- og Finansforfatning i Norge i ældre tid. Kristiania.

Calissendorff, Karin: 1965. Helgö. I: *Namn och Bygd*: 105-151.

Calissendorff, Karin: 1987. *Vård- och Vett-namn vid norrlandskusten*. I: Slotte, P (red.): 170-176.

- Calissendorff, Karin: 1995. Om drakar i ortnamn. I: *Ortnamnssällskapets i Uppsala årsskrift 1995*: 5-10.
- Carlsson, Dan: 1998. Vikingahamnar. Ett hotat kulturarv. *ArkeoDok Skr. nr 1*. Visby.
- Crumlin-Pedersen, Ole: 1978. Søvejen til Roskilde. *Historisk Årbog for Roskilde amt*. Roskilde.
- Crumlin-Pedersen, Ole: 1999. Ships as Indicators of Trade in Northern Europe. In: Bill, J. Clausen, B.(eds.): *Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Publications of the National Museum. Studies in Archaeology & History Vol. 4*: 11-20. Copenhagen..
- Dahlström, Svante: 1947. Ledungsanstalter i Åbo län år 1450. In: *Acta Acad. Aboensis Humaniora XV*: 5-96. Åbo.
- Ejder, Bertil: 1962. Var på din vakt? Om några ord med betydelsen 'vaktställe, vårdkase' o. dyl. I: *Sydsvenska ortnamnssällskapets årsskrift 1961-62*. Lund.
- Erixon, Sigurd: 1934. Kyrkbåtslag. I: *Budkavlen nr 2*. Nytryck i: Erixon, S.: 1978. Byalag och byaliv: 91-105. Nordiska museet, Stockholm.
- Falk, Hjalmar: 1995. Fornnordisk sjöfart. Skärhamn. Svensk övers. av Bo Varenius av Falks *Altnordisches Seewesen i Wörter und Sachen 1912*. Heidelberg.
- Fell, Christine: 1983. Sproget i Ottars og Wulfstans beretninger. I: Lund, N. (red.): *Ottar og Wulfstan. To rejsebeskrivelser fra vikingetiden*: 58-65. Roskilde.
- Fell, Christine: 1984. Some questions of language. I: Lund, N. (ed.): *Two voyagers at the court of King Alfred*: 56-63. York.
- Fell, Christine: 1985. Unfrith: an approach to a definition. I: *Saga-Book of the Viking Society Vol XXI part I*: 85-100.
- Franzén, Gösta: 1978. Stegeborg. I: *Namn och Bygd*: 5-12.
- Fries, Sigurd: 1962. Öländskt och uppsvenskt. En ord- och ortnamnsgeografisk studie över uppsvenska drag på Öland och längs Götalands östkust. *Acta Univ. Upsal. Studia Philologiae Scandinavicae Upsal. 3*. Uppsala.
- Fries, Sigurd: 1987. Namn på böte. I: Slotte, P. (red.): 61-168.
- Frykman, Jonas /Sandström, Jan: 1974. Vikingatid ur annorlunda perspektiv. Från Blekinge museums marinarkeologiska arbetsfält. I: *Blekingeboken 1974*.
- Grimm, Oliver: 1999. Das kaiserzeitliche Bootshaus von Stend i Fana (Norwegen). *Kleine Schriften 48*. Marburg.
- Grimm, Oliver: 2000. Norwegian bathouses from the late Roman and Migration Periods. An analysis of their military funktion. I: Storgaard, B.(ed.): *Military Aspects of the Aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration Periods. Publications of the National Museum. Studies in Archaeology and History vol 5*: 55-66.

Grimm, Oliver/ Fransarne, Stylegar: Maritime place names in south-western Norway. (Manuskript).

Gurevich, A.J.: 1985. *Categories of Medieval Culture*. London.

Hellberg, Lars: 1977. Schwedische Ortsnamen und altwestnordische Dichtersprache. I: *The Vikings. Acta Universitatis Upsaliensis. Symposia 8*: 67-77. Uppsala.

Hellberg, Lars: 1979. Forn-Kalmar. Ortnamnen och stadens förhistoria. I: Hammarström, I. (red.). *Kalmar stads historia*: 167-310. Kalmar.

Hodges, Richard: 1989 (1982). *Dark Age Economics. The origins of towns and trade AD 600-1000*. London.

Holmberg, Bente/ Skamby Madsen, Jan (förkortat HS): 1998. Da kom en snekke.... I: *Kuml 1997-98*: 197-225. With a summary in English.

Hyenstrand, Åke: 1989. Sverige 989. Makt och herravälde I. *Stockholm Archaeological Reports Nr 24*. Stockholm.

Hyenstrand, Åke: 1996. Lejonet, draken och korset. Sverige 500-1000. Lund.

Jørgensen, Bent: 1981. Dansk stednavneleksikon I. Øerne øst for Storebælt. København.

Korhonen, Olavi: 1987. Öst-västliga kulturkontakter i belysning av en båtterm. I: Björklund, G. (red.): *Bottnisk Kontakt III*: 11-21. Jakobstad.

Kraft, John: 1990. En ledungshamn i Kärrbo. I: *Västmanlands Läns Tidning 11/5 1990*.

Lindén, Bror: 1938. Björkskipus och Skipustjärn. I: Berg, G. Svensson, S. (red.): *Grudbo på Sollerön. En byundersökning*: 500-528. Uppsala.

Lund, Niels: 1996. Lið, leding og landeværn. Hær og samfund i Danmark i ældre middelalder. Roskilde. Diss.

Magaard Jacobsen, Erik: 1991. Geological investigation methods and modelling in coastal areas as a tool of archaeology. I: Crumlin-Pedersen, O. (red.): *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200*: 259-268. Roskilde.

Malmros, Rikke: 1986. Ledung og Skjaldekvad. I: *Aarbøger for Nordisk oldkyndighed...1985*: 89-138.

Moberg, Lennart: 1989. Hållnäs. I: Peterson, L. (ed.): *Studia onomastica. Festskrift till Thorsten Andersson 23/2 1989*: 231-239.

Modéer, Ivar: 1936. Färdvägar och sjömärken vid Nordens kuster. Namntolkningar. Uppsala.

Modéer, Ivar: 1937. Namn- och ordgeografiska studier. Uppsala.

Myhre, Bjørn: 1985. Boathouses as Indicators of Political Organization. I: *Norwegian Archaeological Review (NAR) 18*: 36-60.

Myhre, Bjørn: 1987. Chieftain's gravea and chiefdom territories in South Norway in the Migration Period. I: *Studien zur Sachsenforschung 6*: 169-187.

Myhre, Bjørn: 1997. Boathouses and naval organization. I: Nørgaard Jørgensen, A. Clausen, B. (eds.): *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective AD 1-1300. PNM Vol 2*: 169-183. Copenhagen.

Nielsen, O. (utg.): 1873. Liber census Daniae. Kong Valdemar den Andens jordebog. København.

Nørgaard Jørgensen, Anne: 1997. Investigations within the Coastal Defence Project 1993-96. I: *Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde, Denmark No.9, Dec 1997*: 18-28.

Nørgaard Jørgensen, Anne: "Søforsvaret". Bidrag i eng. i samme/ Clausen, B. (eds.), *Maritime Warfare. Symposierapport, Nationalmuseet, København*. (i tryck)

Olaus Magnus: 1555..*Historia de gentibus septentrionalibus*. 1970 nytryck av den latinska texten, Copenhagen; 1976 Nytryck av den svenska översättningen med kommentarer av John Granlund. Östervåla.

Ohlsson, Bertil: 1939. Blekingekusten mellan Mörrums- och Ronnebyån. Namnhistoriska undersökningar. Lund. Diss.

Olsen, Magnus: 1915. Hedenske Kultminder i norske Stednavne. Kristiania.

Olsson, Ingemar: 1972. Snäcknamn på Gotland. I: *Fornvännen*: 180-208.

Pellijeff, Gunnar: 1967. Archaeology and placenames. Excursus. I: Hagberg, U. E. (ed.): *The Archaeology of Skedemosse II*. Uppsala.

Pellijeff, Gunnar: 1989. Ortnamnselementet skede. I: Peterson, L. (red.): *Studia Onomastica. Festskrift till Thorsten Andersson*: 279-286. Stockholm.

Renfrew, Colin: 1975. Trade as action at distance: questions of integration and communication. I: Sabloff, J. Lamberg-Karlovsky, C.C. (eds.): *Ancient Civilization and Trade*: 3-59. Albuquerque.

Rimbert: 1986. Boken om Ansgar (sve. övers. av Eva Odelman), Stockholm. Jfr Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der hamburgischen Kirche und des Reiches. Rimbert Leben Ansgars Adam von Bremen etc. (W. Trillmich). Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 1978.

Rimkrönikan: Svenska medeltidens rimkrönikor (III): 1866.

Rolfsen, Perry: 1974. Båtnaust på Jærkysten. *Stavanger museums skrifter* 8. Stavanger.

Schück, Adolf: 1950a. (rec. av) Hafström 1949. I: *Historisk Tidskrift* (Stockholm) 1950: 464-488. Svar av Hafström i HT 1951: 288-303.

Schück, Adolf: 1950b. Ledung och konungshamn. With Engl. summary. I: *Sjöhistorisk Årsbok 1950*: 99-128.

Slotte, P. (red.): 1987. Böten och vårdkasar i ortnamnen. I: Klassiska problem inom finlandssvensk ortnamnsforskning. *Svenska litteratursällskapets jubileumssymposium på Hanaholmen 4-6 okt 1985. Studier i nordisk filologi* 67. Skr. utg av svenska litteratursällskapet i Finland 539: 159-211.

Stylegar, Frans Arne: 1998. Maktens kulturlandskap. Bidrag til den yngre jernalders kosmografi. Eksemplet Tune in Østfold. I: Østmo, E. (red.): *Fra Østfolds oldtid. Univ. Oldsaksaml Skr nr 21*. Oslo: 197- 210.

Svanberg, Fredrik: 1995. Marina spärranläggningar i östra Blekinge. Nya undersökningar 1995 och sammanställning av arkeologiskt arbete 1966-1974. Blekinge läns museum, Karlskrona.

Valtavuori-Pfeifer, Ritva: 1989. Intressanta namn på åländska hamnar. I: Peterson, L. (et al. red.): *Studia onomastica. Festskrift till Thorsten Andersson 23/2 1989*: 405-413. Lund.

Varenius, Björn: 1998. Han ägde bo och skeppslid. Om rumlighet och relationer i vikingatid och medeltid. *Studia Arch. Univ. Umensis 10*. Umeå.

Westerdahl, Christer: 1985. Vaggan flöt på vattnet I-II. I: *Västgötabygden nr 5-6*.

Westerdahl, Christer: 1988. Norrlandsleden II. The Norrland Sailing Route. The description of the maritime cultural landscape. *Arkiv för norrländsk hembygdsforskning XXIII*. Härnösand.

Westerdahl, Christer: 1989. Norrlandsleden I. The Norrland Sailing Route I. The sources of the maritime cultural landscape. *Arkiv för norrländsk hembygdsforskning XXIV*. Härnösand. Förkortas NL i texten.

Westerdahl, Christer: 1990. The Maritime Itinerary of the Tax Register of King Valdemar Sejr of Denmark (1202-41). I: *Deutsches Schifffahrtsarchiv 13, 1990*: 325-375.

Westerdahl, Christer: 1991. Norrlandsleden. The maritime cultural landscape of the Norrland Sailing Route. I: Crumlin-Pedersen, O. (ed.): *Aspects of Maritime Scandinavia*: 105-120. Roskilde.

Westerdahl, Christer: 1993. Medeltida ortnamn. En översikt av system och former i det maritima kulturlandskapet längs Norrlandskusten. I: Svensson, I. (et als, eds.): *Bottnisk Kontakt VI*. Gävle: 86-95.

Westerdahl, Christer: 1998. Maritime Kulturlandschaften am Beispiel des Ostseeraumes. Einführung in die Tagungsthematik. I: *Siedlungsforschung 15 (1997)*: 33-52. 7 Abb. Bonn.

Westerdahl, Christer: 2000a. From River to Sea catching the Monsoon. Concepts of the Maritime Cultural Landscape. I: *IXth International Seminar on Indo-Portuguese History. Science, Technology and Culture (15th-18th century) Dec 7-11, 1998*. Indian National Science Academy, New Delhi.

Westerdahl, Christer: 2000b. From land to sea, from sea to land. On transport zones, borders and human space. I: Litwin, J. (m.fl. red.): *Down the river and into the sea. 8th ISBSA: 1-10*. Gdansk.

Westerdahl, Christer: 2001. Kyrkan och ledungen- gränsen i inre Botten 1346 och 1374. Ett tolkningsförsök av överhetens medeltida transportorganisation i området. I: Morney, J. (red.): *Bottnisk Kontakt X*: 141-162, Vasa.

Vilkuna, Kustaa: 1975. Der Hintergrund des nordischen Kirchbootswesens. I: *Ethnologia Scandinavica. Journal of Nordic Ethnology*: 80-90.

Vilkuna, Kustaa: 1976. Keskiaikainen matka- ja vartiovene. I: *Turun historiallinen yhdistyksen julkaisuja 31*: 94-112. Vammala.

Zilliacus, Kurt: 1989. Skärgårdsnamn. Helsingfors.

Landskapslagar och runinskriptioner:

Gulatingssloven (Norge)

Hälsingelagen (N. Sverige/ Finland)

Skånelagen (Danmark)

Södermannalagen/ Upplandslagen (Sverige)

Danmarks runinskrifter.

Runverket, Sverige: Södermanland och Östergötland.

Roddfregatten Sankt Nikolaj

Konstantin K. Chilik

År 1948, vid utförande av hydrotekniska arbeten i Svensksund vid infarten till staden Kotka, stötte man på vraket av ett segelfartyg av nästan 40 meters längd. Att det rörde sig om ett ryskt skepp förstod man genast tack vare de fynd man fick upp. Det råde inte heller något tvivel om, att det hade förlist under kriget 1788-1790 i det andra slaget vid Svensksund. I början tvivlade man inte heller på att det hörde till klassen roddfregatter. Snart nog efter fyndet uppstod i den finländska pressen en polemik mellan forskare ifråga om skeppets namn. Det fanns två åsikter: enligt den ena var det roddfregatten *Maria* och enligt den andra roddfregatten *Nikolaj*. I tidningen "Hufvudstadsbladet" av den 10 december 1949 fanns en artikel med rubriken Svensksund-skeppet – den ryska fregatten *Maria*? Ett stycke i artikeln var rubricerat: *Maria* eller *Nikolaj*?

År 1961 påbörjades systematiska undersökningar av fyndet, vilka dock inte kunde ge något säkert svar på frågan om skeppets namn. I stället komplicerades saken ytterligare. Det uppstod nämligen osäkerhet om till vilken klass av krigsskepp det hörde. I den tidningspolemik som denna fråga gav upphov till, deltog i juli 1962 tidningen "Eteenpäin" med en artikel med rubriken *Nikolaj* har nu blivit *Proserpina*. Men *Proserpina*, som likaså deltagit i det andra slaget vid Svensksund, var en chebeck och alltså ett skepp av en helt annan klass, trots att det ifråga om skrovets mått inte så mycket skilde sig från roddfregatterna. Och trots att forskarna i ämnet vid tiden för VI Baltiska seminariet år 1988 redan allmänt var säkra på att det var *Nikolaj* som låg på sjöbotten där utanför Kotka, fanns det också ännu de som tvivlade.

Här ytterligare några ord om skeppets namn: I alla finska publikationer och i nutida museidokument kallas det helt enkelt *Nikolaj*. I ryska beskrivningar och rapporter och andra dokument i arkiven och likaså i litteraturen figurerar två namn på fregatten, *Nikolaj* och *St. Nikolaj*. Den officiella benämningen är *Sankt Nikolaj*. Ifråga om namnet skriver J.S. Krjotskov: "...samma skepp hade ibland två och även tre namn, ett officiellt och ett annat som skrevs in i Amiralitetets register, och ytterligare ett tredje s.a.s. "till vardags".¹ Vid den tiden ingick i den baltiska flottan ytterligare två skepp med namnet *Nikolaj*.

Konstantin K. Chilik, marinhistoriker från S:t Petersburg.

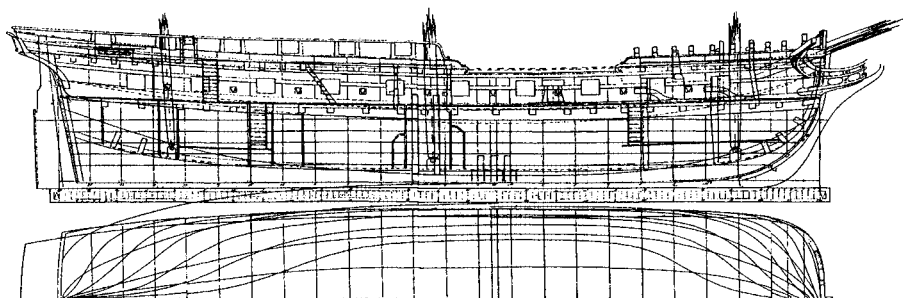


Bild 1: Ritning nr. 1681. Längdprojektion av en roddfregatts skrov

Det var 100-kanoners linjeskeppet *Sankt Nikolaj Undergöraren* och 66-kanoners skeppet *Sankt Nikolaj*. Också båda dessa skepp finner man i arkivdokument med benämningen *St. Nikolaj*. Detta helgon var alltså vid den tiden mycket populärt bland ryskt sjöfolk. Enbart i Östersjön seglade under 18:de seklet fjorton fartyg med detta namn. Men just om roddfregatten *Sankt Nikolaj* har det nu publicerats ett antal intressanta artiklar i seriösa tidskrifter och flera torde vara att vänta.

Under VI Baltiska seminariet i Kotka blev jag uppmärksam av en grupp dykare och likaså av några historiker och andra intresserade från "Svensksund-sällskapet", som bildats just för en allsidig undersökning och forskning kring fyndet av *Nikolaj*. De framförde önskemålet, att jag i arkiv och muséer i Leningrad skulle försöka hitta ritningarna till detta skepp. Efter hemkomsten började jag forska i saken. Det visade sig att ritningarna till roddfregatten *St. Nikolaj* inte kunde hittas i Centrala statliga arkivet för sjökrigsflottan (numera RGA VMF), där ett stort antal ritningar till skepp från 1700- och 1800-talet förvaras. Man fick vända sig till litteraturen om flottans historia. F.F. Veselogo skriver i sitt stora verk: "Förteckning över de ryska krigsfartygen..." i delen "Den ryska roddfloottans fregatter" att *Nikolaj* (han använder endast denna korta namnform) blev färdig i Kronstadt 1790 och löpte av stapeln 23 april samma år samtidigt med sju andra roddfregatter av samma typ (*Katarina, Maria, Pavel*, två med namnet *Alexandra, Konstantin* och *Helena*).² De hade alla samma mått, längd 130 fot, bredd 32 fot, skrovet inre djup 11 fot. Senare, efter kriget 1788-1790, under åren 1792 till 1795 byggdes det en serie till med sju skepp av samma typ, och denna gång inte i Kronstadt utan i S:t Petersburg. Bland dem fanns namnen *Nikolaj, Konstantin* och *Bogojavlenie Gospodne* och de hade alla samma mått som skeppen i den



Bild 2: Halvmodell av roddfregatten Sankt Nikolaj

föregående serien. Men samtidigt byggdes ytterligare tre roddfregatter i en tredje serie som löpte av stapeln i S:t Petersburg och de hade bibliska namn: *Betlehem*, *Nazaret* och *Emmanuel*. Från de föregående två serierna skiljer sig dessa genom sitt djupare skrov – 12 fot.³ Allt som allt byggdes 18 fregatter av samma typ som *Nikolaj*.

Dessa uppgifter underlättade sökandet efter ritningar, eftersom det var klart att man inte kunde hitta ritningarna till själva *Sankt Nikolaj* men kanske nog av en roddfregatt av just denna typ. Det visade sig att det i RGA WMF, i fond 327 (Katalog 1, fartygsritningar) finns fyra med tusch förtydligade ritningar av roddfregatter (nr. 1680, 1681, 1750 och 1791). Alla fyra är s.k. teoretiska ritningar av fartygskonstruktioner. På ingen av dem ser man något fartygsnamn. På ritning nr. 1681 finns en förklarande överskrift: ”Kopia av ritning gjord av skeppsbyggargesällen Saritjev. På övre däck 20 st. 18 pounds kanoner (107 mm) och i fören 2 st. 24 pounds kanoner (150 mm). På kvarterdäck 12 st. sexpundare (95 mm). På förkastellet 2 st. sexpundare och i stäven 2 st. tolvpundare (120 mm). Allt som allt 38 kanoner (K.C.). Längd mellan perpendikulärerna 130 fot (39,62 m), bredd 32 fot (9,75 m), skrovets inre djup 11 fot (3,35 m). Oktober den ... 1789” (bild 1). Här kan man tillägga att skeppets djupgående var 12 fot och 6 tum, och att höjden från vattenytan till nedre kanten av den lägst belägna kanonportens nedre kant var 4 fot. På övre däck ses på ritningen 10 kanonportar (för 18-pundarna) och därtill en port i fören (för 24-pundaren). Som det framgår av dateringen på ritningen har denna nog gjorts redan före byggandet av fartyget, men då den inte uppvisar några spår av att ha använts vid själva bygget, kan man anta att detta är en kopia som gjorts speciellt för arkivering.

Också på ritning nr. 1750 finns en överskrift, men kortare: ”Ritning för åtta fregatter, byggda i kanalen i Kronstadt år 1789. Däckets längd 130 fot, bredd 32 fot 6 tum, skrovets djup 11 fot”. Andra data finns inte på ritningen och inte

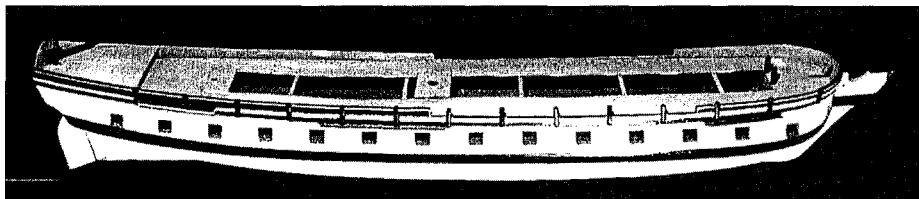


Bild 3: Modell av roddfregatten Sankt Konstantin

heller något som tyder på att den skulle ha använts vid själva byggandet av skeppen. Man fäster sig vid uppgiften ”....byggda 1789”. Enligt Veselogo färdigbyggdes och sjösattes alla skeppen i första serien år 1790. På de båda typritningarna ser man att nio öppningar för åror avbildats mellan de tio kanonportarna. Ingen ritning tycks vara gjord för att användas vid själva byggandet av skeppen, men tack vare dem har det nu varit möjligt att få en riktig uppfattning om deras konstruktion. De ritningar som då användes finns sannolikt inte bevarade.

Ritning nr. 1750 är inte en exakt kopia av den förstnämnda, där finns obetydliga skillnader i konstruktionsdetaljer. Särskilt fäster man sig vid att däckets på den är sex tum bredare än på den föregående. Där är också aktern längre utdragen och rorkulten är placerad framför mesanmasten, medan den på den förstnämnda är bakom. Också fästena för galjonsbilder är något olika. Trots dessa skiljaktigheter råder det knappast något tvivel om, att just dessa två ritningar hör till den första serien roddfregatter och – möjligen – till den andra. En intressant detalj på ritningen nr. 1681 är den med en vanlig penna ganska vårdslöst på stäven tecknade örnen i profil (sannolikt en tvåhövdad örn sedd från sidan). Sannolikt har teckningen tillkommit senare, vid byggandet av den andra, eller kanske hellre den tredje serien av dessa fregatter. På ritningen nr. 1750 finns ingen galjonsbild, liksom det inte heller från början funnits någon på nr. 1681.

Ritning nr. 1680 är daterad 1791, men på ritning nr. 1791 finns ingen datering. En närmare undersökning har visat att de båda ritningarna är praktiskt taget identiska. Båda skeppen har samma antal kanonportar och öppningar för årorna och nästan samma mått på skrovet, med undantag för djupet i rummet, som är 11 resp. 12 fot. Följaktligen skiljer det också på djupgåendet med en fot (12 fot 6 tum, resp. 13 fot 6 tum). Avståndet från vattenlinjen till kanonportens nedre kant är 4 fot 6 tum. Just tack vare ritningarna nr. 1680 och 1791 kan man med stor sannolikhet anta att det i den tredje serien byggdes tre skepp med 12 fots höjd i rummet. Några galjonsbilder finns inte på dessa ritningar. Av de två första av de ovannämnda ritningarna har jag år 1990 överlämnat

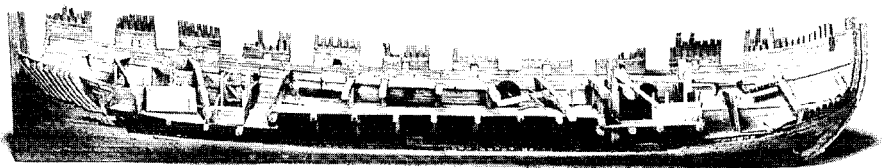


Bild 4: Modell av Sankt Nikolaj som vrak

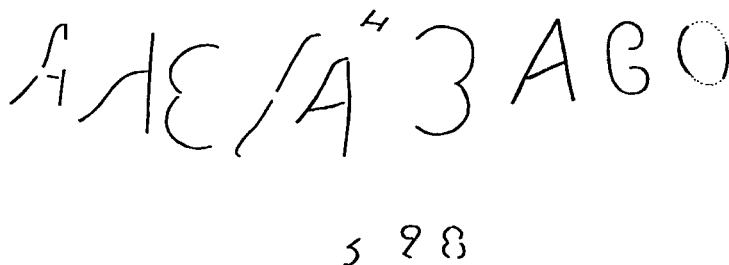
kopior till Svensksund-sällskapet och till Kymmenedalens museum (Kymenlaakson museo).

Vid undersökningarna framkom, att det i museerna i Leningrad fanns två modeller av den för oss så intressanta fregatten. Den ena, en halvmodell, förvaras i Centrala sjökrigsmuseet och den andra, en helmodell, i museet "Kronstadts fästning". På brädan som bildar underlag för halvmodellen finns texten "28-kanoners fregatten *Nikolaj*. År 1790" (bild 2). Men på den lilla tavlan med helmodellen står det: "38-kanoners roddfregatt Konstantin. Byggd i Kronstadt år 1700" (bild 3). Om detta senare årtal är riktigt så är detta den *Konstantin*, som löpte av stapeln samma dag som *Nikolaj*, och som blev tagen av svenskarna på morgonen dagen efter slaget och *Nikolajs* undergång. Enligt modellerna skiljde sig de båda skeppen till sin konstruktion inte mycket från varandra. Däremot skiljer sig båda märkbart från ritningarna. Iögonenfallande är skillnaden i antalet kanonportar. På ritningarna ser man tio kanonportar längs vardera relingen på övre däck och två i fören och på kvartersdäck sex kanonportar. På modellerna däremot finns på övre däck tretton kanonportar längs sidan och två i fören, men inga alls på kvartersdäck. Inte heller finns några öppningar för årorna, eftersom både kvartersdäck och förkastell saknas. Detta är sannolikt förklaringen till att texten på halvmodellen anger att *Nikolaj* är en 28-kanoners fregatt. Av överskriftens utseende och stil att döma är den sannolikt gjort i mitten av 1800-talet, då ingendera av dessa fregatter mera fanns och då halvmodellens ursprungliga underlag förlorats och ersatts med ett nytt. Det är inte heller uteslutet, att de som gjorde den nya överskriften, helt enkelt räknade de kanonportar som syntes på halvmodellen och multiplicerade med två. Men varför det på tavlan vid *Konstantin* står att den är en 38-kanoners fregatt, är helt obegripligt. Och ytterligare en konstruktionsdetalj: på tre av ritningarna och på halvmodellen ser man i akterstaven ett slags snäckformade officerstecken, men dessa finns inte på modellen av *Konstantin*.



Bild 5: Kanon nr. 1

Det finns ytterligare ett dokument, som baserar sig på de faktiska Svensksundfynden och som gör att man med visshet kan svara på frågan om skeppstypen. Det är måttritningarna av vraket, som utförts av de finska dykarna. På basen av dem gjorde skeppsmodellbyggaren Harry Alopaeus 1969-1970 en 33 tum lång modell av *Nikolaj*⁴ och 1985 byggde Juhani Yrjänäinen en mycket noggrann modell, som nu finns på Kymenlaakson museo (bild 4). För bättre åskådlighet byggdes denna modell med öppen högersida. Detta ger en god bild av den inre konstruktionen och av vrakets nuvarande skick. Man ser att kvartersdäcket med akterskeppet, förkastellet och gal-



100 MM

Bild 6: Skriftecken på röret till 18-punds kanon nr. 1 (på ön Varissaari)

jonsbilden inte bevarats hela, och att praktiskt taget allt rundhult och alla konstruktioner på överdäcket försvunnit. Stävpartiet är svårt skadat liksom också flera av spanterna är brutna upptill. Orsaken till att skeppets överdelar inte bevarats hela är den, att det ligger på ett djup av endast 16 meter, och att farleden in till Kotkas hamn går praktiskt taget rakt ovanför platsen. En detalj på modellen av vraket är gåtfull: vid mitten av fartyget ses ett övre däck, trots att man på ritningarna från 1789 ser ett sådant endast i fören och ett – alldeles kort – i aktern. På ritningen från 1791 däremot sträcker det sig faktiskt längs hela skeppet, såsom på Yrjänäinens modell. Frånsett skadorna på vraket syns alla öppningarna för kanoner och åror längs sidorna. Dessa utgör ett av de viktigaste kännetecknen för denna klass av dåtida örlogsfartyg. På modellen ser man mycket tydligt, att det längs den vänstra sidan vid övre däcket finns tio kanonportar och mellan dem nio öppningar för åror, samt ytterligare en kanonport i fören på vänstra sidan. Detta motsvarar precis de ovannämnda ritningarna i VMS-arkivet.

Det finns ytterligare en faktor enligt vilken man kan bestämma skeppsklassen, och det är antalet artilleripjäser av olika kaliber. Av överskriften på tre av de fyra ritningar av roddfregatter som bevarats, framgår kanonernas kaliber och antal: två 24-pundare, tjugo 18-pundare, två 12-pundare och fjorton 6-pundare. Överskriften på ritningen av en chebeck av typen *Proserpina* anger att på dess huvuddäck fanns tjugofyra 24-punds kanoner och på kvarterdäcket åtta 6-pundare. På dessa chebecker fanns inga artonpundare.

I juli 1990 mätte jag kalibern på några av de kanoner som tagits upp från

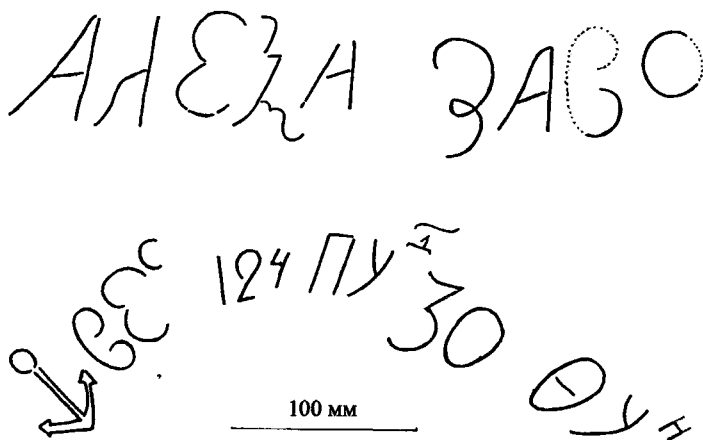


Bild 7: Skriftecken på röret till 18-punds kanon nr. 2 (på ön Varissaari)

det sjunkna skeppet i Svensksund och ställts ut på ön Varissaari. Det visade sig att där förvarades tio 18-pundare, en 12-pundare och sex 6-pundare. Ytterligare fanns där en kanon som var uppställd vid angoringsbryggan. Den var sannolikt en svårt korroderad 24-pundare. Också dessa kanoner, som tagits upp från det sjunkna skeppet, utgör alltså ett otvetydigt bevis för att det är fråga om just *Sankt Nikolaj*. Ännu några ord om de kanoner som jag mätte 1990. De sju rör som var uppställda i kaféet stod på sina egna lavetter, som hade tagits upp från fregatten. För två andra hade t.o.m. bevarats de kilar av ek med vilka man reglerade riktinkeln i höjdlid. Vid närmare undersökning av dessa två kanonrör fann man vid axeltapparna väl bevarade stämplrar med likadana skrivtecken: (bild 6 och 7), vilket betyder Alexandrovskij pusjetsnyj zavod, dvs. Alexandrovska kanonfabriken i Petrozavodsk. Den kanon som var uppställd till höger om ingången till kaféet (kanon nr. 1, bild 5) var stämplad med ett ankare. På pjäsen intill fanns ett likadant ankare och överskriften (dvs. vikt 124 pud 30 pund eller 2 043 kg). Här vill jag nämna ett lätt komiskt misstag som uppstått vid läsningen av ovanstående skrift.

Ora Patoharju har för sin artikel om fynden tydligen läst skriften s.a.s. upp och ner och därvid tolkat BE som siffran 39.⁵ Det är också möjligt att han blivit missledd av ett foto han använt för sin artikel, där endast de två första bokstäverna av överskriften är synliga. På den tredje 18-pundiga kanonen, som något avviker till konstruktion och utseende, syns på ovansidan mellan tapparna en dåligt bevarad gjuten bild av den tvåhövdade örnen. På 6-pundar-

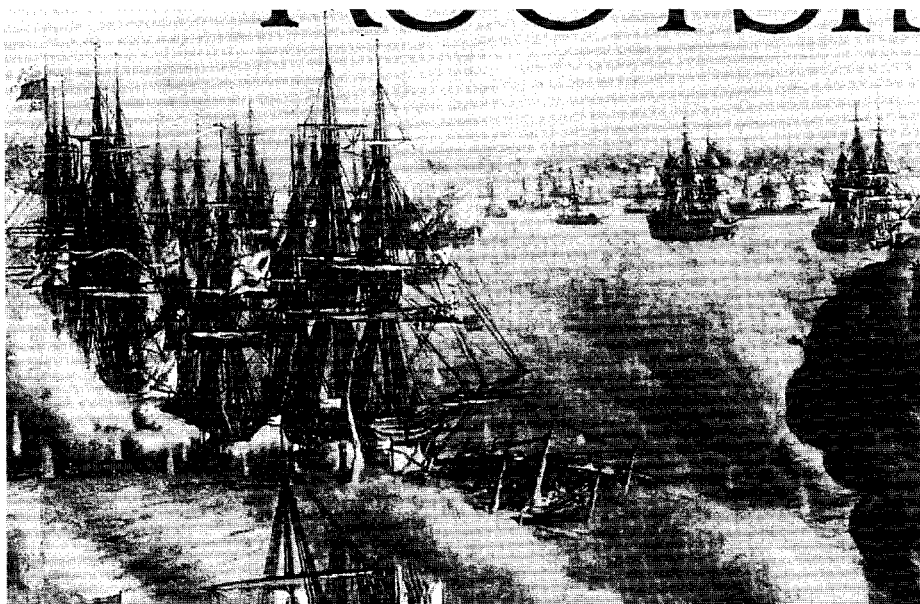


Bild 8: Detalj av J. T. Schoultz målning av den sjunkande Nikolaj den 9 juli 1790

na har man inte kunnat finna några bilder. På den kanon som var uppställd vid bryggan fanns en gjuten bild av den tvåhövdade örnen med staden Moskvas vapen i mitten. Tyvärr lyckades jag inte komma åt att se närmare på de kanoner som förvarades inne i skjuet på ön. De var dessutom lagda upp och ner och man kunde inte se eventuella skrivtecken eller bilder. Metallytan är nu utsatt för korrosion och lossnar bitvis i stora stycken. Jag vet alltså inte om skrivtecken och bilder bevarats på de kanoner som fanns i skjuet. Det vore verkligen synd om de förstörts!

Hur kan man förklara, att det på den sjunkna *Nikolaj* visade sig finnas färre kanoner än som noterats i det svenska registret och på den ryska ritningen? Den finska sjöhistorikern Christian Ahlström hänvisar i en artikel i tidningen Hufvudstadsbladet i mars 1978 till en uppgift i en rysk officers dagbok enligt vilken folket på *Nikolaj* själva kastade kanoner i sjön.⁶ Detta är möjligt, men i VMF finns dokument som ger en annan förklaring, som dock egentligen inte avviker från den av Ahlström refererade. Det är fråga om tre rapporter från dykerikommissarien i Riga, Carl Heinrich Riedel till amiral Alexej Sinjavin. Under två säsonger, 1795 och 1796, ledde Riedel arbetet med att ta upp sådant som hamnat på sjöbotten under slaget vid Svensksund (fond 201, katalog 1,

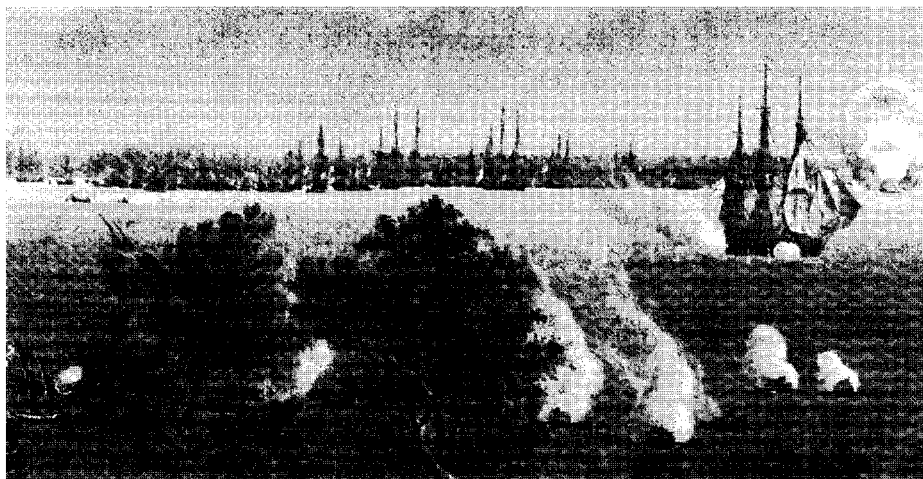


Bild 9: Detalj av J.T. Schoultz målning. Konstantin försöker ta sig ut till havs den 10 juli. Till vänster i bilden syns masterna av den sjunkna Nikolaj.

nr. 48). I sin rapport från den 14 juli 1795 skrev han att *Sankt Nikolaj* hittats och att ”den ligger mellan härvarande vaktsskepp och Amiralitetet”. I rapporten från den 11 augusti 1795 vill han ha råd om hur han skall göra på våren följande år – skall han ”tömma” fregatten (dvs. ta upp allt innehåll) eller skall han lyfta hela skeppet. Härvid meddelar han också, att han ”avsiktligt inte tog bort kanonerna från vänstra sidan, då dessa nästa vår blir behövliga vid lyftet, för att få upp skeppet i jämvikt på kölen”. Detta vittnar om att fregatten stod på botten med lutning åt höger. Hur många kanoner dykerikommissarien sedan tog upp ”från högra sidan”, meddelar han inte, men eftersom de finska dykarna tagit upp de 22 som var kvar, kan man räkna ut att han då bärgade 12 eller 16 kanoner. I varje fall skötte han om att de kom bort från själva kanondäckets och möjligen också kvartersdäckets högersida. Det är tydligt att han på allvar hade föresatt sig att lyfta hela fregatten, och han hade t.o.m. från Köpenhamn skaffat två dykare, då hans egna hade insjuknat. Men någonting kom emellan, som förhindrade verkställandet av denna plan.

Hittills har det varit tal endast om själva skeppsskrovet och om kanonerna. Av inte mindre intresse är segel och rigg. På det fartyg som ligger sjunket utanför Kotka har dessa delar naturligtvis inte bevarats, framförallt p.g.a. det ringa vattendjupet. På gamla fartygsritningar var det vanligt, att man visade endast skrovet samt masternas undre del. Sedan gjordes stänger, rår och andra delar av riggen, samt segel, enligt de anvisningar som kaptenen på det under

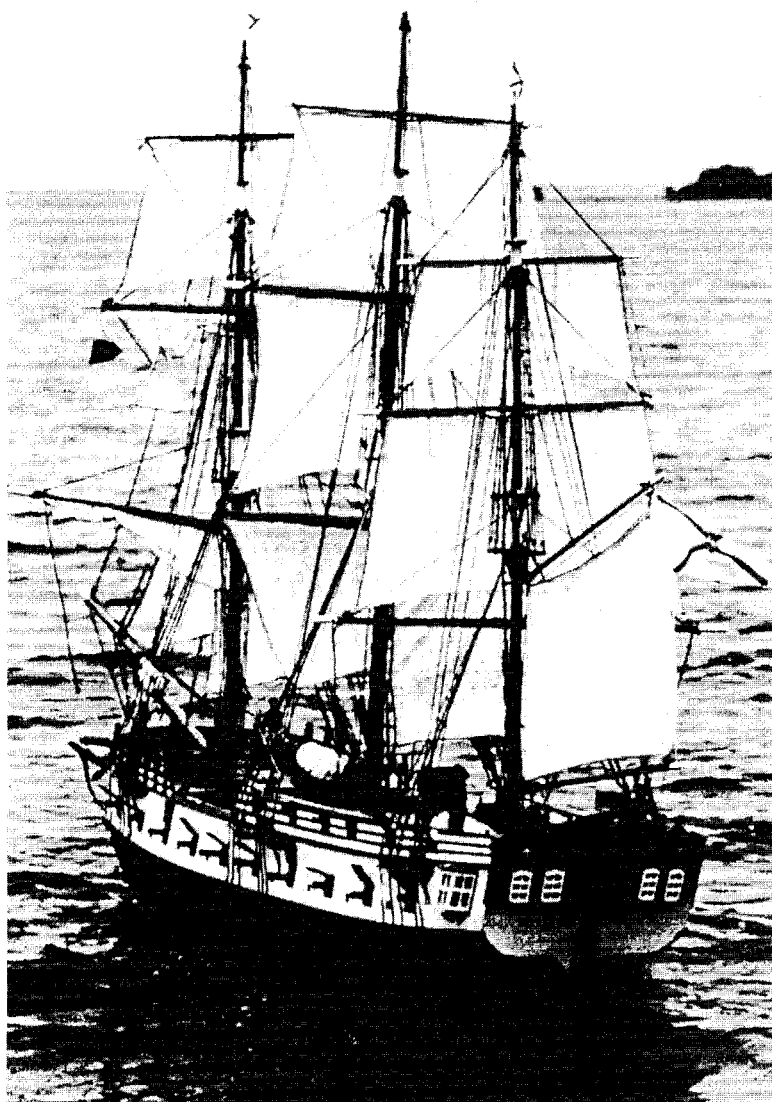


Bild 10: Karl Immonens modell av Nikolaj

byggnad varande skeppet gav på basen av sin erfarenhet. Därför var det av särskilt intresse att försöka få besked om dessa detaljer, eventuellt hos konstnärer som var samtida med fregatten. I ryska arkiv och muséer lyckades jag

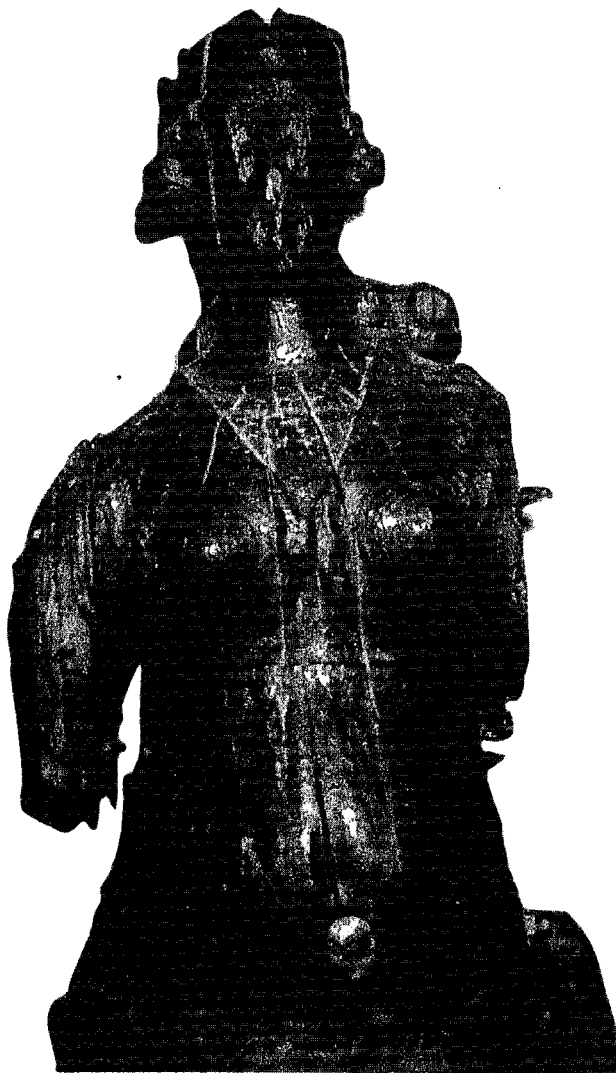


Bild 11: Galjonsbilden i Kymmenedalens Museum (i staden Kotka)

inte hitta några avbildningar av roddfregatter från slutet av 1700-talet. Men så, då jag redan hade givit upp sökandet, fann jag i band I av verket "Fäderneslandets skeppsbyggnads historia" en illustration: "24-kanoners roddfregatten *Avtroil*, gravyr av A. Frolov. Slutet av 18:de århundradet".⁷ Men detta var den gamla svenska fregatten *Af Trolle*, ett betydligt mindre skepp, som tagits av

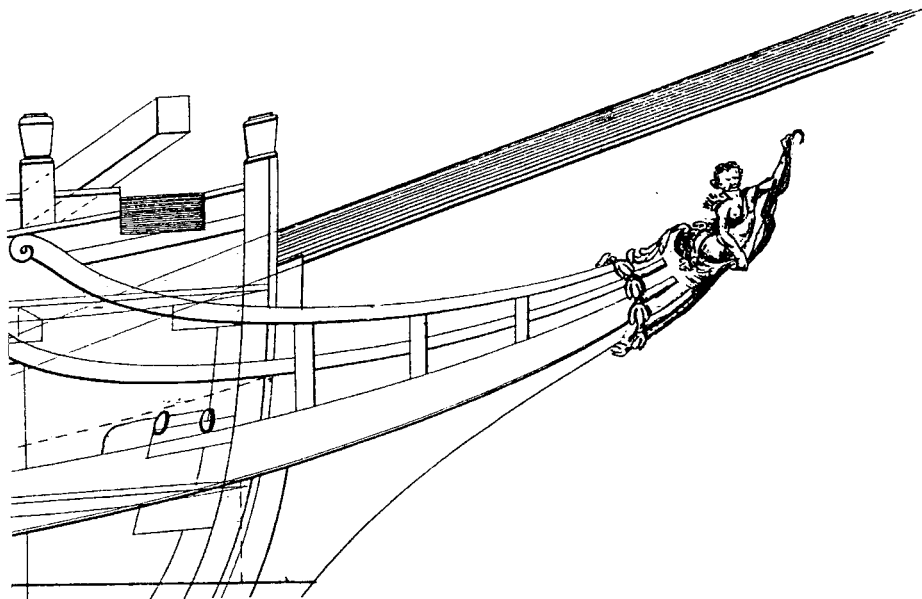


Bild 12: Galjonsbilden på ritningen av en chebeck (=Centrala statliga arkivet för sjökrigsflottan RGA VMF, fond 327, katalog 1, objekt 3950)

ryssarna och som naturligtvis inte passade till modell för en rekonstruktion av ryska roddfregatter.

Trots allt visade det sig finnas ett samtida vittnesbörd. På de tavlor av slaget som målats av den svenska konstnären Johan Tietrich Schoulz, en sjöofficer som själv deltagit i båda slagen vid Svensksund, finns även ryska roddfregatter, och bland dem också *Nikolaj*. Schoulz gjorde nära hundra målningar och teckningar från sjöslagen under kriget 1788-1790.⁸ En hel serie oljemålningar och teckningar i gouache och tusch visar olika situationer i det andra slaget vid Svensksund. På två bilder ser man fartygens läge mitt på dagen, då *Nikolaj* går under. Fregatten ligger på höger sida (vilket just motsvarar kommissarie Riedels uppgift), men då den redan till hälften har sjunkit är det praktiskt taget omöjligt att urskilja detaljerna i rundhult och tackling (bild 8). På den ena av tavlorna är skeppet dessutom skymt av krutrök. Invid det står på båda sidor i stridslinje andra likadana fregatter med Andreasflaggan, och på något avstånd i en andra formering, ytterligare två. Dessa är, kan man anta, *Helena* och en av *Alexandrorna*, som klarade sig i slaget utan värre skador. På alla är seglen beslagna och därför är det lätt att se rundhult och rigg, som för övrigt har

tecknats förvånansvärt tydligt. T.o.m. på de reproduktioner av Schoulz tavlor som publicerats i Stig Jägerskiölds bok kan man tydligt se detaljerna i riggen på fock- och stormasten.

På mesanmasten ses två horisontala rår upptill och mesangaffeln under dem. Likaså ses tydligt bogsprötet med rån för blindan. Det förefaller som om de för de ryska skeppen på 1700-talet så karaktäristiska proportionerna med höga master och förhållandevis korta rår, egentligen inte avviker från de svenska. På bilden som visar läget morgonen efter slaget, (originalet förvaras på Krigsarkivet i Stockholm) ser man de övre delarna av den sjunkna *Nikolajs* master och rigg sticka upp ovanför vattenytan. En ljus vimpel vajar ännu från stormasten. Masternas lutning tyder på att fregatten ligger på botten med högra sidan nedåt. Inte så långt från den ses en ensam rysk roddfregatt, som med seglen hissade försöker rädda sig genom att skjuta sig fri genom den svenska linjen och ta sig undan kanonsluparna som ansätter den (bild 9). Det är *Konstantin*, den sista (den femte) fregatten, som ännu inte tagits av svenskarna. Den lyckades sedan inte ta sig ut till öppna havet.⁹ Otvivelaktigt torde nog framställningen av de ryska fregatterna på Schoulz tavlor kunna tjäna som modell för en rekonstruktion av *Nikolajs* rigg. Det är naturligtvis inte heller helt uteslutet, att sådana bilder har kunnat bevaras i ryska muséer eller arkiv.

Nu i korthet något om denna klass av krigsskepp i ryska flottan. Man vet att det i Baltikum före kriget 1789-1790 bland skeppsflottans fregatter fanns *Evangelisten Markus* och *Provornyj*, som i en del dokument benämns som roddfregatter.¹⁰ Dessa var verkligen också roddfregatter med tjugo kanoner och trettio åror. De var byggda i S:t Petersburg åren 1773 till 1777 (skeppsbyggmästare var James). Längden var 124 fot 4 tum. Bestyckningen var betydligt lättare än på de senare byggda skeppen, men längden var ungefär densamma. Det är klart att de ryska skeppsbyggarna visste om de många örlogs- och kaparfartyg, som konstruerats av den vid denna tid kända teoretikern och praktikern på detta område, amiral Fredrik af Chapman.¹¹ Bland dem fanns också en serie på 10 fyrtiokanoners fregatter (tjugosex 18-pundare och fjorton 6-pundare), som byggts åren 1782-1785 i Karlskrona.¹² Den första i serien var fregatten *Bellona*. Av ritningen att döma var dessa roddfregatter, med hål för årorna längs sidorna.

I maj 1789, under kriget mot svenskarna, blev ett skepp från denna serie, *Venus* (som löpt av stapeln 1783), taget av ryssarna. I augusti samma år, i det första slaget vid Svensksund, erövrades en annan Chapman-fregatt, den ovan nämnda 24-kanoners *AfTrolle*, som byggts 1766 i Västervik.¹³ Det var framförallt dessa händelser som gav det ryska sjöekipaget en påstöt att börja bygga

och ta i bruk skepp av denna nya typ och klass. Det var alltså helt naturligt att de nya 38-kanoners skepp allmänt sett liknade *Bellona*. Men också skillnaderna var märkbara. Särskilt tydliga var de i fråga om måtten på skrovet – längden på de ryska skeppen var 130 fot och bredden 32, *Bellonas* längd var 156 fot och bredden 40. De skiljde sig också till formen. På de svenska skeppen var rundningen på för och akter praktiskt taget lika och hela skrovet uppvisade en symmetrisk utformning räknat från mittskeppet. På de ryska fregatterna var den aktre delen av skrovet mera långsträckt i förhållande till förskeppet, vilket gav det en hydrodynamiskt gynnsammare utformning. Vidare var de ryska skeppen mera flatbottnade och därmed mindre djupgående (12 fot mot de svenska skeppens 17,5 fot) och hade ett mera långsträckt kvartersdäck (med sex kanoner på vardera sidan mot de svenska skeppens fem). De hade också ett annat antal kanoner på övre däck, vilket man kan se på modeller och halvmodeller i ryska museer. Antalet öppningar för åror är detsamma: tio på vardera sidan.¹⁴ Man kunde säga att de svenska fregatterna lämpade sig väl för operationer både i skärgården och på öppna havet, medan de ryska, som inte var så djupgående och hade kortare skrov, var bättre lämpade för operationer inom skärgården. Sannolikt var det dessa synpunkter, som föranledde byggandet av en andra serie och sedan ytterligare en tredje av samma typ för den ryska skärgårdsflottan. Men inte heller den tagna svenska fregatten *Venus* lämnades outnyttjad. Den var med i sjökriget både i Östersjön och i Medelhavet. Den mättes och avritades och i Arkhangelsk byggdes två sådana fregatter, *Ärkeängeln Mikael* och *Raphael*, vilka löpte av stapeln år 1791. Enligt den ryska dokumentationen gick alla dessa endast under benämningen *fregatter* (utan förleden rodd-).

I dag finns det både grafiska rekonstruktioner och modeller av *Nikolaj*, gjorda på basen av ritningarna från VMF. T.ex. under de Baltiska dagarna i Kotka 1990 demonstrerade den finska modellbyggaren och medlemmen av Svensksund-sällskapet Karl Immonen sin modell av *Nikolaj* i skalan 1:10 och seglade med den på platsen för det andra slaget vid Svensksund (bild 10). Modellen var gjord enligt ritning nr. 1750, som jag överlämnat en kopia av till Svensksund-sällskapet. För några år sedan tog Kymmenedalens museum initiativ till byggande av en demonstrationsmodell av fregatten, men denna plan kunde inte förverkligas.

I detta sammanhang är det nödvändigt att också ta upp frågan om den galjonsbild av trä, som hittades på botten invid den sjunkna fregatten och som förvaras i Kymmenedalens museum (bild 11). Det är fråga om en kvinnofigur, som bevarats någorlunda väl, dock saknas underarmarna och händerna. Möj-

ligen har vid oskickligt utförda restaureringsförsök också lossnat delar av det spruckna ytlagret, vilket haft till följd att den mist sitt ursprungliga utseende och – får man anta – en del av de ikonografiska detaljerna. Det är dock inget tvivel om att galjonsbilden föreställer en kvinna. Hon ser ut att vara klädd i en dräkt från antiken. I kors över bröstet har hon något slags gehäng och bakom vänstra axeln ser man ett tomt pilkoger. På museet försäkrade man att galjonsbilden var från *Nikolaj*. T.ex. i den broschyr från 1996, som skrevs av museets medarbetare och som helt ägnats åt fregatten, finner man ingenting som tyder på att man skulle ha tvekat i fråga om den saken. I broschyren berättas, att namnen på galjonsbilderna på ryska örlogsfartyg på den tiden fastställdes av Amiralitetskollegiet och de var i högsta grad ”kanoniserade” (dvs. att de var strängt reglerade av listor med namn och galjonsbilder). Och eftersom det enligt bestämmelserna som gällde för den ortodoxa kyrkokonsten helgon fick avbildas endast på ikoner, så kunde en helgonbild inte finnas som galjonsbild, inte ens på ett fartyg som bar dess namn. Den kunde i stället t.ex. föreställa ett lejon eller också någon figur från antikens mytologi.

Av detta kan man kanske dra den slutsatsen, att den kvinnofigur som hittats på sjöbotten har tjänat som galjonsbild på *Nikolaj*. Redan 1978 fäste dock Ahlström uppmärksamheten vid den bristande överensstämmelsen mellan denna figur och skeppets namn. Också jag fattade misstankar, då jag första gången såg figuren i muséet. Det var redan innan jag bekantat mig med Ahlströms artiklar i ämnet. Konsultationer med specialister på ryska flottans historia övertygade mig om att Ahlström hade rätt. Så här skriver däremot om detta förhållande J.S. Krjotskov: ”.... det var alldeles självklart att skeppets namn motsvarades av galjonsfiguren eller av någon annan bild i för eller akter”. Och ytterligare: ”.... skepp som uppkallats efter helgon, hade alltså en bild av detta helgon medan andra pryddes av ett heraldiskt lejon i stäven”.¹⁵

T.M. Matvejeva skriver att i slutet av 1700-talet helgonbilder i stäven ersattes av lejonfigurer av traditionell typ.¹⁶ Härvid kan man tillägga, att det hörde till att nybyggda fartyg skulle välsignas. Det är otänkbart, att en ortodox präst skulle ha välsignat ett skepp som uppkallats efter ett kristet helgon, men som pryddes av en galjonsbild föreställande en hednisk gudinna från antiken. Det samma gällde väl också i Amiralitetskollegiet. Men fransett detta kan *Nikolaj* väl ha saknat galjonsbild, därför att dessa fregatter byggdes i stor hast. De var ju mycket viktiga för flottan, som då var engagerad i stridsuppgifter och bildsnidarna kan ha haft svårigheter med att hinna fullgöra sina uppgifter. Ett vittnesbörd om detta utgör avsaknaden av stävprydnader på originalen i VMF:s arkiv till alla de fyra varianterna av ritningar till roddfregatterna. Nu uppstår

frågan: till vilket skepp hörde då denna kvinnofigur? Med säkerhet kan man väl påstå, att den inte hörde till någon av de roddfregatter som deltog i slaget, eftersom alla dessa var uppkallade efter ortodoxa helgon. Men i slaget deltog också fyra chebecker som var namngivna efter gudinnor från antikens mytologi: *Minerva*, *Belona* (märk, med ett L – K.C.), *Diana* och den tidigare nämnda *Proserpina*. Detta framgår av flera tidsdokument. Enligt Veselogo var dessa 32-kanoners chebecker, som drevs med 40 åror. De hade en längd på 120 fot, bredden var 34 fot och djupet i rummet var 11 fot 7 tum. Alla kölsträcktes i S:t Petersburg den 1 december 1788 och sjösattes i maj 1789. Alla fyra togs av svenskarna den 28 juni 1790. Den svenska förteckningen över de ryska förlusterna upptar visserligen endast tre chebecker. Hur denna skillnad uppstått har jag ingen förklaring på. I VMF:s arkiv finns ”Ritning för en 40 årors chebeck. På nedre däck 24 st. 24-pundare, på kvartersdäcket 8 st. 6-pundare. Summa 32 kanoner... Skeppsbyggmästare Daniil Masalskij” (fond 327, förteckn. 1, punkt 3952). På ritningen finns ytterligare en överskrift: ”Denna ritning (är) för byggande av fyra likadana skepp i Sanktpetersburg... den 4 september 1788....”. Måtten på skrovet och antalet kanoner på denna ritning överensstämmer fullständigt med Veselogos data. På ritningen finns som vanligt inga fartygsnamn, men det råder inga tvivel om att dessa är just desamma fyra chebecker som nämns i ritningens överskrift. Detta stämmer också överens med de data som givits beträffande dem. Man kan därför på goda grunder anta, att ifrågavarande galjonsbild föreställer antingen *Diana*, som hos romarna motsvarade grekernas Artemis med bågen och pilkogret över axeln, eller – vilket förefaller mindre troligt – den hårdföra Amazonen Bellona, som ingick i kretsen kring guden Mars, eller slutligen *Minerva*, som ju också associerade till krig.

Dessa antaganden stämmer väl överens med en muntlig uppgift av ordföranden för Svensksund-sällskapet, Jaakko Ollikainen, som under flera års tid vid sina dykningar studerat vraket av fregatten. Han berättade att galjonsbilden tagits upp från sjöbottnen redan 1953 vid utförande av undervattenstekniska arbeten på platsen. Detta var innan man började undersöka *Nikolaj* och saken finns inte omnämnd i något dokument. Några vägande skäl att koppla detta fynd till *Nikolaj* finns alltså inte, fränsett att det gjordes just där, i närheten av vraket. Här kan man alltså sätta punkt och i stället räkna med att galjonsbilden kan tänkas ha suttit på den ryska chebecken *Diana*. Men det finns en omständighet, som trots att den inte kullkastar antagandet att den tillhört en av chebeckerna, ändå ytterligare något komplicerar frågan. Det är nämligen så, att på den ritning enligt vilken alla de fyra 32-kanoners chebeckerna bygg-

des (nr. 3942), syns en ganska ovanlig galjonsbild i form av ett slags sjöhäst med spiralvriden svans (som dock inte är framåtriktad som hos riktiga sjöhästar) och med lyftade vingar som på en likaså mytologisk drake. Den är avbildad på förstäven, direkt på bogsprötet. Naturligtvis finns det inget samband mellan en sådan sjöhäst och de ovan nämnda beväpnade damerna. Förklaringen till denna komplikation ger kanske Golovatjev, som skriver; ”Den fjärde linjen vid framryckningen bestod av flottiljens segelskepp.¹⁸ Av dem fanns där nu 7 fregatter, 8 chebecker... alla de övriga blev efter”.

Därav kan man dra den slutsatsen, att det åtminstone före slaget bland segelskeppen fanns åtta chebecker och inte fyra! Men Nassau-Ziegen skriver i sin brevrapport till Katarina II, att ”... han i andra linjen hade 5 fregatter, 5 chebecker...”.¹⁹ Dvs., förutom de ovannämnda, fanns det också andra chebecker. Detta gav anledning till att vidare forska i saken. I VMF:s arkiv hittades en ritning för en tremastad chebeck av en annan typ – en 40-årors med 24 kanoner och med samma längd som 32-kanoners chebeckerna, 120 fot, bredd utan reling 28 fot, inre djup 8 fot 4 tum. På ritningens baksida finns en text skriven med tusch: ”... byggorder... 30 december 1787”. (fond 327 lista 1, ärende 3950), alltså ett halft år före krigets början. I redogörelsen för beväpningen finns kanonernas kaliber: ”... 20 st. 12-pundare, i för och akter 4 st. 18-pundare”. Dessutom finns där antecknat 22 st. 3-pundare. Men på ritningen finns 24 kanonöppningar och på framsidan kan man se två anteckningar med blå penna: ”Chebecker” och ”24 kanoner”. Det mest intressanta på denna ritning är, att i spetsen av den långsträckt stäven ses en kvinnofigur – hon håller en båge i sin hand och från axeln hänger ett pilkoger, ur vilket pilar sticker upp (bild 12). Diana – Artemis? I varje fall ett slags svar på vår fråga! Men igen är det mera komplicerat än så. I Veselogos bok finns uppgifter om fyra chebecker, vilka precis stämmer överens med de data, som finns på den ovannämnda ritningen nr. 3950.²⁰ De är alla likadana tremastade 40-årors skepp med 24 kanoner och de har samma mått. Konstruktören torde ha varit densamma, D. Masalskij. De är kölsträckta olika månader under år 1788 i S:t Petersburg och de löpte av stapeln åren 1788 och 1789. Enligt Veselogo fick de namnen *Letutsjaja*, (= ”Den flygande”), *Skoraja* (= ”Den snabba”) och *Lohkaja*, (= ”Den lätta”). År 1792 (efter kriget) blev alla tre ombyggda till flytande batterier och fick nya namn. Antalet kanoner på *Letutsjaja* utökades till 46, och på de två övriga placerades ända till 50 kanoner. Just detta antal redovisas av F.F. Veselogo, men tyvärr nämner han inte hur många kanoner chebeckerna hade före förändringen.

Man får det intrycket, att historikerna i något skede blandat ifråga om de

olika typerna av chebecker och namnen på dem, och att det i själva verket inte var 32-kanoners skeppen som hade de antika gudinnenamnen, utan de med 24 kanoner. Kanske var det en av dem, och kanske just *Diana*, som i striden miste sin galjonsbild och därefter hamnade i händerna på svenskarna tillsammans med de övriga ”gudinnorna”, såsom alla ryska källor anger. Som stöd för detta antagande skulle man kunna hänvisa till de svenska uppgifterna om de ryska förlusterna. Av dem framgår, att på var och en av de tagna chebeckerna (tyvärr är de inte namngivna i förteckningen) räknades 26 kanoner (det är möjligt att två extra kanoner fanns på kvartersdäck, trots att det på ritningarna inte placerats några kanoner där). Men – härvidlag blir det igen flera men! För det första säger Veselego inte ett ord om att några 24-kanoners chebecker skulle ha deltagit i slaget vid Svensksund 1790. För det andra sägs i den kopia av svenskarnas redogörelse för slaget som jag innehar, att endast tre chebecker tagits av svenskarna, medan det ryska registret uppger antalet till fyra.²¹ V.F. Golovatjev talar t.o.m. om fem förlorade chebecker.²² För det tredje så uppvisar de båda svenska registren, som nog samstämmigt uppger samma antal kanoner på alla tre (26 st.), dock tre varianter ifråga om kanonernas kaliber och fördelning. Ingen av dessa sammanfaller med den beväpning som anges på ritning nr. 3950. Vad och vem skall man tro? Här bör ännu tilläggas att det i den svenska skärgårdsflottan fanns roddfregatter, som hade samma namn som de ryska chebeckerna – *Belona* och *Minerva*²³ och därtill ännu *Camilla*, som den 3 juli 1790 lyckades slå sig fri och komma undan i slaget utanför Viborg (”Viborgska gatloppet”). *Camilla* var också en Amazon som hörde till samma mytologiska grupp som de förstnämnda. Man kan väl tänka sig, att något av dessa – den ryska *Diana* eller den svenska *Camilla*, *Bellona* eller *Minerva*, ett svenskt eller ett ryskt skepp – kunde ha förlorat sin galjonsbild, den som nu är utställd i museet i Kotka. Enligt vad jag tror förblir frågan öppen, men jag är säker på att den åtminstone inte kan ha tillhört *Sankt Nikolaj*.

Vår roddfregatt gick under i strid. Ett ärofullt slut, som man brukar säga. Samtidigt omkom nästan hela besättningen, nära 400 man (endast tolv räddades, 23 enligt andra källor). Också fartygschefen, engelsmannen Marshall, omkom. Om honom står det i boken ”Obsjij morskoj spisok” att han blivit antagen i rysk tjänst som ”kapten av 2ndra rang” den 19 april 1789.²⁴ Enligt vad de överlevande berättade, hade han just före skeppet gick under ropat till sitt folk: ”Jag unnades inte att få visa er hur man segrar, men nu visar jag hur man skall dö”.

Tyvärr har det nu gått över tretton år sedan undervattensarbetena och forskningen kring detta utmärkta objekt från slutet av 1700-talet avslutades. (De

sista undersökningarna på platsen gjordes redan sommaren 1988.) Men det är värt att hålla i minnet, att det i ryska arkiv och bibliotek förvaras flera tiotal kartor och dokument från kriget 1788-1790. Bland dessa kan man säkert ännu finna mycket av för marinärkeologin intressant material. Antagligen förvaras mycket av sådant material också i svenska och finska arkiv och museer.

(översättning Rainer Mattsson)

Noter:

- ¹ Krjotskov (1989), s 79.
- ² Veselogo (1872), s 288-289.
- ³ Veselogo (1872), s 290-291.
- ⁴ Eriksson (1972), s 176.
- ⁵ Patoharju (1964)
- ⁶ Ahlström (1983)
- ⁷ Istorija otechestvennogo sudostroenija (1994), s 245.
- ⁸ Jägerskiöld (1990)
- ⁹ Ordin (1888), s 106.
- ¹⁰ Veselogo (1872), s 288.
- ¹¹ Chapman (1975)
- ¹² Harris (1989), s 224.
- ¹³ Veselogo (1872), s 745.
- ¹⁴ Harris (1989), s 112.
- ¹⁵ Krjotskov (1989), s 82, 85.
- ¹⁶ Matvejeva (1979), s 21.
- ¹⁷ Veselogo (1872), s 332.
- ¹⁸ Golovatjev (1873), s 78.
- ¹⁹ Materialy dla istorii russkogo flota (1893), s 147.
- ²⁰ Veselego (1872), s 331.
- ²¹ Materialy dla istorii russkogo flota (1893), s 145.
- ²² Golovatjev (1873), s 83.
- ²³ Harris (1989), s 140.
- ²⁴ Obsjij morskij spisok” del IV, s 328.

Litteraturförteckning:

Ahlström, Christian, ”Teori och praktik vid identifiering av skeppsvrak; några synpunkter”. *International Baltic Seminar*, Kotka 1983

Chapman af, Fredrik Henrik, *Architectura navalis mercatoria*, London, Coles Ltd, 1975

Harris, Daniel G., *G.F.H. Chapman. The first naval architect and his work.* Conway, Maritime press, 1989

Eriksson, Christoffer H., "A Sunken Russian Frigate", *Archeology*, June 1972, vol 25, nr. 3

Golovatjev, V.F., "Dejstvija russkogo flota v vojne so svedami", *Morskij Sbornik*, XXXIX nr. 11, S:t Petersburg, 1873. (Den ryske flottans verksamhet i kriget mot svenskarna)

Iljin, *Prakticheskaja morskaja artilleria*. S:t Petersburg 1841 (Praktiskt sjöartilleri)

Istorija otechestvennogo sudostroenija, tom I, Parusnojei derevnjannoje sudostroenii IX-XIX S:t Petersburg 1994 (Fäderneslandets skeppsbyggnad ur historisk synpunkt, del I. Segel- och träskeppsbyggnad)

Jägerskiöld, Stig, *Svensksund*. Schildts, Helsingfors 1990

Krjotskov, J.S., *Imja na bortu*. Transport Moskva 1989, (Benämningar ombord)

Materialy dla istorii russkogo flota, del XIV, S:t Petersburg, 1893 (Material och den ryska flottans historia)

Matvejeva, T.M., *Ubranstvo russkich korablej*. Leningrad, Sudostrojenie 1979, (Utsmyckning på ryska skepp)

Mertanen, Tiina, *Sankt Nikolaj 1790*. Kotka 1996.

Obschii morskoi spisok, tom IV, Zarstvovanie Ekaterini Vtoroi, S:t Petersburg 1890 (Förteckning över ryska flottans fartyg under Katerina II:s regerings tid)

Ordin, K., "Vyborgskaja pobeda i Rocensalskij pogrom", *Zurnal ministerstva narodnogo prosvescenija, del CCLV*, S:t Petersburg, jan. 1888, (Segern vid Viborg och nederlaget vid Svensksund)

Patoharju, Ora, "Corrosion problems in marine archeology", Reprint Scandinavian Corrosion Congress, Helsinki 1964

Veselogo, F.F., *Spisok russkich vojennyh sudov c 1668 po 1860 god*. S:t Petersburg 1872, (Förteckning över ryska krigsskepp 1668-1860)

A Swedish Interlude in the Caribbean

Per Tingbrand

From the Thirty Years' War in northern Europe Sweden emerged as a major power in European politics of the 17th century. As a maritime nation with the Baltic looked upon almost as a Swedish *lake* it was only natural that Sweden like other seafaring nations should look out for colonies and trading posts overseas. New Sweden in present-day Delaware, U.S.A., was a fairly successful Swedish colonial enterprise that had been undertaken in 1638 but it succumbed to a Dutch invasion from Fort Amsterdam, soon to become New York, already in 1655.¹ Another serious but in the end futile attempt was also made to obtain a foot-hold at Cabo Corso² on the Gold Coast of West Africa in the 1650's but the Swedish main fort Karlsborg was at first taken by the Danes, later conquered by the Dutch and finally by the English.

A very strange project came up in 1714-21 when certain groups of pirates based on northern Madagascar offered that island in the Indian Ocean to the Swedish crown in exchange for protection.³ In 1731, the same year as the Swedish East India Company received its first charter, Sweden also took an interest in northern South America and the West Indies dispatching the frigate *Fortuna* to the Barima territory south of the Orinoco river mouth, at which time also Tobago was subject to Swedish aspiration.⁴ Another transitory attempt at founding a factory was made at Porto Novo⁵ on the Coromandel coast of India in the autumn of 1733 but thwarted by a Franco-British expeditionary force.

In the late 1770's Sweden endeavoured to persuade the Spanish government to cede Puerto Rico to Sweden and when that failed King Gustaf III tried his luck with King Louis XVI of France for any island in the West Indies or any territory on the American mainland that the French might be willing to give up. Islands like Tobago, Grenada, Dominica, La Vache,⁶ Marie Galante⁷ and the French part of St Martin were discussed but when the Swedish king visited

Per Tingbrand, b 1937 in Råneå; studied law in Uppsala 1958-62; *hovrättsfiskal* in Umeå 1965-66; practising law in Piteå 1966-91, since 2001 living at Dalarö; member of the Swedish Bar Association and Skytteanska Samfundet; has written in particular about the age of discoveries at sea, the scientist Daniel Solander who accompanied James Cook during his 1st circumnavigation, the epoch of the Great Northern War and about the former Swedish island of St. Bartholomew; of current interest notably *Who Was Who in St. Bartholomew during the Swedish epoch?* now available through the Swedish St. Bartholomew Society.

Paris in June 1784 the French decided upon St Bartholomew, considered to be barren and therefore of minor importance to France.

A treaty was signed with France on July 1, 1784, by which Sweden acquired St Bartholomew in exchange of trading privileges for the French in Gothenburg. On December 4, 1784, the Swedish frigate *Sprengtporten* sailed from Sweden to take possession of this island arriving via Martinique only on March 6, 1785. From the following day, when the island was officially handed over, until March 16, 1878, the blue flag with a yellow cross fluttered over this remarkable island during 93 years, sometimes proudly and defiantly in prosperity sometimes less happily in times of warfare, piracy, droughts and hurricanes.

In the St Bartholomew Collection (SBS 1 A) of the Swedish National Archives (RA) in Stockholm there is an enlightening document concerning the state of the island in March 1785. It is written in French and signed by Chevalier de Durat,⁸ before the Swedes' arrival commandant of St Bartholomew and the French half of neighbouring St Martin. The document is not dated but most likely it was handed over to Governor von Rayalin shortly before or during the ceremony of taking possession on March 7. Its text has previously been printed in Swedish translation⁹ but to my knowledge it has never been printed in English translation before.

Observations about the Island of St Bartholomew:

The Island of St Bartholomew is separated from that of S' Martin by a channel of 4 or 5 lieues, may have two lieues in length and one in width. The coast is surrounded by rocks and islets of which some in the water's edge but one may sail close by without risk. The fish is abundant there but very often one sees people be poisoned with unpleasant consequences.

Port. In the southwest of the island there is an excellent port that gives protection against all winds. It serves for wintering the boats, schooners from S' Martin, S' Eustatius and S' Christopher. One claims that it is filled up since a few years having no more than 10 to 12 feet of water. Nature is mean with fresh water in these parts but has however close to the careenage hollowed out basins between the rocks that are filled at the slightest drop of rain which water is excellent. It is of good use to the port and one could at little cost dig fine cisterns in this place.

Fortifications. The entry of the port is defended by a battery of three guns, one of twelve and two of six [pounds] the gun-carriages of which have become rotted. The Corps de Garde built of stone is well constructed and in a fairly good state. It is the dwelling-place of M. Isnard,¹⁰ the commandant of the militia.

In the south of the island there is a saline giving good salt. If one made a few repairs it could deliver over and above the consumption of the island.

Town. The most considerable place on the island is the Bay of St John¹¹ consisting of five or six houses. The entry of the roads is difficult and the anchorage is not good. Two small guns placed on a tongue of land defend the entry.

Soil. The terrain is very hilly and covered with rocks but in the valleys there is a good soil where the English already should have established sugar refineries. In Grand Fond for example the soil is excellent but it is divided between nine inhabitants within pistol range from each other. The means to reunite all of this.¹²

The mountains and the seashore are only sterile rock covered by raquettes¹³ where only goats may penetrate.

Revenue. St Bartholomew has in the past been in a very brilliant position. One sees there ruins from some indigo factories and several fine cisterns. Today one is only planting cotton and a normal year is exported 250 to 300 bales of cotton according to what one has assured me.

Inhabitants. There are on the island only five or six families originating from Normandy who have much multiplied. They are not at all congenial and do not get along well with each other. Their poverty seems to be great. Right through the dense brushwood you arrive along curved paths at a dreary shack where a father and a mother are living responsible for 8 to 10 almost naked children, who in daytime work the soil like the Negroes and in the night go to sleep higgledy-piggledy on the ground. The marriages are frequent and very fertile. One marries always within the place, cousins with cousins, without dispensation, nor do they believe they are doing wrong. Their ignorance is crass, they hardly know how to speak. They run away and hide at the sight of a stranger. In short they are a kind of savages abandoned to the state of nature who prefer that before everything and in spite of their destitution are attached to St Bartholomew. The air is very healthy there, one lives a long time. A Negro slave serves as a doctor on the island.¹⁴ One says he is quite knowing in regard to bloodletting and fractures.

An established European serves as secretary on the island and settles all matters of the colony. They seem to me to be in bad hands because he is a great drunkard.¹⁵

The food shortage during the war has caused many whites and Negroes to perish.

Census of the Island of St Bartholomew

married men	73	
women	72	
boys capable of carrying arms	89	458 whites
boys below 14 years of age	61	
girls old enough to marry	92	
girls below 14 years of age	71	
Negroes above 14	150	

“ below “	119	281 Negroes
“ disabled and too old	12	
<i>free coloureds</i>	10	
<i>horses</i>	1	
<i>horned cattle</i>	52	
<i>sheep and goats</i>	1327	
<i>hogs</i>	42	
<i>squares¹⁶ of land</i>	592	
<i>planted with cotton</i>	168	
<i>with foodstuffs</i>	116	
<i>savanna, forest or</i>		
<i>uncultivated</i>	308	

Signed Le Ch^{er} de Durat

The prospects were not very bright at first. Subject to hurricanes and earthquakes like all the other Lesser Antilles this small rocky island and its 749 inhabitants at the time of taking possession, out of which 281 were slaves, produced some cotton, some cocoa and tropical fruits. Good fishing grounds and the possibility of future salt production could hardly make up for the lack of fresh water that had to be brought in from neighbouring islands or obtained by collecting rain water in cisterns. The climate was very good though and the first Swedes soon realized the great potential of Le Carénage, around which a bustling settlement – from February 1787 named Gustavia after the Swedish king – rapidly grew up.

In the struggle between the great sea powers of France and Great Britain and in the wake of the newly won independence of the United States it was decided to declare the new settlement around Le Carénage a *Porto Franco*. HIS MAJESTY'S Gracious Proclamation declaring the Island of St. Bartholomew in the West Indies to be a Free Port or Porto Franco was given at Drottningholm Castle on September 7, 1785. Printed in Swedish in the Royal Printing Office in Stockholm the proclamation was translated into French and English¹⁷ and distributed widely throughout the West Indies to promote the mercantile interests of the island. This would become the most important proclamation ever issued by the Swedish government concerning its Caribbean possession.

An extract of the parish register for the Swedish Evangelical-Lutheran parish in Gustavia, signed by the Swedish vicar Thunborg¹⁸ on April 16, 1787, shows

that the number of parishioners was at that time 112 persons.¹⁹ According to the ship's doctor Carlander's²⁰ travel journal from 1788 one could then *count 127½ Swedes altogether, of which 3½ of the Wife- and Woman sex.*²¹ The number of Swedes, being present on the island at the same time, never surpassed this figure.

Valid for the same year of 1788 *studiosus* Bengt Anders Euphrasén²² wrote seven years later, that:

*the inhabitants here, as well as in the whole of the West Indies, are mixed from many different nationalities; thus one finds in Gustavia Swedes, Englishmen, Frenchmen, Danes, Jews and Americans: but in the country almost all are of the French nation, still there are some few Englishmen there, who have bought themselves plantations and stay there certain seasons.*²³

In June 1788 the population of the island had more than doubled and now consisted of 1 663 persons, of which 656 lived in Gustavia and 1 007 in *la Campagne*. Of that number 829 were whites, 91 free coloureds and 743 slaves.

In spite of the many Swedish ships captured and condemned from time to time by the English and the French Sweden had, with ups and downs, a good annual income from the trade of this island from 1793 to the early 1820's. The really *golden years* occurred 1812-16 under Governor Stackelberg's despotic but nevertheless efficient rule.

Actually the swell of the French revolution reached St Bartholomew comparatively late. Reading the reports of von Rosenstein, the governor in 1789, and of Bagge, who succeeded him in June 1790, the first hint at *La Grande Révolution* is found in a dispatch from Bagge, from September 1790, in which he reported about riots and fighting that had broken out in Martinique.²⁴ One year later the same governor told Stockholm that revolutionary ideas had indeed infected also the Swedish island inasmuch as the islanders refused to maintain the roads built after the Swedes' arrival.

Strange as it may sound very few if any at all on this island were concerned in 1789 about the revolutionary movements in France. Simply because they did not know what happened on the other side of the Atlantic. Instead the Swedes lived in fear of a Russian invasion of St Bartholomew in 1789. The Swedish garrison itself was always too small to be able to oppose an invasion from abroad on its own. Since von Rosenstein also expected a Danish attack carried out from the Virgin Islands he therefore relied heavily on a locally recruited militia for the defence of the island organized in two companies, one for the Windward side and the other for the Leeward side of the island.

The reports from Governor Bagge illustrate the troubled times in the Caribbean of the early 1790's. In spite of the hurricane²⁵ of August 1-2, 1792, that demolished 51 houses, damaged 10 houses, killed 26 and injured 6 people in Gustavia Bagge could report, that the economic situation in the island was *so advantageous for this small colony and so many people came flocking here from all directions in the beginning of the year that it has become one of the most considerable trading places in the West Indies*.²⁶ The population of the island then totalled 1 488 people, of which 568 lived in Gustavia.

One year later Bagge wrote to his superiors in Stockholm, that so many refugees – escaping from revolutionary turmoil in the French Antilles – were arriving in St Bartholomew that *many a day the population here rises by hundreds*. Most of these people came from Guadeloupe and regarded St Bartholomew as an asylum in times of political unrest. He went on as follows:²⁷

The war and the slave uprisings have set the whole of the West Indies in the most deplorable situation and have caused an immense emigration; many of these refugees partly bought partly rented houses and storehouses here in the town and requested to be allowed to take an oath of allegiance to the Swedish crown and be regarded as Swedish subjects.

Notwithstanding all the French and British privateers infesting Caribbean waters the trade of St Bartholomew flourished. The exports of the island amounted in 1799 to 1 657 999 piastres gourdes compared to only 335 852 piastres gourdes for the imports. By now Gustavia had become quite an impressive town with well-built streets and houses, filled with inns, taverns and other facilities for merchants and sailors.

From 1786 to 1805 the trade was virtually a monopoly of the Swedish West India Company with purely Swedish stockholders. Oddly enough the Swedish government prohibited the imports of coffee from 1794 to 1796 considering it to be a luxury the country could do without. The coffee trade gave great profits so this meant a heavy self-inflicted setback but when the ban was lifted the West India Company once again turned out to be an extremely profitable enterprise. When the privileges of this company expired at the end of 1805 all income was subsequently paid to the crown.

Most of the trading restrictions imposed by other European countries on their islands in the Caribbean were beneficial to St Bartholomew as a neutral free trading port through which even nations otherwise at war with each other could keep up a certain trade. During its three first decades of Swedish rule

the island became a much used depot for the exchange of American and English merchandise. In this respect it competed successfully with other free ports in the Caribbean like St Thomas under Danish and St Eustatius under Dutch rule.

On an average 1 330 vessels a year were cleared out of Gustavia in the years next preceding the turn of the century. Important business houses were established and many influential merchants settled on the Swedish island. In 1800 the population reached its highest peak under Swedish supremacy. Of approximately 6 000 people about 5 000 lived in Gustavia. In fact the township of Gustavia was at that time the sixth biggest town in the realm of Sweden with no less than 40 wholesale dealers, 3 ship's chandlers, 8 inns, 17 groceries, 9 building contractors, 8 master masons, 7 shipbuilders, 3 sailmakers, 6 baker's shops, 4 slaughterhouses, 1 watchmaker, 3 jewellers, 1 blacksmith, 6 tailors, 3 shoemakers, 1 hatmaker, 1 milliner, 6 surgeons and 5 schools. 871 dwelling-houses could be counted in Gustavia and no less than 150 houses were dedicated to some sort of business. At the same time the town had access to 32 water cisterns.²⁸

The Swedish island tried in vain to remain neutral in the Napoleonic wars. At times a state of war existed with England, at other times with France. Both powers not only disturbed its shipping but also attacked the island itself.

In order to break up a convention of armed neutrality concluded between Denmark, Russia and Sweden a very strong British armada and expeditionary force invaded St Bartholomew in March 1801 and then went on to subdue St Martin and the Danish Virgin Islands. The British kept the Swedish island occupied with a small garrison until July 1802. All ships and warehouses of the Swedish West India Company were confiscated. During this period of time the occupying power started to construct the defences known as Fort Anglais on the ridge above Gustavia overlooking both the harbour and Baie de St Jean. At the time of restitution St Bartholomew was in a pitiful state. According to the former governor af Trolle, who had stayed on the island and been made a prisoner-of-war, the enemy had *behaved like pirates and brigands*.²⁹ At long last the British paid an indemnity of 9 000 pounds.

In November 1807 the French detailed two brigs and one cutter from Guadeloupe on which an infantry detachment embarked for a surprise attack on the Swedish island. The assault was successfully carried out in the night of November 12 with little bloodshed and for less than 24 hours the French held Gustavia and its immediate surroundings seizing ships and property belonging to alleged enemies of the French republic. All things considered though

the Swedes, in spite of their casualties³⁰ in the defence, had little to complain about in 1807 compared to the British behaviour six years earlier.

In the autumn of 1810 Governor Ankarheim faced the one and only *rebellion* against the Swedish flag. The background and the events are still somewhat clouded in mystery. Most often general dissatisfaction with two named Swedish officials has been stated as the cause of the very serious rioting that broke out in the streets of Gustavia culminating on September 22, 1810, when according to most sources the Swedish sergeant August Nyman³¹ saved the town from being bombarded from the batteries of Fort Gustaf III by refusing to open fire on the crowds of people having assembled outside the Government House.

Behind these civil disorders stood a group of influential merchants and the main part of the town militia. The countryside militia on the other hand did not join forces with the burghers during this *uprising*. The Swedish governor acted with much indecision and many question about this sordid affair remain to be straightened out. In particular the role played by Dr Samuel Fahlberg in these events needs to be revalued in order to render long overdue justice to one of the most noteworthy and outstanding Swedes who ever lived on the island.³²

In the year of 1811 a total of 1 793 vessels were cleared out of Gustavia giving an idea of how busy the harbour traffic must have been. Out of these 1 083 were destined to the British islands, 207 to the Spanish islands, 338 to South America and 155 to North America.

The view expressed by Governor Ankarheim on September 7, 1811, reflects the minority position that the Swedes as a nation held on the island. He wrote³³ that

One of the peculiar destinies of this colony, and among all the most oppressive one, is the lack of native Swedes within itself, that will soon make it impossible to find the makings to fill the few public posts existing here.

The British had conquered Guadeloupe in 1810 and in consideration of services rendered by the former French marshal Jean Baptiste Bernadotte – later to become King Karl XIV Johan of Sweden – in the common cause against Napoleon Great Britain ceded Guadeloupe to Sweden in March 1813. If only on paper that much bigger island now became a Swedish possession and the inhabitants of St Bartholomew must have been asking themselves what such a fact might mean to their island. However, before the Swedes had time to take possession of Guadeloupe Great Britain gave the

island back to France in the Paris peace treaty of 1814 and the inhabitants of St Bartholomew could stop wondering. Some very interesting documents from this period exist in Swedish archives and in due time I will look closer into this intriguing Guadeloupean affair of 1813-14 seen from the horizon of St Bartholomew.

In the early 19th century theatrical performances were given not only by amateurs on the island but occasionally also by foreign professional troupes visiting Gustavia. A *Society for Theatrical Amusement* also gave public concerts and performances during the *Golden Age* of Swedish rule and we have reason to believe that the *Wall House* was used for that purpose around 1805-20. Albeit with interruptions a four-page weekly newspaper – *The Report of Saint Bartholomew* (RSB) – was published from early 1804 until late 1819.³⁴ From 1827 we also know of another weekly – *The West Indian* – and in 1831-32 a handwritten monthly – *Gustavia Free Press* – was circulated clandestinely on the island. All these were written mainly in the English language.³⁵

In principle Swedish law was applied in *le Conseil de Justice* but the common law of the West Indies should be taken into consideration whenever possible. In the cases where no section of Swedish law was directly applicable said common law should be put into practice. Proclamations were most often issued in both English and French. The Swedish tongue was used in court necessitating tedious interpretation for those members of the court who did not understand Swedish. Sermons were in the Lutheran church³⁶ given predominantly in Swedish but now and then also in English until 1833, when the last Swedish priest left the island.

During the Swedish era there were four different main confessions or churches on the island. Practically all of the original islanders living in the countryside were Catholics and also quite a few of those living in Gustavia were Catholics. The very few Swedes and a handful of other North Europeans were Lutherans. In the late 1790's Wesleyan Methodists started to settle in Gustavia being supported by the Swedish colonial administration because of their educational work among the slaves and the lower classes. Also the Anglicans of the Church of England were introduced on the island in the 1850's to which mainly the higher strata of Gustavia adhered. The Swedish wooden church was finally demolished in 1857 after many years of neglect and destruction from hurricanes and earthquakes. In particular the *ouragan* of August 1837 had damaged the building. After the inauguration of the Anglican church in December 1855 the few remaining Lutherans usually attended that church. Also a handful of Jewish men and women³⁷ occupying themselves

with various kinds of business settled in Gustavia but seemingly a synagogue was never constructed on the island.

Realizing that all merchants settling in Gustavia ought to have the right to practise freely their own religion the Swedish administration adopted from the very beginning a policy of giving freedom of religion to different believers but religious propaganda and proselytizing was in principle not allowed. Very seldom did any reasons for friction arise between the denominations of faith. At the turn of the year of 1852/53 one such rare occasion came about.³⁸ In November 1852 abbé Brun had been succeeded as Catholic priest on the island by abbé Cuenat. Shortly afterwards Governor Haasum issued a proclamation announcing a death within the Swedish royal family and a related text was translated into French in order to be read in the Catholic churches of Gustavia and Lorient but abbé Cuenat refused to do so and even took off churchwarden Deravin in Lorient his mourning attire. In early 1853 he also refused to read a thanksgiving in regard to the birth of a Swedish prince. In sharp opposition to the Governor's Office the priest left the island at his own request in February 1853. This temporary rift between the Catholic church and the Swedish authorities was bridged over only with the arrival in Gustavia of the new Bishop of Guadeloupe³⁹ in June 1854.

Since there never lived more than 127 Swedes on the island at the same time the Lutheran parish was of little consequence and even if, as time went by, the Methodists grew quite strong in the town the Catholic church always kept a firm grip on the rural population. It could even be said that some governors favoured the Catholics. Although monasteries were prohibited in Sweden Governor Norderling was in favour of allowing a trappist monastery on the island and to a great degree he was behind the new Catholic church that was finished in Lorient in the early 1820's.

When in the 1810's several Spanish colonies in Latin America fought for and after a lengthy struggle finally won their independence St Bartholomew became a sort of *breathing hole* for the insurgents. The arising illicit trade of arms and gunpowder was beneficial to the Swedish island. In the early 1820's particularly the United States considered St Bartholomew to be a serious thorn in their skin because of the many privateers using the uninhabited Five Peaks Island or Ile Fourche, a normally uninhabited dependency of St Bartholomew, as a base for attacks on trading vessels. In the *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser* St Bartholomew was described in December 1822 as being:

a barren rock; producing nothing for the support of the human species,

dependent entirely on the United States for everything. Although the Island has ever been noted [- -] as a rendezvous for freebooters, it was not until the administration of Mr. Norderling, the present Governor, that these piracies were openly protected and the laws of nations and civilised society violated.

An American who tried in vain to be recognized as the North American consul in Gustavia went as far as to describe governor Norderling as a *chief of a band of Pirates*.⁴⁰ Several U.S. and Spanish diplomatic protests were conveyed to the Swedish court in Stockholm for the alleged but never proven illegal acts of not only Norderling, but also those of his sons-in-law and successors Morsing and Haasum. Also the French and British governments complained about what was going on in the waters around St Bartholomew.

The first really bad economical depression was experienced in 1823 when the British opened up their Caribbean ports for American vessels. Having experienced an *Indian summer* in 1827-30, caused by a temporary trade conflict between Great Britain and the United States, making Gustavia once again an important transit harbour, the stagnant economy of the Swedish island faced an almost uninterrupted downhill slope from the early 1830's until the gloomy end.

Between 1830 and 1878 there was virtually no immigration to the island but instead notably waves of emigrations tapped the population, to North America throughout the four last decades, to Demerara⁴¹ in South America in the late 1830's and to St Thomas⁴² starting around 1850. The steady drop of the population is best shown by the following official figures from 1830 to 1843 under the governorship of Haasum, the only Swedish governor to have been born on the island.

1830	4 394	1835	3 548
1831	4 208	1838	2 963
1832	4 078	1840	2 555
1833	3 720	1843	2 509

In regard to education the first serious attempt at creating a regular school was made in 1797 when the governor and the justiciary appealed to the public for financial support to establish a school on the island. The idea was to create a secondary school but the overly ambitious project seems to have petered out, partly as a result of the British occupation in 1801-02 partly because of the available resources ebbing away. It is doubtful if the impressive stone building constructed on a hill for the purpose of housing the school was ever

used as a school building. Another very ambitious educational programme was initiated for both boys and girls in separate schools in 1829-30. Among the subjects planned to be taught were the Swedish language, history and geography but the results were hardly impressive.

Like all other European nations that ever had colonies in the West Indies also Sweden took advantage of the shameful slave traffic. Much blood, sweat and tears were spilled by slaves on the soil of St Bartholomew. However, because of its rugged nature, infertile soil and lack of fresh water the hilly island was never adapted to plantation economy to the extent carried out in the other Caribbean islands. At the time of the Swedish acquisition of St Bartholomew 281 Negro slaves were said to live on the island. That number was raised until it reached its maximum in 1812 – c. 2 400 – then slowly dropping to 523 in 1846. Sometimes it happened that slaves from St Bartholomew escaped from their masters and made their way to other islands.⁴³ In 1835 slavery was abolished in all the British colonies. Cane sugar found itself challenged by beet sugar on the European market and protective systems added to the difficulties for Caribbean sugar. In 1846-47 the Swedish state purchased the freedom of altogether 523 slaves on St Bartholomew, then slightly less than 20 % of the whole population of 2 628 people. Finally in October 1847 slavery was abolished also on St Bartholomew. Many of the manumitted slaves then left the island.

The fast growing international stamp left on Gustavia and the absence of an influx of immigrants from Sweden made it impossible for the Swedish language to predominate. Among all other tongues it always played a very insignificant role on a cosmopolitically composed island with a French first coat. In a report from 1848 Governor Haasum concluded, that

*an experience of many years' standing has convinced me that the posts of this place in general cannot without great inconvenience be filled with people who neither understand one single Swedish word nor consider themselves to be Swedes but call themselves Frenchmen, Englishmen etc [- -], according to the language they speak, and who, when they scarcely are able to free themselves from the influence of local interests and considerations, inconsistent with a zealous looking after of such an important office as the customs collector's, even if someone capable could be found among them.*⁴⁴

During the Swedish epoch the scourge of the West Indies – the hurricanes – hit the island very hard several times. The Swedes never really adjusted to that

devastating phenomenon. The undoubtedly worst hurricanes were those which wrought sad havoc on the island in 1785, 1792, 1804, 1819, 1821, 1837, 1850, 1867 and 1876.

The island also suffered other disasters like the intermittent *malignant fever* epidemics of 1840, harvesting some 300 dead people, the severe earthquakes of 1843 and 1867 breaking up buildings and roads, the terrible seemingly never ending drought of 1850 and not least *la Grande Incendie* in the night of March 2, 1852, when a fire provoked by gusty winds turned parts of western Gustavia into a blazing sheet of fire. 135 houses were totally destroyed and close to 500 people no longer had roofs over their heads. According to Governor Haasum the town *had never before been so brought to the brink of the abyss*.⁴⁵ From this calamity Gustavia never fully recovered during the remainder of Nordic rule. The business was already at an ebb and now many merchants left the island for good. The island sank back with a whimpering sigh and fell into deeper and deeper decay and seemingly very little or nothing could be done about it.

From time to time many epidemics were ravaging St Bartholomew in spite of all precautions taken by the Swedish local government.⁴⁶ The subsequent list renders the worst epidemics that occurred on the island during its Swedish epoch.

- 1786** *flusshosta* [*la toux catarrhale* or *catarrhal cough*] towards the end of the year;
- 1804** *smittkoppor* [*la variole* or *smallpox*] of a particularly malignant confluent nature; most of the affected people died even some of those who were inoculated;
- “ - *kikhosta* [*la coqueluche* or *whooping-cough*];
- 1805-06** *influenta* [*la grippe* or *influenza*]; a not too severe flu arriving from the adjacent islands in November 1805 and soon spreading all over the island;
- 1809** *gula febern* [*la fièvre jaune* or *the yellow fever*]; does not seem to have stricken the local population but affected especially American and European seamen; was raging at its height during the months of September and October *when up to seven people were buried a day*;
- “ - *kikhosta* [*la coqueluche* or *whooping-cough*];
- 1811** *rötfeber* [*typhoid fever* or *synochus putris*] was raging in particular on the neighbouring island of St Eustating and also spread to the Swedish island;
- 1812** *kikhosta* [*la coqueluche* or *whooping-cough*]
- 1820** *febris maligna* or *a malignant fever* – possibly *la fièvre jaune* or

- yellow fever* – from which some 20 strangers' lives were carried off and in addition to that the lives of a great many islanders, out of which notably no less than three of Governor Norderling's children;
- 1839-41** intermittent fever epidemics [*la fièvre microbienne* or *miasma fever*] taking approximately 300 lives, most of which succumbed in 1840;
- 1856** *scharlakansfeber* [*la fièvre scarlatine* or *scarlet fever*] aggravated by angina;
- 1860** *difteri* [*la diphtérie* or *diphtheria*] – angina diphtheria;
- 1863** *smittkopper* [*la variole* or *smallpox*] during which epidemic 43 people in the town were treated.

However sad I have painted the picture of the island in the middle of the 19th century this is not altogether a tale of woe. In 1855 St Bartholomew could still yield the following⁴⁷ in terms of export:

39 718	dozen pineapple fruits
1 946	banana stocks
339	barrels of yam
40	barrels of peanuts
3 863	straw hats
2 660	cigar bundles
1 195	pounds of cotton
1 422	goat hides
5	horses
78	cattle
575	sheep
60	goats
376	swine
83	turkeys
29	dozens of poultry

Governor Carl Ulrich's letter of May 24, 1860⁴⁸ – during the final swan song of *Bartholomeijan*⁴⁹ – almost has an air of resignation, when he writes, that:

since there are here no more than half a dozen or maybe eight people (the civil servants and my eldest daughter included) who speak or even understand one single word of Swedish inasmuch as the island never has been a Swedish colony in the strict sense of the word and any effort never has been made to make it such a colony by establishing Swedish schools and such like I cannot perceive that a return of the island to its first owner in such circumstances would in any way be contrary to the dignity of the country.

The cultivation of pineapple had its heyday on the island 1853-61 with no less than 95 429 dozens of pineapple fruits exported abroad in the top year of 1858. During the Civil War in the U.S. 1862-65 the prize of cotton temporarily rose dramatically causing the pineapple to be superseded by cotton but as soon as the war had ended that cultivation too subsided in St Bartholomew dropping significantly after the dreadful hurricane of 1867. Some projects related to tobacco and the opening of a lead mine in Lorient failed because of lack of working capital.

In the last decades of its supremacy Sweden felt that it could no longer support the island. During 1868-70 negotiations went on with the United States and long before the Americans said *no* Sweden also turned to Italy. However, when it was found out that Italy contemplated making a penal colony for its convicts – a kind of *Devil's Island* – out of St Bartholomew all further negotiations were quickly ended out of consideration for the islanders.

The population was down to 2 390 in 1872 and of these 2 036 were Catholics, 211 Anglicans, 133 Methodists and only 14 souls were counted as Lutherans. From this may be deduced that the Swedes were an obvious minority. Oscar II ascended to the Swedish throne in 1872 and in 1876 France was approached eventually leading up to the treaty of August 10, 1877, by which the French government consented to take the island back as its territory if that was the wish of the islanders. Those who wanted to keep their Swedish citizenship could do so. The last Swedish governor of the island, Bror Ulrich, delegated the task of arranging a plebiscite to one of the two local Catholic priests.⁵⁰ Somehow the people of St Bartholomew may have felt that the Swedes wanted to leave the island in the hands of a nation more capable of handling a colony overseas since out of 352 votes all but one were cast for France. Only the tradesman and shipmaster Wellington Sicard voted for Sweden. If all the inhabitants had cast their votes the result might have turned out less embarrassing from the Swedish point of view but needless to say that remains only sheer conjecture or wishful thinking on my part.

The treaty between His Majesty the King of Sweden and Norway and the President of France concerning the retrocession of St Bartholomew to France was concluded in Paris on August 10, 1877, and ratified in Stockholm on November 9 same year respectively in Paris on March 4, 1878.⁵¹ All in all France agreed to pay 320 000 francs to cover the costs for returning and retiring Swedish officials. The French government undertook to pay another 80 000 francs for the chafed property of the Swedish state on the island.

An additional treaty – *protocole annexe* – of October 31, 1877, decided the

final conditions of *la Rétrocession*. On March 16, 1878, the blue and yellow flag was hauled down from all official buildings on the island in the presence of Swedish and French troops. On the roads of Gustavia one Swedish and three French men-of-war lying at anchor fired their guns in a reverberating salute. The Swedish epoch was at its end.

A few months later the Swedish king allotted the 80 000 francs received for the Swedish state property to become a nucleus for a hospital or another charitable institution. *Statutes of the Foundation of King Oscar II* were given in Stockholm Castle on June 21, 1878.⁵² However, enigmatic as it may sound, posterity does not know where this money finally went. It would seem as if somewhere along the line it somehow evaporated. One thing seems certain though. When père de Bruyn raised funds for a new hospital on the island in the mid-1930's there were no Swedish means at his disposal.⁵³

Most Swedes who have been privileged to visit this wonderful island, blessed by the everblowing *alizées*, tend to be very nostalgic at the thought that the island no longer is Swedish. In fact the prosperity of the island had been linked to the necessity of trade in spite of war and civil disorders. When peace and tranquillity were introduced into the Caribbean and the steamships started to ply directly across the North Atlantic between European and American ports the islands down south became superfluous. *Our* island was situated in the backwater of the great shipping lanes after the arrival of steam and the southern route using the northeastern trade winds almost fell into oblivion as far as the Swedish island was concerned.

Notwithstanding the fact that in many cases foreign men, who had settled on the island, were elected in the three different Swedish *conseils* – *le Conseil d'Administration*, *le Conseil de Finance* and *le Conseil de Justice* – were entrusted with positions in the Swedish colonial administration and/or served in the militia of the island they hardly looked upon themselves as Swedes. Very few French Catholic women on the island married Swedish Protestant men. It was more common that Swedish men fetched their wives from the adjacent Dutch island of St Eustatius, who had been brought up in the faith of the Reformed Church. The inverse state of affairs that Swedish women married foreign men was exceedingly rare, the number of unmarried Swedish women in St Bartholomew being throughout very low.

It goes without saying that the French speaking population carried a much greater long term influence for the development of the island than the impact of those relatively few Swedes during slightly less than a century. Yet for a

relatively short period of time the political power lay in the hands of the Nordic people and the decisions concerning the future of the island were taken by them except for short periods of foreign occupation.

In the 19th century the Caribbean was a truly cosmopolitan area remarkable for its political complexity and racial and religious heterogeneity. There existed infinite local variations and the impact that Sweden had upon this part of the world was admittedly very small and insignificant.

Somehow it is an ironical twist of fate that ever since the middle of the 20th century Sweden and its people have shown and still is showing the remote small island a far greater interest and attention than during the 93 years the island constituted a Swedish possession. Obviously the drastically improved communications have affected this but in my opinion we have also grown considerably more conscious of our past and nowadays seek our roots to an everincreasing extent.

In 1964 the Swedish St Bartholomew Society was founded with Sten Simonsson as its first president.⁵⁴ At its 35th annual meeting in Stockholm on May 16, 1999, some 50 people participated in the subsequent jubilee dinner at which Romaric Magras,⁵⁵ a young man from St Bartholomew, was the guest of honour. Said society is now counting more than 400 members altogether. In 1977 St Bartholomew and my former home town of Piteå were twinned together in an official friendship relation resulting inter alia in a much appreciated youth exchange programme and an increased general interest in the culture of St Bartholomew. The whole Swedish royal family chose to go there for a vacation at the turn of the year 1987/88. Numerically and otherwise strong Swedish delegations showed up both at the Centenary in 1978 commemorating la Rétrocession of 1878 and at the Bi-Centenary in 1984 commemorating the Swedish acquisition through the treaty of 1784, during which two jubilees the ever stronger links between St Bartholomew and *l'ancienne mère-patrie* were displayed.

During the latter half of the 20th century the Swedish navy has paid several naval visits to the former Swedish possession with the cruiser *Gotland* (1952), the schooner *Falken* (1954 and 1992), the schooner *Gladan* (1954), the minelayer *Älvsnabben* (1969, 1976 and 1979) and finally the minelayer *Carlskrona* (1984, 1986, 1989, 1994 and 1999).⁵⁶

An ever-thickening stream of Swedes travelling either on their own or in a group are spending more and more time on this small paradise island in the Lesser Antilles. Most people who go there are charmed by its marvellous

sceneries and the traditional hospitality of the islanders, who are proud of their Swedish background. Present-day Swedes also take great pride in the past of St Bartholomew and follow the development of this small island with even more attention now than in the 1870's. Wishing the islanders a most prosperous future we would like to remain a part of the islanders' cultural heritage. Hopefully the island will always honour its memories from a blue and yellow era long gone by, but never completely forgotten.

A few words about how Sweden administered its remote possession in the Caribbean may also turn out useful in this context. St Bartholomew having been acquired in the above mentioned treaty with France of July 1, 1784, and officially taken possession of on March 7, 1785, it should be remembered that up to the end of 1805 the island was mainly in the hands of the Swedish West India Company. During the Swedish epoch three different decrees for the administration of the island were issued, on October 31, 1786, on October 15, 1805, and on September 25, 1811. The events of 1812 caused a discussion whether the changed circumstances should release new regulations and a new decree was also proposed⁵⁷ in 1815 but never adopted.

Within the Swedish government the secular affairs of St Bartholomew were handled by the following authorities:

Handels- och Finansexpeditionen [The Office of Trade and Finances]	1784-1789
Särskilda St Barthélemyberedningen ⁵⁸ [Specific St Bartholomew Working Committee]	1789
Pommerska beredningen [The Pomeranian Working Committee] ⁵⁹	1789-1790
Nya St Barthélemyberedningen med anknytning till Pommerska beredningen [The New St Bartholomew Working Committee with connection to the Pomeranian Working Committee]	1790-1792
Inrikes civilexpeditionen [the Domestic Civil Office]	1792-1809
Handels- och Finansexpeditionen [The Office of Trade and Finances]	1809-1812
Kolonialdepartementet ⁶⁰ [The Ministry of Colonial Affairs] from 1824 subordinated to the prime minister for foreign affairs ⁶¹	1812-1845
Finansdepartementet [The Ministry of Finances]	1845-1878

In addition to this the ecclesiastical matters of the Swedish Evangelical Lutheran Church were also handled:⁶²

by Inrikes Civilexpeditionen [the Domestic Civil Office]	1784-1789
by Ecklesiastika expeditionen [The Ecclesiastical Office]	1789-1792/3
by Olof Wallqvist, bishop of Växjö, as chief supervisor, this post towards	

the end of the 1790's gradually passing to the archbishop	1791-1800
by the Archbishop of Sweden in Uppsala	1800-1809
by Ecklesiastika expeditionen [The Ecclesiastick Office] together with the archbishop	1809-1840
by Ecklesiastidepartementet [The Ministry of Ecclesiastical Affairs]	1840-1878

For many years I have been preparing a series of biographies of the Swedish governors planning to publish them collectively in the future in a book provisionally titled *The Swedish Governors of St Bartholomew*. While waiting for that to happen I am rendering for those who would like to deepen their knowledge of Swedish history on a remote Caribbean island a chronological list of the governors who were at the head of the island in the era referred to.

Some of the 15 governors were very energetic and zealous like the first in the long line, von Rayalin, who laid the foundation of the colony and after his return to Sweden rose to high posts in the society, some of them more unfortunate like Rosensvärd. No doubt the most colourful characters – not necessarily the most competent ones – were Stackelberg and Norderling for various reasons. In particular the latter endeared himself with the islanders and symbolically his tomb can be found not in the Swedish cemetery at Anse de Public but in Lorient close to the Catholic church and Rue Norderling. Ten were military men and the other five civil servants. The highest-ranking officer while in office was Ankarheim who was a full colonel during his governorship. Ten of the governors eventually returned to Sweden and the other five found their last repose in the West Indies. Bagge, Norderling, Carl Ulrich and Netherwood in St Bartholomew and Rosensvärd in Nevis.

The Governors:

Salomon Mauritz von Rayalin (1757-1825)	March 6, 1785 – April 23, 1787
Pehr Herman Aurivillius Rosén von Rosenstein (1763-1799)	April 23, 1785 – June 6, 1790
Carl Fredrik Bagge af Söderby (1750-1828)	June 6, 1790 – Nov 17, 1795
Georg Johan Henrik af Trolle (1764-1824)	Nov 17, 1795 – Jan 26, 1801
Hans Hindric Ankarheim (1743-1814)	Jan 26, 1801 – Feb 14, 1812
Bernt Robert Gustaf Stackelberg (1784-1845)	Feb 14, 1812 – Aug 10, 1816
Johan Samuel Rosensvärd (1782-1818)	Aug 10, 1816 – Sept 19, 1818
Carl Fredrik Berghult (1794-1834) acting governor during Rosensvärd's absence due to illness and remained as such after his death in Nevis on Dec 10, 1818	Sept 19, 1818 – Aug 20, 1819
Johan Norderling (1760-1828)	Aug 20, 1819 – April 27, 1826

James Harlef Haasum (1791-1871) together with his brother-in-law

Lars Gustaf Morsing (1794-1860) in joint administration April 27, 1826 – July 14, 1829

Haasum in sole administration during Morsing's leave of absence July 14, 1829 – Dec 1830

Haasum and Morsing in joint administration Dec 1830 – April 30, 1831

Morsing in sole administration during Haasum's leave of

absence April 30, 1831 – Oct 11, 1833

Haasum as sole commandant (from April 14, 1842, titled governor) Oct 11, 1833 – June 28, 1841

Fredrik Carl Ulrich (1808-1868) acting commandant/governor during

Haasum's leave of absence June 28, 1841 – Nov 13, 1842

Haasum Nov 13, 1842 – June 27, 1844

Carl Ulrich acting governor during Haasum's leave of absence June 27, 1844 – Nov 13, 1845

Haasum Nov 13, 1845 – April 28, 1853

Carl Ulrich acting governor during Haasum's leave of absence April 28, 1853 – Nov 20, 1854

Haasum Nov 20, 1854 – July/Aug, 1858

Carl Ulrich acting governor during Haasum's leave of absence until the

permanent governor's dismissal for reasons of ill health July/Aug 1858 – Dec 1860

Carl Ulrich permanent governor until his death Dec 1860 – Aug 11, 1868

Georg Wilhelm Netherwood (1828-1903) acting governor Aug 11, 1868 – Dec 4, 1868

Bror Ludvig Ulrich (1818-1887) acting governor Dec 4, 1868 – Sept 10, 1870

Bror Ulrich permanent governor Sept 10, 1870 – June, 1874

Frans Alarik Helleday (1842-1896) acting governor during Bror Ulrich's

leave of absence June 1874 – Nov 5, 1875

Bror Ulrich Nov 5, 1875 – March 16, 1878.

Abbreviations:

KB = Kungliga Biblioteket = The Royal Library in Stockholm.

RA = Riksarkivet = The Swedish National Archives in Stockholm.

RSB = The Report of Saint-Bartholomew.

SFS = Svensk Författningssamling = Swedish Statute Book.

SBS = St Barthélemyssamlingen = St Bartholomew Collection in RA.

SjöR = Piteå SS årsbok Sjörollan = The annual volume of Piteå Yacht Club published since 1975.

Notes:

¹ For a full account of this fascinating enterprise see e.g. Mattsson 1987.

² More about this attempt e.g. in Granlund 1879.

³ A survey of what is so far known about this remarkable project is found in Macau 1973.

⁴ A more detailed account of this tentative attempt at colonization is found in Paulin [Forum Navale 1951:38-95] including extracts of the commanding officer Laurentz Brander's *Kort berättelse om min resa gjord med Skieppet Fortuna ifrån Götheborg till West Indien och tillbakas igen*.

⁵ See about the ship *Queen Ulrica Eleonora* and its expedition to India in 1733-35 in Kjellberg 1975 pp 50-55.

⁶ La Vache [the Cow] is a small insignificant island off the southern coast of present day Haiti on Hispaniola.

⁷ Situated south of Guadeloupe and historically a dependency of that island.

⁸ Probably identical with Jean-François de Durat de la Serre (1736-1830); b Oct 3, 1736, in Vauchaussade, France; commandant of *Les Iles du Nord* at the time of Swedish acquisition of St B; handed over the island when the Swedes took possession of St Bartholomew March 7, 1785; if this memorandum was not presented on this occasion it may have been handed over in Martinique when *Sprengtporten* on its way to St Bartholomew arrived there Feb 15, 1785, and von Rayalin called upon the Governor General, vicomte de Damas; field marshal 1788; after the French revolution in 1789 he remained in France and died in Vauchaussade Feb 1, 1830.

⁹ More details about the ceremony of transfer followed by a translation into Swedish of the French commandant's *Observations sur l'île de St Barthélemy* in SjöR 1984:117-120 & Tingbrand 1997 pp 24-27.

¹⁰ Most likely identical with Laurent François Isnard, a militia captain who had moved from Guadeloupe to St Bartholomew in 1764 and was regarded as vice commandant of the island from 1769; died in the 1790's.

¹¹ Baie de St Jean or Anse de St Jean in French.

¹² The original text runs: *Le moyen de réunir tout cela*. The sentence seems to be unfinished.

¹³ The French word *raquettes* means here crawling brushwood vegetation.

¹⁴ This particular slave may have been identical with *Coq d'Inde* in *le dénombrement du Vent* for St Bartholomew of Feb 13, 1787. Then listed as *Chirurgien*, 70 years old and sickly belonging to Joseph Bernié of *habitation Mangant* in Quartier Marigot.

¹⁵ This European possibly identical with Jacques Roustan, native of Marseille, who had married the widow Ma-rie Rose Gréaux, born Pimont, in 1762 and settled on the island; the ship's doctor Carlander wrote in his travel journal from 1788 as follows: *Before Père Epiphan came here mass was sung or read by little Rustan who as well acted as a kind of Notary Public on the island -- Now this priestly deputyship is performed by another since M:r Rustan is boozing so damnedly* [Carlander 1979 p 69].

¹⁶ The French square measure used here is *quarré*, at times alternatively spelled *carré*. In his letter to the writer Hugo Nisbeth, of September 22, 1876 [SBS 21 B, RA; printed in SjöR 1993:119] Governor Bror Ulrich explained this ancient French measure as a square the side of which corresponded to *300 pieds à Paris*.

¹⁷ A translation into English is found in the local newspaper of the island RSB 5, published April 30, 1804.

¹⁸ Swen Thunborg (1750-1808); the 1st Swedish stationary priest on the island; arrived with the frigate *Sprengtporten* on March 6, 1785, and left for Sweden with the small merchant vessel *Wälkomsten* in July 1791; however, the vessel sprang a leak and sailing in *obvious deadly peril*

it reached Danish St Croix where it sank in the harbour. He returned via Copenhagen to Sweden and ended his career as dean of Hemmesdyng in Scania.

¹⁹ This extract from the parish register is printed in Carlander 1979 pp 113-116 giving dates of births and arrivals.

²⁰ Christopher Carlander (1759-1848) was ship's doctor of the merchantman *Enigheten* at anchor in the roads of Gustavia Feb 10 – July 8, 1788; wrote a very informative travel journal, published only in 1979, that is much appreciated by researchers interested in the Swedish history of St Bartholomew; ended up as assessor in Sundhetskollegiet [the Board of Health] in Stockholm.

²¹ Carlander 1979 p 75.

²² Bengt Anders Euphrasén (1756-1796); arrived in St Bartholomew as *studiosus* with travel money from the Swedish Academy of Sciences on board the merchant brig *Antoinetta* on Feb 8, 1788, and he sailed back with the same ship June 20 same year; became *botanices demonstrator* at the Seraphim Hospital in Stockholm around 1790 and published a book on St Bartholomew in 1795 that was translated into German in 1798.

²³ Euphrasén 1795 p 21.

²⁴ Governor Bagge's report of September 25, 1790, SBS 1 B, vol 2, RA.

²⁵ A detailed account of the *hurricane history* of the Swedish era is found in Tingbrand 1987 pp 151-169.

²⁶ Governor Bagge's report of June 28, 1793, SBS 1 B, vol 2, RA.

²⁷ Governor Bagge's report of June 21, 1794, SBS 1 B, vol. 2, RA.

²⁸ Franzén 1974 p 16.

²⁹ Letter from Major af Trolle of July 21, 1802, SBS 1 C, RA.

³⁰ Three Swedish soldiers, one corporal and two privates, were killed in action on this occasion. They were Jacob A[h]lström (1777-1807), Peter Christian Björkstедt (1777-1807) and Carl Walter Forsman (1779-1807).

³¹ August Nyman (1779-1814); arrived in St Bartholomew at the latest in 1805 ranking corporal but was a sergeant at the time of the *rebellion* of 1810; was constituted a lieutenant in May-June 1814; died on November 1, 1814, from a cold and got a hero's funeral; a street in Gustavia is today named Rue August Nyman.

³² Mostly thanks to Deputy Mayor Yves Gréaux Fahlberg's memory still lives on the island. Rue Samuel Fahlberg was inaugurated in Gustavia on Aug 26, 2000, along the southern side of Le Carénage where Södra Strandgatan was situated in the Swedish era.

³³ Governor Ankarheim's report of September 7, 1811, SBS 1 C, RA.

³⁴ Approximately 400 issues of RSB are known to exist. The most comprehensive collection is found at KB in Stockholm. The very 1st issue was published on April 2, 1804, and the very last known on Oct 28, 1819. Its publication was interrupted during three periods of time, viz. Sept 12, 1807 – Jan 10, 1810, May 24, 1810 – Feb 14, 1811 and Feb 17, 1812 – July 23, 1814.

³⁵ About *The West Indian* and *Gustavia Free Press* see Franzén 1974 p 69. Apparently the latter publication contained mostly libels against the leading personalities of the local Swedish administration.

³⁶ Inaugurated by Governor von Rosenstein *with all possible ceremony* on July 22, 1787, and named Sophia Magdalena Church after the Swedish queen.

³⁷ E. g. a certain Jewish woman Dewero named as innkeeper in Gustavia in ship's doctor

Carlander's travel journal from 1788 [Carlander 1979 p 80] and the Jewish merchant William Israël, who in the early 19th century moved from North America to St B; Israël's extensive trade with the rebellious Negroes of Santo Domingo was the alleged reason for the French military attack on Gustavia in Nov 1807 according to Governor Ankarheim's report of Nov 27, 1807 [SBS 1 C; printed in SjöR 1988:139-144].

³⁸ Hellström 1987 pp 206, 209 and 303, footnote 69.

³⁹ Monseigneur Théodore Augustin Forcade (1816-1885); born in Versailles March 2, 1816; 2nd Bishop of Guadeloupe 1853-61; visited the Swedish island five times between 1853 and 1858; Bishop of Nevers 1861-73 and after that Archbishop of Aix, where he died from cholera Sept 12, 1885.

⁴⁰ Robert M Harrison was originally sent to the Swedish island commissioned to check if it was a centre for smuggling and slave traffic; reported to the US Secretary of State that he had seen the actual bills of sales for slaves sold on Swedish territory and that the infamous pirate Joseph Almeida was living in splendour on the island; reported no less than 27 American vessels riding at anchor in the roads of Gustavia on April 8, 1822; also wrote that Governor Norderling was addicted to *excessive drinking* and was in his turn described by Norderling as a *troublemaker*.

⁴¹ Governor Haasum's report of May 10, 1838, SBS 13, RA.

⁴² Sjögren 1967 p 60.

⁴³ According to Governor Haasum's report of June 5, 1834, SBS 12 B, RA, four slaves had stolen a fisherman's boat and gone to St Christopher's (St Kitts).

⁴⁴ SBS 15, RA.

⁴⁵ Governor Haasum's report of March 16, 1852, SBS 16, RA.

⁴⁶ A more detailed account of the Swedish medical service in St Bartholomew is found in Tingbrand 1995 pp 117-163.

⁴⁷ Governor Haasum's report of January 26, 1856, SBS 17, RA; also Högström 1888 pp 89-90.

⁴⁸ SBS 17, RA.

⁴⁹ In the latter part of the Swedish century *Bartholomeijan* became a nickname of the island in Sweden. Most often used as a term of endearment but in political debates about the future of the island also sometimes used in a derogatory manner by the contemporary Swedish press.

⁵⁰ Abbé Jean-Baptiste Gironis, *curé* of the Catholic parish of Gustavia from April 3, 1868, was in the autumn of 1877 commissioned to arrange a plebiscite. The Catholic priests of the island were afterwards criticized by some Swedes for having tried to influence the population to vote for France and thus *return to the true faith*.

⁵¹ The treaty of retrocession is found printed in Swedish and in French in SFS 1878 Nr 7.

⁵² *Les Statuts de la Fondation du Roi Oscar II* were printed in French in Imprimerie Catholique, Basse-Terre, Guadeloupe. Copies are found in Gustavia 20, Archives de l'évêché, Basse-Terre, Guadeloupe, and in the Lamborn Collection, vol 15 (S 10), RA.

⁵³ About this highly delicate matter see Sjögren 1967 p 53, Bourdin 1978 p 313 and Hellström 1987 p 184 & p 297 footnote 26.

⁵⁴ Sten Simonsson 1964-68, Dan Brändström 1968-73, Olle Nyman 1973-2001 and Roger Richter from 2001.

⁵⁵ Romaric Emmanuel Magras (b Nov 18, 1799) was the paternal great-great-great-great-great grandson of Jean François Magras (1734-1816), one of the islanders who saw the first Swedes arrive in March 1785.

⁵⁶ Accounts of these naval visits are found in Tingbrand 1997 under the names of respective vessels.

⁵⁷ This *Projekt till nytt reglemente* [Project of a new decree] is found in SBS 3 B, RA.

⁵⁸ Of which a prominent member was Erik Ruuth (1746-1820); count; secretary of state at Handels- and Finans-expeditionen 1786-90; President of Kammarkollegium 1790-92; Governor General of Swedish Pomerania 1792-96; deprived of his offices in 1796 but partly rehabilitated.

⁵⁹ Reinforced with Ruuth.

⁶⁰ This was, however, still called *Pommerska expeditionen* (the Pomeranian Office) 1812-1815.

⁶¹ Between 1809 and 1876 Sweden had two *statsministrar* [prime ministers]. *Justitiestatsministern* [prime minister for judicial or legal affairs] and *utrikesstatsministern* [prime minister for foreign affairs] were both *Excellencies*. In practice the former headed the government.

⁶² The years stated in regard to the ecclesiastical affairs are in some cases approximate.

⁶³ Sigrid Ulrich (1858-1944) was the youngest daughter of the very last Swedish governor of the island.

A Selection of Reference Literature:

- Anderson, Edgar: *Mysterious Eighteenth Century Swedish Settlements at Tobago and Barima* in The Swedish Pioneer Historical Quarterly XII, N° 4, Oct 1961:131-145.
- Andreen, Per G.: *Frågan om S:t Barthélemys försäljning 1823-30 (Politik och finansväsen)*, Stockholm studies in history 5, Stockholm, 1961.
- Apelqvist, Pehr Fredrik: *En skeppsläkares dagbok*; annotations collected by Alvar Wisjö, Halmstad, 1975.
- Bergius, Olof Erik: *Om Westindien*, Stockholm, 1819; chapter about St. Bartholomew reprinted in SjöR 1997:133-141.
- Bourdin, Georges: *Histoire de/History of St. Barthélemy* [bilingual], Pelham, New York, 1978.
- Brandell, E.: *De sista från St. Barthélemy* in the Sunday supplement of Dagens Nyheter April 17, 1926.
- Brändström, Dan: *Les relations entre Saint-Barthélemy et la Suède entre 1784 et 1878* in Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe, N° 29/1976: 5-19, Guadeloupe.
- Börjeson, Hjalmar: *Stockholms segelsjöfart. Minnesskrift 1732-1932*, Stockholm, 1932.
- Carlander, Christopher: Ship's doctor Carlander's travel journal from 1787-88 revised by Dr Sven Ek-vall in the mid-20th century and after his death completed and published by Christer Wijkström under the title *Resan till S:t Barthélemy*, Falköping, 1979.
- Dahlman, Swen: *Beskrifning om Svenska Öen S. Barthélemy uti Westindien* in Upfostrings-Sällskapets Historiska Bibliothek, Number 14-41, February-May 1786.
- Danckwardt, Jean-Carlos: *Några minnen från S:t Barthélemy på 1840-talet. Ur gamla dagboksanteckningar af en svensk sjöofficer*. Extracts from a diary

- kept during the stay of *Vanadis* in March-April 1843 published in Stockholms Dagblad of April 30, 1916.
- Delasalle, Jean: *Retour à la France de l'Île de Saint-Barthélemy (1878)*, 268-273 in Bulletin Historique du Royal-Suédois, N° 17, Décembre 1950, Paris, 1950.
- Diederichs, Gustaf von: *Det Sverige som går*. Illustrated correspondence from *Vanadis* in Ny Illustrerad Tidning 1878:131-135; reprinted in SjöR 2000:135-138.
- Ekman, Ernst: *A Swedish Career in the Tropics: Johan Norderling (1760-1828)* in The Swedish Pioneer Historical Quarterly, vol. XV, N° 1, Jan 1964:3-32; Rock Island, Illinois.
- " - , *St. Barthélemy and the French Revolution* in Caribbean Studies, vol. 3., January, 1964, No. 4, 17-29.
- " - *Sweden, the slave trade and slavery, 1784-1847* in Revue française d'histoire d'outre-mer 62 (1975), 221-231, Paris, 1976.
- Euphrasén, Bengt And[ers]: *Beskrifning öfver Svenska Vestindiska Ön St. Barthelemi, Samt Öarne St. Eustache Och St. Christophe*, Stockholm, 1795.
- Fahlberg, Samuel: *Mortalitets-lista för ön S:t Barthélemy [- - -] 23/4 1787* in Läkaren och naturforskaren, N° 8, 1787.
- Forsström, Johan Erik: *Berättelse om sjukdomstillståndet på ön S:t Barthélemy* in Svenska Läkare-sällskapets handlingar, N° 4, 1817.
- Franzén, Gösta: *Svenskstad i Västindien. Gustavia på Saint Barthélemy i språk- och kulturhistorisk belysning*, Kungl. Vetenskapssamhällets i Uppsala Handlingar 16, Uppsala, 1974.
- Goës, Axel Theodor: *Minnen från vår förra besittning S:t Barthélemy* in YMER, Tidsskrift utg. af Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi, 1882:119-139, 150-164 and 169-182.
- Granlund, Viktor: *En svensk koloni i Afrika eller Svenska Afrikanska Kompaniets historia* in Historiskt Bibliotek 1879:287-420.
- Hackett, James: *Narrative of the Expeditions which Sailed from England in 1817 to Join the South American patriots; comprising every particular connected with its formation, history and fate*, London, 1818.
- Hattendorf, John B.: *Saint Barthélemy and the Swedish West India Company. A Selection of Printed Documents, 1784-1814* (facsimile reproductions), Delmar, New York, 1994.
- Hellström, Jan Arvid: - - - *åt alla christliga förvanter* - - -, Malmö/Uppsala, 1987.
- Hildebrand, Emil: *Den svenska legenden i Guiana* in Historisk Tidskrift 1899:71-81.
- Hildebrand, Ingegerd: *Den svenska kolonin S:t Barthélemy och Västindiska kompaniet fram till 1796*, acad. diss., Växjö, 1951.
- Holmberg, Ernst: *Då ön S:t Barthélemy blev svensk koloni* in Nautisk Tidskrift 1917:104-107, 1917.

- ” - *Då Guadeloupe skulle bli svensk koloni* in *Nautisk Tidskrift* N° 6/ 1924:193-194, 1924.
- ” - *Kronojakten Tritons och kuttern Falkens äventyrliga expeditioner till St. Barthélemy 1784-1786* in *Nautisk Tidskrift* 1925:104-107, 1925.
- Horn, Vivi: *Den sturske Montgomery. Kvinnotjusare. Kungagunstling. Statsfänge*, Helsinki, 1938.
- Hyrenius, Hannes: *Royal Swedish Slavery*, Demographic Research Institute, University of Gothenburg, Reports 15, Gothenburg, 1977.
- Höggström, E. O. E.: *S. Barthelemy under svenskt välde*, acad. diss., Uppsala, 1888.
- Johnson, Amandus: *The Swedish Settlements on the Delaware 1638-1664*, Vols. I-II, Swedish Colonial Society, Philadelphia, 1911.
- Johnson, Seved: *Sverige och stormakterna 1800-1804*, acad. diss., Lund, 1957.
- Kjellberg, Sven T.: *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731-1813*, 2nd edition, Malmö, 1975.
- Koht, Halvdan: *Bernadotte and Swedish-American relations, 1810-1814* in *The Journal of Modern History*, vol. XVI, Dec 1944:265-285.
- Krusenstierna, E. von: *Då Sverige förlorade sin sista koloni. Bilder och röster* in *Stockholms Dagblad* of March 4, 1928.
- Lamborn, Rolf K.: *The Archives of Saint Bartholomew Rediscovered* in *The Swedish Pioneer Historical Quarterly*, vol. XV, N° 1, Jan 1964:33-44, Rock Island, Illinois.
- Lasserre, Guy: *La Guadeloupe, Étude géographique*, I-II, Bordeaux, 1961.
- Lundgren, Hjalmar: *Norrköpingsbor som guvernörer på tropikö* in *Norrköpings Tidningar* of Saturday Oct 15, 1938.
- Lundh, Herbert: *Gustaf IV Adolf och Sveriges utrikespolitik 1801-1804*, acad. diss., Uppsala, 1926.
- Luthin, Reinhard H.: *St. Bartholomew: Sweden's colonial and diplomatic adventure in the Caribbean* in *Hispanic American Historical Review* N° 14, 1934:307-324.
- Macau, Jacques: *La Suède et Madagascar au début du 18^{me} siècle*, Études et documents N° 7, Institut d'Histoire des Pays d'Outre-Mer, Université de Provence, Mai 1973.
- Maher, Julianne: *Fishermen, farmers, traders: Language and economic history on St. Barthélemy, French West Indies* in *Language in Society* N° 25/ 1996:373-406, Cambridge University Press, USA.
- Molin, Jean Jacques: *Naturhistorisk skiss öfver den Sverige tillhörande ön S:t Barthélemy i Vestindien* in *Öfversigt af Sällskapet Hortikulturens vänner i Göteborg förhandlingar af årgång 1877*, Göteborg, 1878-1885.
- Mörner, Magnus: *Latinamerikas historia*, 3rd ed., Stockholm, 1969.

- Nisbeth, Hugo: *En högmålsfråga på S:t Barthélemy* in Ny Illustrerad Tidning issued Feb, March & April 1877.
- Olin, Karl-Gustav: *Våra första västindienfarare*, Jakobstad, 1990; 2nd ed., Vasa, 2001.
- Palander, Folke A:son: *Skizzer från Nordamerika och Väst-Indien tecknade under fregatten Vanadis resa åren 1864-65*, Stockholm, 1866; reprinted in SjöR 1997:143-148.
- Paulin, Axel: *Skeppet Fortunas expedition till Wilda Kusten af Södra America 1731-1732. Ett blad ur Sveriges kolonialhistoria* in Forum Navale 1951:38-95.
- Piesold, Werner: *Ein deutscher Beitrag zur schwedischen Kolonialpolitik* in Der Norden Sept 1942: 278-279.
- " - : *Bernadotte und Guadeloupe* in Der Norden N^o 20, 1943:81-82.
- Plauchut, Edmond: *L'annexion de l'île Saint-Barthélemy à la France*, in Revue des Deux Mondes of March 15, 1879:417-432.
- Robequain, Charles: *Saint-Barthélemy, Terre Française* in Les Cahiers d-Outre-Mer, T. II, N^o 5/ 1949:4-37.
- Runeby, Nils: *Sweden as a colonial power* in The Swedish Pioneer N^o 22 /1971: 59-80.
- Sandström, Anders Z.: *St. Barthélemy – Kulturhistoriska promenader bland svenskminnen från 17- och 1800-talen*, published by the Swedish St. Bartholomew Society, Stockholm, 1998.
- Sjögren, Bengt: *Ön som Sverige sålde*, 2nd edition, Uddevalla, 1967.
- Sjöström, Rolf: *The Swedish Model? Education in Saint-Barthélemy during the nineteenth century in Education and Colonialism. Swedish Schooling Projects in Colonial Areas, 1638-1878* ed. by Daniel Lindmark, Kulturgräns Norr 29, Umeå, 2000.
- Staf, Nils: *Korvetten Carlskronas sista resa* in Forum Navale N^o 7, Stockholm, 1946.
- Swahn, Jan-Öjvind & Jennersten, Ola: *Saint-Barthélemy, Sveriges sista koloni*, Italien, 1985.
- Swärd, Sven Ola: *Latinamerika i svensk politik under 1810- och 1820-talen*, acad. diss. , Uppsala, 1949.
- Sylvan, Otto: *Korvetten Carlskronas sista resa*, Sjöhistoriska Samfundet, Uppsala, 1945.
- Thunborg, Swen: *Bref till prosten Joh. Bernh. Wolff i Carlskrona, daterat S. Barthelemy den 12 Maj 1785*, published in Upfostrings-Sällskapets Tidningar, N^o 64, Stockholm, Aug 25, 1785.
- Tingbrand, Per: *St. Barthélemy 200 år* in SjöR 1984:113-131.
- " - : *Du Gamla Du Fria St.Barthélemy* in SjöR 1986:93-133.
- " - : *Under Karibiens gissel* in SjöR 1987:137-177.

- " - *Le fléau des Caraïbes*. Paper on the hurricane history of St Bartholomew presented on May 10, 1989, during La Quinzaine du Patrimoine in 1989.
- " - *Briggen Delphin och St. Barthélemy 1815-1816* in SjöR 1990: 139-153.
- " - *Den förste svensken på St. Barthélemy* in SjöR 1990: 154-161.
- " - *FEMMANNAÖARNE – f d svenskt territorium* in SjöR 1991:136-162.
- " - *Columbus och San Bartolome* in SjöR 1992:149-180.
- " - *SELMA JUSTINA MILANDER – den sista svenskan* in SjöR 1993:98-103.
- " - *Hippomane Manzinella – karibernas vedergällning* in SjöR 1993: 104-116.
- " - *De första svenska skeppen i Västindien* in SjöR 1994:129-153.
- " - *Hälsa och sjukvård på St. Barthélemy 1785-1878* as yet unpublished in Swedish but translated into French and published as chapter VIII, pp 117-163, *Santé et service médical à Saint-Barthélemy 1785-1878* in next item.
- " - *Saint-Barthélemy à l'époque suédoise*, tome I, La Mairie de Saint-Barthélemy et Le Centre Culturel, Paris, 1995.
- " - *Med svenska örlogsmän till St. Barthélemy 1785-1994*, Marinlitteraturföreningen N° 82, Karlskrona, 1997.
- " - *Jordbävningar på St. Barthélemy under den svenska tiden* in SjöR 1998:106-118.
- " - *BERNDT ROBERT GUSTAF STACKELBERG - eldfängd guvernör på St. Barthélemy 1812-1816* in S:t Barthélemy Journalen N° 1/ 1998:6-8.
- " - *BROR LUDVIG ULRICH – Sveriges siste guvernör* in S:t Barthélemy Journalen N° 1/1999:13-16.
- " - *JACOB LEURÉN – en Gevaliensis i Västindien* in Acta Gestrício-Helsingiae N° 2/1999-2000:57-78.
- " - *Who Was Who in St. Bartholomew during the Swedish epoch?*, published by the Swedish St Bartholomew Society, Stockholm, 2001.
- Trolle, Henrik af: *Minnen från corvetten Najaden under expeditionen åren 1849 och 1850*. Diary published by the Association of Marinmusei Vänner in Karlskrona, Karlskrona, 1977:13-142.
- Ulrich, Sigrid: *De sista från St Barthélemy* in the Sunday supplement of Dagens Nyheter of April 17, 1927.
- " - *När svenska flaggan ströks på St. Bartholomew* in Svenska Dagbladet of March 11, 1928.

- “ - *Soliga julminnen från vår sista koloni* in *Lidingö Tidning* N° 89 A, 1938.
- “ - *Negrer i tårar när svenska flaggan ströks* in *Stockholms-Tidningen* of Nov 11, 1942.
- Vidales, Carlos: *Bernadotte, San Bartolome y los Insurgentes de Tierra Firme (la ayuda de Suecia a la causa Bolivariana)*, Latinamerikainstitutet, Stockholm, 1988.
- “ - *S:t Barthélemy : en svensk koloni i frihetskämparnas tjänst (1810-1830)* in the book *Sverige-Latinamerika – förbindelser och samarbete*, Latinamerikainstitutet, Stockholm, 1992.
- Wachtmeister, Hans: *Sveriges planer och åtgärdande rörande sjörövarna på Madagaskar 1718-1727*, acad. diss., Uppsala, 1848.
- Wahlström, Lydia: *Sverige och England under revolutionskrigens början*, Stockholm, 1917.
- Waller, Sture: *Karl Johan och rätten till Guadeloupemedlen* in *Festskrift till Gottfrid Carlsson* of Dec 18, 1952, Lund, 1952.
- “ - *Det svenska förvärvet av S:t Barthélemy. Huvuddragen av de svensk-franska förhandlingarna och parternas syften* in *Historisk Tidskrift* 1953.
- ” - *S:t Barthélemy 1785-1801. Yttre förhållanden; handelspolitisk och statsfinansiell betydelse* in *Historiskt Arkiv*, 1, Kungl. Vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien, 1954.
- Wedberg, Birger: *Lag och rätt på S Barthélemy under svensktidens första halvsekel. Ett apropå till 150-årsminnet* in *Svenska Dagbladet* of July 23, 1934.
- ” - *Tärningskast om liv och död*, Stockholm, 1935.
- Westerberg, C. W.: *70 år sedan Vanadis folk återlämnade den tropiska ön S:t Barthélemy till Frankrike* from written sources in *Blekinge Läns Tidning* of March 13, 1948.
- Westerberg, Ludvig: *En blick på ön S:t Barthelemy* in *Svenska Familjeboken – läsning för hvar dag under året*, vol. 2, Stockholm, 1851:732-742; reprinted in *SjöR* 2000:147-155.
- Wetterblad, Ragnar: *En örlogsexpedition till St. Bartholomew 1785-1786* in *Kungl. Örlogsmanna-sällskapets Tidskrift i Sjöväsendet* of July-Aug 1957:673-700.
- Zamore, K. O.: *En svensk kolonialtidning* in *Svenska Dagbladet* of April 16, 1939.
- Åberg, Irene: *Utdrag ur Guvernörernas å St. Bartholomew Rapporter till Finansdep’t*; a collection of handwritten transcriptions in three volumes I-III of altogether 781 pages, presented by the transcriber Irene Åberg, to the Swedish St Bartholomew Society and kept in the library of Latinamerikainstitutet in Stockholm, 1965.

Kring Berga – före Berga

Gunnar Hansson

Det var en vacker julikväll år 1942 som vägen till Berga började för min del. Efter närmare ett och ett halvt år på Radioskolan i Karlskrona var vi, ett dussin unga män, på väg till nästa anhalt: ”Kurs I vid radiosignalskola” på Hårsfjärden. Där skulle vi få lära oss om den praktiska tillämpningen av våra färdigheter i signalering.

I Hoglands park hade Flottans musikkår den kvällen konsert – förvisso inte för vår skull, men det kändes ändå som en tack- och avskedsföreställning. Någon uppmuntran behövdes också, för på det överfyllda tåget till Stockholm fanns inga sittplatser, utan vi fick stå hela natten. Ett annat tåg tog oss ner till Västerhaninge och en bil vidare till Vitså brygga. Där väntade en slup och förde oss ut till förbindelsefartyget Marieholm, som låg stadigt fastgjort vid kaj på Märsgarn.

Formellt hörde vi till besättningen på Marieholm, men förläggningen var i ett stort tält uppe på toppen av Märsgarn. Dit upp ledde en lång, brant trappa med gjutna trappsteg, som sög bra i benen när vi segade oss upp med sjösäckarna på ryggen. Så att säga inomhus var det lika primitivt som det gärna blir i tält, så att våra kläder och andra tillhörigheter fick bli kvar i sjösäckarna under hela kursen på två månader. I gengäld var det fritt och luftigt, dock med fritt tillträde även för horder av ivriga och blodtörstiga mygg. Också utsikten var fri, och dessutom storartad: nedanför på Hårsfjärden låg Kustflottan med alla tre skeppen och många andra fartyg, inramade av skogklädda höjder med Berga slott och Årsta havsbad.

För ett redan sammansvetsat gäng ynglingar var det inte något dåligt sommarliv där uppe på berget. För många av oss blev det en vana att börja dagen med ett dopp: snabbt ner för de 130 trappstegen, på huvudet i vattnet och sedan ett övermodigt försök att med språng ta sig upp för trappan igen. Naturligtvis kroknade alla ett stycke upp i backen, men för varje dag övervann vi ännu några trappsteg, och efter ett par veckor besegrade vi dem alla.

En av våra första uppgifter för kursen blev att göra i ordning en slup, som

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

skulle bli vårt transportmedel. Den hade legat i oljan efter jagarolyckan i september året innan och var gruvligt nersmetad både inuti och utanpå. Det tog oss större delen av en dag att få den brukbar, men sedan tjänade den oss troget under hela kursen.

Möjligen var det vi som tjänade slupen. Radioskolan låg nämligen inne vid Vitså, och dit fick vi ro fyra kilometer på morgonen, träna vår signalering och sedan ro tillbaka igen. Med de tunga och klumpiga årorna med tvåhandsfattning stärkte det kroppen men gick hårt fram med händer och armar. Blåsor och sår i händerna var regel, och efter en hård rodd, gärna i tävling med syskonbåten som roddes av bröder från Skeppsholmen, var det inte lätt att hantera sändningsnycket eller penna och papper vid mottagning av 120 tecken i minuten.

Efter träningen på radioskolan under förmiddagen användes vanligen eftermiddagen till besök på fartyg som låg inne på Hårsfjärden. Där fick vi lära oss om den radioutrustning som fanns på olika typer av fartyg, hur den var disponerad i olika radiohytter och över huvud taget hur trafiken praktiskt gick till. Det var nyttigt, eftersom vi ju vid kursens slut skulle vara kapabla att på egen hand sköta både apparater och trafik.

Många kvällsövningar var det också, så några allvarigare fritidsproblem fanns det inte utrymme för. Annars låg det alldeles intill vårt tält ytterligare ett, där man för 15 öre kunde få se gamla men ofta riktigt bra filmer. Om man däremot ville ha en kopp kaffe eller något annat gott på kvällen, måste man sätta sig på färjan och åka in till Vitså.

Ett mer improviserat nöjesliv kunde också förekomma. En lördagskväll kom det bud upp till tältet från styrmännen på Marieholm att två man skulle komma ner och rigga en av sluparna. Det var kanske inte vad man väntade sig en lördagskväll, men förhållandena i Flottan var sådana – kollegiala är nog rätt ord – att man kunde företa sig ett och annat både neråt och uppåt i graderna utan att det blev sura miner eller högljudda protester. Så vi gick ner två man.

När riggningen var klar dök det upp tre styrmän, alla på ett strålande humör och inte alldeles nyktra. De meddelade att vi kunde gå och klä om, för nu skulle vi segla till Årsta och ha trevligt. Så blev det. På Årsta fick vi tre kronor vardera att roa oss med på egen hand medan de festade vidare på sitt sätt. En vacker afton var det med fullmåne, och restaurangen låg ståtligt uppe på en terrass med dansbanan nere vid vattnet. Sent blev det innan tre ostadiga men fortfarande glada styrmän dök upp. Då hade det blåst upp rejält, rätt emot dessutom, och med revade segel och en föga nykter styrman vid rodret var det

inte mycket vi vann på varje slag. Två timmar tog det innan vi kunde förtöja vid Marieholm. Då var klockan tre på morgonen, och efter lite nattmat i uo-mässen kunde vi vandra upp till tältet, några erfarenheter rikare.

Med utgången av augusti var kursen slut. Chefen för Radioskolan, kapten Key, höll examensförhören och sände oss sedan vidare till tjänst på olika fartyg och stationer längs kusten. Han gjorde det med starka lovord: vi var den bästa kurs han mindes sedan tio år tillbaka. Därmed upplöstes alltså den grupp, som under 18 månader hade levat tätt inpå varandra, delat på stort och smått och alltid stått enade tillsammans. Den gemenskapen var en unik erfarenhet. Dock samlades gruppen en gång till: 40 år senare möttes vi för ett par dagars samvaro i Karlskrona, där allting hade börjat. Alla var där, nu mogna män på skiftande poster i samhället, och det var märkligt att känna hur gemenskapen fanns kvar och hur vi fortfarande sände på samma våglängd efter så många år.

* * *

Nästa kurs vid det som tydligtvis höll på att ta form för att sedan bli Berga örlogsskolor var en underbefälsutbildning, som sträckte sig över sex månader, från oktober 1943 till mars 1944. Efter en kort tjänstgöring på depåfartyget *Patricia* och ett helt år på minsveparen *Arholma* var jag i tjänst på pansarskeppet Sverige, som då var Kustflottans flaggskepp med CKF, amiral Ekstrand och hans stab ombord. Kursen var sammanhängande men med en mellanexamen efter drygt halva tiden. Den hade flera "civila" inslag med ämnen som svenska, matematik, engelska och geografi. Det var alltså en ambitiös uppläggning, som påminde åtskilligt om det som då ingick i en realskolekurs. Samtidigt visade genomförandet av kursen – åtminstone var det så för oss elever – att det var en närmast omöjlig uppgift att kombinera normal tjänstgöring ombord med en effektiv "civil" undervisning. Hackat blev det senare förvisso, men inte mycket malet.

Svårigheterna var av olika slag. Det var fortfarande krig i världen, och stridsutbildning och återkommande övningar till sjöss måste naturligtvis prioriteras. Antagligen planerades de också över huvudet på dem som hade hand om våra kurser. Valet av lärare för både den civila och den militära delen av undervisningen var en annan svårighet, som vi elever tydligt såg konsekvenserna av. Planeringen av kursen var en tredje, där anledningen till problemen dock var mera gåtfull för oss.

Det första som meddelades när kursen startade var att den var avsevärt förkortad mot vad den tidigare hade varit. Likväl fanns det under de två första veckorna inte en enda kursbok att tillgå utan bara några studiebrev från Brev-

skolan. Att det skulle behöva vara så övergick i varje fall vårt förstånd – tiden då kursen skulle starta hade ju varit känd sedan länge.

Beståndet av lärare som vi utsattes för var av varierande art. De militära ämnena sköttes av underofficerare, som av andra skäl än pedagogiska förtjänster var kommenderade ombord. Med dem var det som man kunde vänta: någon var duglig och ambitiös, någon var ointresserad och inte alls duglig. De civila ämnena sköttes av inhyrda lärare, och eftersom *Sverige* var ett rörligt skepp som långa perioder befann sig i Karlskrona eller Stockholm, måste nya lärare då ta över. Flera av dessa lärare var både kunniga och duktiga, men några saknade precis allt som behövs för att ta plats i en kateder. På vilka grunder de hade anlitats var också gåtfullt.

Den dominerande svårigheten var emellertid de krav som den normala fartygstjänsten ställde. Titt och tätt var det längre eller kortare övningar till sjöss, ofta under ”klart skepp”, och även när fartyget låg stilla var det vanligt med stridsövningar, då alla skulle vara på plats. Annars var det på ett sätt väl tänkt med lektionstillfällen: lokaler var inhyrda på Årsta havsbad, och där skulle vi vara från morgonen ända tills kvällsövningarna var slut. Där skulle vi då också äta. Likväl blev det aldrig utrymme för mer än 14-15 lektionstimmar per vecka. Ombord fanns inte heller någon vrå dit man kunde dra sig undan för att arbeta med läxor, utan all sådan överläsning måste göras under kvällstid på Årsta.

Till detta kom alltså att *Sverige* under långa perioder var borta från Hårsfjärden. Sex veckor låg vi på varv i Karlskrona för översyn. Då hade vi skola i ett skyddsrum och drabbades dessutom av en katastrofal ”assistent”, som skulle undervisa oss i svenska, engelska och matematik. Direkt från Karlskrona gick vi till Stockholm och Beckholmsdockan, där vi låg i två veckor. Då hade vi undervisning på Skeppsholmen, med nya men klart bättre lärare. Längre fram i mars, precis innan vi skulle börja med slutskrivningarna inför examen, gick hela Kustflottan till sjöss för större övningar under flera dygn med många ”klart skepp” och minimalt med sömn.

Givetvis kunde det under sådana förhållanden inte gå att få till stånd någon effektiv undervisning, allra minst i de civila delarna. Samtidigt var detta så att säga inbyggt i ett system, där undervisningen ständigt fick vika för kraven från fartyg i hög stridsberedskap. Vi som elever var plågsamt medvetna om denna konflikt. Rimligen var ansvariga på andra nivåer också medvetna om den: nu efteråt är det inte långt till tanken att sådana insikter bidrog till att Berga örlogsskolor bara något år senare etablerades som ett centrum för utbildningen.

Möjligen var vi då inte riktigt medvetna om när och hur vi faktiskt var delar i denna utveckling. I oktober 1943 var vi exempelvis ”gäster” vid invigningen av den nya Radioskolan på Märsgarn. Det var ett utmärkt tillskott, och vi tog den omedelbart i bruk. En härlig idrottsplats med ett fantastiskt läge på Vitsgarn fanns redan då, och den utnyttjades både i tjänst och på fritid.

Sporthallen vid Vitså var också en förträfflig tillgång. Där ordnades regelbundet olika typer av arrangemang med imponerande hög kvalitet – naturligtvis inte speciellt avsedda för oss elever utan för hela Kustflottans månghövda- de skara. Man kunde lyssna på föreläsningar, inte bara om näraliggande ting som gaser och gasskydd utan också om ”hygien och smittsamma sjukdomar”, om ”svenskheten i en tid som nu” eller om ”bruket av svordomar”. En annan gång kunde man vara med på gymnastikuppvisning av en manlig elittrupp från Stockholm och av Sofia flickorna; särskilt de senare hyllades entusiastiskt av oss yngre och äldre män. Man kunde också lyssna till biskop Manfred Björkquist, och musik och sång bjöds flera gånger med körer och operasång, med Alf Alfer, Sixten Ehrling och andra. Vid dessa tillfällen var CKF, amiral Ekstrand, ofta där och medverkade själv, antingen som värd och tacktalare eller med andra små anföranden. Han lyckades alltid ge intryck av varm och generös mänsklighet, vilket inte var så vanligt i militära inramningar.

Även andra stora pådrag med namnkunniga personer förekom då och då. Ett sådant var en så kallad commandoraid med samverkan mellan flotta, armé och flyg. Det var något som diskuterades mycket vid den tiden, hösten 1943. På *Sverige* hade vi tagit ombord 300 ”extra” soldater, och på *Flaggens* brygga var det gott om stjärnor och galoner: generalerna Thörnell och Ljung, amiralerna Simonsson och Ekstrand, hela staben och mycket annat folk. Det var full rulle i ett par dygn, och för besättningen var det ”klart skepp” nästan hela tiden och därmed just ingen sömn.

Det var också vanligt med andra plötsliga pådrag som bröt rutinerna: upprepade flyglarm, höjd beredskap och indragna permissioner. Oftast nådde någon förklaring aldrig fram till oss. En gång var vi exempelvis några stycken som fick rusa från lektionerna, snabbt ta oss in till Stockholm och sedan ut till Liljewalchs konsthall – av alla platser. Där visade det sig finnas några telefoner, som vi skulle betjäna under natten, eftersom alla som var på permission skulle ringa dit två gånger varje natt.

En annan gång kom förklaringen med morgonljuset. Vi låg till ankars i ytterstärkargården, och under ett nattligt övningspass i en radiohytt blev det plötsligt fullt i etern. En ström av kodade ilmeddelanden gick fram och tillbaka och tog liksom inte slut. Det var tydligt att något särskilt hade hänt, och på

morgonen kunde man från vårt däck se vad: under gång med släckta lanternor hade *Älvsnabben* i en trång passage mött en lastbåt och tvingats rätt upp på en holme. Och där stod hon nu, med fören högt upp och med kraftig slagsida. Även vi tyckte att det var förnedrande att se ett av Flottans stolta fartyg i den positionen.

* * *

Ytterligare en kurs stod på programmet uppe vid Hårsfjärden och Berga: "Kurs II vid radiosignalskola". Basen var fortfarande *Sverige* och Radioskolan på Märsgarn. Kursen var två och en halv månader lång, från maj till juli 1944. Vi som elever uppfattade den som tämligen kravlös, och den tillförde oss inte mycket nytt. Signalering och praktisk stationstjänst tyckte vi oss redan vara väl förfarna i, och det utvidgade studiet av föreskrifter för radiotrafik hade inte mycket relevans för den militära tjänsten. Litet sjömanskap och befälsutövning ingick också, men i måttliga doser.

Några varianter av stationstjänst tillkom dock, exempelvis att inrätta en tillfällig station uppe i märsen på *Sverige* och där ta emot och vidarebefordra eldledning från ett flygplan. Sådant stod det ingenting om i instruktionsböckerna, och även för folket nere vid kanonerna lär det ha varit nytt och ovant. Vackra sommardagar kunde vi också bli ilandsatta med en bärbar apparat på en liten ö för att därifrån öva förbindelse med radioskolan. Med proviant i bagaget kunde man också se det som en utflykt med båt. På det hela taget var det en riktig sommarkurs, uppfriskande och behaglig, med mycket idrott på Vitsgarn, rikligt med segling i sluparna och tilläggningsövningar med ångslup. De senare var inte alldeles lätthanterliga, vilket några tilltufsade plankor på bryggorna vittnade om. Och visst lämnade kursen som helhet efter sig ett lätt skimmer, som spred sig också över de andra kurserna på Hårsfjärden – kring Berga om än före Berga.

Recensioner

Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping. Maritime History Series*. London and New York: Routledge 1993, 231 s

Leos Müller

Finländare är inte kända som ett stort sjöfartsfolk. De förekommer sällan i sjöhistoriska sammanhang. I Norden är det oftast Norge och Danmark - ibland Sverige - som har figurerat som betydelsefulla och följaktligen historiskt intressanta sjöfartsländer. Är detta en berättigad bild av de finska insatserna på haven eller är det snarare en följd av det sista århundradets utveckling då sjöfarten inte spelat så viktig roll för Finland? Yrjö Kaukiainen, professor i ekonomisk historia vid Helsingfors universitet, visar i sin engelska översikt av Finlands sjöfartshistoria att Finland definitivt är en väldigt intressant sjöfartsnation och att sjöfarten faktiskt spelat en mycket betydande roll i Finlands historia. Även internationellt var den finska sjöfarten av betydelse, vilket skymms undan av det faktum att Finland varit antingen en del av Sverige eller Ryssland.

Kaukiainens bok börjar med att lyfta fram landets geografiska situation vilket gör sjöfartens roll i Finland tydligare. Eftersom landets viktigaste kontakter, åtminstone under de sista 700 åren, gick till Sverige och Västeuropa och eftersom dessa kontakter upprätthölls sjövägen kan Finland på ett sätt betraktas som en ö. Samma metafor kan naturligtvis användas för Sverige. I bägge fallen var sjöfartsförbindelserna livsviktiga.

Författarens ambition är att presentera det finska exemplet för en bredare publik. Han sätter finsk sjöfartshistoria i kontext av social och ekonomisk utveckling både i Finland och i världen. Han beskriver den finska utvecklingen i faser av tillväxt och stagnation där varje fas kan förknippas med vissa institutionella eller tekniska förändringar men också med utveckling av internationella marknader. Kaukiainen är speciellt intresserad av de tekniska förutsättningarna. I den tekniska utvecklingen följde Finland med viss fördröjning efter de stora sjöfartsnationerna. Den sena anpassningen till nya tekniker måste dock sättas i kontext av hela den finska ekonomiska utvecklingen. Det är således inte tecken på passivitet, snarare tecken på ekonomisk rationalitet.

Boken följer en klar kronologisk disposition, men tyngdpunkten ligger på 1700- och 1800-talen. Under medeltiden dominerades sjöfarten i Finland av hanseatiska köpmän. Först under 1600-talet skapades förutsättningar för en

mer självständig utveckling av den egna sjöfarten. Förklaringen heter tjära. Med sjöfartens expansion i Holland, England och andra västeuropeiska stater växte efterfrågan på tjära och Finland med sina naturliga förutsättningar för tjärbränning blev under lång tid den viktigaste leverantören. Från början organiserades tjärbränning och export ofta av utländska, främst holländska köpmän. Men så småningom tog finska och svenska köpmän större och större del av produktionen och trafiken. Det måste ses inte minst som en följd av 1600-talets merkantilistiska politik.

Men handelspolitiken hade inte bara positiva effekter. Den svenska merkantilismen prioriterade i hög grad Stockholms intressen. De finska städerna fick inte handla med utlänningar och de fick inte heller segla utanför det svenska riket. I stort sett all tjärexport organiserades således via Stockholm. Det s.k. bottniska handelstvånget sågs av finska borgare som en viktig hämmande faktor för sjöfartens utveckling.

Det bottniska handelstvånget upphävdes först under riksdagen 1765-66, efter hårda strider mellan hattar och mössor. Liberalisering av den bottniska handeln och sjöfarten betonas av Kaukiainen som den viktigaste enskilda händelsen bakom expansionen av den maritima ekonomin i Finland. Den berörde i hög grad inte bara handel och sjöfart utan också skeppsbyggeri. Österbottniska varv blev snabbt viktiga leverantörer av fartyg till svenska, inte minst Stockholms köpmän. Den österbottniska kusten hade igen de nödvändiga förutsättningarna: virke, tjära, skicklig och relativt billig arbetskraft. Samtidigt kunde redarna utnyttja produktionsplakatet i konkurrens med utlänningar. Vid slutet av 1700-talet finner vi många finska handelsfartyg i Medelhavet och till och med i den atlantiska sjöfarten.

Men, som Kaukiainen påpekar, den framgångsrika utvecklingen av österbottniska kusten hade två sidor. Å ena sidan blev den finska maritima ekonomin en välintegrerad del av den västeuropeiska ekonomin. Österbottniska kuststäder fick en typisk internationell prägel, med många kontakter utrikes. Å andra sidan länkar mellan kusten och inlandet förblev svaga. Sjöfartsexpansionen berörde alltså i relativt begränsad utsträckning Finlands ekonomiska liv. Finland fick inte någon integrerad nationell marknad, av samma typ som till exempel England eller Holland, och marknadssektorn förblev även i fortsättningen liten.

Gapet mellan den maritima kustekonomin och jordbruksbaserade inlandsekonomin tycks karaktärisera även Finlands ekonomiska utveckling under 1800-talet. Samtidigt kan detta århundrade beskrivas som den finska sjöfartens gyllene tid. De finska fartygen utnyttjade marknadsmöjligheter som öpp-

nades efter att Finland införlivades i det ryska imperiet. Till exempel den stora ryska spannmålsexporten via Svarta havet fraktades på finska fartyg.

Tekniskt sett hade den finska marinen inte hängt med. Övergången från segel till ånga gick trögt. År 1913 dominerades den finska marinen fortfarande till 80 procent av segelfartyg, medan andra sjöfartsnationer hade redan mellan 80 och 90 procent av sitt tonnage i ångfartyg. Som bekant hade Finland även på 1930-talet en icke-obetydlig flotta av segelfartyg.

Om den maritima utvecklingen mellan 1750 och 1850 kännetecknades av dynamiken kan de följande decennierna ses som en kontrast. Den maritima sektorn stagnerade. Det kompensades dock med skog-, pappers- och massa-industrins snabba uppgång. Gapet mellan kusten och inlandet minskade. Industrialisering skapade inte bara nya ekonomiska sektorer utan den förstärkte även utvecklingen till en fungerande nationell marknad.

Den turbulenta politiska situationen 1914-1945 förbättrade inte förutsättningarna för maritim ekonomi. Först, under kriget 1914-1918, utestängdes Finland som en del av Ryssland från Östersjön. Mellankrigsperioden kännetecknades av mycket osäker politisk situation och svag ekonomisk utveckling. Först efter 1945 började den finska sjöfarten växa igen. Utvecklingen under senaste 50 år kan karaktäriseras som framgångsrik, även om sjöfarten inte spelar så viktig roll in Finlands ekonomi som den hade i århundradet mellan 1750 och 1850. Kaukiainen lyfter fram speciellt den snabba moderniseringsprocessen, i jämförelse med den långsamma omvandlingen under 1800-talet.

Boken skildrar den finska sjöfartens utveckling som en ständig pendling mellan tillväxt och stagnation, mellan Finlands kust och inland, och mellan den internationella europeiska ekonomin och den inhemska marknaden. Det som kan förklara dessa pendelrörelser är anpassningsförmåga. I grunden är den finska sjöfartshistorien en historia av ständig anpassning till nya omständigheter, oftast omständigheter som de finska aktörerna inte hade möjlighet att påverka; de ekonomiska förutsättningar som skapats i Västeuropa, eller de politiska ramar som bestämdes i Stockholm och S:t Petersburg. Finska redare, köpmän, kaptener, sjömän och skeppsbyggare visade dock en stor förmåga att anpassas och förändras.

I ett annat perspektiv är Yrjö Kaukiainens *A History of Finnish Shipping* en fallstudie av hur ett litet perifert lands ekonomi integreras i en världsekonomi och vilka dilemman sådan process leder till. Det finska fallet visar att anpassningsförmåga är den viktigaste strategi som ett litet land har till sitt förfogande.

Kaukiainens bok är en inspirerande läsning för en svensk historiker. Det

finns många gemensamma utgångspunkter, många likheter mellan den finska och svenska utvecklingen. Den finska sjöfartshistorien är naturligtvis, åtminstone fram till 1809, också svensk sjöfartshistoria. Men tyvärr jämförelsen kan inte bli komplett. I Sverige saknar vi en liknande översiktlig men samtidigt vetenskapligt oerhört välgjord sjöfartshistoria, skriven dessutom på engelska.

Timothy P. Mulligan, *Neither Sharks nor Wolves. The Men of Nazi Germany's U-boat Arm, 1939–1945*. London: Chatham 1999, 368 s

Henrik Höjer

Inom marinhistoria är ofta olika fartygstyper eller teknisk utveckling i fokus. Men även besättningarnas bakgrund och sammansättning kan med fördel studeras. I en tämligen nyutkommen bok av historikern Timothy P. Mulligan behandlas besättningarna på de tyska ubåtarna under andra världskriget. Därmed ligger Mulligans studie i fas med den inriktning inom historieforskningen som vuxit sig stark under de senaste decennierna, där man genom ett underifrånperspektiv studerat så kallat vanligt folk och deras verklighet istället för kungar eller politiska ledare. Dessutom ligger synsättet inte så långt ifrån Christopher R. Brownings perspektiv i hans studie av fotfolkets erfarenheter av Förintelsen. Båda böckerna försöker förklara hur vanliga människor kom att bli delaktiga i olika aspekter av Hitlers nazistiska projekt; att svartmåla dessa vanliga tyskar som enbart onda leder ju knappast till någon större historisk förståelse.

Mulligan har intresserat sig för vilka de var som riskerade, och oftast offrade livet i de tyska ubåtarna under andra världskriget. Man kan säga att Mulligan studerat ubåtskrigets socialhistoria, eller rent av kulturhistoria, eftersom han intresserat sig för besättningarna och deras vardagsliv ombord, vilket är ett rätt originellt grepp i den krigshistoriska genren.

Under andra världskrigets slag om Atlanten – när tyskarna försökte skära av handelstrafiken till de brittiska öarna med sin ubåtsflotta – gick de tyska ubåtsbesättningarna till strid med ett av de sämsta oddsen man sett i krigshistorien. Omkring 70 procent av ubåtsmännen slutade sina dagar i Atlanten. Hur fick man besättningarna att gå till sjöss med sådana utsikter? Redan ett år efter krigsutbrottet tvingade den växande ubåtsflottans manskapsbehov ledningen att överge principen om att bara skicka frivilliga till ubåts tjänst. Nu börjande man kommendera manskap till ubåts tjänst. Ubåtsbesättningarna betraktades dock som en elit och fick därigenom olika privilegier. Extra betalning, längre permissioner samt generös tilldelning av medaljer gav ubåtsflottan prestige och var ett sätt att höja männens stridsvilja. Karl Dönitz, chef för ”U-Boot-

Henrik Höjer, f. 1968, fil dr., Historiska institutionen, Uppsala universitet. Disputerade nyligen på en avhandling med titeln *Svenska siffror: Nationell integration och identifikation genom statistik 1800–1870* (Hedemora 2001).

Waffe”, var medveten om vikten av att stödja ubåtsmännens moral genom sådana privilegier. Han informerade även enskilda matrosar via radio om familjeangelägenheter när de var ute till sjöss (till exempel innebar meddelandet ”ubåt med periskop har anlänt idag” att besättningsmannen ifråga fått en son). Dessutom menar Mulligan att ubåtsvapnet var tämligen unikt så tillvida att ubåtsmännen – till skillnad från männen vid exempelvis östfronten – sällan såg döden på nära håll förrän de själva fick uppleva den. Och de flesta ubåtsmän såg heller aldrig sina offer. De egna förlusterna märktes oftast bara indirekt, genom de ubåtar som helt enkelt aldrig mera hördes av. Dönitz försökte åtminstone vid ett par tillfällen begränsa informationen om antalet ubåtsförluster för att hålla stridsviljan uppe hos sina män.

Genom att studera, och i vissa fall intervjua, ett slumpvis urval av över tusen överlevande ubåtsmän har Mulligan bland annat analyserat ubåtsbesättningarnas ålder, utbildning, sociala och geografiska bakgrund samt deras karriärer i ubåtsflottan. Officerarna var en tämligen homogen grupp som dominerades av protestantisk medelklass från de norra delarna av Tyskland. Manskaper kom från alla delar av landet och bestod främst av personer med hantverkaryrken, ofta tekniskt kunniga. I den tyska propagandan utmålades ubåtsbesättningarna inte bara som självuppoffrande hjältar, utan även som symboler för den tyska nationen som helhet. De representerade olika regioner av landet; samarbete, förtroende och lojalitet mellan de olika grupperna var ett måste för att helheten skulle fungera, var och en visste sin plats och gjorde hängivet sitt bästa för kollektivet. På så sätt borde hela Tyskland som nation fungera, menade man. Propagandabilden stämde så till vida att många av ubåtsbesättningarna faktiskt bestod av ett ungefärligt geografiskt tvärsnitt av den tyska befolkningen (till skillnad från armén, där de olika enheterna oftast rekryterades regionalt). Men till skillnad från arméenheter nas identitet som oftast präglades av deras regionala sammansättning, så var ubåtsmännens självbild formad av att de tillhörde en nationell elit, rekryterad tack vare personliga anlag och hög teknisk kompetens.

I allierad press och opinion utmålades däremot de tyska ubåtsmännen som lömska och hänsynslösa mördare av civila. I filmer och i populärkultur har sedan denna schablon förts vidare. Verkligheten är, som vanligt, mer sammansatt än så. Visst sänkte de tyska ubåtarna vanligen civila handelsfartyg, vilket oftast medförde dödsoffer. Men även de allierade förde ett obegränsat ubåtskrig mot fientliga civila handelsfartyg. Vad gäller behandlingen av överlevande sjömän från torpederade fartyg kan man finna en tydlig förändring från krigets inledningsskede till dess senare år. Till en början var hjälpsamheten

mot de skeppsbrutna sjömännen oftast stor. De tyska ubåtsmännen gav många gånger proviant till de nödställda och sände ibland även ut radiosignaler för att de skulle få hjälp av andra fartyg. Günther Prien, en av tyska ubåtsflottans största ess, skall vid ett tillfälle ha räddat hela besättningen från ett brittiskt lastfartyg han sänkt och sedan lämnat över dem till ett passerande neutralt skepp.

Det dröjde till september 1942 innan en ny attityd till de skeppsbrutna kunde märkas. Då sänkte tyska ubåtar *Laconia*, en brittisk passagerarbåt som transporterade civila och krigsfångar. Vid räddningsarbetet av de skeppsbrutna – vilket forfarande var vanligt – blev dock en av ubåtarna bombad av amerikanskt flyg. Ubåten klarade anfallet nästan utan skador men åtskilliga civila i vattnet och på ubåtens däck dödades. Efter detta förbjöd Dönitz ubåtsbesättningarna att inleda räddningsaktioner av nödställda från skepp de sänkt. Hitler ville som vanligt gå längre och beordrade efter Laconiaincidenten Dönitz att utfärda en order om att ubåtarna skulle döda alla eventuella överlevande. Enligt ögonvittnen vägrade Dönitz blankt inför Führen med hänvisning till sjömannens hederskodex gentemot andra nödställda sjömän. Endast vid ett tillfälle, i mars 1944, skall en tysk ubåt ha beskjutit de nödställda efter en torpedering. Inte för att förringa detta, men för att sätta det i perspektiv, skall kanske tilläggas att brittiska och amerikanska ubåtar efter lyckade torpedanfall gått upp till ytan och beskjutit nödställda sjömän.

Mulligan behandlar även frågan om ubåtsmännens relation till nazismen. Han nyanserar den tidigare forskningens bild av ubåtsmännen som en hängiven nazistisk elit. Istället verkar inställningen till regimen ha varierat avsevärt. Det mest extrema exemplet är Oskar Kusch, en ubåtschef som öppet kritiserade nazismen och hävdade att Hitler var galen. Kusch menade att kriget var dömt att misslyckas och lyssnade öppet på de allierades propagandasändningar på sin ubåtsradio. Hans attityd rapporterades dock av en av hans underlydande, vilket ledde till krigsrätt och arkebusering 1944. Visserligen refererar Mulligan till flera andra incidenter som indikerade att flera ubåtsbesättningar och ubåtsofficerare var kritiska till regimen. Och ett par ubåtsofficerare hade till och med judiskt påbrå, vilket faktiskt accepterades efter visst bråk om saken. Men samtidigt var det uppenbart att många av besättningarna genom släktingar och bekanta kände till massmorden av judarna i öst. Ubåtsbesättningarnas kamp och uppoffringar stödde ytterst denna politik, även om såväl skämt om Hitler som uttalad antisemitism förekom ombord.

Relationen till nazismen är dock paradoxal; inte ens Hitler rådde på ubåtsflottans koder och dess egen moral. För ubåtsmännen levde långt – både bok-

stavligen (ute på Atlanten, långt från ransoneringar, allierade bombmattor och Förintelse) och bildligt (genom sina egna normer och ideal) – ifrån konsekvenserna av ideologi de slogs för. Men ändå representerade, och realiserade, ubåtsmännen kanske mer än någonting annat en nazistisk vision om ett korporativt samhälle i miniatyr, där en militär, högteknologiskt skolad elit – Tysklands bästa söner – kämpade ihop, delade hopp och faror över klassgränser samt slutligen, om inte hängivet, så i alla fall utan större knot, offrade sig för slutmålet.

Mulligans verk är en välkommen social- och kulturhistorisk studie av de tyska ubåtsmännen. Den enda invändningen är att den kvalitativa, intervjubaserade delen borde ha givits mer plats på bekostnad av den kvantitativa delen. Detta av den enkla anledningen att veteranerna från det andra världskriget håller på att dö ut. Därför är intervjubaserad dokumentation extra värdefull. Rullorna finns ju kvar, men inte människorna.

Innehåll:

<i>Sune Birke: Beträktelser över Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale år 2001</i>	5
<i>Leos Müller: Några ord från redaktören</i>	7
<i>Per Clason: Meddelanden rörande Sjöhistoriska Samfundets verksamhet 2001</i>	8
<i>Christer Westerdahl: Sjökrigets och sjöförsvarets kognitiva landskap i äldre tid. Toponymiska och arkeologiska aspekter</i>	10
<i>Konstantin K. Chilik: Roddfregatten Sankt Nikolaj</i>	43
<i>Per Tingbrand: A Swedish Interlude in the Caribbean</i>	64
<i>Gunnar Hansson: Kring Berga – före Berga</i>	93
<i>Recensioner:</i>	
<i>Yrjö Kaukiainen, A History of Finnish Shipping. anm. av Leos Müller</i>	99
<i>Timothy P. Mulligan, Neither Sharks nor Wolves. The Men of Nazi Germany's U-boat Arm, 1939–1945. anm. av Henrik Höjer ..</i>	103

Pris 200 kr

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

ISSN 0280-6215

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 2002