

[illegible]

Nr 59

Sjöhistoriska Samfundet

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

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

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

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

Arbetsutskott: kommendör Sune Birke (ordförande), professor Jan Glete (vice-ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), Ingvar Sjöblom (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.

Vid ändringar mot manuskript svarar författaren själv för kostnaden.

Forum navale

*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 59*

Innehåll:

<i>Leos Müller: Förord</i>	5
<i>Nils Bruzelius: Flottan som skulle skydda flanken. Norska flottplanen 1960 och USA:s behov av att skydda Polarisubåtarna i Skagerrak</i>	7
<i>Inge Tjøstheim: Norsk flåteplan og beskyttelse av Polarisubåter i Skagerrak. Kommentrar till Nils Bruzelius artikel.</i>	33
<i>Steve Murdoch, Andrew Little and A.D.M. Forte: Scottish Privateering, Swedish Neutrality and Prize Law in the Third Anglo-Dutch War, 1672–1674</i>	37
<i>Matt Schumann: Anglo-Prussian Diplomacy and the Baltic Squadron, 1756–1758</i>	66
<i>Ulf Sundberg: Att bygga en skärgårdsskadern – En samling brev i Riksarkivet från överstelöjtnant Carl Olof Cronstedt till Gustav III under slutet av år 1789 och början av 1790.</i>	81
<i>Recensioner</i>	
<i>Jarl Ellsén: Gustaf von Hofsten och Jan Waernberg, Örlogsfartyg. Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg</i>	97
<i>Mats Kero: Gösta Bågenholm, Ett medeltida sjölexikon från Island</i>	100
<i>Stefan Lundblad: Magnus Ullman, Örlogshistorisk dramatik.</i>	104
<i>Summaries</i>	
<i>Nils Bruzelius: The fleet that would defend the flank. Norway's fleet plan of 1960 and the US need to protect Polaris submarines in Skagerrak</i> ..	107
<i>Ulf Sundberg: To build an archipelago squadron. Letters from lieutenant colonel Carl Olof Cronstedt to the king Gustav III during the end of 1789 to the beginning of 1790.</i>	109
<i>Rättelse till nr 58</i>	111

Förord

Leos Müller

Den nya formgivning som *Forum navale* fått i sitt senaste nummer mottogs positivt och vi har även fått uppskattande ord om satsningen på engelska artiklar och summaries av de svenska bidragen. Även i detta nummer finns det två bidrag på engelska. Ett av dem är den i förra numret utlovade artikeln av skotska historiker Steve Murdoch, Andrew Little och Angelo Forte om skotska kaperier av svenska fartyg under det tredje anglo-holländska kriget 1672–74. Artikeln bygger på noggrann arkivforskning både i Riksarkivet och i de skotska arkiven och stödjer sig främst på svenska diplomaters klagomål över domstolbeslut i kaperimålen. Men artikeln lyfter också fram den legislativa sidan av kaperimålen. Den visar hur har man argumenterat för att rättfärdiga verksamheten.

Det andra engelska bidraget har skrivits av Matt Schumann, en ung amerikansk historiker verksam i Storbritannien. Det är ett stycke om det diplomatiske spelet mellan Preussen och Storbritannien under åren 1756–58 som dock i högsta grad berör även svensk och dansk historia. Preussen engagerade sig aktivt för att förmå Storbritannien att skicka ”Baltic Squadron” till Östersjön. En brittisk närvaro i Östersjön skulle dock rubba den balans som då rådde mellan Östersjöns sjömakter och påverka negativt Storbritanniens relationer till främst Ryssland och Sverige, som var Storbritanniens viktiga handelspartners i området. Artikeln handlar alltså om Storbritanniens Österjöpolitik i början av kriget.

Nils Bruzelius kontroversiella bidrag om logiken bakom den norska flottplanen 1960 blir säkert det mest intressanta för våra läsare. Enligt författare, som har sitt förflutna i den svenska ubåtsflottan, var den norska ombyggnadsplanens främsta syfte att skydda amerikanska Polarisubåtar mot ryska ubåtar från baser på Kolahalvön. Resonemanget bygger på en djärv hypotes om att Polarisubåtarnas operationsområde var Skagerrak, därför att därifrån kunde de stora sovjetiska städerna lättast nås med Polarisrobotar. Men de bevis som presenteras är främst logiska slutledningar. Enligt författaren är de norska och

Leos Müller, f. 1962, fil dr. forskarassistent vid Baltic and East European Graduate School, Södertörns högskola, och *Forum navales* redaktör. Han har skrivit en bok om Stockholms handelshus, *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640–1800. A Comparative Study of Early-Modern Entrepreneurial Behaviour*. Uppsala 1998.

amerikanska arkiv som berör denna problematik fortfarande sekretessbelagda. Bruzelius hypotes kommenteras av norske kommandörkapten Inge Tjøstheim.

Ulf Sundberg har för några år sedan skrivit ett bidrag i Hans Normans bok om skärgårdsflottan. I detta nummer av *Forum navale* återvänder han igen till den. Denna gång ger han en detaljerad bild av hur man byggde, finansierade och bemannade de fartyg i skärgårdsflottan som kom från Svenska Pommern. Uppsatsen bygger på Carl Olof Cronstedts brev till Gustav III från 1789 och 1790.

Vi fortsätter även med recensering av nya böcker och jag vill ännu en gång uppmana samfundets medlemmar och *Forum navales* läsare att komma in både med recensioner och förslag till böcker som borde recenseras.

Flottan som skulle skydda flanken. Norska flottplanen 1960 och USA:s behov av att skydda Polarisubåtarna i Skagerrak

Nils Bruzelius

1 Inledning

Den 15 november 1960 avseglade den amerikanska atomubåten *George Washington* från Charleston, S.C. US Navy hade därmed fått möjlighet att beskjuta Moskva och andra städer i Sovjetunionen med Polaris A-1 robotar avfyrade från ubåtar i uläge. För att nå dessa mål måste ubåtarna uppsöka positioner nära de skandinaviska ländernas kuster. Det havsområde som låg närmast Moskva och därmed erbjöd ubåtarna det bästa tänkbara operationsområdet var Skagerrak och den svenska västkusten. Skagerrak blev därmed en så kallad "ubåtsbastion" för US Navy och omfattande åtgärder vidtogs från amerikansk sida för att skydda ubåtsbastionen från att infiltreras av sovjetiska flottan.

Vid sitt sammanträde den 1 april 1960 hade USA:s nationella säkerhetsråd under ordförandeskap av president Eisenhower fastställt en ny amerikansk policy gentemot det skandinaviska länderna. Sverige fick nu unika säkerhetsgarantier, det ekonomiska stödet för militär upprustning av Norge och Danmark fördubblades.

Norska Stortinget fattade 1960 beslut om ett nybyggnadsprogram för flottan omfattande 56 fartyg. Denna upprustning var till hälften finansierad med amerikanska bidrag. Genom planens inriktning mot ubåtsjakt och tidsmässiga samvariation med Polarisubåtarna är det inte orimligt att sätta den i samband med skyddet av ubåtsbastionen i Skagerrak.¹ I denna uppsats avser jag att prova hållbarheten i detta antagande.

2 Hypotes

Motivet för USA att 1960 bekosta en helt ny flotta till Norge var att US Navy, med norsk hjälp, önskade förhindra att Sovjetiska jaktubåtar, från baser på

Nils Bruzelius, kommendör lämnade den aktiva tjänsten i december 2001. Bakom sig har han en lång och framgångsrik karriär inom den svenska ubåtsflottan. Efter sin pensionering har han påbörjat akademiska studier. Detta är en något förkortad och omarbetad version av hans C-uppsats i historia, framlagd vid Försvarshögskolan i april 2003.

Kolahalvön, tog sig ned till Skagerrak. Den norska flottan skulle jaga de ubåtar som gick nära den norska kusten. Fritt till havs skulle US Navy lösa samma uppgift. Därmed skulle hotet norrifrån mot Skagerrak, där den första generationen av Polarisubåtar hade sitt operationsområde, undanröjas. Denna hypotes är ny och har inte prövats tidigare.

Texten kommer på sedvanligt sätt att styrkas med källhänvisningar utom de avsnitt som beskriver ubåtsjakt och ubåtstaktik. I dessa avsnitt bygger framställningen på min erfarenhet som ubåtsofficer i svenska marinen.

3 Forskningsläge

Det har skrivits en del om den norska flottplanen. Den vetenskapligt mest genomarbetade är utan tvivel Kjelti Sörli's licentiatavhandling *Fra krise til konsensus*, vilken ingående beskriver processen som ledde fram till flottplanen 1960. Sörli beskriver händelseförloppet utifrån Oslos perspektiv. När man läser avhandlingen får man ett intryck av att Sörli anser att det var det norska försvarsdepartementet som tillsammans med USA:s ambassad i Oslo drev frågan om en ny norsk flottplan. Tillsammans lyckas de två organisationerna övertyga USA:s kongress och de centrala myndigheterna i Washington om vikten av en kraftig satsning på ut- och nybyggnad av den norska marinen. Motivet skulle vara den norska flottans ålderstigna fartygsbestånd.

Rolf Tamnes redogör för flottplanen i *The United States and the Cold War in the High North*.

I denna bok, som bygger på Tamnes doktorsavhandling, analyseras samarbetet mellan Norge och USA från 1943 fram till 1980-talet. I denna översikt behandlas flottplanen på en sida².

Flåteplanen av 1960 är skriven av konteramiral Thorlief Pettersen. Pettersen ledde som chef för den norska marinförvaltningen genomförandet av nybyggnadsplanen. Boken är en utmärkt sammanställning av de i planen ingående fartygen. Alla uppgifter angående storlek, prestanda och beväpning finns redovisade. I bilagor finns avtalstexter. Notapparaten är givande.³

4 Källor

Det finns en omfattande litteratur om Polarisprojektet och det finns också en del skrivet om den norska flottplanen. Denna uppsats bygger i huvudsak på litteratur och tryckta källor. Arkivhandlingar har utnyttjats i begränsad omfattning, främst av sekretessskäl men också beroende på att jag inte på egen be-

kostnad har ansett mig ha råd att resa till Washington, där de i sammanhanget mest intressanta arkiven förvaras.

Det är uppenbart att denna studie berör frågor av sekret och känslig natur. Stater har i alla tider sökt skydda uppgifter som skulle kunna vara till skada för nationens säkerhet och relationer med omvärlden. Detta faktum hamnar därmed obönhörligen i motsättning till historikerns behov av öppenhet och transparens.

Trots att alla Polarisubåtar sedan länge är skrotade har sekretessen kring dem inte lyfts. Att vänta till dess alla handlingar offentliggörs skulle naturligtvis underlätta arbetet men det innebär samtidigt att den generation som personligen upplevde det kalla kriget inte skulle få kännedom om en av dess aspekter. Att skriva närtidshistoria om sekreta ting innebär på sätt och vis samma problem för historikern som att skriva om svunnen tid med ofullständiga källmaterial. Den stora skillnaden ligger i att närtidshistoriens dokument förr eller senare kommer att offentliggöras.

Det kan tyckas som man genom att läsa öppen litteratur inte skulle kunna få någon kännedom om sekreta ärenden. Så är dock inte fallet, man kan få reda på mycket bara genom att läsa öppen litteratur. Ett typiskt exempel är John Cravens utmärkta och mycket läsvärda bok *The Silent War*. Craven, som var Polarisprojektets vetenskaplige chef, berättar bland annat en intressant episod om när USA's högsta militärledning var ombord i en ubåt under ett robot-skott. Robotmotorn startar ej, så den tolv ton tunga roboten faller ned och träffar ubåten "with a resounding smack". De ombordvarande generalerna blir så rädda att "only the laundryman would know the extent of their fear"⁴. Själv blir Craven inte rädd för han vet att krutet i robotmotorn är så stabilt och svårantändligt att man kan tillverka askkoppar av det. En pittoresk historia, men den avslöjar att; ubåten vid skott låg stilla straxt under vattenytan, ty om den inte hade gjort det, hade roboten aldrig kunnat träffa ubåtsskrovet när den föll tillbaka ned i vattnet. Detta var en strängt hemlig uppgift. Craven beskriver också den utomordentliga sekretess som omgav Polarisprojektet. Endast de fåtal personer som hade säkerhetsklass "Top Secret, Q clearance" kände till alla delar av projektet. Craven var en av dem.⁵

Sekretess har olika nivåer. I Sverige kan som bekant en handling behandlas som Hemlig eller Kvalificerat Hemlig. Det finns detaljerade regler för hur hemliga handlingar skall förvaras, delges och vid behov mångfaldigas. Kvalificerat hemlig handling har naturligen betydligt strängare regler. Även internationellt används olika nivåer med åtföljande regelverk. För de allra mest sekreta och känsliga uppgifterna utarbetades under andra världskriget skydds-

metoder som byggde på vilseledning. Inför de allierades landstigning i Normandie den 6 juni 1944 nådde denna vilseledningsverksamhet riktad mot Tyskland, nästintill ”industriell” omfattning⁶. ”Sanningen var så värdefull att den måste skyddas med en livvakt av lögn” som Churchill så träffande uttryckte det. Eisenhower var de allierades befälhavare i Normandie. Metoden att dölja sanningen genom vilseledning var således väl känd av honom och den generation beslutfattare vilka bildade hans administration.⁷

5 Kalla kriget och Polarisubåtarna

För att förstå hur den norska flottplanen passade in i USA:s strategi under det kalla kriget måste man ha åtminstone en grundläggande uppfattning om den tidsanda i vilket det kalla kriget utkämpades. Detta är inget problem för den generation som upplevde Sputnik, Berlinmuren och Kubakrisen, därför vänder sig detta avsnitt till de läsare som inte har denna erfarenhet.

Efter det andra världskriget avrustade västmakterna. Sovjetunionen däremot bibehöll sin stora armé intakt. Efter järnridåns tillkomst 1948 och Korea-kriget 1950–53 påbörjade USA en kraftfull upprustning. Den doktrin som styrde denna upprustning var doktrinen om ”Massive retaliation”. Varje lokal väpnad konflikt som berörde USA eller någon av USA:s allierade skulle, om så bedömdes som nödvändigt, besvaras med en massiv vedergällning⁸. Det var det strategiska bombflyget som med flygplansfällda atombomber skulle stå för vedergällningen. ”The strategic bomber, majestic and unopposed, would take care of things” är ett uttalande som ganska väl speglar den uppfattning det amerikanska flygvapnet hade om det framtida kriget⁹. Denna doktrin fungerade, åtminstone i teorin, fram till den 4 oktober 1957. Då sände Sovjetunionen upp den första Sputniken i en omloppsbanan runt jorden. Därmed hade man visat att man kunde bekämpa amerikanska städer och bombflygets baser med ballistiska robotar, något som inte hade varit möjligt tidigare. I bombastiska tal hävdade Sovjetunionens ledare Chrusjtjov att man hade denna typ av robotar i serieproduktion¹⁰.

Detta påstående var falskt men det skapade en känsla av utsatthet i hela USA. Sputniken skapade en sinnesstämning som inte skiljer sig mycket från vad som inträffade efter den 11 september 2001. I slutet av 1950-talet var det sovjetiska robotar man var rädd för, nu är det terrorister.

För att möta detta nya hot påbörjade USA en massiv upprustning av ett eget robotvapen. Polarisprojektet var en del av denna upprustning. Genom att ubåtarna bedömdes som osårbara skulle de finnas kvar och kunna slå tillbaka med förödande kraft även om Sovjetunionen genom ett överraskande angrepp

hade slagit ut det strategiska bombflygets baser¹¹. Terrorbalansen skulle säkra freden, och gjorde det också.

6 Grundläggande ubåtstaktik

Innan jag övergår till att argumentera för hypotesen bedömer jag det som nödvändigt att gå igenom några av de allmängiltiga och grundläggande ubåtstaktiska reglerna. Detta för att läsaren lättare skall förstå de begrepp som används i argumentationen.

Varje ubåtschef är taktisk ledaren till sjöss. Detta, för en lekman märkliga konstaterande, innebär att en ubåtschef aldrig kan föra taktiskt befäl över en annan ubåtschef. Ubåten uppträder alltid enskilt till skillnad från övervattensfartyg som kan uppträda i taktiska enheter vilka består av fler än ett fartyg. Ubåtarna leds av en företagsledare som har sin uppehållsplats och ledningscentral i land. Företagsledaren tilldelar ubåtarna deras områden och så länge ubåten uppehåller sig inom tilldelat område har ubåtschefen handlingsfrihet. Det finns också några krav som en ubåtschef kan ställa på det område han blir tilldelad. För det första får det aldrig finnas två egna ubåtar inom samma område. Om han stöter på någon annan ubåt i sitt område måste han utan att behöva undersöka kontakten veta att det är en fientlig ubåt, ty i en duell ubåt mot ubåt går segern oftast till den som skjuter först. För det andra får den egna sidan inte bedriva ubåtsjakt inom ubåtsområdet. Det finns få saker som gör en ubåtschef så upprörd som om den egna ubåtsjaktstyrkan kommer in och stör friden i det till honom avdelade ubåtsområdet.

Om US Navy önskade skydda sina Polarisubåtar kunde man alltså inte jaga sovjetiska ubåtar i Polarisubåtarnas operationsområde. Skyddet måste bedrivas så att de fientliga ubåtarna aldrig gavs tillfälle att penetrera Polarisubåtarnas bastion.

Att jaga ubåt är svårt. Det har den svenska marinen lång erfarenhet av. Så länge den jagade ubåtschefen har handlingsfrihet har han alltid ett stort övertag gentemot sina förföljare. Kan man begränsa hans handlingsfrihet blir oddsen genast lite mer lika. Ett effektivt sätt att begränsa handlingsfriheten för en chef på en konventionell ubåt är att förneka honom möjlighet att snorkla var och när han har behov därav. En konventionell ubåt som inte har möjlighet att snorkla förlorar efter några dygn allt stridsvärde.

Vid ubåtsjakt ubåt mot ubåt är det buller som ubåten sänder ut avgörande. Det gäller att vara så tyst som möjligt. Den tysta ubåten kan upptäcka den bullrande ubåten på större avstånd än vad han själv kan bli upptäckt på. Den största bullerkällan är framdrivningsmaskineriet. En ubåt som går fort sänder ut mer buller

än en som går långsamt. Om ubåtarna går med samma fart bullrar en atomdriven ubåt mer än en batteridrivna. En ubåt som snorklar och laddar sina batterier med av dieselmotorer drivna elgeneratorer bullrar mer än en som inte snorklar.

7 Argumentation

I detta kapitel, som är uppsatsens huvuddel, kommer jag att argumentera för hypotesens hållbarhet. Hypotesen har ju drag av en konspirationsteori, vilket kräver att starka argument kan läggas fram för att styrka dess trovärdighet.

Hypotesens hållbarhet är helt beroende av var den första generationens Polarisubåtar hade sitt operationsområde. Hypotesen förutsätter att operationsområdet låg i Skagerrak. Skulle det i stället ha legat i Norska havet eller i Barents hav vilket var den officiella ståndpunkten¹² förlorar hypotesen i trovärdighet, ty där kan inte den norska flottan på samma sätt bidra till att skydda Polarisubåtarna från sovjetiska jaktubåtar.

Vid val av operationsområde för de strategiska robotubåtarna var det framför allt fyra faktorer som måste beaktas, nämligen:

Robotarnas mål

De mål man avsåg beskjuta med ubåtarnas Polarisrobotar var städer i Sovjetunionen¹³. Genom att ständigt upprätthålla förmågan att förstöra ett stort antal sovjetiska städer skulle man avskräcka de kommunistiska ledarna från att anfalla städer i USA¹⁴. Portén för Polaris A-1 robotarna var officiellt 1200 nautiska mil (NM)¹⁵. Den 20 juli 1960 skedde det första provskottet av en robot från en ubåt i uläge¹⁶. Först vid detta tillfälle torde den verkliga portén för den första generationen av Polarisrobotar ha kunnat fastställas. Avståndet från Vinga till Moskva är 876 NM. Om robotarna verkligen hade en porté på 1200 NM kunde man alltså ligga en bra bit ut i Nordsjön eller i Norska havet, men för att nå städerna bortom Moskva måste man komma närmare den Skandinaviska halvön. Den stora miljonstaden Gorkij, dit stora delar av den sovjetiska vapenindustrin var koncentrerad, ligger 400 km öster om Moskva. För att robotarna skulle nå Gorkij måste ubåtarna grupperas i Skagerrak.

Robotarnas träffnoggrannhet

I luft avtar sprängverkan med tredjepotensen på avståndet till detonationspunkten. Trots den kraftiga laddningen fanns det därför ett behov av att träffa de utvalda målen så noggrant som möjligt. Utan att närmare gå in på och beskriva alla faktorer som påverkar träffsäkerheten med en ballistisk robot kan vi konstatera att den ökar vid korta skjutavstånd. En gruppering av ubåtar

rna i Skagerrak var således önskvärd, eftersom man därifrån kunde beskjuta de tilltänkta målen med större precision än någon annanstans.

Avståndet till ubåtsbasen

I februari 1961 upprättades en framskjuten ubåtsbas för de strategiska robotubåtarna. Denna bas lokaliserades till Holy Loch, Skottland. Basresurserna utgjordes av ubåtsdepåfartyget *Proteus* och en flytdocka. Ombord på depåfartyget och i flytdockan kunde översyner och reparationer av både ubåtar och robotar genomföras. Ubåtsbasen gruppering i Skottland utesluter att de första Polarisubåtarna skulle grupperas i östra Medelhavet, däremot är det ingen distansskillnad mellan operationsområde Skagerrak och operationsområde Norska havet.

Avståndet till fiendens baser

Sovjetunionen byggde efter det andra världskriget upp en flottbas av imponerande storlek i Murmansk. Att US Navy skulle välja att gruppera sina robotubåtar i Barents hav, omedelbart utanför denna bas, förefaller osannolikt av uppenbara skäl. Dels var det lättare för Sovjetiska flottan att bedriva ubåtsjakt i närheten av egen bas än längre bort, dels skulle det vara svårare för US Navy att försvara robotubåtarna. Dessa hade visserligen goda självförsvarsvapen, men att använda dem fick nog ses som en nödfallslösning. Ubåtarnas säkerhet var ju av central betydelse för överlevnaden av det amerikanska samhället i händelse av ett kärnvapenkrig.

Finns det några argument vilka talar emot Skagerrak och för Norska havet

Norska havet var ju officiellt det område inom vilket ubåtarna opererade. Detta anser jag dock tala emot detta alternativ. För var det så att man verkligen avsåg utnyttja Norska havet borde man för att om möjligt försöka dölja sina avsikter uppge något annat operationsområdet till exempel Nordsjön eller varför inte Skagerrak, det senare alternativet skulle ju ha hög trovärdighet.

Jämfört med Skagerrak är närheten till egen ubåtsbas likvärdig i Norska havet. De tilltänkta målen ligger från Norska havet på större avstånd vilket ger sämre träffnoggrannhet. Avståndet till fiendens baser är kortare vilket är en nackdel. Norska havet är ett större område vilket är en fördel då det ökar svårigheten att hitta ubåtarna. Den civila sjötrafiken är låg i Norska havet vilket kan anses vara en fördel¹⁷. Den betydligt högre civila sjötrafiken i Skagerrak är dock kanaliserad främst till Skagens udde och Norges sydkust. Den civila sjötrafiken höjer också bullernivån i Skagerrak vilket gör det svårare att upptäcka Polaris-

ubåtarna med passiva sonarer. Vid en jämförelse mellan Norska havet och Skagerrak måste man även ta hänsyn till Coriolis accelerationens påverkan på den ballistiska roboten efter avfyrning. Coriolis accelerationen beror på jordens rotation och varierar med latituden¹⁸. Med de beräkningsverktyg som stod till förfogande 1960 måste det ha varit svårt att korrekt beräkna en robotbana med stora latitudförändringar. Skagerrak ligger väster om Moskva så en robotbana från detta område skulle alltså kunna beräknas med större noggrannhet än motsvarande bana från en utskjutningsplats i Norska havet.

Någon gång under år 1957 måste officerare inom US Navy börjat fundera på var Polarisubåtarna skulle grupperas. Vid en jämförelse mellan de två alternativen Skagerrak och Norska havet är det svårt komma till någon annan slutsats att Skagerrak måste ha blivit deras förstahandsval. Härifrån ligger de tilltänkta målen på lagom avstånd, avståndet till den egna basen var kort, skyddet var maximalt bra. Hela Norska havet kunde ju avdelas för spaning efter de sovjetiska ubåtar vilka norrifrån försökte ta sig in i området.

Det finns även exempel på konkreta åtgärder, vidtagna av US Navy; vilka pekar mot Skagerrak som ubåtarnas operationsområde. För att ubåtarna skulle kunna bestämma sitt läge fritt till sjöss med tillräcklig noggrannhet krävdes någon form av navigationshjälpmedel. Med tiden fick ubåtarna tillgång flera alternativa system, främst satellitbaserade¹⁹. Det första och inledningsvis enda systemet man hade tillgång till var dock markbaserat och kallades för Loran-C²⁰. Loran är en förkortning av Long range navigation och är ett så kallat hyperbelnavigationsystem som använder radiosändning med en bärfrekvens av 100 kHz. Mottagaren mäter tidsdifferansen mellan de mottagna signalerna från tre olika sändare och kan på så sätt bestämma sin position. Den låga frekvensen innebär att radiovågorna tränger ned något i vattnet, så om ubåten är på periskopsdjup kan den bestämma sitt läge utan att exponera någon antenn över vattenytan²¹. Loran-C, som blev operativt 1960, medger en positionsnoggrannhet fritt till sjöss på 230 meter²². Systemet och dess betydelse för Polarisubåtarna är beskrivet i Owen Wilkes och Nils Petter Gleditsch bok *Loran-C and Omega*. I denna innehållsrika och omfattande bok finns även en av USA år 1960 offentliggjord bild som föreställer Loran-C täckningen (bild 1, nästa sida).

Wilkes och Gleditsch konstaterar att ”man kan sluta sig till [deduce] att US Navy avsåg att utnyttja Norska havet som avskjutningsplats för Polarisrobotar, i ett möjligt framtida krig, genom att notera att detta område givits prioritet i Loran-C utbyggnaden”²³.

Jag finner det anmärkningsvärt att författarna inte på något sätt ifrågasätter den information bilden lämnar. Att radiovågorna på något märkligt sätt skulle

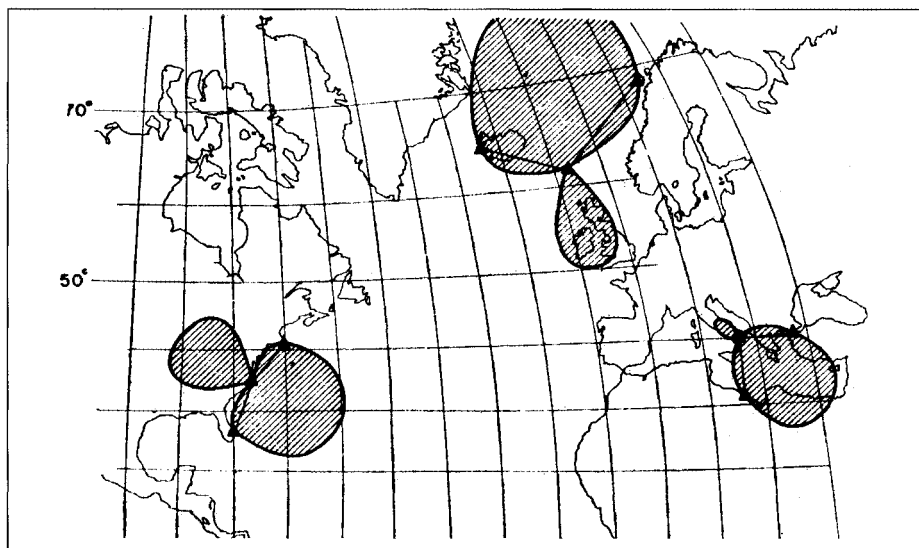


BILD 1: Loran-C offentliggjorda täckningsområde 1960

upphöra vid Norges territorialvattengräns verkar otroligt men det gör onekligen täckningsområdet och därmed operationsområdet för Polarisubåtar mer politiskt korrekt. Den station som byggdes på Jan Mayen finns inte inritad. Detta noterar författarna. Men att stationen på Helgoland saknas undgår inledningsvis deras granskning.

Den svenske FOA-forskaren Thoren kände 1963 till att det fanns en station på Helgoland. Han anger dock att den byggdes först 1962,²⁴ en uppgift som inte kan vara korrekt då dess sändning kalibrerades i Sverige redan 1960. Kalibreringen var önskvärd för att uppnå maximal noggrannhet och avsågs gå så till att ett flygplan med mätutrustning skulle uppställas i ett exakt inmätt läge på Bromma resp. Torslanda flygplats, varefter Loran-C signalerna skulle avläsas. I den framställan som gjordes till svenska regeringen för att få genomföra kalibreringen, omnämndes Loran-C som ett navigeringssystem för fartyg och flygplan i/över Nordatlanten, Norska havet, Nordsjön och Östersjön. Någon hänvisning till militära tillämpningar förekom inte.²⁵

I framställan nämns alltså Nordsjön och Östersjön och därmed indirekt även Skagerrak som systemets teckningsområde. Systemets användbarhet för flygplan var däremot vid denna tid begränsad då de första Loran-C mottagarna vägde 211 kg, behövde en effekt på 2500 Watt och var så komplexa att handha att de hade 54 panelkontroller. Det var först när de transistoriserade

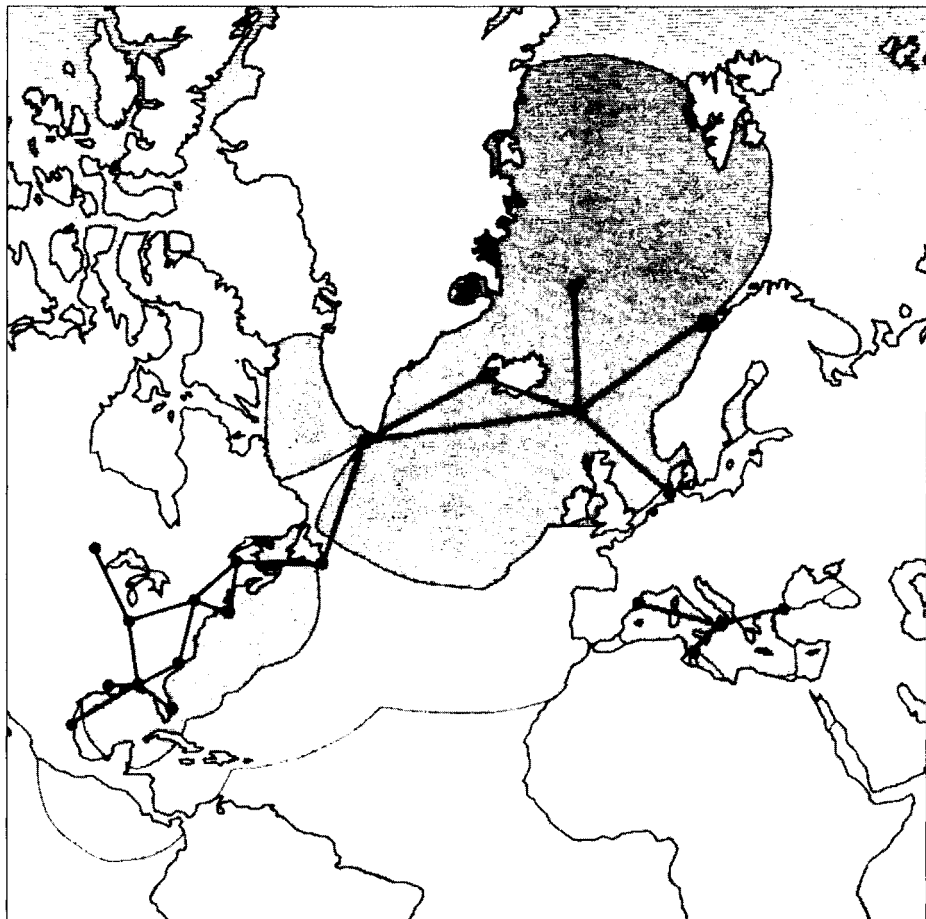


BILD 2: Loran-C verkliga täckningsområde i Europa 1960, bilden är hämtad från läroboken Navigation 3, sid 79. (Det är osäkert om alla stationer längst den amerikanska ostkusten var färdiga vid denna tidpunkt).

Loran-C mottagarna blev tillgängliga (1962) som US Air Force blev intresserade av Loran-C. Dessa mottagare vägde 12 kg, krävde 200 Watt effekt och hade 6 panelkontroller.²⁶

Då det var sändaren på Helgoland som gav Loran-C systemet dess täckning över ubåtarnas operationsområde i Skagerrak vidtogs ytterligare åtgärder för att dölja sändarens existens och syfte. Sändaren uppgavs vara en "Narol-sändare" (Narol=Loran baklänges), vilken US Air Force skulle använda för att mäta in kärnvapenexplosioner²⁷. Den som vill får naturligtvis tro på den för-

klaringen, Wilkes och Gleditsch gör det, men för mig är det ett typexempel på en vilseledande information. En vilseledning som behövdes för att skydda sanningen. Ty det kunde ju hända att någon upptäckte att sändaren på Helgoland inte fanns med på den officiella bilden av Loran-C stationerna och deras täckningsområde.

Den enda rimliga anledningen till att USA byggde en sändarstation på Helgoland, vilket gav Loran-C en utmärkt täckning i Nordsjön och Skagerrak ända fram till svenska kusten²⁸, måste ha varit att man avsåg att gruppera Polarisubåtarna i detta område. För detta talar också den omständighet att man enligt min mening vidtog vilseledande åtgärder för att skydda sanningen om Helgolandsändaren existens och syfte.

Att Loran-C byggdes ut i Europa gick inte att hemlighålla och inte heller var det någon hemlighet att systemet var avsedd för Polarisubåtarna. Men genom att offentliggöra en missvisande bild över systemets geografiska täckningsområde undveks de besvärande reaktioner från de tre nordiska länderna som säkert hade uppstått om det hade blivit känt att Skagerrak var de strategiska ubåtarnas bastion. Metoden att vilseleda en motståndare genom att sprida trovärdig men falsk information var väl känd av den generation beslutsfattare i Washington vilka alla hade upplevt andra världskriget.

Kunde sovjetiska flottan från sina baser på Kolahalvön verkligen utgöra något hot mot Polarisubåtarna i Skagerrak?

Den enda typ av örlogsfartyg som i krigssituation skulle kunna ta sig ned till Skagerrak var de sovjetiska ubåtarna. Om något övervattensfartyg försökte skulle de upptäckas i god tid och framgångsrikt kunna bekämpas med taktiskt flyg från baser i England eller ifrån hangarfartyg i Norska havet.

1960 hade den sovjetiska flottan inte någon operativ atomubåt. Hela ubåtsflottan bestod av konventionella ubåtar. Det största antalet var av s.k. W-klass. Det var en av dessa ubåtar som 1981 skulle gå upp på ett skär i Blekinge skärgård utanför Karlskrona. De ubåtar som byggdes var av Foxtrot-klass och ansågs ha förmåga att jaga andra ubåtar.²⁹

Avståndet från Murmansk till Skagerrak är ungefär 1500 NM. Den kortaste vägen dit går nära den norska kusten. Med en förflyttningsfart av sex knop tar det en ubåt mer än 10 dygn att nå Skagerrak. Går ubåten fortare kortas naturligtvis förflyttningstiden, men risken för att bli upptäckt ökas markant. En konventionell ubåt kommer att behöva snorkla minst två timmar varje dygn. För att bryta den sulfatering av batteriet som alltid uppstår vid denna typ av taktisk snorkling måste dock batteriet ”överladdas” minst en gång under för-

flyttningen från ubåtsbasen ned till Skagerrak. En sådan överladdning till sjöss tar minst 12, kanske upp emot 24 timmar att genomföra.

Att Sovjet verkligen tänkte använda jaktubåtar för att leta efter Polarisubåtar framgår av den årsöversikt den svenske marinattachén i Moskva skrev den 13/12 1960. ”Ubåtsjaktubåtarna³⁰ äro relativt stora och alla som hitintills har byggts inom Östersjön ha ombaserat till Ishavet – sannolikt avsedda för insats i Polarhavet mot amerikanska Polarisubåtar”³¹.

Avståndet mellan Murmansk och Skagerrak är stort. Kunde hela denna sträcka kontinuerligt övervakas effektivt skulle de sovjetiska ubåtarna inte få tillfälle att snorkla i den omfattning som var nödvändigt. Därmed skulle deras förmåga att hota Polarisubåtarna i Skagerrak kraftigt reduceras. En framgångsrik övervakning skulle dock kräva att effektiva spaningsmedel och ubåtsjaktfartyg fanns att tillgå längs med hela den Norska kusten.

Kunde inte den flotta som Norge redan hade användas för att jaga sovjetiska ubåtar?

År 1957 hade Norge en flotta som på pappret omfattade bl.a.:

5 jagare

11 fregatter

8 ubåtar

Alla dessa fartyg hade dock byggts under det andra världskriget. De var hårt slitna och deras vapenutrustning var omodern. Jagarna och ubåtarna hade ingen ubåtsjaktförmåga. Fregatterna var mogna för skrotning.³² Den brittiske generallöjtnanten Horatius Murray, som var chef för NATOs nordkommando med placering i Kolsås, ansåg att den norska flottan var hopplöst omodern³³.

Den norska marinledningen var inte inställd på ubåtsjakt, det man ville ha var en flotta byggd kring en kärna av stora jagare vilka fritt till sjöss skulle kunna anfalla och avslå ett invasionsföretag på väg mot den norska kusten. Den generation av flaggmän³⁴ som utgjorde norska flottans ledning under andra hälften av 1950-talet hade alla tjänstgjort på denna fartygstyp under andra världskriget och hade goda erfarenheter av den³⁵.

I detta sammanhang måste också frågan om övertagandet av jagare från US Navy belysas.

Under ett besök i Washington i november 1955 framförde den norske marinchefen viceamiral Johannes Jacobsen ett önskemål om att Norge skulle få överta tre amerikanska jagare av ”Fletcher-klass” som ersättning för fem brittiska jagarna, vilka snart skulle falla för åldersstrecket. Den norska framställan bemöttes först positivt, men sedan följde tre år vilka för den norske marin-

chefen måste ha varit mycket frustrerande, då avgörandet hela tiden förhållades från amerikansk sida. Argumenten varför Norge inte kunde få de efterlängtnade jagarna varierade över tiden. Först måste Norge vänta på resultatet av en pågående utredning angående den totala vapenhjälpen. Sedan var det kongressen som skulle behandla ärendet vilket skulle försena överlämnandet i ett år. Senaten tog inte upp frågan 1957 varför Norge tvingades vänta i ytterligare ett år. När sedan ett konkret förslag var klart 1958 visade det sig att Norge kunde få låna en, kanske två jagare i fem år. Efter denna tid skulle jagarna återlämnas i ursprungligt skick. Då jagarna redan var femton år gamla var detta ett helt orimligt krav.³⁶

Orimligheten i detta krav och i den fördröjning som föregått erbjudande framträder tydligt om man studerar US Navy fartygsbestånd 1960. Antalet jagare i US Navy detta år var 649 stycken, alla byggda under eller strax efter det andra världskriget. Om man begränsar sig till antalet Fletcher-jagare så fanns det vid denna tidpunkt 131 enheter kvar i US Navy. I denna summa är då inte de jagare som under åren 1958 till 1960 överförts till andra mariner medräknade.³⁷ Denna överföring hade skett enligt nedan

Västtyskland	6 st
Spanien	3 st
Grekland	4 st
Brasilien	4 st
Japan	2 st
Summa överförda Fletcher jagare	19 st

USA hade således överfört nitton enheter till andra mariner och borde utan vidare ha kunnat överföra ytterligare 2 eller 3 av de 131 kvarvarande jagarna till Norge. En trolig förklaring till denna avhållsamhet är att US Navy insåg att i samma stund som Norge fick överta de begagnade jagarna så skulle intresset och möjligheten för Norge att bygga upp en flotta av moderna fartyg inriktad mot ubåtsjakt vid den norska kusten upphöra.

Var flottplanen inriktad mot kustnära ubåtsjakt?

Flottplanen³⁸ omfattade sammanlagt 56 fartyg som alla skulle byggas inom loppet av sju år. Fördelningen av fartygstyper och kostnader var enligt följande;

5 fregatter	ca. 275 mNkr
5 Patrullfartyg	ca. 115 mNkr
15 ubåtar	ca. 260 mNkr
31 motortorped/kanon båtar	ca. 190 mNkr
Summa	ca. 840 mNkr

Fregatterna var på 1700 ton. De var utrustade med ubåtsjakttorpeder och kastvapen. Från amerikansk sida framfördes önskemål att de skulle byggas med den dieseldrivna amerikanska fregatten "Claude Jones" som förebild. Från norsk sida föll däremot valet på fregatten "Dealey". Denna fregatt var dyrare men hade den från norsk sida stora fördelen att den drevs med ångturbiner som kunde tillverkas på licens i Norge. Större del av byggnadskostnaden skulle därmed tillfalla norsk industri. Fregatterna var för små och hade för svagt luftvärn för att de skulle kunna lösa uppgiften att fritt till sjöss eskortera konvojer. Att nära den norska kusten jaga ubåt var däremot en uppgift de var väl lämpade för. Det kan nämnas att ersättningen för dessa fregatter beställdes år 2000. De nya fregatterna kommer att få ett displacement på 5100 ton och därmed vara stora nog att kunna operera i Norska havet under de förhållanden som där råder³⁹.

Patrullfartygen, vilka snart blev omklassificerade till korvetter, fick samma ubåtsjaktutrustning som fregatterna. De var betydligt mindre, endast på 700 ton, och hade som uppgift att bedriva kustnära ubåtsjakt.

Ubåtarna var små. Deras displacement var under 500 ton. I Sverige skulle vi ha kallat dem för kustubåtar. Trots sin litenhet hade de åtta torpedtuber. Från sex av dessa kunde man skjuta stora torpeder mot övervattensfartyg och från två ubåtsjakttorpeder Mk 37⁴⁰. Alla femton ubåtar byggdes i Västtyskland enligt bestämda amerikanska direktiv. Som kompensation för den uteblivna industriproduktionen gjorde tysk industri motköp i Norge med fem kronor för varje satsad norsk trekrona.

Det finns en beskrivning på hur dessa ubåtar skulle användas i händelse av krig.

"Submarines will be the only threat the RNoN⁴¹ can projekt against the submarine havens which Soviet may establish on D-day in the fiords on North Norway"⁴²

Avsikten var således att placera ut ubåtar i de Nordnorska fjordarna där de kunde ligga och vänta på sovjetiska ubåtar vilka sökte sig in i fjordarna för att snorkla. När en snorklande ubåt upptäckts kunde den bekämpas med trådstyrda ubåtsjakttorpeder. Detta måste anses som ett effektivt ubåtsjaktssystem.

Antalsmässigt var de flesta av fartygen (31 av 56) inte lämpade för ubåtsjakt men ekonomiskt satsades 77% eller 650 av de 840 miljonerna på ubåtsjaktfartyg. Samtliga fartyg, även fregatterna, var förhållandevis små och därmed inte lämpade för det fria havet utan för mer kustnära uppgifter.

I Norsk Tidskrift för Sjöväsendet skriver Marinsstabens projekthandläggare av flottplanen, kommendörkapten O.E. Strupe om den nya flottplanen⁴³. Han

beskriver först att man funderade på att överta de två amerikanska jagarna man hade fått erbjudande om. Men sedan säger han ”Denne tanke ble oppgitt da amerikanerne underhånden gav til sagn om direkte økonomisk støtte til et nybyggingsprogram for marinen”

Strupe beskriver också den nya flottans uppgifter:

Mesta möjliga effekt i invasionsförsvaret

Skydd av kommunikationsleden längst kusten

Största möjliga antal rustade stridsfartyg

Fartygstyper och antal optimeras inom given ekonomisk ram.

Det kanske är onödigt att påpeka att förutom den självklara uppgiften att hjälpa till i invasionsförsvaret så var det kustnära uppgifter som skulle lösas. Den förhöjda beredskapen är också ett tydligt amerikanskt krav⁴⁴. Man önskade att ha ständig tillgång till norska flottan. En flotta som skulle mobiliseras innan den kunde löpa till sjöss var ointressant.

Det var alltså från amerikansk sida man tog initiativet till den nya flottplanen. Den amerikanska styrningen av vad som skulle byggas framstår också som stark och tydlig. Planen gavs en tydlig inriktning mot att nära den norska kusten och i de norska fjordarna jaga främmande ubåtar.

Naturligtvis skulle de norska fartygens effektivitet ökas markant om man fick tillgång till ett spaningssystem som ständigt spanade efter främmande ubåtar. Med ett sådant system i drift skulle den fartygsbundna ubåtsjakten kunna inriktas mot aktuella områden och inte behöva söka på måfå. Att det finns ett av USA konstruerat SOSUS⁴⁵ (Sound Surveillance System) utanför den norska kusten är känt⁴⁶. I ett tal som den norske försvarsministern Nils Handal höll för Oslos militära förening i januari 1961 berättar han om det spanings-, kontroll- och varningssystem som då är under utbyggnad med betydande stöttning från de övriga NATO-länderna⁴⁷. Denna utbyggnad hade påbörjat redan 1957 och var ett samarbetsprojekt mellan norska forskningsinstitutet FFI och amerikanska marinen. Projektet hade kodnamnet *Bridge*. En sammanställningsstation byggdes i Stava på Andøya. Vid denna station registrerades ubåtstrafiken mellan norska kusten och Jan Mayen⁴⁸.

Söder om denna linje upprätthölls en regelbunden spaning efter snorklande ubåtar med hjälp av ubåtsjaktflygplan baserade på Keflaviksbasen på Island. Övervakningen hade inleddes redan 1955 genom ett bilateralt avtal mellan USA och Norge. Verksamhet utökades 1960 och ett nytt avtal ingicks då. Spaningen genomfördes med ubåtsjaktflygplan av typ P2V Neptun. Dessa flygningar genomfördes med en frekvens av i medeltal två flygningar per vecka.

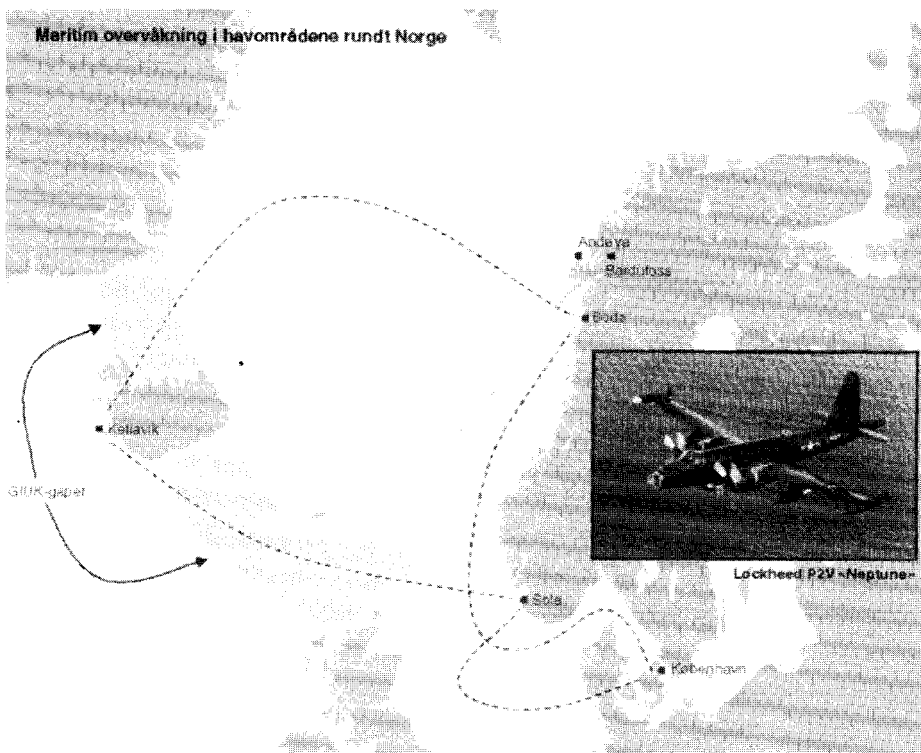


BILD 3: Flygrutten för "Neptun Journey"

Då flygrutten nästan alltid var densamma döptes den så småningom till "Neptun Journey" (se bild 3).

Ubåtsjaktflygplanet P2V Neptune, varav 350 stycken moderniserades mellan 1958–1960, var bland annat utrustat med en avancerad radar speciellt lämpad att spana efter snorklande ubåtar⁴⁹. Som framgår av ovanstående bild följde Neptun Journey den norska kusten från Bodø ned runt Sörlandet in i Skagerrak.

I fredstid genomfördes denna spaning efter snorklande ubåtar bara intermittent men i händelse av krig eller kris skulle US Navy kunna frambasera i storleksordningen 100 stycken P2V Neptune ubåtsjaktflygplan på de i Invictus-avtalet från 1960 förberedda flygbaserna; Andøya, Bodø och Örlandet.

Med detta antal ubåtsjaktflygplan tillgängliga skulle ett spaningstryck kunna upprätthållas på kustavsnittet från Lofoten till Kristiansand tillräckligt högt för att förhindra att de sovjetiska ubåtarna fick möjlighet att snorkla i den

omfattning som krävs för att de skulle kunna nå fram till ubåtsbastionen i Skagerrak.

Redan tidigare har konstaterats att det var den tidsmässiga samvariationen mellan norska flottplanen och Polarisprojektet som var ursprunget till idén att flottplanen tillkommit för att skydda ubåtsbastionen i Skagerrak. Hade flottplanen tillkommit några år tidigare hade Polarisubåtarna inte existerat och några år senare hade deras antal ökat till så mycket att norska flottan blivit irrelevant i sammanhanget. Men planen kan ju ha varit planerad under lång tid och frågan är om det bara var en tillfällighet som gjorde att beslutet om verkställighet kom att sammanfalla med Polarisubåtarna.

En granskning av viktiga händelser med betoning på när de inträffade tycks mig ge ett svar på denna fråga. I oktober 1955 träffar Norges marinchef vice-amiral Johannes Jacobsen sin amerikanske motsvarighet amiral Burke och framför till honom ett norskt önskemål om att få överta tre amerikanska jagare av Fletcher-klass. USA ställer sig inledningsvis inte avvisande till förslaget⁵⁰. Ungefär samtidigt startar Polarisprojektet. Förutom ubåtarna och deras robotar omfattar projektet även stödsystem såsom ny långvågsändare för kommunikation till ubåtarna, ombyggnad och robotanpassning av ubåtsdepåfartyget *Proteus*, utbyggnad av navigationssystemet Loran-C samt enligt min bedömning även en inventering av skyddsbehovet för ubåtarnas operationsområde.

Under åren 1956–1958 förhalar USA av någon anledning beslutet om att till Norge överföra de begärda jagarna. Under samma tid överförs nitton enheter till andra mariner.

I januari 1959 besöker USA:s vice försvarsminister, Donald Quarles, Oslo. Ett gemensamt finansierat nybyggnadsprogram för norska marinen diskuteras. USA önskar ett förslag till program och även en redogörelse för ”marinens samlade målsättningar och uppgifter”⁵¹. Några månader senare lägger Norge fram sitt förslag på en gemensamt finansierad flottplan innefattande: två ubåtar varav USA betalar den ena, tolv motortorpedbåtar vilka Norge betalar jämte ett antal befintliga minsvepare vilka Norge önskar överta från US Navy. Det norska önskemålet om jagarna kvarstår.⁵²

I maj 1959 sammanträffar den amerikanske NATO-chefen i Europa, generalen Lauris Norstad, med försvarsminister Handal och försvarsstabchefen Bjarne Örn⁵³. Det är troligt att Norstad var en av de få, kanske ende, som i Europa kände till var Polarisubåtarna skulle operera. Vid detta möte bör han ha gett Handal en tydlig vink om vilken typ av flotta USA kunde tänka sig att finansiera, ty efter denna tidpunkt går utvecklingen mycket snabbt.

Norges regering behandlar frågan hur Norge skall ställa sig till ett av Norge

och USA gemensamt finansierat nybyggnadsprogram för flottan under juni⁵⁴. Varefter statsekreteraren i norska försvarsdepartementet, Erik Himle, i början på juli överlämnar ett PM till USA:s ambassad i Oslo med önskemål om ett mer omfattande nybyggnadsprogram. Något övertagande av jagare är inte längre aktuellt⁵⁵. I augusti tillträder viceamiral Hostvedt som norsk marinchef. Därmed försvinner Jacobsen, den starkaste förespråkaren för en högsjöflotta byggd kring en kärna av stora jagare⁵⁶. När sedan Hostvedt besöker amiral Burke i Washington blir han förvånad över Burkes stora detaljkunskaper om planerade fartygstyper avsedda för norska flottan. Burke vet mer än Hostvedt och hans stab⁵⁷.

I januari 1960 överlämnar försvarsminister Handal ett notat till regeringen, benämnt Nybyggnadsprogram för den norska marinen. I detta notat finns vad som kommer att bli den slutliga fördelningen av fartyg redan redovisat i detalj. Handal påpekar vidare att ”med hänsyn till den amerikanska pressen på att få NATO:s medlemmar att bära en större del av försvarsbudgeten vill departementet tillråda att Norge godtar de amerikanska betingelserna utan invändningar eller motförslag av någon art”. Handal begär vidare ett bemyndigande om att få inleda förhandlingar med USA och Västtyskland.⁵⁸ På mindre än ett år således antalet ubåtar ökats från två till femton, en anmärkningsvärd omsvängning.

Under 1960 fortsätter arbetet med att få planen formellt godkänd och man kan notera att US State Departement ger klarsignal den 23 augusti. Detta besked utlöste ”jubel” hos Handal och Himle⁵⁹. I slutet av november undertecknas ett avtal av Norge och USA. Polarisubåten *George Washington* är vid denna tidpunkt ute på sin första avskräckningspatrullering.

Med detta kan det anses klarlagt att flottplanen tillkom i stor hast och att den således inte var planerad sedan lång tid. För en koppling till Polarisubåtarna talar just den snäva tidsmarginalen; alla fartyg skulle byggas färdiga inom loppet av sju år.

Var då planen helt styrd av US Navy behov? Hade Norge inte någon egen vilja? Belysande för denna fråga är den föredragserie som den norske försvarsministern Nils Handal genomförde under perioden 1958–1961 med årliga föredrag i ”Oslo militära samfund”. I dessa föredrag ger han sin syn på försvarets ställning i det norska samhället och också vissa tankar kring dess framtida utveckling. Föredragen ger en avslöjande bild av hur försvarsministerns och därmed den norska regeringens uppfattning om marinens utformning förändrades över tiden.

I januari 1958 anger ministern att marinen kommer att tillföras ”motortor-

pedbåtar av norsk typ". Det kan inte bli så mycket mer, då endast 4 % av Norges försvarsbudget används till att inköpa ny materiel. Stora och tunga vapensystem som luftvärnsrobotbatterier av typ Nike och Honest John samt nya stridsflygplan, erhåller Norge "gratis" i s.k. militärstöd⁶⁰.

Året efter (januari 1959) är antalet motortorpedbåtar preciserat till 12. Dessa kommer att levereras de närmsta åren. Finansieringen kommer Norge ensamt att svara för. Det finns inget utrymme för några ambitionshöjningar utan den norska försvarsplanläggningen är baserad på oförändrade försvarsutgifter i fasta priser. På militär sida värderas det amerikanska erbjudandet om två stora jagare. Dessa kommer vid leverans att vara i förstklassigt skick. Via tidningsartiklar har försvarsministern fått reda på att USA slutit avtal med Danmark om gemensamt finansierad fartygsanskaffning, ett alternativ som är av intresse även för Norge.⁶¹

Föredraget den 11 januari 1960 berör inte alls marina frågor⁶². Försvarsministern hade ju veckan innan överlämnat ett detaljerat planförslag till sina regeringskollegor. Han anser tydligen att det är bäst att låta frågan behandlas av regeringen innan uppgifterna presenteras offentligt.

När försvarsministern nästa gång håller tal, januari 1961, är den nya flottplanen redan beslutad. Han kan nu meddela att den kommer att omfatta 56 fartyg och kosta totalt 840 miljoner norska kronor.

Den slutsats man kan dra av försvarsministerns tal är att försvarsministern och därmed den norska regeringen inte var initiativtagare till någon ny flotta. Handal hade innan han blev försvarsminister 1955 varit Norges industriminister⁶³. Därmed insåg han vilken stor positiv inverkan nybyggnadsprogrammet skulle få för Norges industri. När det amerikanska erbjudande presenterades i maj 1959 agerade han därför snabbt.

Det är svårt att, i litteraturen, finna något hållbart motiv⁶⁴ till att USA år 1960 skulle sponsra en ny flotta till Norge med 58,7 miljoner dollar (419,7 miljoner NKr). Det måste dock finnas ett starkt och tydligt motiv då satsningen på flottan var ett markant trendbrott. Före 1960 hade det amerikanska stödet till Norge utgjorts av materielleveranser, inte kontanta medel. Att ge Norge ett fartyg som byggts i USA och använts av US Navy under ett tiotal år innebar för USA en försumbar kostnad, jämfört med att betala för att motsvarande fartyg skall byggas i Norge. Detta trendbrott blir än mer uttalat då det vid samma tid fanns en tydlig amerikansk vilja att begränsa kostnaderna för att militärt stödja andra länder.

Redan i början av år 1959 kom det starka signaler från kongressen i USA om att reducera vapenhjälpen till Europa⁶⁵. I december samma år fattade USA ett beslut om att så snart som möjligt upphöra med det militära stödet till alla

länder vilka själva hade ekonomiska möjligheter att betala för sitt försvar⁶⁶. Då Norge vid denna tid hade en starkare ekonomisk tillväxt än USA måste landet ha räknats in i denna kategori.

I detta sammanhang är det också av intresse att redovisa Commander S. L. Collins inbrott i handlingen. Collins var sjöofficer men arbetade inte i marin-staben, utan i Pentagon för den biträdande försvarsminister som med amerikansk nomenklatur kallades Assistant Secretary of Defence International Security Affairs. I sin befattning kom Collins i kontakt med flottplanen och den 5 april 1961 kallade han till sig den norske marinattachén i Washington. Vid detta möte uttryckte Collins bekymmer över att antalet fartyg i planen långt överskred det av SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) angivna behovet för den norska flottan. Behovet framgick enligt Collins av SHAPE skrivelse 1240-20, 29-12-60. Detta överskridande skulle bli svårt att förklara för kongressen och försvarsdepartementet ville inte bli beskyllt för att tvinga på Norge mer än vad NATO hade behov av. Enligt Collins skulle kongressen aldrig lämna sitt godkännande för någon fartygsbyggnation som SHAPE inte hade begärt. Collins uttryckte stor oro över planens framtid.⁶⁷ Efter detta alarmerande inlägg hörs inget mer av Collins och hans farhågor kom på skam.

Den stora satsningen på norska flottan var alltså ett avsteg från en mycket tydlig trend innebärande en minskning av USA:s ekonomiska åtaganden för andra länders försvar. Det måste ha funnits ett mycket starkt motiv som motiverat detta avsteg.

Polaris var ett gigantiskt projekt. Det kan mycket väl jämföras med Manhattan District projektet som skapade atombomben på 1940-talet och Apollo projektet som sände en man till månen på 1960-talet⁶⁸. Totalt kom det att byggas 41 Polarisubåtar⁶⁹. De flesta av dessa ubåtar beställdes dock efter det att Kennedy tillträtt som president i januari 1961. Antalet beställda ubåtar vid den för den norska flottplanen aktuella tidpunkten var 6 till 9 st alla bestyckade med Polaris A-1 robotar med en porté om 1100NM⁷⁰.

Polarisubåtarna förknippas ofta med den legendariske amiral Rickover, men denne ansvarade endast för ubåtarnas atommaskineri. Den som startade och drev projektet fram till 1961 var den amerikanske marinchefen, amiral Burke. Redan under första veckan som marinchef, i augusti 1955, beslöt sig Burke för att satsa på Polaris⁷¹. Under första hälften av september 1955 genomförde han en serie möten med alla amiraler i US Navy för att inom marinen få konsensus för sitt beslut⁷². För att genomföra projektet bildades en särskild projektorganisation. Dess namn "Special Projects Office" valdes med-

vetet med avsikt att för Sovjetunionen och övriga delar av US Navy dölja Polarisprojektets verkliga mål och omfattning⁷³.

Varje Polarisubåt var bestyckad med sexton robotar, vilka kunde avfyras i uläge. Den första generationen av robotar, Polaris A-1, blev operativ 1960. Denna robot följdes i snabb takt av Polaris A-2, porté 1500NM och operativ 1962, jämte Polaris A-3, porté 2500NM och operativ 1964. Huvuddelen, 31 av 41, av ubåtarna byggdes efterhand om så att de kunde bära den större Poseidonroboten. Denna robot, som hade en porté om 3000NM, blev operativ 1971 och var utrustad med flera stridsspetsar⁷⁴.

Fram till den 4 oktober 1957 då Sovjetunionen sköt upp den första sputniken levde projektet ett ganska anonymt liv. Därefter inleddes "the post-sputnik period" då alla ekonomiska begränsningar för projektet undanröjdes. "Congress and the president wanted Polaris, and they were willing to pay for it"⁷⁵. Enorma ekonomiska resurser ställdes till förfogande⁷⁶ och insynen om hur pengarna användes var minimal. "General Accounting Office learned to keep a respectful distance"⁷⁷.

Hur stora ekonomiska resurser som satsades på Polarisubåtarna är svårt att exakt ange; olika källor ger olika uppgifter. Om USA:s andel i finansieringen av norska flottplanen, 58,7 miljoner US\$ sätts i relation till den lägsta angivna kostnaden för Polaris, 16 miljarder US\$, så utgör den första summan 0,37 procent av den senare.

Det framstår som alltmer tydligt att det var USA:s marinchef amiral Burke som önskade förstärka den norska flottan så att den kunde medverka i skyddet av Polarisubåtarna. Det var genom hans försorg som finansieringen kunde tryggas. Polarisprojektet fick betala vad det kostade.

Ingen i Norge verkar dock ha känt till att detta skulle vara motivet bakom flottplanen. Det är märkligt. När flottan var färdigbyggd borde man ha övat sig i att skydda Polarisubåtar. Vid krigsspel och stabsövningar torde åtminstone den högsta militära ledningen i Norge blivit medveten om flottans uppgifter i det framtida kriget.⁷⁸ Om man beaktar teknikutvecklingen kanske detta inte är så märkligt som det först kan tyckas. Teknikutveckling innebär nämligen att behovet av skydd från den norska flottan försvann.

När principbeslutet om stöd till den norska flottans upprustning fattades i Washington, någon gång 1957–58, var antalet planerade Polarisubåtar sex, kanske nio stycken⁷⁹. Dessa skulle alla utrustas med Polaris A-1 robotar och de måste för att nå sina mål grupperas i Skagerrak.

När den nya norska flottan sedan var färdigbyggd 1967 var antalet Polarisubåtar 41 stycken, de flesta utrustade med långskjutande Poseidonrobotar. Nu

kunde ubåtarna grupperas i Atlanten, Medelhavet, Stilla havet och Indiska oceanen och ändå nå sina mål i Sovjetunionen. Situationen längs med den norska kusten blev ointressant.

Till detta skall man nog också foga den omständighet att de flesta personer i beslutande ställning slutade i samband med Kennedy-administrationens tillträde i januari 1961. Även Burke avgick som marinchef i augusti detta år⁸⁰. Kunskapen om varför man sponsrade den norska flottan och dess betydelse för Polaris försvann därmed ur det organisatoriska minnet i Washington.

8 Sammanfattning

Den inledningsvis formulerade hypotesen har inte bevisats men kan trots detta inte förkastas. Om hypotesen är riktig förklarar den USA:s intresse i den norska flottans uppbyggnad och den generositet med ekonomiska medel som visades Norge.

I uppsatsen beskrivs varför Skagerrak valdes som operationsområde för den första generationen Polarisubåtar. Navigationssystemet Loran-C, vilket konstruerats för att ubåtarna med tillräcklig noggrannhet skulle kunna bestämma sitt läge fritt till sjöss, byggdes ut och omfattade 1960 även Skagerrak. Då man från amerikansk sida både av militära och politiska skäl önskade hemlighålla operationsområdets belägenhet offentliggjordes en vilseledande bild över navigationssystemets täckningsområde.

Sovjetunionen hade möjlighet att med ubåtar baserade på Kolahalvön hota Polarisubåtarna i Skagerrak. För att undanröja detta hot krävdes ett ubåtspaningssystem vid den norska kusten samt en norsk flotta inriktad mot ubåtsjakt. Den befintliga norska flottan var omodern och mogen för skrotning. Den norska marinledningen var dock helt inställd på att flottans huvuduppgift även i framtiden skall vara strid mot invasionsföretag, riktade mot Norges kust. Minnet av 9 april 1940 hade inte förklingat. Den norska regeringen hade ingen ambition att öka försvarsanslagen för att man på egen hand skulle säkerställa flottans utbyggnad. Fram till våren 1959 var möjligheten att från US Navy överta begagnade jagare det alternativ som både den norska marinledningen och Norges försvarsminister förordade.

Personalförändringar i norska marinens högsta ledning samt ett generöst ekonomiskt erbjudande från USA möjliggjorde att man till slut kunde nå en överenskommelse om en kraftfull nybyggnad av den norska flottan.

Denna flotta skulle utöver invasionsförsvar även kunna jaga sovjetiska ubåtar. Utmed Nordnorges kust byggdes ett fast ubåtspaningssystem. Avtal om att i fredstid förbereda baseringen av ett stort antal amerikanska ubåtsjaktflygplan på

norska flygbaser ingicks 1960. Från baser på Island patrullerade dessa flygplan regelbundet den norska kusten. Under 1961 tillträdde en ny administration i USA och den drivande kraften bakom både Polarisprojektet och flottplanen, amiral Burke, gick i ålderspension. Motivet bakom flottplanen föll i glömska. När flottan var färdigbyggd hade teknikutvecklingen gjort den överflödigt.

Käll- och litteraturförteckning

Norges RA

FDs H arkiv Marinens flåteplan boks 206–207.

KrA

Försvarsstaben Undavdelningen, marinattachén i Moskva, Serie F 1, 1959–1960

Tryckta källor och litteratur

Beschloss M. R. *MAYDAY Eisenhower, Khrushchev and the U-2 Affair*, New York 1986

Börresen J. *USA-marinens operasjoner i Nord-Atlanten og Norskehavet*, Oslo 1985

Cave Brown A. *Bodyguard of Lies*, New York 1975

Craven J. P. *The Silent War: the cold war battle beneath the sea*, New York 2001

Eriksen K. E. och Pharo H. Ö. *Kald krig og internasjonalisering*, Oslo 1997

Freedman L. *The Evolution of Nuclear Strategy*, New York 1981

Friedman N. *Seapower and Space*, Trowbridge 2000

Jane's *Fighting Ships 1960–1961* och 2002.

Jones K. och Kellry H. *Admiral Arleigh (31-Knot) Burke*, Annapolis 2001

Kuenne, R. E. *The Polaris Missile Strike*, Ohio 1966

O'Connor R. G. red, *American Defense Policy in Perspective*, New York 1965

Perrault G. *The Secrets of D-Day*, London 1965

Pettersen, T. *Flåteplanen av 1960*, Oslo 1990

Polmar, N. *Atomic Submarines*, Princeton, 1963

Sapolsky H. M. *The Polaris System Development*, Cambridge, Mass. 1972

Skogrand K. och Tamnes R. *Fryktens likevakt. Atombomben, Norge og verden*, Oslo 2001

Sörli, K. *Fra krise til konsensus*, Oslo 2000

Tamnes, R. *The United States and the Cold War in the High North*, Oslo 1991

Wilkes O. och Gleditsch N. P. *Loran-C and Omega. A study of the military importance of radio navigation aids*, Oslo 1987

Navigation 3, Stockholm 1984 *The United States Air Force Report on the Ballistic Missile*, New York 1958

SOU 1994:11

SOU 2002:108

FOA Rapport

Thorén R. *Navigationssystem och navigatoriska hjälpmedel för Polarisubåtar*. Stockholm 1963

Tidskrifter

The US Naval Institute Proceedings

Tidskrift för Sjöväsendet

Norsk Militär Tidskrift

Norsk Tidskrift för Sjöväsendet

Noter

1 TiS nr 3 2002, Flottan som aldrig siktades vid Vinga

2 Tamnes 1991, s. 153.

3 Pettersen 1990.

4 Craven 2001, s. 73.

5 Ibid. s. 132

6 En av anledningarna till att vilseledningen blev så omfattande var att Hitlers mottaglighet för denna typ av information. Trots att han kallades för "Gröfaz" (Grösste Feldherr aller zeiten) gjorde hans inskränkta personlighet, brist på bildning, okunnighet i operationskonst och strategi, honom mycket mottaglig för alla typer av vilseledning.

7 För en utförlig beskrivning av metoden rekommenderas Cave Brown 1975, även Perrault 1965 är av intresse.

8 The Doctrine of Massive Retaliation presenterades av utrikesminister John Foster Dulles den 25 januari 1954 vid ett tal till The Council on Foreign Relations i New York. För hela doktrintexten se O'Connor, s. 326–330.

9 Tamnes 1991, s. 93.

10 SOU 2002:108, s. 171. USA:s försök att leta reda på dessa robotar och den kris som blev resultatet av nedskjutningen av ett spaningsplan av typ U-2 är utmärkt beskriven av Beschloss.

11 O'Connor 1965, s. 340.

12 Polmar 1963, s. 235, se även Kuenne 1966, s. 41.

13 Kuenne 1966, s. 19–34.

14 Ibid, s. 23. Förf. Refererar här ett tal försvarsminister McNamara gav i Chicago den 17 februari 1962.

15 Polmar 1963, s. 211–212.

16 Jane's Fighting Ships 60–61, s. 357.

17 Samtal med Jacob Börresen fd. norsk marinstabschef.

18 The United States Air Force Report on the Ballistic Missile, bilaga 1.

19 Wilkes 1987, s. 39.

20 Friedman 2000, s. 46.

21 Ibid, s. 47.

22 Thorén 1963, s. 14.

23 Wilkes 1987, s. 7.

24 Thorén 1963, s. 13.

25 SOU 1994:11, s. 250–253.

26 Wilkes 1987, s. 67.

27 Ibid, s. 176–177. Författarna uppger sändarens lokalisering till ön Sylt. Om den låg på Helgoland eller Sylt är oviktigt i detta sammanhang.

28 Navigation 3, s. 84.

- 29 Jane's Fighting Ships 1960–1961.
- 30 De ubåtar som avses var Foxtrot-ubåtar.
- 31 KrA Försvarsstaben. UndA Marinattachén i Moskva 1959–1960. Serie F 1 volym 4.
- 32 Pettersen 1990, s. 10.
- 33 Sörli 2000, s. 53.
- 34 Flaggmän = Amiral
- 35 Sörli 2000, s. 54.
- 36 Sörli 2000, s. 54–55.
- 37 Jane's Fighting Ships 1960–1961, s. 340–342
- 38 Nedanstående uppgifter är i huvudsak hämtade från Pettersen 1990.
- 39 Jane's Fighting Ships 2001–2002, s. 492.
- 40 Børresen 1985.
- 41 RNoN = Royal Norwegian Navy
- 42 Norska RA, FDs H-arkiv 731.1 – Marinens flöteplan, boks 207, New construction of submarines for the Royal Norwegian Navy. 28 april 1959.
- 43 Norsk tidskrift för sjöväsendet nr 79, 1964, s. 67–68
- 44 Antalet rustade fartyg ökades från 28 till 70 stycken. Norska RA, FDs H-arkiv 731.1 – Marinens flöteplan, boks 207, Notat till regeringen, utan datum, 1959.
- 45 Børresen 1985, s. 130. Ett prototypsystem byggdes 1954 och utbyggnaden påbörjades 1957.
- 46 Ibid, s. 131. Det antas att både Nordatlanten och Norska havet täcks; ett anmärkningsvärt antagande från en norsk sjöofficer som borde kunna förutsättas ha kännedom om faktiska förhållande.
- 47 Norsk Militär Tidskrift 1961, s. 55.
- 48 Skogrand 2001, s. 190.
- 49 Jane's All the Worlds Aircraft 1960, s. 344.
- 50 Sörli 2000, s. 54.
- 51 Sörli 2000, s. 59.
- 52 Ibid, s. 60.
- 53 Skogrand 2001, s. 272.
- 54 Norska RA FDs H-arkiv, 1961–14.6.63 – Marinens flöteplan, boks 207, Nybyggnadsprogram för den Norska Marinen 5/1 1960.
- 55 Sörli 2000, s. 62.
- 56 Ibid, s. 61.
- 57 Ibid, s. 63.
- 58 Se not 55.
- 59 Ibid, s. 67.
- 60 Norsk Militär Tidskrift 1958, s. 253.
- 61 Norsk Militär Tidskrift 1959, s. 69
- 62 Norsk Militär Tidskrift 1960, s. 79
- 63 Eriksen 1997, s. 214.
- 64 I en artikel i The US Naval Institute Proceedings nr 1, 1966 anger visserligen Major Carlson som motiv, att den ryska björnen törstade efter isfria vatten och att hotet mot Nordnorges kust därmed var verkligt och reellt. Han glömmer då bort att hamnarna på Kolahalvön alltid är isfria och att utbyggnaden av den sovjetiska flottan inte påbörjades förrän efter Cubakrisen 1962.
- 65 Sörli 2000, s. 58.

66 SOU 1994:11 Om kriget kommit, bilagedelen, s. 141.

67 Norska RA FDs H-arkiv, Marinens flåteplan, boks 206.

Forholt Flåteplanen-SHAPE Force Requirement.

68 Sapolsky 1972, s. 254.

69 Det kan vara av intresse att nämna hur man kom fram till det udda antalet 41. Beräkningen utgick ifrån att Polaris skulle ha förmåga att förstöra alla "kärnvapenvärda" mål i Sovjetunionen. För detta krävdes 656 robotar, dvs 41 ubåtar. Dessutom önskade sig US Navy 4 ubåtar i reserv, totalt 45 stycken. När försvarsminister McNamara upptäckte att US Navy i sina beräkningar inte hade tagit hänsyn till US Air Force alla kärnvapenbestyckade långdistansrobotar och bombflygplan strök han reserven. Sapolsky 1972, s. 160.

70 Sapolsky 1972, s. 214. Det är av intresse att notera uppgiften om en porté om 1100 NM, alla andra källor har uppgiften 1200 NM. Differensen beror nog till del på att man under de inledande åren av projektet inte visste hur långt robotarna skulle nå.

71 Ibid, s. 21.

72 Ibid, s. 21.

73 Ibid, s. 63.

74 Ibid, s. 13.

75 Ibid, s. 182.

76 Hur mycket projektet totalt kostade är oklart, Sapolsky anger siffran 16 miljarder US\$ för Polaris inkluderande Poseidonrobotarna men i denna summa är inga stridsspetsar medräknade. Craven nämner summan 20 miljarder US\$."

77 Sapolsky 1972, s. 190.

78 Förre marinstabschefen i Norge, kommendör l Jacob Börresen, förnekar bestämt all kännedom om skydd av Polarisubåtar.

79 Ubåtsbeställningarna skedde enligt följande; 11 februari 1958 tre ubåtar, april 1958 ytterligare två, 1 juli 1959 fem ubåtar.

80 Jones 2001, s. 66.

Norsk flåteplan og beskyttelse av Polarisubåter i Skagerrak. Kommentar till Nils Bruzelius artikel

Inge Tjøstheim

I oppsatsen ”Flottan som skulle skydda flanken” fremsetter Nils Bruzelius en interessant, men noe spekulativ hypotese om en sammenheng mellom den norske flåteplanen av 1960 og beskyttelsen av de amerikanske Polarisubåtene i Skagerrak. Hypotesen er kanskje ikke så dramatisk som den umiddelbart virker. Bruzelius sier at ”Den norske flåttan skulle jaga de ubåtar som gick nära den norske kusten. Därmed skulle hotet norrifrån mot Skagerrak, där den första generationen av Polarisubåtar hadde sitt operationsområde, undanröjas”. Det er med andre ord ikke en direkte beskyttelse i form av en skjerm rundt Polarisubåtene eller deres operasjonsområde han taler om, men indirekte ved å jage angrepsubåter som er på vei mot disse områdene i ly av norskekysten. Dermed kan hypotesen bli ganske triviell for Norge vil alltid være interessert i å jage eller skygge fremmede eller potensielt fiendtlige ubåter som opererer langs kysten, og angripe dem hvis de går innenfor territorialgrensen – uansett hvilken type ubåter det dreier seg om. Tilsvarende var NATO interessert i å følge enhver sovjetisk ubåttaktivitet i Norskehavet og Skagerrak/Nordsjøen, inklusive den norske kysten, fordi dette var russernes eneste adgangsvei til Atlanterhavet, hvor alliansens livsviktige forsynings- og forsterkningslinjer gikk. Vi må ikke glemme at i 1960 var slaget om Atlanterhavet, hvor de tyske ubåtene og allierte antiubåtfartøyer og fly spilte en hovedrolle, et levende nærtidsminne både hos den amerikanske og norske marineledelsen.

Bruzelius legger stor vekt på ”planens inriktning mot ubåtsjakt och tidsmässiga samvariation med Polarisubåterna”, og at admiral Burke var enga-

Inge Tjøstheim, f. 1955, kommandørkapten i det norske sjøforsvaret med mag art i filosofi från Universitet i Oslo, för närvarande forskare och lärare på FHSS/ISS. Han är intresserad av militärhistoriska frågor, främst strategiska problem. Han har bl. a. publicerat *Sjøforsvarets hovedoppgaver: Illusjon eller virkelighet? Sjøforsvaret i et sikkerhetspolitisk perspektiv 1945–2000*, Forsvarsstudier 5/1993 (Institutt for Forsvarsstudier, IFS); Aineias/Xenofon: *Fra antikens krigskunst*, Aschehoug, 1994 (oversatt från gammelgrekiska); *Norges militærstrategiske plassering 1995–2015 sett i et sjømilitært perspektiv*, FFI- RAPPORT 95/02707. och arbetar på en lärobok *Strategisk tenkning for småstater* tillsammans med övlt Tommy Jeppsson.

sjert i begge prosjektene. Han mener derfor at det må være en logisk sammenheng mellom disse to prosjektene. Jeg er ening, men mener at det er en annen sammenheng enn den som Bruzelius postulerer.

Det var først etter at Burke overtok som Chief of Naval Operations i 1955 at den amerikanske marinen for alvor gikk inn for utviklingen av Polaris. Burke var ikke tilhenger av massiv gjengjeldelse og gikk i stedet inn for et konsept han betegnet for *finite deterrence* eller begrenset avskrekking. Å forestille seg en total krig med kjernevåpen og hydrogenvåpen var for ham en foreldet tankegang, og her hadde han mange tilhengere mot slutten av 1950-årene. Polaris skulle gi USA en mulighet for å gjengjelde et sovjetisk atomangrep, og ved å basere systemet om bord i ubåter fikk man "[a] mobile, concealed, second-strike retaliatory missile force É [that] would be seized not to hit every target imaginable, nor to win a war – false goal in the nuclear age – but to have deterrence value alone."¹ En slik relativt liten og usårbar styrke ville gjøre det mulig å foreta en kontrollert gjengjeldelse og eliminere behovet for et massivt førsteangrep med atomvåpen. Ifølge George Baer hadde den strategiske luftkommandoen (SAC) i 1959 en liste med 3.261 bombemål. Nå foreslo marinen at 29 Polarisubåter med 16 missiler hver kunne dekke 232 mål, og at dette var tilstrekkelig for å ødelegge hele Russland² hvis landet startet en tredje verdenskrig med et kjernefysisk angrep mot USA. Det interessante i dette resonnementet er ikke om det ble offisiell amerikansk strategi eller ikke, men at den amerikanske marinen under Burke ikke trodde på at en konflikt mellom USA og Sovjetunionen nødvendigvis ville starte med bruk av atomvåpen. Burke og den amerikanske marinen var med andre ord helt på linje med kollega fra U.S. Army, Maxwell Taylor (oppfinneren av begrepet *flexible response* og army chief of staff 1955–59) og de britiske militære tenkere John F. C. Fuller og Basil H. Liddell Hart som alle argumenterte for en mer fleksible militær strategi med opprustning av de konvensjonelle styrkene. Når Bruzelius viser til at admiral Burke viste stor interesse for den norske flåteplanen, kan det skyldes at den amerikanske marinen ønsket å sikre at evnen til antiubåtkrigføring generelt ble ivaretatt. Evnen til å sikre SLOCS (*sea lines of communications*) hadde vist seg å være utilstrekkelige, selv mot en begrenset tysk ubåtflåte, i begynnelsen av andre verdenskrig. Strukturen på den sovjetiske flåten omkring 1960 pekte mot et tilsvarende alliert problem hvis en ny storkrig skulle bryte ut, og starte som en konvensjonell krig.

Det siste punkt jeg vil berøre og som er et avgjørende premiss for Bruzelius' hypotese, er påstanden om at Skagerrak var bastionen for første generasjons Polarisubåter.

Da president Kennedy inntok presidentembetet var det bare seks Polarisubåter i tjeneste, og *USS George Washington* hadde vært på sitt første oppdrag i to måneder. Det var først under Kennedy og hans forsvarsminister, Robert McNamara, at Polaris-programmet skjøt fart fordi det passet som hånd i hanske i deres *flexible response* strategi.

Det finnes ingen offisielle kilder som sier noe om hvilke operasjonsområder eller bastioner Polarisubåten opererte i. Derfor har også påstanden om Skagerrak karakter av spekulasjon. Sherry Sontag og Christopher Drew skriver i *Blind Man's Bluff* at ikke engang presidenten visste hvor ubåtene patruljerte til enhver tid, men "they did have prescribed operating areas to run through, boxes made up of hundreds of miles of ocean that kept these first missile subs close to 1,000-mile launch range of their targets"³. De skriver samme sted at rekkevidden til missilene gjorde det nødvendig for ubåtene "to ride the rough waters off the northern coast of Europe to stay near targeting distance of Moscow".

A-1 missilets treghetsnavigasjonssystem kunne teoretisk holde missilet innenfor en feilmargin på omkring 900 meter⁴ på maksimum avstand 2.200 km, men i tillegg kom feilkilden i ubåtens navigasjonssystem. Skogran og Tamnes skriver derfor at et viktig motiv bak etableringen av både *Loran-C* og *Omega* var knyttet til posisjonsbestemmelse for kjernevåpenbærende styrker⁵. De skriver videre at *Loran-C* systemet sannsynligvis ble brukt til å kartlegge havbunnen og utlegge bunnmonterte navigasjonsmarkører. Ubåter som befant seg i områder med slike markører, kunne bruke disse for å bestemme egen posisjon og oppdatere sitt navigasjonssystem, uten å gå opp til periskopdybde for å motta signaler fra *Loran-C* senderne. Ifølge Skogran og Tamnes "ble det klart uttrykt i regjeringens sikkerhetsutvalg at hensikten med prosjektet var å foreta nøyaktige beregninger av bunn- og dybdeforholdene i de nordlige havområder, og det ble eksplisitt sagt at dette ble gjort med sikte på en eventuell innsats av ubåtbårne rakettvåpen av typen Polaris fra det kartlagte område"⁶. De kan også opplyse at flere amerikanske oseanografiske fartøyer anløp Norge våren og sommeren 1961 i forbindelse med kartleggingsarbeidet i de nordlige havområder.⁷ Dette passer godt med et hemmelig amerikansk memorandum fra 20. september 1965 om at "high-resolution bottom contour charts were being prepared for bottom topography navigation, with special emphasis on Pacific SSBN patrol areas. Some areas in the Atlantic and the Mediterranean had already been surveyed and were in use by SSBNs"⁸. Ved å bruke disse kartene og et presist "ekkolodd" ville en ubåt kunne bestemme sin posisjon med en nøyaktighet på 0,25 nau-

tiske mil (460 meter) eller bedre. Disse opplysningene sammen med behovet for operasjonsbokser på flere hundre nautiske mil, taler for at Norskehavet – og det østlige Middelhavet – var mer sannsynlige operasjonsområder for de første Polarisubåtene enn Skagerrak. Dessuten kunne både Moskva og Gorkij nås like lett fra en posisjon mellom Nordkapp og Bjørnøya som Skagerrak, og Kiev fra det østlige Middelhavet.

Noter

1 George W. Baer, *One Hundred Years of Sea Power: The U.S. Navy, 1890–1990*, Stanford University Press 1994, s. 355

2 Ibid.

3 Sherry Sontag and Christopher Drew, *Blind Man's Bluff*, HarperPaperbacks 1999, s. 63

4 Polaris A1, <http://www.astronautix.com/lvs/polrisa1.htm>

5 Kjetil Skogran og Rolf Tamnes, *Fryktens likevekt: Atombomben, Norge og verden 1945–1970*, Tiden Norsk Forlag, Oslo 2001, s. 194

6 Ibid.

7 Ibid., note 35 s. 224

8 Robert Friedman, *Seapower and Space: From the Dawn of the Missile Age to Net-Centric Warfare*, Chatham Publishing, London 2000, note 5, s. 323

Scottish Privateering, Swedish Neutrality and Prize Law in the Third Anglo-Dutch War, 1672–1674

Steve Murdoch, Andrew Little and A.D.M. Forte

When one thinks of the Third Anglo-Dutch War (1672–1674), two countries, which do not immediately spring to the minds of most maritime historians, are Scotland and Sweden. However both countries were affected by the war. As one of the three Stuart kingdoms of the British Isles, Scotland was as much a combatant nation as England during the conflict and thus the title of the war as

Anglo-Dutch is something of a misnomer. Indeed, in terms of privateering, the Scots pursued a much more vigorous campaign against the Dutch than their English counterparts. Sweden on the other hand was neutral in the conflict, though, as we shall see, her merchant fleet fell prey to the Scottish privateers who interpreted and enforced their ‘anti-Dutch’ commissions to the letter. In this article the previously untapped Scottish privateering records housed in the Riksarkiv are set in context with the better known documents in the National Archives of Scotland.¹ This facilitates a legal analysis of Scottish privateering and Swedish neutrality in the Third Dutch War, as well as allowing for a more general understanding of how the Scottish authorities viewed their wartime role at sea. In so doing it challenges several myths and misconceptions regarding the status of the Scottish armed marine which continue to pervade the maritime histories of the British Isles. It further demonstrates the significant impact the war had on Swedish trade through the loss of shipping.

Dr Steve Murdoch is a Research Fellow in the Research Institute of Irish and Scottish Studies, University of Aberdeen. His publications include *Britain, Denmark-Norway and the House of Stuart 1603–1660* (East Linton, 2003), several edited collections and a variety of articles on aspects of Scottish and British migration to Scandinavia.

Andrew Little is a History PhD Student at the University of Aberdeen. His thesis focuses on the service of Britons in the maritime forces of the Dutch Republic with an emphasis on the three Dutch Wars of the seventeenth century. This is his first publication.

Professor Angelo Forte is Chair of Commercial Law at the University of Aberdeen. He is principal editor of the tenth edition of the leading work on Scottish Private Law, *Gloag & Henderson's Introduction to the Law of Scotland* and has published extensively on aspects of his field in both legal and historical journals.

Context

In 1672 Charles II, King of Great Britain and Ireland, in alliance with Louis XIV of France, attempted to wrest world trade supremacy from the Dutch.² The fragile Triple Alliance of 1668, between Britain, Sweden, and the United Provinces, had been broken in 1670 by the secret Treaty of Dover between Charles and Louis which was denied by Charles even to his own English Parliament.³ The crypto-Catholic Charles aimed at altering the religious settlement within Britain and, in return for French subsidies, even undertook to convert publicly to Catholicism later. He believed, naively, that Louis would actually hold to his acceptance of Britain once again possessing territory on the European continent. Charles hoped to take possession of Cadzand, Sluis and Goree – or enjoy an even greater British presence in Zeeland. Such a move would have given Charles control of the Scheldt and, therefore, diplomatic leverage on the future of Antwerp. Once the campaign started, the Dutch narrowly escaped total and immediate defeat by the French army.⁴ Utrecht fell quickly and Groningen was besieged. Allied maritime strategy envisaged a quick victory against the Dutch navy, followed by the landing of an expeditionary force on the Dutch coast, which would have sealed victory. Dutch naval power, however, ensured that this would not happen. Over the two summer campaigning seasons in 1672 and 1673, the opposing fleets clashed in four bloody but indecisive battles. Importantly, however, they prevented any Allied landing on the Dutch coast.

In contrast to the naval war, where the bulk of the warships were laid up during winter, the privateering war on merchantmen was waged throughout the year. After the victorious descent on the Allied fleet at Solebay in 1672, the Dutch fleet only emerged from its anchorages when an Allied landing seemed imminent, leaving the British and French with ‘theoretical’ command of the sea. This did not prevent Dutch privateers swarming around the British coasts and far beyond European waters.⁵ Though Dutch losses may have actually exceeded those inflicted on the British, Dutch trade overall suffered less damage in proportion, because of their larger merchant marine.⁶ Indeed, Dutch privateers took around 650 British and French merchantmen (which were auctioned for over 5 million guilders) many of which were large Scottish ships belonging to the Rotterdam-based community.⁷ The massive impact of Dutch privateering on British shipping was critical to the outcome of the war leaving Charles ‘no alternative but to withdraw’.⁸ Nonetheless, the war would prove that the northern British kingdom of Scotland punched well above her weight throughout the maritime conflict.

Scotland and Maritime Warfare

Scottish maritime warfare was conducted through the relatively cheap and flexible option of privateering. Indeed a vigorous tradition in this area had been built up throughout the sixteenth and seventeenth centuries.⁹ After the Union of the Crowns of Scotland and England in 1603, the Scots had a commitment to supply men (and a small number of ships) to the Royal Navy for the defence of the British coasts.¹⁰ However, they continued to maintain a separate admiralty free from English control. That body both issued commissions to privateers in time of war and letters of reprisal in time of peace.¹¹ On occasion, the Scots also gained additional influence in the English Admiralty and thus the Royal Navy. For instance the Scot, John Maitland 1st Duke of Lauderdale, was the Stuart Secretary for Scottish Affairs from 1660-1680. He sat as a senior commissioner for the English Admiralty in 1673 where he also served as a conduit to the Scottish body. Despite his presence, however, tension between the two admiralties occasionally surfaced on account of the limited number of Scottish mariners available in times of conflict. Henry Macky claimed to be the first owner to get a Scots privateer out to sea during the war, and the first to take a prize. Yet soon afterwards he complained to Lauderdale's secretary that the levy for the Royal Navy impeded the privateers' war on Dutch trade.¹² In truth it is abundantly clear that Scots were simply much keener on privateering than on joining the (perceived 'English') Royal Navy.¹³ The great successes they achieved in the Second Dutch War (1665-1667) meant that the Scottish fleet perhaps doubled in size; which served as a definite incentive to attempt the same in 1672.¹⁴

The Lord High Admiral of Scotland, Charles Stuart, Duke of Lennox and Richmond – a man usually maligned by maritime historians – mixed his naval duties with privateering ventures.¹⁵ Indeed, he secured the virtual detachment of Royal Navy units for use in conjunction with Scots privateers to great effect. In June 1672 the Royal Navy frigate *Speedwell* took six Dutch prizes bound for Copenhagen. Lennox was aboard and the prizes were taken by authority of his commission as Admiral of Scotland.¹⁶ Under Captain Richard Borthwick, and after Lennox's departure, *Speedwell* was contemporarily referred to as Lennox's *own* ship and a Scots privateer in which capacity she brought in six prizes to Scotland whose cargoes included much needed iron and timber.¹⁷ Lennox also used his journey to Denmark (as ambassador) aboard the Royal Navy warship *Portland* as an opportunity to dispense Scottish letters of marque, resulting in the taking of prizes that were later contested due to his ambiguous use of mixed Royal Navy and Scottish privateer fleets.¹⁸

Lennox was authorised to issue commissions only a few days after Charles' declaration of war.¹⁹ In his absence, they were issued by his deputy, Sir Charles Bickerstaff, subject to the agreement of the two senior members of the Council and the applicant's payment of 'surety'.²⁰ Thereafter, privateering commissions were granted in numbers, there being 'no lack of applicants' for them.²¹ In consequence, Scots privateers were at sea early, though Lennox's death soon after created some delays in administration.²² When James, Duke of York, became Lord High Admiral of Scotland in his place, there was already a hiatus in the issue of letters ensuring that some privateers were 'keept up for want of commissions'. The exact reasons for this are unclear, but rather than wait for James' action the Scottish Privy Council authorised John Leslie 7th Earl of Rothes, in his capacity as Chancellor of Scotland to grant commissions for *single* privateering voyages in the interim.²³

Scottish commissions were also issued to some English ship-owners and naval officers. One recipient was Colonel John Strode, Lieutenant-Governor of Dover Castle, member of the English Parliament, and a West Indies ship-owner.²⁴ His privateer, *Dover Castle*, sent a prize first into Shields, then to Leith 'where her condemnation will be soonest and surest passed, she having been taken by a Scotch commission'.²⁵ Strode also owned another privateer – named *Lennox* after his privateering 'patron'.²⁶ A Scottish commission was also given to Captain Thomas Langley at Harwich, whilst Captain Owen Hurst of the *Norfolk* also took prizes into Leith on a Scottish commission.²⁷ English seamen moved up from Newcastle to serve in Scottish privateers in sufficient numbers to cause more problems for the manning of the Royal Navy.²⁸ This movement suggests that privateering service with the Scots already had a well-established reputation for easy and abundant prize money within sections of the English maritime community. Additionally, it points to the Scots going to sea in appreciable numbers very early in the war. Indeed, a pack of 12 privateers was involved in the attack on the Dutch salt fleet in May 1672, taking 20 prizes, with one cargo valued at £8-9,000.²⁹ Elsewhere, a six gun privateer lying off Dogger Bank took a hoy, a dogger, and three large *fluits*, all richly laden from the Baltic at the start of June.³⁰ In only one week in mid-July 15 prizes were brought into Leith, and the crew of a Leith ship reported that 'divers prizes [were] brought in every day' to the English at Whitby.³¹ This spurred more activity and by August several significant prizes were brought in, two of which were valued at above £4,000 sterling.³² The Scots did so much damage that one English commentator noted 'the clamours of the Scotch capers, which are so loud that all this part of Europe hears of them'.³³

The problem for the 'neutral world', particularly the Swedes, was that they too often fell foul of Scottish privateers.

Scottish Privateers and Neutral Shipping

Large Scottish communities in the Dutch Republic and Scandinavia meant that the Scots were ideally placed for gathering intelligence on merchants trying to beat the embargo on Dutch trade by putting their cargoes or ships to sea under neutral flag. Initially, Danish merchantmen reported meeting Scots privateers at sea whose behaviour was so civil that they gave the Danes what victuals they could spare after they had been attacked by the Dutch.³⁴ Similarly, in mid-September 1672, one Dane expressed surprise that nothing was taken from him by a Scottish privateer he had encountered.³⁵ This kind of gentlemanly conduct was not uniform. Two other Danes arriving at Lynn in late May 1672 told of being repeatedly boarded at intervals by various Scots privateers between Norway and Dogger Bank and stripped of victuals and equipment.³⁶ By July another two Scots capers lay off the Norwegian coast waiting to pounce on any ship emerging from port.³⁷ In September Norwegian ships arriving at Hull related that they had been boarded and pillaged by both Scots and Dutch privateers. But the Norwegians' complained most about the actions of the Scots.³⁸ And it was not just the Danes and Norwegians who complained. Two small hoys taken by a Scots privateer off Heligoland in July claimed they were Hanse-owned, though the Scots were absolutely certain that they would be condemned for some breach or other.³⁹ Incredibly, Scots privateers even attacked British naval materials en route from Gothenburg (which usually had a heavy Royal Navy escort) causing one exasperated Englishman to comment that 'two other Gothenburg mast ships [were] taken by the Scots, one already by them against all right and reason condemned, and the masts sold into private hands, and the other like to be sold in the same manner'.⁴⁰ Other Englishmen had serious complaints to make regarding Scottish actions in Scandinavia. Some English 'Norway' merchants complained bitterly that Scots took 20 of their ships, adding that 'the Scotch intend to condemn them all'. Even English-based shipping was taken.⁴¹

Officially the British attitude to Swedish vessels dictated a careful approach, with one observer noting that 'I think we are to have more regard to them than to Hamburgers or Lübeckers, which I should not think it necessary to use with so much circumspection'.⁴² However, it was inevitable that the British would take a few Swedes among the many Dutch. The *Dolphin of Stockholm*, for example, was brought into Harwich as a Royal Navy prize and

adjudged. But in general the predation by English privateers, or indeed by the Royal Navy, seems to have been minimal.⁴³ This was not true of the Scots. In June 1672, a Swede off the English coast was stripped of victuals by a French privateer, then promptly ran into a Scot that took her equipment.⁴⁴ In Hull by October 'a free English Swede of this town' complained he 'met nothing but a Scotch privateer, who pillaged him and his men, a bad but common complaint of Swedes, Danes, and other allies, coming to this port'.⁴⁵ The Scots' impact was severe: by the end of 1672 Swedish ships were specifically reporting the presence or absence at sea of Scots privateers.⁴⁶ Their actions raised diplomatic protest from the Swedish Envoy and Charles II had been asked to personally intervene, but 'resolyed not to interpose in any such matter' and instead left the legal process to take its course, whilst requesting he be kept informed of the situation.⁴⁷ Nonetheless we can show that if a Scottish privateer suspected a single breach of neutrality, even by an English or Scottish ship, they would not hesitate to take them as prize leaving the neutral Scandinavians in a very fragile position. Indeed, by the conclusion of the war, nearly a quarter of all the Scots prizes for which we have documentation were 'Swedish' ships amounting to some thirty five vessels (see appendix).

The Legal Argument

A Scottish privateer who captured a merchantman required to have her adjudged (condemned) as a prize or assoilzied (released). The reasons for taking a ship were legion. If she was Dutch built or owned, if the skipper or any of the crew were Dutch, or if any of the cargo were Dutch, sailing under a Swedish flag would not guarantee her neutrality. Complications obviously arose where the Dutch only had a miniscule share in either the ship or the cargo.⁴⁸ Nonetheless, all had to be judged. This could be done either in the Court of Admiralty or in the Court of Session. Strictly speaking, the Court of Admiralty was *the* court of first instance in which all prize cases were to be determined; the Court of Session hearing appeals against its interlocutors. The appeal's process was complicated by the fact that the Swedes were not always sure to whom appeal should be made, given the independence of the Scottish and English admiralties and organs of government.⁴⁹ The matter was further complicated since there were circumstances in which the Court of Session was prepared to determine prize issues at first instance.⁵⁰ An interesting example, in view of Swedish claims that Scottish judges were not impartial, was where there was 'suspicion of the Judge, as being concerned in the cause, or nearly related to the parties, or having enmity against any of them'.⁵¹ The Court of Session was

thus prepared to advocate causes from the Court of Admiralty upon the ground of 'iniquity': an omnibus term frequently resorted to by a privateer when the Admiralty judgment went against him. In the case of the *Boender*, for example, the privateer, Captain Gillies, alleged that although her pass bore that she was a Swedish vessel bound for Hamburg, this was false and she was really bound for Amsterdam.⁵² Other points which favoured the privateer's claim were (1) that the master was Dutch; (2) that the cargo of pitch and tar, goods important to the Dutch war effort, was contraband; and (3) that the master threw papers overboard when she was taken. But despite what Captain Gillies thought was a rock-solid case, the Admiralty judge was persuaded of the relevance of the points made for the *Boender*. It was accepted that there were grounds for 'suspicion and seizure'. But if it could be proved that, despite the documents and the master's nationality, the vessel was owned by a Swede and that the master was a burgess of Stockholm, then the vessel and cargo could not be adjudged and condemned as a prize.⁵³ Consequently, although the Admiralty judge ordered the confiscation of the master's share of the cargo, he allowed proof of ownership of the *Boender* to be led and ordained that the cargo should be delivered to anyone claiming an interest therein. It was against this judgement, which appears to be perfectly fair, but which Captain Gillies thought was iniquitous, that he advocated the cause to the Court of Session. The Court of Session initially declined to hear the action, on the basis that the Admiralty judge's error was one of legal reasoning only – *in praeparatoriis iudicii* – and that he should have proceeded to a judgement 'without any foreign probation'. The case was then remitted to the Admiralty judge with the recommendation that judgment should be given in favour of the privateer. When, however, he ignored the Court of Session's ruling and granted a commission to take evidence establishing proof of ownership of the vessel, Captain Gillies again advocated the cause to the Court of Session, which, being of the mind that the evidence before the Admiralty judge justified the confiscation of the *Boender* gave judgment accordingly.

The *Boender* illustrates both the issue of adequate proof in *prima facie* suspicious circumstances and the economic reality that the high capital investment represented by a seventeenth-century merchantman was worth fighting for, if not on the high seas, at least in the Scottish courts. Indeed a large number of prize cases which began in the Court of Admiralty ended up before the Court of Session; and many of these raised questions as to the authenticity of ships' papers. The reference to Stair's *Institutions of the Law of Scotland* at the outset of this consideration of some of these cases is also apposite. James

Dalrymple of Stair had sat on the Court of Session Bench from 1657 and was appointed its chief judge, or 'Lord President', on 13 January 1671. He was, therefore, involved in many prize cases involving Swedish vessels; and Book II.2 of the *Institutions* contains a substantial tract on prize law. In 1682, Stair went into exile in Leiden in the Netherlands where he remained until 1689.⁵⁴ There he published the two volumes of his *Decisions of the Court of Session*, the second of which contained reports of prize cases.⁵⁵ Stair, as already stated, indicated in the *Institutions* that judges might come under suspicion of partiality. He had good cause to make this point.

On 20 November 1672 Charles II wrote to the Privy Council of Scotland enclosing a 'Memorial' received from the Swedish envoy. He directed that its contents be transmitted to the Court of Admiralty and 'from them to receive a full and clear answer to all the particulares therein contained'.⁵⁶ The 'Memorial' was duly delivered to Sir Charles Bickerstaff, then Admiral Depute, and on 5 December 1672 he returned to the Privy Council with a reply which was transmitted to Lauderdale.⁵⁷ The 'Memorial', (now lodged in Riksarkiv), and another related document, contain a 'List of Observations' intended to give substance to Swedish complaints of unfair judicial treatment.⁵⁸ The former charges Scottish privateers with indiscriminate seizure of vessels, cavalier disregard for their papers, the confinement (and even incarceration) of their crews, bribery to induce crewmen to testify to breaches of the rules that would normally protect allied and neutral shipping, prevention of communication with the masters and crews of captured vessels, the selective production of papers in court and, indeed, the alteration of confiscated papers. With specific regard to the quality of justice in the Court of Admiralty, that court is criticised for unjustly condemning Swedish vessels as prizes on 'meere presumptions and suppositions'. Also criticised was the privateers' practice, once they had decree in their favour from the Court of Admiralty, of immediately selling the ship and cargo and, then, having the effrontery, should the owners of the captured vessel appeal to the Court of Session, to demand that their owners should find security to indemnify the privateers against costs incurred by them in resisting the appeal.

The legal records suggest that some of these complaints may have been justified. Indeed, the 'Memorial' argues that in many instances the Court of Session reduced Court of Admiralty judgments. A case in point is the *White Dove*.⁵⁹ The 'Memorial' complained that the ship's carpenter had been suborned by the master of the privateer into bearing false witness that the *White Dove's* skipper had said that if 'certain' papers were found his ship would be

condemned prize and that he, the carpenter, had thrown these papers overboard. The carpenter had not made this allegation when first examined, but only on subsequent interrogation, when the privateer had restored to him his tools, clothes, and wages. However, perhaps disingenuously, the 'Memorial' does not mention that the master of the *White Dove*'s own son, a lad of thirteen, had deponed that he had been instructed to give the ship's papers to the carpenter – though not that he had actually witnessed the disposal. The 'List of Observations' does complain about this youth's deposition, but neither document admits that both testimonies were 'not found to prove sufficiently' that the *White Dove* was carrying contraband: the evidence of the carpenter was disallowed because it had only been offered after the privateer had paid him and returned his belongings, and that of the boy because of his immaturity.

Although, as Stair wrote, absence of ship's papers constituted a most 'pregnant ground of confiscation', the decision of the Court of Session made it clear that this did not have the automatic effect of ensuring that a vessel would be condemned as a prize.⁶⁰ The *White Dove* carried a pass designating London as the port of destination, an insurance policy for a voyage to London, and assorted letters to London merchants. This suggested that despite the above depositions, and that her cargo of iron and masts could, in appropriate circumstances, constitute contraband, evidence as to the authenticity her papers was the only safe manner of deciding the matter. Time was therefore allowed 'the strangers to adduce witnesses, that the ship and goods did truly belong to the Swedes, and that the port really designed was London'. On the basis of the evidence gathered in Sweden and London, which indicated that the documents were genuine, the Admiralty decree that the ship was a fair prize was reduced by the Lords of Session.

It should be kept in mind here that the evidence that 'certain' papers were not disposed of on the orders of the skipper of the *White Dove* was felt to be an unsafe basis for condemning her and her cargo. But this is not quite the same as saying that it was false. There must remain a suspicion that the vessel was carrying double documents: she certainly had a Dutch flag on board, and her master's name, Gerbrand Engles, may be Dutch. These facts alone may have made him apprehensive when approached by the privateer. The presence of double documents was a serious matter.

Correct documentation was clearly crucial and, indeed, the law of nations predicated enemy status in several instances by reference to the paperwork carried. Thus there was a presumption of 'enemy interest' if documents, such as passes upon oath, naming the owner of ships and cargoes, bills of lading,

and the like, were absent. The destruction of documents, the presence of false documents, and the carrying of double documents and double flags were also indicative of malign intent.⁶¹ When the *Venus*, another subject of complaint in the 'Memorial', was captured, she carried, *inter alia*, a pass (though not for the voyage on which she was taken) declaring that she was Swedish-owned and a contradictory letter indicating that she was owned by Lübeckers. This was a clear case of double documents. Her pass was held to be false and she was adjudged a prize.⁶² In the case of the *Fortune of Trailsund* (Stralsund), the pleadings argue forcefully that throwing papers overboard 'clearly infers that these were double documents'.⁶³ In the circumstances, the *White Dove* was very lucky to escape condemnation, and constituted a rather poor example on which to base complaints about the Scottish courts.

In some cases, however, the degree of probation demanded by the Scottish courts may, quite justifiably in Swedish eyes, have seemed a little too exacting. Another of the vessels listed in the 'Memorial', the *Margaret of Arensburg*, was a Dutch-built vessel owned by a merchant from Arensburg then resident in Amsterdam.⁶⁴ She left Amsterdam for France, from where, with a cargo of salt, she made passage for Sweden. During this voyage she was taken by a Scottish privateer under the command of Captain Smeaton. She had no pass for either voyage and nothing to prove that she had been bought from her previous Dutch owner. This last should not have been of much importance since ownership of a ship, which was regarded as moveable property under Scots Law, was presumed from the fact of possession.⁶⁵ An instrument of sale was subsequently produced stating that she had been bought by Henry Kohl on behalf of, or for the use of his sister, Margaret Kohl, 'residenter in Sweden'. Also put forward was a Swedish pass declaring that the vessel belonged to Margaret Kohl. Strictly-speaking a pass had to stipulate that a ship and its cargo were owned by a citizen of an allied state, and give particulars of the 'kinds and quantities' of cargo, and of the owners and the ship. All of which had to be 'attested upon oath'.⁶⁶ The pass produced in respect of the *Margaret* however was not so attested: though a number of other documents indicated that the vessel was Swedish and her cargo was the property of Swedes. However, the Court of Session was not moved in this instance by productions obtained *after* the capture, though these had been admitted in other cases, and held that the documentation did not demonstrate satisfactorily that the vessel was Swedish. Furthermore, to prove that the cargo was the property of Swedish merchants was a matter to be determined in Amsterdam which was impossible to allow since the law prohibited communication with the enemy. This

last point is difficult to accept as a sound basis for the ruling and it is certainly highly legalistic. One can understand, therefore, Swedish annoyance with both aspects of the decision. To the Swedes the *Margaret* was self-evidently a Swedish ship: that was the import of the Swedish documentation and the veracity of documentation could, as in the case of the *White Dove*, be spoken to by subsequent evidence.

The *Margaret* was not an isolated incident. A similar complaint was made in the 'Memorial' regarding the taking of the *Jacob of Stralsund* 'notwithstanding her clearest Passes, Certificates, and Documents, shewing that she was a true Swedish vessel, built at Anklam, belonging with the loading to Swedish subjects and bound from Stettin to Hamborough'.⁶⁷ On this occasion, however, the Admiral Depute, Charles Bickerstaff, did not condemn the vessel. But nor, unfortunately, did he order compensation to be made to her master after she had been destroyed by fire at Leith. Although Stair includes the *Margaret* in the second volume of his *Decisions*, it is both interesting and significant that the case is not included in the discussion of prize law in his *Institutions* - written before he went into exile. In a treatise intended for use in his own country, he may have felt that the mark had been overstepped in this case. There must be a very strong suspicion that it had.

Prize cases before the Scottish courts often presented a complex matrix of facts which undoubtedly made the judicial process far from easy, as another of the cases mentioned in the 'Memorial', that of the *Sun of Danzig*, illustrates.⁶⁸ When this vessel was captured no bills of lading, charterparty, or other dockets were found: only a pass which did not specify a port of destination. Furthermore, her master and crew came from territory alleged to be under the jurisdiction of the States General. This case presented what Stair would term a 'concourse of several evidences of contrivance'.⁶⁹ Another such was the *Castle of Helsinburg*.⁷⁰ In this case the facts were pretty damning: the vessel lacked a pass for her current voyage; she had only a 'pretended extract' of a pass from Helsinburg, to which no seal had been affixed; her master was a 'born Hollander' and in possession of a letter from an uncle, resident in Amsterdam, which conveyed the impression that his nephew was to buy another ship, 'procure' (the word is suggestive of duplicity) a Swedish pass for her, and secure a burgess-ship for her Dutch master in Sweden. As if this was not bad enough, the master also admitted on oath that his wife was presently in Amsterdam. In his favour, however, he produced a burgess-brief indicating residence in Helsingborg from 1667,⁷¹ But when taken together these items of evidence, together with his admissions under oath, could only have struck the

Scottish courts as suspicious and the *Castle of Helsinburg* was adjudged a prize. It is likely that memories of the practices resorted to in the Second Dutch War remained fresh in the minds of the Scottish judges. Indeed, Stair indicated:

...they [the Dutch] did not only procure passes from the Swedes and Danes, and other allies and neuters, and... did send persons intrusted by them, as masters or steersmen to manage their trade, under pretence of fixing their domiciles in Sweden, or in Denmark... but also they intrusted their money to merchants, or factors belonging to the countries of allies and neuters, who bought ships and goods in their own names, but to the use and behoof of the Hollanders, and upon their risk and advantage and profit, so that they had a pretence to depone, that the property of the ships and goods did belong to these free men.⁷²

This perception, that so-called neutrals, such as the Swedes, had a track-record of accommodating the enemy provides an explanation as to why Swedish documents were sometimes, as in the case of the *Margaret of Helsinburg*, treated with skepticism. But one must accept that the Court of Session judgments also evidence punctiliousness in respect of documents. The *Sun of Danzig* was not to be condemned simply because her pass did not conform to the formula expressed in the treaties. If the facts pointed to a different conclusion, the vessel should not be condemned.⁷³ It may be the case that the Scottish Court of Admiralty was overanxious to find in favour of Scottish privateers. Indeed, this might have been the subtext of the royal letter of 20 November 1672. In June 1673 Charles II wrote again to the Scottish Privy Council urging the importance of the Scottish and English Admiralty Courts applying the same rules to the 'adjudication of prizes'. To that end the Scottish Admiralty was ordered to ensure that new rules were to be 'duely observed and strictly putt in execution.' Charles considering 'it very fitt that our courtes of admiralitys in all our kingdoms should have the same rules especially in the adjudication of prizes'.⁷⁴

One should resist the temptation to assume that all of the points made in the 'Memorial' were justified. The complaint about the selling of vessels pending an appeal to the Court of Session loses some force if one admits that, with so much money at stake, the owners of condemned vessels would almost invariably appeal regardless of the merits. This was the substance of a petition presented to the Privy Council of Scotland on 25 July 1672 by Captains Brown and Bennett on behalf of all Scottish privateers holding commissions.⁷⁵ Their complaint was that they were being delayed in reaping the rewards from the

sale of captured vessels which had been ‘adjudged and declared lauffull pryse’ in the Admiralty Court. This was the fault of the vexatious practices of the masters or owners of captured vessels who would embark upon a process of appeals which had the effect of ensuring that the privateers could not put to sea while litigation continued. The capital costs of outfitting and manning a privateer, coupled to the (speculative) loss of revenue from not being at sea, formed the economic basis of this petition. However, the argument in law turned not on the economics of privateering *per se*, but rather on the procedural point that an appeal against an Admiralty judgment should be supported by some security which would, of course, be forfeited should it fail. The point is not without merit. Appeals were commonly employed as a means of protracting disputes and the posting of security discouraged frivolous litigation. The Privy Council was persuaded of the merit of the petitioners’ argument and decreed that: ‘persons who shall persewe any reductions of the admirals decreits and sentences before process be sustained... to find sufficient security that they shall pay to the petitioners and their owners against whom the saids reductions shall be persegued such sommes of money as shall be decerned and modified’.⁷⁶ Thus we see here a determined effort to counteract strategic delay in the legal process. But the petition also produced a compromise which probably pleased nobody. Rule 6 of the 1673 instructions stipulated that an action for reduction of a Court of Admiralty judgement did not prevent the sale of the condemned vessel or cargo. If not already disposed of, these were to be ‘furthwith valued and sold’. However, this was tempered by the proviso that the money from that sale was to be placed on deposit pending the outcome of the appeal. Consequently, the privateer would not have available to him the proceeds of his enterprise once an appeal had been lodged by the owner. But at the same time, the owner had to find security for ‘costes and damages... in case he prevale not in the reduction’; in which case he was liable to meet the privateer’s expenses.

Instructing the Court of Admiralty to conduct its hearings in an evidently impartial manner was one thing. It was an entirely different matter for the king, through his Privy Council, and on a Swedish request, to admonish the Lords of Session ‘to doe justice to the pretendit owners’. Charles demurred, indicating that justice at their hands was undoubtedly both speedy and impartial. However, this royal endorsement reminds one of a letter written by Charles II on 24 May 1666 to Sir John Gilmour of Craigmillar, then Lord President, in which, though he disclaimed any attempt ‘to meddle in justice or the merite of causes’, went on to urge the cause of the Earl of Bedford which

was before the Court of Session.⁷⁷ To this may be added a letter of 19 June 1666, from Lauderdale to Gilmour in which he also writes that, although justice is entirely in the hands of the Court, he hopes that he may 'take the boldness some tymes to recommend to your lordship's justice and favour, and sum other of my freinds, the concerne of my neir relations when they come before you'.⁷⁸ But if the Court of Session was viewed by central authority as being suggestible, might it be accused of worse?

It is generally agreed that the quality of the Court of Session Bench left much to be desired. It was said to include men 'not bred (i.e., trained) as lawyers'.⁷⁹ And one of the papers sent to Lauderdale contained a blistering attack on the competence of the judges in the Court of Session.⁸⁰ It was alleged, for example, that several of the judges were not Latinate and, therefore, had to be ignorant of the law of nations which was the main source of prize law and many of whose treatises were written in Latin. The judges were also accused of not taking notes during hearings, and of preferring 'sinister' presumptions to hard facts. But incompetence was not the only charge leveled.

The impartiality of the Court of Session over which Gilmour and then Stair presided was, occasionally, questionable. John Lauder, an advocate, who was elevated to the Bench in 1689 as Lord Fountainhall, recorded a number of decisions in which Stair was said to have been motivated by personal considerations.⁸¹ In *James Dundas contra the Toun of Edinburgh*, in which Fountainhall appeared for the Town, he alleges that Stair tried to manipulate the Court so as to produce a result 'to gratify the Dundasses, for whom Sir Jo. Dalrymple and his Ladie agented shamefully'.⁸² It is against this background, then, that we see the 'Memorial' aver that Stair was associated with privateering 'by way of affinity': his wife, to whom he clearly listened, being cousin of the wife of a man with an interest in such ventures. The allegations did not stop at the Lord President. The Lord Chancellor of Scotland, John Leslie, an "extra Lord of ye Session", and Charles Maitland, Lord Hatton, are named as owners of privateers: a fact provable by the papers relevant to the cases the *Margaret of Arensburg*, the *Sun of Danzig*, and the *White Dove of Gothenburg*.

The 'Memorial' and other papers were evidently shown to the Court of Session and met with a robust and detailed rebuttal of 19 June 1673.⁸³ Ships' papers which were in the form agreed by treaty, were accepted as genuine unless their falsity could be proved. If documents were defective, rather than falsified, the Court permitted that defect to be cured on proof that 'ye property of ye ship and loading belonged to subjects of Sweden'. The Court took cognizance of the practices of the English Court of Admiralty and of other countries

also. And Swedish ships were never condemned upon the simple suggestion that they belonged to enemies: only the strictest proof would justify such condemnation. The sense of outrage these accusations produced is summed up in these words: '[I]t is a most gross and false aspersion that some of us have declared publicly, that we do no more value a Sea passe of Sweden, than the barking of a dog'.

One may doubt the wisdom of attacking the probity and integrity of senior judges as the best means of solving a problem considered to arise, in part, because of their lack of these very qualities. This consideration apart, however, should we believe the accusation that justice could not be had before the Scottish courts in prize causes? This preliminary and brief examination of some of the litigation involving Swedish vessels (alleged and real) during the period of the Third Dutch War, does not dismiss the suggestion that the quality of justice in the Scottish Admiralty Court was not always of the highest order. However, to suggest actual complicity between that court and privateering interests may go too far: though fuller examination of the legal records may force one to reconsider. It is also possible that some of the decisions of the Court of Session may have rested on improper motives. As the domestic evidence shows, this was not a court free from taint of corruption. Yet one must not jump to conclusions. There are certain 'givens' attendant on the judicial process at all times. The first, is that when considerable sums are at stake the litigant who loses will be disgruntled and apt to complain that justice has not been done: even when it has. The second, is that courts, particularly lower courts, quite often do decide cases incorrectly. It is the function of superior courts to correct errors of law: though in doing so they may perpetrate new errors. Thus the judicial process is one of constant correction and revision. So when one looks at the *Margaret of Arensburg* we see a case which was wrongly decided: either in the sense that the court erred as to the law, or in the sense that the court had some ulterior motive. The third point to keep in mind is that the law on prizes was unclear content and difficult to apply to facts which were hotly disputed. In 1668 Sir John Gilmour asked Lauderdale for information about the practices of the English Admiralty Court: something which the Court of Session still thought desirable in the Third Dutch War. Lauderdale felt unable to oblige: 'The Admirall Courts in all nations walk by the Rule of the Maritime Laws... yet all have their particular Customs and so I doubt not but wee have in Scotland'.⁸⁴ But if the Law of Nations represented the theoretically correct source of prize law, national courts did not always observe its precepts. And in this respect the Scottish courts were no worse offenders than

others. Finally, we have to treat the evidence, the oaths, the passes, the documents, etc, with caution. Ships carried false documents, double documents, and double flags. And few owners of ostensibly neutral vessels, even when caught in the act of running contraband, or of dumping documents overboard, were likely to admit their engagement in an illicit enterprise. One wonders just how many owners of vessels like the *White Dove*, which were involved in carrying contraband out of Sweden, must have heaved a sigh of relief at hearing the decree of the Court of Admiralty reduced by the Lords of Session and given thanks for having got away with it. For the evidence of the litigation indicates that many did. At this stage, therefore, the case against the Court of Session must remain, in the words of the current Scottish verdict, ‘not proven’.⁸⁵

That Swedish vessels did participate in illicit trade is not hard to demonstrate. The Spaldings, for example, were well established in Gothenburg by 1672: the Swedish born brothers, Gabriel and John, playing important roles in the Swedish commercial system though neither had surrendered Scottish citizenship. Gabriel was a leading merchant in the city and would eventually become its President of Commerce in 1678.⁸⁶ John served as the Swedish trade commissioner in Dunkirk throughout the 1670s. More importantly, letters to his family reveal that John engaged in smuggling contraband in wartime and that his brother in Gothenburg was also a participant.⁸⁷ Several Swedish ships arrested carried cargoes owned in whole or part by Gabriel Spalding. These were not usually sailing for the Dutch Republic, though the Scots had their doubts. They argued his skippers were directed to *say* they were going to Dunkirk, to rendezvous with John, if taken by Scots along the Dutch coast.⁸⁸ On one ship, the *Fortune* (*Fortuna*), a letter was found addressed to Johan Spalding whom the Scottish Admiralty described as ‘a knowne merchand in Dunkirk’. The letter was from Henrie Browne at Gothenburg who, the decret noted, was married to John’s sister while another letter was also found from Gabriel.⁸⁹ The judge held that the letters were simply a ruse and that ‘the cargo is blatantly contraband and the Dunkirk pass was just a ploy to allow the ship to go along the coast of Holland’. And yet Spalding’s ships were consistently released while those of other ‘Swedes’ were frequently condemned. As stated, Gabriel was known in Scotland and his ship *St Johannes* had traded to Ayr, Leith and Edinburgh in the years running up to the war.⁹⁰ On conclusion of the war both Spaldings were given birth briefs by the Scottish authorities, a letter of nobility from Charles II, and allowed to take up Swedish citizenship.⁹¹ Clearly, the Spaldings were well known in Scotland, as were their familial

relationships, and their connections there seem to have aided them in avoiding the fate of other Swedes during the war. But was there more to it than ties of blood or nationality.

Alexander Waddel and the brothers William and David Strang did not have the same luck as the Spaldings. A merchant and burgess of Stockholm from c.1670, Waddel wrote a series of demanding letters between 1673 and 1675 trying to seek justice and redress in Sweden for losses suffered at the hands of Scottish privateers.⁹² These caused conflict with his trading partners and resulted in his arrest in Denmark at the behest of William Strang, a Swedish-born Amsterdam burgess of Scottish parentage.⁹³ The Scots declared the Swedish ship, *St John*, carried both insufficient and fictitious passes from Waddel while sailing from Archangel.⁹⁴ Furthermore, there was a clear web of deceit surrounding the skipper and crew's deposition with claims for the port of destination being variously given as Sweden, Bremen and Amsterdam. Some crewmembers claimed each man aboard had been paid 25 guilders to lie by the Dutch merchant who was captured aboard.⁹⁵ The skipper further argued that Waddel was not the sole owner, as he claimed, but was in partnership with several others including David Strang. The ship was judged prize and confiscated along with the goods.

Is it possible that the Spaldings' good fortune was achieved by informing on their friends like Waddel? Recent research has shown that many Swedish vessels with Dutch crews were taken within sight of Gothenburg harbour. How did the Scottish privateers know which ships to target given the numbers leaving Swedish ports? Did they have informers? One must wonder if the Spaldings' blatant flouting of the trade embargo was 'overlooked' in return for information on other vessels leaving Sweden; particularly those from the city of Stockholm where trading competitors like Alexander Waddel were based. Such thoughts must remain speculation for the present.

Conclusion

As stated at the start, Scotland's role during the Dutch wars is usually overlooked. Yet, as this article has demonstrated, Scottish privateers played a very significant part in the disruption of 'Dutch' commerce, challenging many assumptions currently prevalent in the study of British maritime history. The Scots were particularly vigorous in the interpretation of the commissions under which they operated, not least because privateering was clearly big business for them. They took the Dutch ships, and those of their sympathizers, wherever they could - even if that meant pushing the neutrality of their own

allies to the limit in order to get to a Dutch ship, cargo or crewman hoping to evade capture. This led to a degree of international notoriety for the Scottish capers in the age where the large battle fleets were theoretically dominant but fought only inconclusive battles. There is little doubt that the actions of the privateers on all sides ultimately decided the outcome of the war.

The evidence suggests that the general perception of the Scottish Admiralty Court was that it was compliant and ready to declare captured ships prize. This was certainly the perception of the Swedes also, both in regard to the Admiralty Court itself but also the Court of Session. Given the sheer impact of the Scots on the Swedes in particular, this is hardly surprising. Apart from the Dutch themselves, no other nation found themselves so frequently contesting cases in the Scottish courts. These important Swedish case studies do not just have pertinence in a Swedish or Third Dutch War context. Many became bench-marks for prize law in Scotland and beyond, with the English Admiralty paying particular attention to Scottish adjudications. It is also fair to say that the records preserved in Stockholm illustrate the operations of the Scottish Admiralty Court during this period in a manner no others found to date have. They show the correlation that existed between Scottish judges and privateering interests either through familial ties or commercial involvement while also offering an insight into British naval administration. The documents' relevance to state-building within the fledgling British polity cannot be overstated as they reveal how the various admiralties sought to establish jurisdiction and understand their relationship to each other and the international community.

Broader implications also emerge from the cases which hint at connections between the privateers and Scots resident in Sweden to the point where suggestions of duplicity and of complicity permeates our study. Yet, although the Swedish questioning of partiality and judicial competence is understandable, the Scandinavians were hardly blameless. The evidence shows that they employed their own patronage networks to get their ships released. Other cases show contraband was clearly being run by the Swedes while Scandinavian agents were also employed to gather information potentially harmful to the Scottish authorities, but also libelous.⁹⁶ Further analysis of the documents will hopefully allow us an even deeper understanding of the significance of the Swedish documents both for this war and others involving the Scots, the Swedes and their allies.

***Swedish ships seized by Scottish Privateers, 1672-1674*⁹⁷**

The Castle of Helsinburg aka The Elsinburg

Myndart Cornsson, master. She carried cargo rye, wheat, buckwheat & potash Ship taken on 29 May 1672 and adjudged (condemned), 14 June 1672.

The Pearle

L. Janson Piper, master. She was brought up by Captain James Bennet and adjudged on 14 June 1672.

The Boender aka Young Boender

The ship was taken in May or June 1673 and belonged to Jan de Geer. She was a Stockholm vessel with Gerbrand Bender as master. Her fate is unknown.

The Sun

She was brought up by Captain James Douglas and judged on 14 June 1672, though her fate is not yet known.

The Fisher

Cornelius Peterson, master. The value of the ship was 7,026 guilders though only '16 small lasts laden'. She was brought up by Captain John Brown and adjudged on 20 June 1672.

The Venus

Herman Sloois, master. She was 100 lasts laden and brought up by Captain John Wilson and adjudged on 12 July 1672.

The Stockholm

Nicolas Henrickson Hostman, master. She was 75-80 lasts laden and brought up by Captain Charles Hall and adjudged on 19 July 1672.

The Leopard

Corneliis Tiallis, master. She was 93 lasts laden and brought up by Thomas Lyell and adjudged on 19 July 1672.

Golden Crown of Dunkirk

She was taken on 3 July by Captain Thomas Lyell and brought into the port of Dundee and adjudged on 19 July. Condemned by court of admiralty, not because her goods belonged to the enemy, but because some of the mariners were Hollanders and some of the goods were contraband. Her cargo contained wheat, buckwheat, woodash, wool & feathers.

St Peter of Stade

Taken prize in summer 1672 by Captain Alexander Stewart and adjudged on 26 July. The case was still ongoing 28 February 1673 from when a Scottish Admiralty petition declines Swedish claims.

The Hope

Mr Paulson, master. She was 59 lasts laden and brought up by Captain Alexander Stewart and assoiled on 29 July 1672.

The Townhall of Stettin

A ship called *The Townhall of Stettin*, 150 lasts, taken by Scots in July 1672 after Edward Kahlmagen, citizen and merchant, bought the ship intending to go with her to France and other free places.

The Fortune

Herman Badendick, master. She was 60 lasts laden, brought up by Captain Roger Mowatt and adjudged on 31 July 1672.

The St Jacob

Knudt Pedersen, master. She was 87 lasts laden, brought up by Captain Alexander Aicheson and assoilzied on 9 August 1672.

The White Dove

Gerbrand Engles, master. She was 200 lasts laden, brought up by Captain James Alexander and adjudged on 12 August 1672.

The Angel Gabriel

Luke Buodes, master. She was 40 lasts laden, brought up by Captain Charles Hall and assoiled on 17 August 1672.

The St Andrew

Knudt Frederickson, master. She was 141 lasts laden, brought up by Captain Alexander Mortone and assoilzied on 30 August 1672.

The King David

Casper Broune, master. She was 60 lasts laden, brought up by Captain Alexander Stewart and adjudged on 30 August 1672.

The White Lilly

Mommon Ipson, master. She was 203 lasts laden, brought up by Captain Alexander Stewart and assoiled on 6 September 1672. She carried passes from the Duke of Holstein but is marked on the 'List' in the same way as other vessels of Swedish interest.

The Fortune

Baka Lawrence, master. She was 16 lasts laden, brought up by Captain

Matthew Lumsden and assoiled on 29 July 1672. She carried passes from the Duke of Holstein but is marked on the 'List' in the same way as other vessels of Swedish interest.

The Lyon

Jacob Pele, master. She was 12 lasts laden and brought up by Captain Matthew Lumsden and assoiled on 29 July 1672. She carried passes from the Duke of Holstein but is marked on the 'List' in the same way as other vessels of Swedish interest.

The Margaret of Arensburg

The Margaret, Frederick Swanson master, was taken by the Scottish frigate *The Providence* and adjudged on 13 September 1672. Numerous documents survive relating to this case.

St Nicholas

The *St Nicholas*, Swan Bureson/Sven Biörsson master carrying a cargo of deals, pitch & tar was assoiled (released) on 13 September 1672.

The Fortune

Henricke Aveman master, carrying a cargo of soap, salt, lemons & cheese was assoiled on 26 September 1672.

The Fortune

This ship with Andreas Neilson, master and her cargo of deals was assoiled on 4 October 1672.

The City of Calmar

Derrick Jacobson master. From Stockholm and bound for London with a cargo of pitch, tar and iron. She was taken by Captain Smeton to Scotland and adjudged on 4 October 1672.

King of Sweden

This ship with Jan Eilson, master, and her cargo of almonds, rice and salt was assoiled on 1 November 1672.

St John

This ship with Laers Wolfson/Louis Neilson, master and her cargo of potash, woodash, tallow, hemp, cloth, hides, leather & seal-skins was adjudged on 19 November 1672.

The Fortune

This ship with Andreas Lutke, master, was assoiled on 23 December 1672 along with her cargo of pitch, tar & iron.

The St Jacob

This ship with Titus Volter, master, was assoiled on 12 December 1672.

Running Hart

This ship with Conrad alias Kurt Eitson, master, was assoiled on 9 January 1673.

St Andrew

This ship with Andreas Anderson, master, was taken on 23 May 1673.

Deborah

The ship with Gerret Gerretson, master, was designed for Stockholm with Swedish passes but taken on 6 June 1673.

The Diamond (Diamanten)

This ship was brought up and judged in Edinburgh by 1673 and, according to some sources, adjudged.

The Wine Grape

The *Wine Grape* of Stockholm, a Swedish galliot, laden with iron and steel and bound for Hull, was taken by Captain Patrick Gordon, a Scotch privateer, and carried into Leith, where she and her cargo were assoiled by the High Court of Admiralty.

Notes:

* Respectively from the 'Research Institute of Irish and Scottish Studies', 'School of History and History of Art' and 'School of Law', University of Aberdeen, Scotland.

¹ For the main Swedish collection see the Swedish Riksarkiv [RA], Anglica, Bihang Scotica II: 1670 talet, handlingar ang. kaperier. For Scottish Admiralty Court [AC] judgements see The National Archives of Scotland [NAS], Register of Decrees, AC7/3 1672-1675. Sometimes ships appear in none of these such as *The Fisher*. The value of the ship was 7,026 guilders though only '16 small lasts laden'. She was brought up by Captain John Brown and adjudged in Scotland on 20 June 1672. See RA, Anglica VII, 543, 1670-1691 - Memo regarding the ship of Johan Philippe de Silvercrone living in Warborough in Holland.

² Public Records Office [PRO], SP 84/188 (January-May 1672) f.136, 'Declaration du Roi contre les Estates Generaus des Provinces Unies des Pais-Bas', 17/27 March 1672.

³ For Charles II to Parliament see PRO, *Journals of the House of Commons*, vol. 9 (1667-1687), 6 January 1674, 'I know you have heard much of My Alliance with France; and, I believe, it hath been very strangely misrepresented to you, as if there were certain secret Articles of dangerous Consequence'. Charles agreed to let the treaties be seen by 'a small committee of both Houses'. See also Speech of Charles II to both Houses, 7 January, 1673/4 in Sir Arthur Bryant (ed.), *The Letters of King Charles II* (New York, 1968 edition), p.274. See in the same volume, pp.222, 243-245 for the build up to the treaty and editorial comments on the same.

⁴ J.R. Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century* (London, 1996), p.187.

⁵ The five *Calendar of State Papers Domestic* [CSPD] volumes that deal with the Third Dutch War are awash with references to the effect - and fear - of Dutch privateers.

⁶ C.R. Boxer, *The Anglo-Dutch wars of the 17th Century* (London, 1974)

⁷ J.R. Bruijn, 'Dutch Privateering during the Second and Third Anglo-Dutch Wars', *Acta Historiae Neerlandicae*, 9 (1977), pp.79-93, especially pp.90-3; Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia, SC, 1993), p.90; Bruijn, *Varend Verleden, De Nederlandse marine in de 17de en 18de eeuw* (Amsterdam, 1998), p.118. PRO, SP 84/188 (January-May 1672) f.140, Samuel Tucker to Juan Antonio Bereira, 29 March 1672. Tucker notes that 30 English and Scots ships were already seized at Rotterdam by that date. Very interestingly, and contrary to usual claims about how small Scottish ships were, f.166, [Tucker] to Bereira, 14 April 1672, notes that 'the Scots ships stopt here [Rotterdam] are more in number and better than the English, and are brave shippes most of two hundred tonn and upwards, and very able shippes.'

⁸ J.I. Israel, *The Dutch Republic: Its Rise, Greatness and Fall 1477-1806* (Oxford, 1995), pp.812-3. For the unpopularity of the French alliance see S.C.A. Pincus, 'From Butterboxes to Wooden Shoes: The Shift in English Popular Sentiment from Anti-Dutch to Anti-French in the 1670s', *The Historical Journal*, (1995), pp.333-361.

⁹ See Dauvit Horsbroch, 'From Bergen To Biscay: Scottish Naval and Privateering Operations 1502-1560' and Steve Murdoch and Alexia Grosjean, 'Scottish Naval Presence in the North Sea and the Baltic, 1603-1651', both chapters in S. Murdoch, A. Grosjean and A. I. Macinnes (eds.), *Pirates, Capitalists and Imperialists from the North Sea and Baltic States c.1200-1939* (Forthcoming, Tuckwell Press, 2004).

¹⁰ J. Grant (ed.); *The Old Scots Navy: from 1689-1710* (London, 1912), p.xix; Eric Graham, *Maritime History of Scotland, 1650-1790* (East Linton, 2002), p.75. Two special characteristics mark out Scotland within the British polity. First, the levy was raised by means of a *compulsory* register of seamen in marked contrast to England, where a *voluntary* register was tried and quickly abandoned late in the seventeenth century. Second, the men actually supplied through the levy had to be the prime seamen specified under penalty of heavy fines on the burghs. See Missive and Proclamation of the Privy Council of Scotland, 12 January 1665, *Register of the Privy Council of Scotland* [RPCS], 1665-1669, pp.2-3. An insight into Scottish trade may be gathered from the proportions of the 500 seamen required from each of the various towns and shires: Act of the Privy Council of Scotland, 2 April 1672, *RPCS, 1669-1672*, pp.501-2.

¹¹ Letters of marque were issued against an enemy of the nation in time of war, and the crew could raid, plunder or sink any ship taken. Letters of reprisal were issued where there it had become clear that there had been no satisfaction in regard to a particular incident involving the individual in receipt of the letter. Any ship taken by him had to be turned over to the authorities who would then effectively hold ship, crew and cargo hostage until satisfaction for the original grievance was made.

¹² Henry Macky to Andrew Forrester, 4 May 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.460. During the period of escalation prior to open war in 1672, seamen in Scottish ships were granted exemption from being pressed - at least in theory. This was in order to alleviate fears relating to the disruption to trade caused by the press. See Charles II to the Privy Council of Scotland, 22 February 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.154; Charles II to the Privy Council of Scotland, 28 March 1672, *RPCS, 1669-1672*, p.499. Exemption certificates were prepared for the ships transporting the levies 30 April 1672, *RPCS, 1669-1672*, p.516 and Charles II to James, Duke of York, 6 April 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.288

¹³ Grant, *The Old Scots Navy*, p.xix.

¹⁴ Graham, *Maritime History of Scotland*, pp.19-25, especially pp.23-4; Eric Graham, 'The Scottish Marine during the Dutch Wars', *The Scottish Historical Review*, vol. LXI, no. 171 (April 1982), pp.68-70.

¹⁵ Graham, *Maritime History of Scotland*, pp.21, 27; Graham, 'The Scottish Marine during the Dutch Wars', *The Scottish Historical Review*, vol. LXI, no. 171 (April 1982), pp.68, 72.

¹⁶ Charles Whittington to Williamson, 24 June 1672; Richard Bower to Williamson, 21 June 1672, *CSPD, 1672*, pp.261, 272.

¹⁷ William Griffith to Williamson, 17 August 1672, *CSPD, 1672*, p.498. See also pp.373, 818 and index; R. Dickson to Williamson, 7 September 1672, *CSPD, 1672*, pp.498, 589-90. For the judgement against four of these see NAS, Register of Decrees, AC7/3 1672-1675, ff.221-235, 4 October 1672.

¹⁸ Warrant to James Hooper et al., 21 August 1672, *CSPD, 1672*, p.516. *CSPD, 1672*, p.498. See also pp.373, 818 and index. Lennox [from Copenhagen] to Navy Commissioners, 2 July 1672, *CSPD 1672*, p.306

¹⁹ 26 March 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.241.

²⁰ Surety was a bond under which the applicant agreed to abide by strict rules. In this case he proved it by putting up a cash sum which he would forfeit if he broke his bond.

²¹ *RPCS, 1669-1672*, p.x; Act of the Privy Council of Scotland, 4 April 1672, *RPCS, 1669-1672*, pp.504-5.

²² Lennox was lost overboard transferring between a Royal Navy frigate and the ship's boat: *CSPD, 1672-1673*, pp.428 and 630. News of his death reached Britain on 13 January 1673.

²³ Act of the Council, 7 March 1673, *RPCS, 1673-1676*, pp.30 and 42. James' warrant to grant commissions was read in Council, 22 April 1673.

²⁴ Strode to Williamson, 3 September 1672, *CSPD, 1672*, pp.563 and 626. Strode's *fluit* was involved in the Barbados sugar trade and was of about 300 tons.

²⁵ William Griffith to Williamson, 23 September 1672, *CSPD, 1672*, p.647.

²⁶ Lawson Carlile to Williamson, 19 January 1673, *CSPD, 1672-1673*, p.451. Also pp.286, 510.

²⁷ Captain Thomas Langley to Samuel Pepys, 9 May 1672, *CSPD, 1672-1673*, pp.358-9. Langley had a letter of marque from Lennox. For Hurst see NAS, Register of Decrees, AC7/3, ff.291-296, 11 October 1672.

²⁸ Arlington to James, Duke of York, 30 April 1672; Colonel Edward Villiers to Williamson, 12 April 1672, *CSPD, 1671-1672*, pp.310, 408.

²⁹ Macky owned 5 of the Scots privateers. See Macky to Forrester, 4 May 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.460 and T. Aslaby to James Hickes, 27 May 1672; Col. Anthony Gylby to Williamson, 7 June 1672, *CSPD, 1672*, pp.73, 170.

³⁰ Edward Bodham to Williamson, 20 May 1672, *CSPD, 1672*, p.16; T. Aslaby to James Hickes, 3 June 1672, *CSPD, 1672*, p.144.

³¹ R. Dickson to Williamson, 13 July 1672; Allan Wharton to James Hickes, 11 July 1672, *CSPD, 1672*, pp.332, 337.

³² R. Dickson to Williamson, 10 and 31 August 1672, *CSPD, 1672*, pp.469 and 544.

³³ C. Bickerstaff to Williamson, 5 Sep 1672, *CSPD, 1672*, p.571.

³⁴ John Butler to Williamson, 1 June 1672, *CSPD, 1672*, p.134.

³⁵ T. Aslaby to Williamson, 19 September 1672, *CSPD, 1672*, p.633.

³⁶ Edward Bodham to Williamson, 31 May 1672, *CSPD, 1672*, p.112.

³⁷ Edward Bodham to Williamson, 19 July 1672, *CSPD, 1672*, p.365.

³⁸ Richard Gleadow to Williamson, 3 September 1672, *CSPD, 1672*, p.562.

³⁹ T. Aslaby to Williamson, 22 July 1672, *CSPD, 1672*, p.373.

⁴⁰ Sir W. Warren to Navy Commissioners, 7 March 1673, *CSPD, 1673*, p.21. Scots involvement in foreign trade even brought their merchants into conflict with their own privateers. Captain James Douglas of the *Elizabeth of Leith* returned to port in early June 1672 with his prize *The Sun*, only to be twice assaulted by George Galbraith, an Edinburgh merchant, who unsuccessfully tried to free the prize's skipper. See the Decreet, 13 June 1672, *RPCS, 1669-1672*, pp.534-5.

⁴¹ Petition of English Norway merchants to Charles II & Council, [July?] 1672, *CSPD, 1672*, pp.385-6. For a rebuttal to these claims see C. Bickerstaff to Lauderdale, 20 August 1672, *CSPD, 1672*, p.511. Bickerstaff enclosed a list giving details of eight timber ships *not* brought to Scotland; five brought up and assoiled [released]; and six 'for which commissions have been granted for probation of the truth of their allegations, of which three are already cleared'. See also Strode to Williamson, 3 September 1672, *CSPD, 1672*, p.563 'Complaining of an Order in Council to the Judge of Admiralty upon a report of his own for the delivery of the *Palm Tree of Topsham* [South Devon], taken by a frigate of his whose captain had a Scotch commission, and condemned to them by the High Court of Admiralty in Scotland'.

⁴² J. Hamilton to Williamson, 4 May 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.460.

⁴³ Silas Taylor to Williamson, 5 Aug 1672, *CSPD 1672*, p.446. The case notes for *Dolphin* can be found erroneously located in RA, Anglica, Bihang Scotica II. This ship has nothing to do with the Scottish Admiralty Court or indeed Scotland in any way and these documents must be considered 'misfiled'. An additional document relating to this vessel can also be found in RA, Anglica VII, 542, 1660-1670. That includes a 19 point document relating to the ship dated 1667, but which are actually part of the case notes found in Scotica II.

⁴⁴ Edward Bodham to Williamson, 12 June 1672, *CSPD, 1672*, p.211.

⁴⁵ William Griffith to Williamson, 9 October 1672, *CSPD, 1672-1673*, p.32.

⁴⁶ *CSPD, 1672-1673*, pp.184, 250.

⁴⁷ Charles II to the Council, 20 November 1672,

RPCS, 1669-1672, p.607. Bickerstaff's 'full answer' on the situation was with the Council by December and seems to have been returned to Lauderdale for Charles shortly after. See Council to Lauderdale, 5 December 1672, *RPCS, 1669-1672*, p.609. See also Lauderdale to Rothes, 3 June 1673, *CSPD, 1673*, p.334. 'His Majesty has commanded me to transmit to you the original 'Memorial' of the Envoy Extraordinary of Sweden, complaining much of your proceedings against the subjects of that Crown, as well as against the proceedings of the Court of Admiralty of Scotland, which he desires to be returned with your answer at your first convenience, and that, if there be any just cause for those complaints they may be speedily redressed, and, if not, that you may send me such an account as may enable me to justify your proceedings [É] He [Charles II] certainly expects that in all such actions that shall come before you, a special regard may be had to the treaties with his allies, which he desires to be observed inviolably'.

⁴⁸ For some examples of these early complications see PRO, SP 84/188 (January-May 1672) f.166, [Tucker] to Bereira, 14 April 1672: Only 3/32 of the ship *Prophet Samuel* (master James Reynolds, 200 tons) was owned by Dutchmen. Samuel Tucker had a 1/4 share, while the rest of the owners were Scots. The ship was 'cleared by my Lord Bruce Earle of Kencardin [who got one Scots caper prize as gift] for bringing him his Lady from hence, the daughter of the Lord of

Sommelsdyche [Sommelsdijk, perhaps the famous Aerssen van Sommelsdijk] here, who indeed had passed her word to the schipper before hee went hence to cleere him from danger, and to that end had written the Lord of Lauderdale in England'.

⁴⁹ These complications were revealed in part on 10 June 1672, *CSPD*, 1672, p.189. 'Report by Sir Leoline Jenkins, Judge of the [English] Admiralty Court, on the case of the Sieur Cronstrom, a Swede, that the obligation from the treaty with Sweden of taking security from private men-of-war having been complied with in this case, the Exchequer is not answerable for damage sustained, but that the petitioner may proceed here by law against the sureties living in England of the bond, which should be transmitted hither, whether executed in England or Scotland. If the Registrar of the Scottish Admiralty has delivered up the bond without due authority, he is responsible, but must be sued in Scotland; if with authority, the Lord Admiral, for giving the warrant, or the Judge of the Court there, for making the decree, if such warrant or decree was passed without observing the due solemnities. If the bond was cancelled or delivered up in England, the sureties may be proceeded against for fraud and combination. The execution of the Delegates' sentence will not have effect against the sureties, as they were not parties to the suit.'

⁵⁰ See 'Memorial' by the Swedish envoy to Charles II beginning 'The following Narrative sheweth what unjust proceedings have heretofore been used by the privateer, ye Court of Admiralty and the Lords of ye Session in Scotland', contained in RA, Anglica: Bihang Scotica II (unfoliated) [hereafter 'Memorial'].

⁵¹ Stair, *The Institutions of the Law of Scotland* (1681, 1693), Book II.2.5.

⁵² RA, Anglica, Bihang Scotica II (unfoliated); *Gillies contra The Owners of the Bounder* (1673) *The Decisions of the Court of Session From Its Institution To The Present Time Digested Under Proper Heads In The Form of A Dictionary*, vol. XXVII (Edinburgh, 1805), p. 11907. Hereafter cited thus: *Morison* (1673).

⁵³ The arguments were similar in the case of the *Calmar*. See RA, Anglica, Bihang Scotica II (unfoliated); NAS, Register of Decreets, AC7/3 1672-1675, ff.235-280, 4 October 1672; See also the argument presented in Charles II to Earl of Rothes, Sir James Dalrymple of Stair, President of the College of Justice, and other senators, 26 July 1673, *CSPD*, 1673, pp.462-3. The 'free Swedish ship *Calmer*', cargo 92 lasts of pitch and tar 'for the supply of the King's stores', was taken into Leith in September 1672 and 'there condemned as prize on pretence of the master being a Hollander, and the pass running in the name of the Tar Company of Sweden, notwithstanding the proofs offered that he was a citizen of Calmer and a free Swedish subject for these five years, and the pass and other papers ran in the name of the said Tar Company for the more certain supply of the King's stores and securing them from the enemy, being all done in Sweden by the knowledge and advice of Henry Coventry, then Ambassador Extraordinary there'.

⁵⁴ *Acts of the Parliament of Scotland*, VIII, p.243, c.6.

⁵⁵ *Decisions of the Lords of Council and Session in the Most Important Cases Debate Before Them* (Edinburgh, 1684, 1687). Some of these cases were subsequently incorporated into *Morison's Dictionary*.

⁵⁶ *RPCS*, 3rd series, III, 1669-1672, p.607.

⁵⁷ See also *The Acts Of Sederunt Of The Lords Of Council and Session, From 1628 to 1740, copied from the Books of Sederunt*. (Edinburgh, 1740), p.80.

⁵⁸ RA, Anglica Bihang; Scotica II (unfoliated), 'Memorial' and 'List of Observations'.

⁵⁹ Stair, *Decisions*, vol. II, pp.183, 213; *Morison* (1673) p.11906; RA, Anglica Bihang; Scotica II (unfoliated), 'Memorial'.

⁶⁰ Stair, *Institutions*, II.2.23.

⁶¹ Stair, *Institutions*, II.2.20.

⁶² Stair, *Decisions*, vol. II, pp.194, 212; *Morison* (1673), p.11918.

⁶³ Stair, *Decisions*, vol. II, p.142; *Morison* (1673), p.11888; NAS, Register of Decrees, AC7/3 ff.116-136, 26 September 1672.

⁶⁴ NAS, Register of Decrees, AC7/3 ff.235-280: adjudged 13 September 1672; RA, Anglica, Bihang Scotica II (unfoliated), numerous documents. In RA, Anglica, 542, 1660-1670 there is a document containing the date 1667 relating to Mr. Kole signed by the magistrates of Arensburg, but it is in fact a notarial copy dated 26 April 1673. In RA, Anglica VII, 543, 1670-1691, there is an extract of an account book of Dame Margaret Kohl begun on March 1661. The extract was taken in English by the public notarie for the Court of Holland and dated 27 October 1672. See also Stair, *Decisions*, vol. II, 179; *Morison* (1673), p.11902.

⁶⁵ Stair, *Institutions*, II.2.21; *Morison* (1673), p.11925.

⁶⁶ Stair, *Institutions*, II.2.16.

⁶⁷ RA, Anglica Bihang; Scotica II (unfoliated), 'Memorial'.

⁶⁸ Stair, *Decisions*, vol. II, p.154; *Morison* (1673), p.11889.

⁶⁹ Stair, *Institutions*, II.2.24.

⁷⁰ Stair, *Decisions*, vol. II, pp.182, 216; *Morison* (1673), p.11905; RA, Anglica Bihang; Scotica II (unfoliated).

⁷¹ Charles only appears to have clarified his stance on Dutch birth *not* being a ground for confiscation after the war was over. See Charles II to Rothés et. al., 3 July 1674 in *CSPD, 1673-1675*, pp.296-7. This letter relates to the *Wine Grape of Stockholm*, a Swedish galliot, laden with iron and steel taken by Captain Patrick Gordon, a Scotch privateer. In Leith, *Wine Grape* was assailed by the High Court of Admiralty. However, Gordon and his partners appealed to the Lords of the Council and Session 'on pretence that the master of the galliot was born a subject of the States General'. Gordon refused to accept 'the payment of the iron and has *de novo* laid an arrest on the same, whereby the Swedish owners suffer a great deal of wrong'. Importantly, Charles II 'resolved strictly to maintain the treaty between himself and the King of Sweden, whereby the master's being a born subject of the States General is not ground for confiscating any vessel of goods, especially as he was not in any part of the United Provinces since the beginning of the war, but was a burgher of Stockholm'.

⁷² Stair, *Institutions*, II.2.19.

⁷³ See also the case of the *King David* in Stair, *Decisions*, vol. II, pp.180, 220; *Morison* (1673), p.11903; and *St. Peter of Stoad* in Stair, *Decisions*, vol. II, p.182; *Morison* (1673), p.11904.

⁷⁴ Charles II to Council, 29 June 1673, enclosing 'Rules and directions appointed by his Majestie to be observed by the high court of admiralty of his ancient kingdom of Scotland in the adjudication of prizes', 29 June 1673, *RPCS*, 3rd, IV, 1673-1676, pp.69-71. A version of this letter and copy of the rules is found in RA: Anglica Bihang; Scotica II, Lauderdale to Scottish Admiralty, 8 July 1673.

⁷⁵ Act of the Privy Council of Scotland anent petition by Captains Bennet and Brown in the name of all Scots privateers, probably against Dutch owners of the 1672 salt prizes, 18 July 1672, *RPCS*, 1669-1672, pp.555-6.

⁷⁶ Act of the Privy Council of Scotland, 18 July 1672, *RPCS*, 1669-1672, pp.555-6.

⁷⁷ H.M. Paton, 'Letters from John, Earl of Lauderdale, and Others, to Sir John Gilmour, President of Session', in *Miscellany of the Scottish History Society (Fifth Volume)*, 3rd Series, vol. 21 (Edinburgh, 1933), p.190.

⁷⁸ Paton, 'Letters from John, Earl of Lauderdale', p.191.

⁷⁹ G. Mackenzie, *Memoirs of the Affairs of Scotland from the Restoration of King Charles II. A.D. M. DC. LX* (1821), p.240; J.W. Cairns, 'Historical Introduction', in K. Reid, R. Zimmermann, (eds.), *A History of Private Law in Scotland*, 2 vols (2000), vol. 1, p.124.

⁸⁰ RA, Anglica, Bihang: Scotica II (unfoliated), 'List of Observations'.

⁸¹ It was not only the Scots who "let off" ships for personal reasons. In October the Royal Navy sloop *Emsworth* took *Griffin* of Stockholm which was later released on finding she had Arlington's private goods in her cargo! *CSPD 1672-1673*, p.54. A Kalmar ship was released in May 1672 for the sole reason that the Swedish resident in England knew the master and owners. See J. Hamilton to Williamson, 11 May 1672, *CSPD, 1671-1672*, p.532.

⁸² Sir John Lauder of Fountainhall, *Historical Notices of Scottish Affairs, Selected from the manuscripts of Sir John Lauder of Fountainhall, Bart., One of the Senators of the College of Justice*, Bannatyne Club, vol. 87 (Edinburgh, 1848), vol. 1, pp.33 and 37.

⁸³ RA, Anglica Bihang; Scotica II (unfoliated). A Scottish rebuttal to Swedish allegations dated Edinburgh, 19 June 1673.

⁸⁴ Paton, *Letters from John Earl of Lauderdale*, p. 193: letter dated 12 May 1668.

⁸⁵ 'Not Proven' is the third verdict that can be returned in a Scottish court along with 'Not Guilty' or 'Guilty'. It effectively means 'we are pretty sure that you are guilty, we just can't prove it'. If you are found 'Not Proven' you are set at liberty.

⁸⁶ RA, Biographica Microcard, E01832 3/6; *Svenska Adelns Ättartavlor*, vol. 7, pp.371-372.

⁸⁷ RA, Ericssbergsarkivet autografsamlingen, John Spalding to Bengt Oxenstierna, 3 May 1677.

⁸⁸ See also C. Dalhede, *Handelsfamiljer på Stormaktstiden Europamarknad* (3.vols., Partille, 2001), vol. III (CD Rom database). According to the database the ships *Gothenburg* and *St Johannes* also sailed between Gothenburg and Dunkirk while most of the rest of Spalding's cargoes were destined for England, Scotland, Germany and the Dutch Republic.

⁸⁹ NAS, Register of Decrees, AC7/3, 1672-1675, ff.202-221. *Fortuna* was taken by Captain Patrick Gordon and assoiled, 4 October 1672. Other 'Spalding' ships taken included *The Nicolas*, Sven Björsson master. See NAS, Register of Decrees, AC7/3, 1672-1675, ff.67-83. Taken by Captain Henrie Fraser and assoiled, 13 September 1672; See also Dalhede, *Handelsfamiljer*, vol. III (CD Rom database).

⁹⁰ Dalhede, *Handelsfamiljer*, vol. III (CD Rom database).

⁹¹ For Charles II's evidence of the Spalding's noble Scottish origins see RA, Biographica E01832, 3 December 1674; For the granting of the Scottish birth brief see *RPCS*, 3rd series, IV, 1673-1676, p.306.

⁹² In total, Waddel lost three ships to the Scots. Apart from *St John*, one of these was called *The Diamond/Diamanten*. See T. Fischer, *The Scots in Sweden* (Edinburgh, 1907), pp.30, 39 and 216.

⁹³ RA, Föreckning över Momma-Reenstierna Samlingen, C: brev till bröderna Momma Reenstierna ingångna skrivelser, II – brev till Jacob Momma-Reenstierna, E2523, 55, 1673; RA, Biographica Microcard, E01946 1/8. Alexander Waddel to Karl XI, 6 August 1675.

⁹⁴ NAS, Register of Decrees, AC7/3, 1672-1675, ff.350-366. Captain James Douglas against Louis Neilson/Laers Wolfson of *St John*, adjudged 19 November 1672. We know by the skipper's name that this is not the *St Johannes* owned or chartered by Gabriel Spalding.

⁹⁵ Danish Rigsarkiv, TKUA England A III, 39, f.143. Sir Charles Bickerstaffe on behalf of the Scottish Admiralty Court, Edinburgh, 22 November 1672.

⁹⁶ See Lauderdale's indignation about informers in Scotland in Danish Rigsarkiv, TKUA England A III, 39, f.144, 'An Extract from Mr Secretary Coventry's Letter of the 24 January 1672/3'.

⁹⁷ The main sources for this compilation are RA, Anglica, Bihang Scotica II: 1670 talet, handlingar ang. kaperier – particularly the list of Ships brought up in Scotland appended to the Scottish Admiralty Court letter dated 19 June 1673 and covering the period of May to September 1672. The last seven ships on the list match the first seven in NAS, Register of Decreets, AC7/3 1672-1675. Where other sources provide the main information they have been included with the ships details, or mentioned as footnotes in the text.

Anglo-Prussian Diplomacy and the Baltic Squadron, 1756–1758¹

Matt Schumann

The history of the Seven Years' War has been written many times. So too have histories of events during the war, from the activities of the British western squadron (which served in the Atlantic) to the troubles of the Galitzin Letter.² Merging the subjects of maritime policy and the northern branch of British diplomacy in this period, however, is something that has not been attempted, although there is a demand for it. Critical to both was the position of the British cabinet with respect to the Baltic, and, in particular, the willingness – or lack thereof – to risk war with Russia and Sweden, in exchange for closer ties with their Prussian allies.

The Seven Years' War (1756–1763), together with its predecessor, the War of the Austrian Succession (1739–1748), were the two major European wars of the mid-eighteenth century. Fundamental to both wars were two related issues of imperial expansion. First, France and Spain were locked in a rivalry with the British, over the fate of their respective colonial empires. Although it was unrealistic in 1739, even in 1759, to expect that one of the three great empires would collapse,³ still, the British and the Bourbons were engaged in an off-and-on battle for secure colonies and trade markets. Second, on the continent of Europe, Austria and Russia would have to contend with the rise of Prussia. Once again, it was unlikely that any of the three contenders would be destroyed, but each strove to maintain their own security, and their own spheres of influence and expansion.

The Northern powers, bordering on both zones of conflict, tended to play the role of highly interested neutrals. Although Sweden fought in both wars,⁴ the kingdom had been a principal party in neither. Although consistently allied with France, Denmark and Sweden avoided conflict with Britain, and exploited the rivalry between the two powers, to increase their own trade. Despite notable anti-Prussian leanings, Russia also avoided, and exploited, the

Matt Schumann is a doctoral student and teaching assistant in the History Department, University of Exeter, researching for his thesis '*Incomplete Victory: British Diplomacy and Grand Strategy, 1754-1763*'. His main interest is the naval/military side of eighteenth-century diplomacy, with particular emphases on Britain, Prussia and Austria.

rivalry between France, with whom Prussia allied in the first conflict, and Britain, with whom Prussia allied in the second.

This seemingly happy balance of trade for the Northern Powers was threatened in 1756–1758, however, by the special relationship between Britain and Prussia. Because of the alliance with Berlin, declining ties with Russia, and apparent Francophilia in Sweden and Denmark, the British had several reasons to send a squadron into the Baltic. The British, however, carried on a lucrative trade with Russia, and depended on Swedish supplies to maintain their own Atlantic fleet. The decision whether or not to send warships to the region could have long-term ramifications for British trade interests.

A Baltic squadron might also change radically the balance of diplomacy in the North. Should the British have chosen to send warships, then the alliance with Prussia might be secured, but at the expense of ties with Russia and Sweden.⁵ Without sending the squadron, British ties with Prussia would remain weaker, but so too would Russo-Prussian and Swedish-British enmities, giving opportunities for later alliances and enhanced trade ties between these powers. Without exaggerating its importance too much, the British decision whether or not to send warships to the Baltic would affect trade and diplomacy in the region for the next generation.

I. Initial Considerations

The saga of the British Baltic squadron began as the Diplomatic Revolution reached the peak of its activity, in June 1756. Frederick the Great of Prussia was initially willing to gamble his head that war would not come to Europe before the end of the year, but increasing intelligence on what would become the First Treaty of Versailles dramatically reversed his opinion.⁶ Certain of war with Austria, the king of Prussia eagerly watched developments in Russia, fearing that the war would hit him on two fronts. His salvation from this unenviable situation, he thought and hoped, lay in London. Frederick, anxious about the attitude of Russia's Czarina Elizabeth, originally cast his lot with British diplomatic fortunes; the recently-concluded Convention of St. Petersburg seemed to offer him some measure of security.⁷ Frederick's fears, however, proved well-founded, for news of the Anglo-Prussian neutrality, formalized in the Convention of Westminster had been poorly received in St. Petersburg.⁸ Only too aware of the slipping British position, the king of Prussia became ever more fearful: despite optimistic reports from Britain's diplomat in Russia, Sir Charles Hanbury Williams, he remained skeptical of Russian intentions.⁹ No longer willing to gamble his security on Williams' diplomatic

efforts, Frederick believed that more vigorous measures were necessary.¹⁰ Observing that France had just entered into a *chipotage* with Russia, the King of Prussia believed that his British allies were quickly losing what foothold remained to them at the Court of St. Petersburg. He believed that a small British squadron might bolster British diplomatic efforts, by adding a backbone to Britain's threats, bribes and entreaties. Since a Baltic presence would also reinforce Anglo-Prussian ties, the view from Berlin was that Britain had very little to lose by sending a few ships.¹¹

The British ministry, although not fully convinced that Russia was lost, weighed their options.¹² Thomas Pelham-Holles, First Duke of Newcastle and First Lord of the Treasury, weighed the options with his colleagues considering both the prospects for closer ties with Prussia, and Britain's position in the Baltic, more generally. The ultimate response to Frederick's request came in the form of two letters, both of which left London on 25 June. Louis Michell, the Prussian *chargé d'affaires* in London, wrote that,

If, against all expectation, the appearance becomes more real that she [the Czarina] means childishly to defect [from the British], Your Majesty can rely that one enters here with a clear mind into measures which he judges will be necessary for the benefit of the common cause, and that... if the need arises, an English squadron will be sent in succour to your Majesty, and the ministers have told me this, also.¹³

If the king of Prussia understood this as the official British response, then one may begin to guess at his expectations. Frederick apparently had only one condition to fulfill in order for the ships to be sent: "if the need arises". Although it is difficult from the written sources to ascertain whether he actually believed as much, it is quite possible that Frederick interpreted his envoy's words to mean that if he raised the alarm, then he should reasonably be able to expect that the squadron would come. Britain, in effect, was apparently prepared to loan some of their fleet to the King of Prussia. But the second letter from 25 June, the instructions to Andrew Mitchell, Britain's new envoy to Berlin, considered the Baltic squadron in a rather different light:

You are well apprized of the various Services in which His Majesty's Fleet must necessarily be employed; the Possessions of the Crown of England are so extensive, so distant One from Another, & from their Mother Country, and the Land Force of this Kingdom, from the particular Circum-

stances of our Constitution, so little proportioned to the Defence of such extended Dominions, that the Marine is necessarily employed to Garrison, in a Manner, It's [sic] extended Dominions; But notwithstanding these Difficulties, the King is so much resolved to maintain the Alliance He has contracted with the King of Prussia, that Prince may rest persuaded His Majesty will use his utmost Efforts, whenever it shall be absolutely necessary, to have such a Fleet in the Baltick as may protect His Prussian Majesty's Dominions from any Insult whatsoever.¹⁴

Once again, the clause about “need” is present, but the instructions from the British ministry contained yet another condition. The ability to send a squadron was dependent not only upon Prussia's need, but also upon the various services to which the Admiralty might or might not have committed the fleet. Therefore, the words, *whenever it shall be absolutely necessary*, more likely meant, “whenever we decide *here in London* that we need to divert ships from other commitments”. Furthermore, contrary to Michell's expression that “a squadron *will* be sent”, the appearance of the words, *utmost efforts*, in the British orders, seems to imply that the decision would be made in London, alone, just how much effort would be put into sending the squadron. This, in turn, would depend upon consultations with the Admiralty, and diplomacy – especially with Denmark.¹⁵

The British view of the promise for the Baltic squadron was reinforced by the Northern Secretary, Robert d'Arcy, fourth Earl of Holderness, who privately opined that “the Services required from the Fleet are so various, & so extensive, that some or other of those Objects must be neglected, if a Squadron was actually to be sent into the Baltick.”¹⁶ This view, like that which appeared in Mitchell's original orders, was informed in part by the Newcastle's opinion. Newcastle certainly wished for a squadron, “if we have, or can have ships enough”; but, while agreeing with the king of Prussia that this would be an excellent diplomatic tool, the First Lord also realised that “we must not neglect our fleet at home, & in the Mediterranean; those two are our capital objects.”¹⁷

Although one may reasonably expect that the home fleet should receive the highest priority, it is interesting to note Newcastle's preference for the Mediterranean before succours in the Baltic. This preference, it seems, stemmed from two related ideas in British grand strategy. The first, as Newcastle and William Pitt the Elder had acknowledged, both during their respective separate administrations, and then together,¹⁸ was the primacy of the war against

France. This meant that there would have to be some sort of British presence in the Mediterranean. Such a presence would not only protect Gibraltar and other British interests in that theatre, but would also block French efforts from Toulon to reinforce their colonies around the globe. The second emphasis on the Mediterranean over the Baltic masks a priority held by Pitt specifically, to avoid conflict with the Northern Powers – especially Russia, but also Sweden and Denmark. With a navalist bias and a mercantilist's eye, Pitt and his allies in the "Blue Water" school of maritime strategy saw several disadvantages to involvement in the Baltic, which overshadowed the merits put forward by those such as Newcastle, who supported a very strong Continental commitment.¹⁹ Foremost among the problems to be expected by committing in the Baltic was an interruption of the trade in naval stores, a trade which was critical to the very existence of the Royal Navy.

The Eastern Baltic was the major source of naval stores during this period, and not least to Britain, whose navy was by far the largest in Europe. Particularly crucial were the fir timber from Northern Germany and Russia, and mast wood from Riga. Also necessary were large supplies of iron, tar, pitch, flax and hemp. Given that the regions that produced these materials mostly lay within Swedish and/or Russian control, good relations with both were crucial to the continued supply of these vital stores for British naval construction.²⁰ With the court of St. Petersburg, some measure of good trade relations were guaranteed by the continuation of the Anglo-Russian trade treaty of 1734.²¹ Despite their value to the Swedish trading economy, however, the relations between London and Stockholm were complicated by the Francophile dispositions of the ruling Hat party, which prevented Britain even from having formal diplomatic representation in Stockholm until 1763.²²

If the diplomatic issues concerning the Baltic trade vexed British ministers already, the interests of the merchants made the question even more complex. Despite wishes to help their Prussian allies, the British merchants strongly opposed the sending of a squadron; "...it could set them at variance with Russia, causing grave harm to English trade, which the new [Prussian] allies of England were not in a position to compensate."²³ As late as 1758, British envoy Sir Robert Keith recorded that, of 4.418.601 Roubles, 44-1/2 kopeks of exported goods from Russia, 3.021.375,49 were carried on British bottoms.²⁴ Although the proportion was certainly much smaller, there is nonetheless reason to believe that British merchants carried a fair share of Swedish naval supplies, as well. Both Holderness and Pitt were keenly aware of the value of this trade, and it cannot have failed to influence their thinking.

II. Anglo-Prussian Baltic diplomacy

Neither of the above considerations, however, account for the course of British policy. Neither commitments in the Mediterranean, nor the Baltic trade, *per sé*, fully explain the British failure to aid Frederick with the fleet at the very times when it mattered most – spring and summer 1757. At every turn, the British ministry happened to have several arguments at its disposal, for refusing to send the squadron. Disappoint Frederick though they might, these circumstances and their associated excuses influenced the contours of British strategy, and arguably, in the long run, greatly benefited the very man who believed he had lost the most.

During the early months of 1757, Frederick sent several requests for a British squadron in the Baltic. As early as 27 January, the King of Prussia sent orders to his envoy in London, to inquire about the possibility of his receiving succours in the Baltic in case of attack by Russia.²⁵ The request was renewed two weeks later, and again through the British envoy by the end of February.²⁶ By March, Frederick was prepared to offer the facilities at Königsberg (now Kaliningrad, Russia) as a resting station for British naval forces, which he hoped might be able to protect his commercial port of Memel (now Klaipeda, Lithuania).²⁷

To this first series of requests, Holdernes pointed to the other commitments of the British fleet.²⁸ According to the plans that Pitt had put forward in December, it was clear that while Prussia was to be compensated with large amounts of money, America was the theatre upon which he would focus his greatest attention. His leadership in the ministry all but unquestioned, Pitt encountered a minimum of opposition in arranging for succours to go to America. The king of Prussia learned that these were to include sixteen of the Line and four frigates, escorting transports with some 6,000 troops. The other major divisions of the fleet, in the Channel and the Mediterranean, were also already engaged, and none of the ships in those operations were likely to be deterred for service in the Baltic. For Prussia, sour consolation was to be had in Britain's abortive attempt to court Denmark, seeking 8,000 Danish troops for Hanover, and a dozen Danish ships to serve Anglo-Prussian interests in the Baltic.²⁹

By the end of March, however, the strategic situation had changed. Having received intelligence that the Russians were preparing their galleys, Frederick cited the "necessity" of having a British squadron in the Baltic, and his request for succours took on the tone of a demand.³⁰ Five days later, he endeavoured to put the British ministry in mind of their last exploit to the Baltic in 1718. The

king of Prussia wished only for seven or eight ships of the Line, and a few auxiliary vessels, without which he apprehended “grievous consequences which will result for me and equally for the common cause.”³¹

Unfortunately for Frederick, there were two extraordinary difficulties in Britain fulfilling his request. The first difficulty was technical. It is true that the British maintained a squadron in the Baltic during the earlier years of the eighteenth century, but it had operated in conjunction with the Dutch, and had certainly not entered a Baltic in which Denmark-Norway was neutral or worse, and Russia and Sweden both hostile!³² The king of Prussia, it seems, had ignored the history books on this particular point. This notwithstanding, Frederick had another problem to contend with, in the form of Britain’s shattered ministry. His urgent pleas for aid had simply arrived at a bad moment. Even had Frederick and Michell, and their allies in the British government, successfully persuaded Pitt of the need for a squadron in the Baltic, he had just resigned, and was therefore unable to help.³³ Upon receipt of this latter news, the king of Prussia evidently understood that his policy line of demanding a British fleet was no longer tenable. With a tone of resignation, he pressed for a mere declaration that the British would send something, rather than actually preparing the ships.³⁴

Frederick’s requests for the squadron subsided in May, as the campaign opened in Bohemia, and as the British—‘interministerium’ continued. But, as the Prussian offensive stalled outside Prague in June, and as the other armies of Europe began to mobilise, the king of Prussia began his exhortations anew. With renewed vigour, and especially after his defeat at Kolin, the King of Prussia insisted repeatedly that the British defend his maritime interests in the Baltic.³⁵ Mitchell reported once again, in the closing days of June, that Frederick strongly urged “the necessity, there was, of an English fleet in the Baltic...”³⁶

To be sure, this was a time of debate in British circles, whether it might not be wise to send a squadron, after all. Holderness wrote to William Augustus, Duke of Cumberland,³⁷ of his belief that it was physically possible for the British to send a squadron. The utility of such an enterprise was immediately clear to him. Notwithstanding shortages of manpower, some ships could be released from duty in the Mediterranean, and sent to succour the King of Prussia.³⁸ Newcastle had stated since the previous summer his interest in succouring Prussia, in just this way.³⁹ So pressing were the instances for the Baltic squadron that the Pitt-Newcastle ministry, on literally the first day after kissing hands, considered the issue at length.⁴⁰

Although probably not among the letters considered at that cabinet meeting, Cumberland's opinion is noteworthy. Although he was well-intentioned, the commander in Hanover also saw that it would be impossible. With the fleet already disposed as it was, there was, sadly, nothing to be done.⁴¹ The Cabinet concluded likewise:

Their lordships took into consideration the pressing instances made by the King of Prussia... that a squadron of Ships of war should be sent to the Baltick to protect the Coasts of His Prussian Majesty's Dominions from the attempts of the Russians; ...seeing the many necessary services on which His Majesty's fleet is actually employed, it is impracticable to send such a number of ships as would be requisite, considering the state of the King's affairs in regard to other Northern Powers, & their Lordships were of opinion, that the King of Prussia should be confidentially informed of the present services on which the fleet is actually employed, & be shewn, that, notwithstanding the King's earnest desire to comply with His Prussian Majesty's wishes, the thing itself is impossible.⁴²

It was with these sentiments in mind, then, that Holdernessee drafted his instructions to Mitchell on 5 July.⁴³ Not only were the dispositions of the British fleet considered – and the dispositions of the fleet sent to the king of Prussia – but also the trouble likely to befall both the squadron itself, and British diplomacy more generally. On the one hand, Holdernessee was advised that the Danes had abandoned their French-orchestrated treaty with Sweden, for ‘protecting neutral commerce’ against British privateers.⁴⁴ However, he also noted that Denmark remained, like Sweden and Russia, effectively in the French diplomatic orbit, and that the sending of a Baltic squadron now, would achieve little more than unifying the Northern Powers against Britain. This, the Northern Secretary reasoned, would render more harm than good to the common cause with Prussia. The dangers of Baltic shoal waters were also noted, which would render the deep-draught ships of the Line useless against Russian galleys and prames.⁴⁵ Frederick dismissed these excuses, summoned all of his rhetoric, and reduced the British envoy to requesting his recall.⁴⁶ Mitchell reported to Holdernessee, evidencing his own bias in favour of the Prussian monarch:

The King of Prussia said, with great Warmth, He did not think he should have been so used by his Ally, especially after the Assurances given last

Summer of sending a Squadron in the Baltick, That it had ever been, & was still, His Opinion, if England had spoke as She used to do, this Attack of the Russians by Sea would have been prevented; that certainly a very small Squadron would have kept Them & the Swedes quiet, that after the Assurances given, & the many representations made from Time to Time, for this Baltick Squadron, He had been shifted off with fair Words & general Promises; that it was His Misfortune to have allied Himself with England in Her Decadence, & to have been used as no Ally of England ever was. His Prussian Majesty put me in Mind of what England had done in the War of the Succession, & in the late War, to support the Queen of Hungary; he therefore concluded that it was not the Want of Power, but want of Inclination & a hankering after the Old System, that had occasioned these strange, & he thought, unjustifiable proceedings.⁴⁷

The British cabinet considered this response, and wished to justify their proceedings. Newcastle for his part responded to the British envoy in a private letter, informing the diplomat of his own desire “that His Prussian Majesty speak out, & he shall have plain, & direct answers, & satisfactory ones, as far as it shall be in our power to give them.”⁴⁸ The “satisfactory answer” was considered on 14 July. Frederick was to be counselled,

That nothing but an absolute impossibility, (which must be submitted to, on all sides,) would have prevented the King from Sending a Squadron into the Baltick, which impossibility appears from the whole fleet being employed upon this expedition to the coasts of France; which may be done, safely, as the fleet will always be at hand in the Channel, in case of any unexpected attempt on his Majesty’s dominions here.⁴⁹

Holdernesse submitted further arguments in the final letter of 17 July. Britain’s value as a commercial partner was to be stressed, as well as acting – by means of the Rochefort expedition – for the defense of its own proper territories. The fate of the Northern Powers was again considered, and the Northern Secretary left open a window of opportunity, stating that “His Majesty does not lose Sight of that Object... if the Negotiation, in Denmark, should succeed.”⁵⁰ The issue of a fleet in the Baltic was more or less resolved from this point forward, Frederick bitterly accepting that the ships would never come. The declaration attached to the Convention of 11 April 1758 confirmed this, stating what may be considered the final British position:

Tis with the sincerest regret that the King again finds himself under an absolute necessity of refusing to enter into any engagement with regard to sending a squadron of ships into the Baltick. In order, however, still farther to convince His Prussian Majesty, that the sole and only source of the difficulties which occur on this point, is the inutility and danger of sending thither a small fleet, and the impossibility of being able to spare one that could make itself sufficiently respected in those parts, and by no means a regard to any of the powers who have taken part in the war; and in order to demonstrate the more clearly to all Europe, that, from the moment of the ratification of the present treaty, their Britannick and Prussian Majesties have the same friends and the same enemies; the King is ready to make such a declaration, as, in the opinion of His Prussian Majesty, may strengthen the Common Cause, and promote their mutual interests; in case the King of Prussia, in the present disposition of the Courts of Petersburg and Stockholm, recommends a language different from that which his Prussian Majesty has hitherto advised and concerted with the King.⁵¹

III. Epilogue

Indeed, there were instances in which the British did just that, for in 1758, Russia and Sweden both put themselves to great expense, to steel themselves against the possibility that Britain *might* send a squadron into the Baltic. Early in the year, as Keith began a new embassy in Russia, succeeding the departed Hanbury Williams, he received a threat, that Russia would consider a Baltic squadron as an act of war.⁵² In April, Sweden delayed sending reinforcements to Pomerania, at least in part due to fears of their being intercepted by British warships.⁵³ The Russo-Swedish response was to arm by sea, and to combine their fleets – almost entirely for the purpose, it appears, of preventing British forces from entering the Baltic.⁵⁴ They signed a treaty for this purpose late in April, and it was announced soon afterwards in Denmark.⁵⁵ By July, there were eight Swedish and twenty-two Russian ships of the line patrolling outside Copenhagen.⁵⁶ But the British fleet went no further east than Emden and Stade, delivering reinforcements for the reconstituted Army of Observation, under the command of Prince Ferdinand. After much debate, the British squadron in the Baltic appears brilliantly to have succeeded as a chimera, whereas the reality may have proven a disaster.

From the Prussian perspective, there are two epilogues to this story. The first was the ill-fated misadventure of Prussia's own attempt at maritime defence. Prussia's first navy was a little force of four galleys and four galliots,

constructed from the fishing and timber trades, manned by 616 men. On 10 September 1759, the little fleet was utterly destroyed, with the loss of all but two galleys, and thirty killed or wounded.⁵⁷ The second epilogue was a more serious disaster. At a time when Frederick's relations with Britain were waning, the loss of Colberg, on 16 December 1761, came as a major blow.⁵⁸ The Prussian standing was damaged also with respect to Sweden, with whom the king of Prussia very much wished to negotiate peace.⁵⁹ Swamped with bad news, the king of Prussia asked his Secretary of State, then in Magdeburg, to give his best regards to the British envoy, "and tell him, without the form of a reproach, that Colberg would have been saved with six English ships."⁶⁰

Ironically, it was to Frederick's benefit that the British fleet never showed itself in Baltic waters. Less than a month after Colberg fell, the Czarina of Russia died, and the Prussophile Peter III ascended the throne. Because Britain and Russia were not at war, Frederick was very well placed to take advantage of this development, with Keith immediately at his disposal.⁶¹ Because the Austrophile Galitzin had been able to retain his place in London, however, he was able to poison Anglo-Prussian relations with his last despatch, before being recalled to St. Petersburg.⁶² After 1764, the man who had most wanted to attack Russia during the Seven Years' War ended up as one of her closest allies for the next fifteen years. Such a feat would not have been possible, had the Baltic squadron actually been sent.

IV. Conclusions

Whether the influence was primarily commercial or military in nature, the British decision not to send warships to the Baltic was important in several respects. By lessening her military commitments, the failure to send the squadron was probably of great help in releasing British forces for the colonial war against France. By not antagonising the Northern Powers, the British were able to maintain favourable trade relations with the major suppliers of naval stores, thus further supporting their colonial ambitions. Diplomatically, too, the British decision to avoid the Baltic opened many new matrices after the conclusion of the Seven Years' War.⁶³

Among these matrices was the maintenance of an expanded colonial empire, and Britain's survival in "splendid isolation" in the postwar era.⁶⁴ With European interests focused elsewhere, Britain could concentrate on consolidating her expanded maritime empire, and diplomacy was relegated to a much lower priority in British policy formulation than previously. By choosing not to embroil herself in the Baltic, Britain had effectively dodged yet another

generation of European entanglements, and so, could afford to concentrate on the interests of 'little England'.

The price of these gains, however, was the alliance with Prussia. For Prussia, the deal had been very sour, initially. With the British ministers going back on early apparent promises of naval aid, Frederick was left literally surrounded by enemies, by sea as well as by land. After nearly losing his kingdom, in part because of this oversight, the fortunes changed for the king of Prussia in 1762, and the British failure to send succours in the Baltic played to his advantage. Having failed in his struggle to expand the Seven Years' War against Russia and Sweden, both powers in the postwar era were more amenable to ties with Frederick: Russia and Prussia were allied from 1764 to 1781, and Sweden's unenthusiastic showing in the Seven Years' War contributed to the re-emergence of the Cap party, as well as to the rise in influence of Queen Louisa Ulrika, Frederick's sister.

Finally, the emergence of Prussia as a major power added strength to the maritime treaties concluded between Sweden, Denmark and Russia during the war, to produce a situation in which the combined Baltic powers acted almost as an independent political entity. At least until the end of the Russo-Prussian alliance in the 1780s, the Baltic powers were able successfully to implement several variations on armed neutrality, and to negotiate almost on a level with their major clients in Britain and France.⁶⁵ Had Baltic particularisms – Russia against Prussia, Denmark against Russia, Sweden tied closely to France⁶⁶ – been intensified by the presence of a British squadron during the Seven Years' War, such a league may have been delayed in its development, or never fully formed at all.

Notes

¹ Guide to Abbreviations:

BL Add. MSS = British Library (London), Additional Manuscripts.

BL Eg. MSS = British Library (London), Egerton Manuscripts.

PRO = British Public Record Office (Kew)

GStAPK – Geheime Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz (Berlin)

² Richard Middleton, "British Naval Strategy, 1755–1762: the Western Squadron", *Mariner's Mirror*, vol. 75, no. 4 (November 1989), pp. 349–367; Karl W. Schweizer and Carol S. Leonard, "Britain, Prussia, Russia and the Galitzin Letter: a Reassessment," *The Historical Journal*, vol. 26, no. 3 (September 1983), pp. 531–556.

³ The British apparently did not speculate on the complete fall of New France until 1760. "Considerations on a future Peace, as it relates to Great Britain only", 30 October 1759; BL Add. MSS 32897: ff. 484–491 (also in PRO 30/8/99, ff. 238–247)

⁴ There is still some debate as to whether the Hat War (1741–1743), in which Sweden was a

principal, was or was not connected to the War of the Austrian Succession. One possible point of connection between the wars is that, having committed significant resources to the war with Sweden, Russia could not carry out the terms of her alliance to Austria, concluded in 1726. Reed Browning, *War of the Austrian Succession* (New York, 1993), pp. 65–66; Matthew Smith Anderson, *The War of the Austrian Succession* (New York, 1995), p. 79.

⁵ Russia and Sweden, although possessing nowhere near the naval capacity of Great Britain, nonetheless maintained a formidable presence in the Baltic, and would have been a force to reckon with, had the British been so bold as to challenge them in fleet-to-fleet combat. Extensive details on maritime developments in the Baltic and elsewhere are covered in Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies, and State Building in Europe and America, 1500–1860*. (Stockholm, 1993).

⁶ Mitchell to Holdernessee, 14 May 1756, BL Add. MSS 11260, f. 55; PRO SP 90/65; Frederick to Keith, 23 June 1756; Circulaireordre, 23 June 1756, Pol. Corr. XII, p. 457.

⁷ This treaty promised £100,000 to Russia in time of peace for holding 55,000 troops in readiness, and £500,000 in time of war, to send these into Europe against Britain's enemies. Although initially designed against Prussia, the purpose of the treaty changed in late 1755, so that Russian forces would be used as a deterrent against Prussian aggression. It was effectively annulled by the Convention of Westminster between Britain and Prussia, signed on 16 January 1756. Frederick's dependence on the Petersburg Convention for his own security is attested in Williams to Holdernessee, 21 September / 2 October 1755, PRO SP 91/61; Frederick to Michell, 21 February 1756 GStAPK Rep. 96.32K, f. 95; same to same, 28 February 1756, *ibid.*, ff. 104–105; same to same, 17 March 1756, *ibid.*, ff. 134–135.

⁸ Williams to Holdernessee, 27 March 1756, PRO SP 91/62; Charles Edward Kistler, *British Diplomacy and Russia during the Seven Years' War*. (Ph. D. Thesis, University of Michigan, 1946), p. 39.

⁹ Frederick to Michell, 13 April 1756, GStAPK Rep. 96. 32 J–K, ff. 22–23.; David Bayne Horn, "The Duke of Newcastle and the Origins of the Diplomatic Revolution," in J.H. Elliott and H.G. Koenigsberger, eds. *The Diversity of History: Essays in Honour of Sir Herbert Butterfield* (London, 1970), p. 259.

¹⁰ Mitchell to Holdernessee, 3 June 1756, most secret, PRO SP 90/65; see also BL Add. MSS 11260, ff. 125–130.

¹¹ Frederick to Michell, 8 June 1756, GStAPK Rep. 96.32 J–K, ff. 104–108; Mitchell to Holdernessee, 10 June 1756, secret, PRO SP 90/65.

¹² Newcastle to Holdernessee, 20 June 1756, BL Add. MSS 32865, ff. 373–374.

¹³ Michell to Frederick, 25 June 1756, GStAPK Rep. 96.32 J–K, f. 127.

¹⁴ Holdernessee to Mitchell, 25 June 1756, PRO SP 90/65.

¹⁵ Richard Middleton, *The Bells of Victory: the Pitt-Newcastle Ministry and the Conduct of the Seven Years' War, 1757–1762*. (Cambridge, 1985), p. 9. It should be noted that Britain's only contact with Sweden at this time was apparently conducted through the Dutch diplomats, Marteville and Wilkinson. SP 95/102–104.

¹⁶ Holdernessee to Mitchell, 9 July 1756, BL Add. MSS 11261, ff. 4–5.

¹⁷ Newcastle to Holdernessee, 20 June 1756, BL Add. MSS 32865, f. 374.

¹⁸ Newcastle was the domineering figure in the formulation of British foreign policy from March 1754 to November 1756. He was succeeded in the Treasury by the Duke of Devonshire, but Pitt was the driving force behind Britain's diplomacy and military strategy, up to April

1757. After a short 'interministerium', Pitt and Newcastle joined forces in late June 1757, in a ministry that would survive until October 1761.

¹⁹ The case for Newcastle's continental approach is convincingly argued in Nicholas Rodger, "The Continental Commitment in the Eighteenth Century," War, Strategy and International Politics – Essays in Honour of Sir Michael Howard, eds. Freedman, Lawrence; Hayes, Paul and O'Neill, Robert. Oxford: Clarendon Press, 1992, pp. 39–55. An analysis of the 'Blue Water' policy, more akin to Pitt's line of thinking, appears in Daniel A. Baugh, "Great Britain's 'Blue Water' Policy, 1689–1815", *The International History Review*, volume X, no. 1 (February 1988), pp. 33–58.

²⁰ Robert Greenhalgh Albion, *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652–1862*. (Annapolis, 2000); H.S.K. Kent, *War and Trade in the Northern Seas: Anglo-Scandinavian Economic Relations in the Mid-Eighteenth Century* (Cambridge, 1973), *passim*, in Gottfried Niedhart, *Handel und Krieg in der Britischen Weltpolitik, 1738–1763* (Munich, 1979), pp. 57–58; Kistler, *British Diplomacy and Russia*, p. 113, n. 7.

²¹ Kistler, *British Diplomacy and Russia*, pp. 168–168, 173.

²² The brief experience of Colonel Robert Campbell in Stockholm is particularly instructive. Holdernes to Campbell, 16 August 1757 and Campbell to Holdernes, 21 September 1757, PRO SP 95/103. See also Sten Carlsson, "Sweden in the 1760s", in Sven Koblik, ed., *Sweden's Development from Poverty to Affluence, 1750–1970* (Minneapolis, 1975), pp. 22 and *passim*.

²³ Sergei M. Soloviev (Peter C. Stupples, Translator), *History of Russia from the Earliest Times*. (Gulf Breeze, FL, 1997), p. 32.

²⁴ Keith to Holdernes, 30 March 1758, private and secret, PRO SP 91/66.

²⁵ Frederick to Michell, 27 January 1757, GStAPK Rep. 96.32L, ff. 17–18.

²⁶ Frederick to Michell, 11 February 1757, GStAPK Rep. 96.32L, f. 26; See also Pol. Corr. XIV, pp. 264–265; Michell to Holdernes, 26 February 1757, PRO SP 90/68.

²⁷ Frederick to Michell, 9 March 1757, GStAPK Rep. 96.32L, f. 100.

²⁸ This paragraph is based on Michell to Frederick, 4 March 1757, GStAPK Rep. 96.32L, ff. 91–92.

²⁹ Holdernes to Titley, 18 January 1757, PRO SP 75/102; Julian S. Corbett, *England in the Seven Years' War: a Study in Combined Strategy*. (London, 1907), p. 155. The Northern Secretary admitted privately, however, that the orders for Britain's envoy in Denmark on this occasion were among the most farcical he had ever composed. Holdernes to Yorke, 18 January 1757, BL Eg. MSS 3448, ff. 147–148.

³⁰ Frederick to Michell, 26 March 1757, GStAPK, Rep. 96.32L, f. 123.

³¹ Frederick to Michell, 31 March 1757, GStAPK Rep. 96.32L, ff. 126–127; See also Pol. Corr. XIV, pp. 445–446.

³² Indeed, Sweden had served as the base for the squadron of Admiral Norris in the 1720s. Such a scenario was completely unthinkable thirty years later. PRO ADM 1/2, 1/3.

³³ Pitt had been forced from office over issues of command in Germany. Horace Walpole, Jr. *Memoirs of King George II*, ed. John Brooke, (New Haven, CT, 1985), p. 249.

³⁴ Frederick to Michell, 14 April 1757, GStAPK Rep. 96.32L, f. 140.

³⁵ Frederick to Michell, 3 June 1757, GStAPK Rep. 96.32L, f. 190; same to same, 7 June 1757, *ibid.*, f. 192; same to same, 8 June 1757, Pol. Corr. XV, pp. 142–143; same to same, 11 June 1757, GStAPK 96.36M, f. 191; See also Pol. Corr. XV, pp. 161–162; Michell to Holdernes, 12 June 1757, secret, PRO SP 90/69; same to same, 28 June 1757, Pol. Corr. XV, p. 193.

³⁶ Michell to Holdernes, 29 June 1757, most secret, BL Add. MSS 32871, f. 436.

³⁷ At the time, Cumberland was commanding Hanoverian and allied German forces on the continent, against a massive French invasion.

³⁸ Holdernessee to Cumberland, 13 May 1757, BL Eg. MSS 3442, ff. 74–75.

³⁹ Newcastle to Holdernessee, 20 June 1756, BL Add. MSS 32865, f. 374.

⁴⁰ Minute, 30 June 1757, BL Eg. MSS 3426, f. 158.

⁴¹ Cumberland to Holdernessee, 31 May 1757, BL Eg. MSS 3442, ff. 99–100.

⁴² Minute, 30 June 1757, BL Eg. MSS 3426, f. 158.

⁴³ Holdernessee to Mitchell, 5 July 1757, PRO SP 90/69.

⁴⁴ Titley to Holdernessee, 21 June 1757, PRO SP 75/102.

⁴⁵ Holdernessee to Mitchell, 5 July 1757, PRO SP 90/69.

⁴⁶ Mitchell to Holdernessee, 11 July 1757, most secret, PRO SP 90/69.

⁴⁷ Mitchell to Holdernessee, 11 July 1757, most secret, PRO SP 90/69.

⁴⁸ Newcastle to Mitchell, 16 July 1757, BL Add. MSS 32872, f. 214.

⁴⁹ Mem^{ls} for Mitchell's letter, 14 July 1757, BL Add. MSS 32872, f. 206.

⁵⁰ Holdernessee to Mitchell, 17 July 1757, most secret, PRO SP 90/69.

⁵¹ Clive Parry, *Consolidated Treaty Series*, (Gulf Breeze, FL, 1969) vol. 41, p. 190.

⁵² Holdernessee to Keith, 25 February 1758, PRO SP 91/66.

⁵³ Titley to Holdernessee, 8 April 1758, PRO SP 75/103.

⁵⁴ Keith to Holdernessee, 30 March 1758, secret, PRO SP 91/66.

⁵⁵ Wilkinson/Marteville to Holdernessee, 2 May 1758, PRO SP 95/103; see also Titley to Holdernessee, 16 May 1758, PRO SP 75/103.

⁵⁶ Titley to Holdernessee, 25 July 1758, PRO SP 75/103.

⁵⁷ Christopher Duffy, *The Army of Frederick the Great*. (New York, 1974), pp. 128–129.

⁵⁸ Frederick to Finckenstein, 22 December 1761, Pol. Corr. XXI, p. 137.

⁵⁹ Frederick to the Queen of Sweden, 26 December 1761, Pol. Corr. XXI, pp. 141–142.

⁶⁰ Frederick to Finckenstein, 27 December 1761, Pol. Corr. XXI, p. 144.

⁶¹ Almost as soon as he had received news of the Czarina's death, Frederick sought means by which to concert orders to Britain's envoy in St. Petersburg. Frederick to Finckenstein, 19 January 1762, Pol. Corr. XXI, pp. 189–190; Mitchell to Bute, 26 January 1762, secret, PRO SP 90/79.

⁶² By far the best account of this incident is Schweizer and Leonard, "Galitzin Letter," *passim*.

⁶³ The Seven Years' War in the Atlantic ended with the Treaty of Paris, which granted the eastern parts of modern Canada and the United States to exclusive British control. Britain also made substantial gains in Africa and India, although West Indian planting interests prevented similar gains in the Caribbean. On the last, see Frank Wesley Pitman, *The Development of the British West Indies* (Yale, 1917), pp. 334f.

⁶⁴ Hamish Scott, *British Foreign Policy in the Age of the American Revolution* (Oxford: Clarendon, 1990), p. 2 and *passim*.

⁶⁵ Carl J. Kulsrud, "Armed Neutralities to 1780," *American Journal of International Law*, Vol. 29, No. 3. (July 1935), pp. 423–447, *passim*.

⁶⁶ A British squadron could only have come in with Danish support, therefore immediately sparking rivalry with Russia; British-Swedish antagonism might have driven the latter state further under the influence of the Hats, and therefore the French; and as the squadron would have been sent effectively in Prussia's name, Prussian rapprochement with the aggrieved powers, particularly Russia, would have been that much more difficult.

Att bygga en skärgårdseskader – En samling brev i Riksarkivet från överstelöjtnant Carl Olof Cronstedt till Gustav III under slutet av år 1789 och början av 1790

Ulf Sundberg

Kriget i Finland

Sedan år 1788 pågick ett krig med Ryssland. Kriget startades av Gustav III och det finns olika förklaringar till exakt varför han gjorde detta. En del av förklaringarna är att Gustav III länge hade haft tanken att öka sin popularitet i Sverige genom ett framgångsrikt krig mot Ryssland. Sverige hade i frederna efter Stora nordiska kriget och Hattarnas ryska krig förlorat stora landområden till Ryssland, och en revansch för detta borde uppfattas som positivt i många läger.

Eftersom kungen enligt rådande grundlag inte fick starta ett anfallskrig lät Gustav III i slutet av juni 1788 iscensätta en skottväxling mellan en svensk gränspostering vid Puumala och till ryssar utklädda svenskar. Händelsen fick gälla som krigsorsak och två dagar senare gick svenska trupper över gränsen till Ryssland. En grundpelare i den svenska stridsplanen var att den ryska flottan besegrades på ett tidigt stadium av kriget. När den svenska och ryska flottan möttes vid Hogland i juli samma år var det nära att denna del av planen kunde förverkligas, men slaget slutade oavgjort och den illa åtgångna ryska flottan kunde ta sig tillbaka till sina baser. Ryssarna reparetrade sin flotta snabbare än svenskarna och kunde under resten av året hålla de svenska örlogsfartygen instängda i Sveaborg. Med detta hade Gustav III och Sverige fått allvarliga problem. Kriget till lands utvecklades heller inte som man tänkt sig och de svenska trupperna kom inte särskilt långt in på ryskt territorium. Inom officerskåren rådde ett stort missnöje med kriget, och i början av augusti slog detta ut i full blom. I den s k Anjalanoten förklarade ett stort antal officerare att de ansåg kriget vara olagligt och Gustav III

Ulf Sundberg, f. 1956, är civilekonom, författare och kapten i Flottans reserv. Under slutet av 1990-talet gav Ulf Sundberg ut en trilogi om svenska krig och fred samt medverkade i antologin om skärgårdsflottans historia, *Skärgårdsflottan*, Hans Norman (red.), Lund 2000. Ulf Sundberg har länge odlat ett varmt intresse för skärgårdsflottan och dess många fartyg.



Viceamiralen C. O. Cronstedt. Efter en miniatyrbild tillhörig protokollsekreteraren C. Cronstedt.

stod alltså inför ett uppror i officerskåren. Situationen räddades dock av att Danmark under augusti förklarade att de tänkte gå in i kriget. Kriget mot Ryssland hade ingen förankring i de breda folklagren, men ett krig mot Danmark ansåg många måste föras med kraft. Gustav III lämnade Finland och började organisera försvaret mot danskarna i Sverige. Han fick nu opinionen med sig och kunde slå ned officersupproret. Inför den annalkande hösten avstannade operationerna i Finland för år 1788. Redan i oktober 1788 kunde stillestånd slutas med Danmark.

I maj 1789 inleddes striderna åter i Finland. Ryssarna var delvis framgångsrika, men lyckades inte få ett övertag, och i augusti hade den svenska armén

intagit fördelaktiga positioner. Den 24 augusti led dock den svenska skärgårdsflottan ett nederlag vid Svensksund. Eftersom den ryska skärgårdsflottan med detta kom att kunna röra sig bakom de svenska positionerna återstod det bara för svenskarna att retirera. Principen hade börjat stå klar redan under början av 1700-talet. Den som hade övertaget i skärgården hade stora fördelar under ett krig i Finland. Om fartyg i skärgården ostört kunde föra fram trupper bakom fiendens positioner på fastlandet hotades motståndarens rygg, vilket resulterade i att den kringgångne snabbt tvingades retirera. Eftersom örlogsflottans stora fartyg inte kunde operera i skärgårdarna kunde fördelar vinnas oberoende av vem som hade herraväldet till havs. Denna insikt ledde fram till att man i både Sverige och Ryssland hade utvecklat fartygsförband som var specialanpassade för strid i skärgården. Den annalkande hösten hindrade fler krigsrörelser detta år, men på båda sidor blev man alltmer övertygad om att kriget skulle avgöras i den finska skärgården. Såväl svenskar som ryssar rustade frenetiskt inför den kraftmätning som måste komma sommaren 1790.

Carl Olof Cronstedt och hans uppdrag

Det byggdes fartyg i många delar av riket och överstelöjtnant Carl Olof Cronstedt fick i uppdrag att leda uppsättandet av ett förband i Pommern. Det är

Cronstedts brev rörande detta uppdrag som finns i Riksarkivet. Samlingen innehåller också några brev från Fredrik Wilhelm von Hessenstein, guvernör i Pommern. Wilhelm Odelberg har tidigare använt samlingen i sin biografi över viceamiral Carl Olof Cronstedt, men det finns många detaljer i breven som tidigare inte har publicerats. Dessa detaljer är intressanta på det sättet att de ger oss en djup inblick i en skärgårdseskader, t ex hur den var bemannad, vad fartygen kostade och vilka problem man hade med att sätta upp ett förband av denna typ.

Carl Olof Cronstedt föddes nära Helsingfors år 1756, hans far var artillerikaptenen Johan Gabriel Cronstedt. C O Cronstedt gick in i flottan och lät först höra talas om sig i samband med Gustav III:s statskupp år 1772, då han förde över trupper från Finland för att stödja kungen. När kriget med Ryssland bröt ut kom han till skärgårdsflottan och deltog i det första slaget vid Svensksund. Carl Olof Cronstedt var god vän med Carl August Ehrensvärd, skärgårdsflottans vid denna tid starke man. Det var med största sannolikhet tack vare denna vänskap som han fick uppdraget i Pommern, och uppdraget kan betraktas som i högsta grad hedrande för Cronstedt.

Pommern, som i praktiken hade varit svenskt sedan 1629, hade tillfallit Sverige efter Trettioåriga kriget och var en utmärkt plats att bygga fartyg på. Där fanns god tillgång till ek och några av skärgårdsflottans fartyg hade tidigare, med stor framgång, byggts där.

De två första breven är daterade den 3 november 1789. Cronstedt rapporterade i det första brevet att han nu hade kommit till Stralsund. Han informerade vidare om att von Hessenstein visserligen inte var på plats, men att han fick gott stöd av generallöjtnanten Armfelt och den pommerska "Cammaren". Generallöjtnanten Armfelt var Fromhold Armfelt, chef för Artilleriregementets avdelning i Stralsund. Cronstedt hade uppenbarligen vid denna tid inte fått den skeppsbyggmästare han blivit lovad och heller inte ritningarna på de fartyg som skulle byggas. Han intygade att arbetet skulle inledas med "full force" så snart dessa hade kommit. Han avslutar brevet med att "anstalt om ekvirkets fällande och apterande är även redan gjort".

Det andra brevet av samma datum är betydligt fylligare. Vi förstår av detta grunden i uppdraget, Cronstedt hade att bygga kanonslupar och kanonjollar samt reparera två kanonpråmar, *Hector* och *Achilles*. Pråmarna hade legat i Pommern en längre tid och var avsedda för Pommerns försvar. De var större, tungt bestyckade fartyg som var svåra att förflytta i skärgården och krävde stor besättning. Kanonsluparna och kanonjollarna var pråmarnas motsats. Den grundläggande idén med dessa fartygstyper var att skapa lätttröliga far-

tyg med liten besättning och få, men grova, kanoner. Fartygen utgjorde, trots att de var små, ett svårt hot mot de klen byggda galärerna som länge dominerade den ryska skärgårdsflottan. Kanonslupen var runt 20 meter lång och var normalt bestyckad med två 24-pundiga kanoner, en i fören och en i aktern. Kanonjollen var ännu mindre, den var runt 15 meter lång och förde en 24-pundig kanon i aktern. Kanonjollen lär vara det minsta örlogsfartyg som någonsin byggts. Båda fartygstyperna var mycket grundgående, för att kunna ta sig fram i princip var som helst i den finska skärgården.

När Cronstedt sett sitt uppdrag förstod han att det fanns brister i detta, och i det andra brevet måste han, så snyggt som möjligt, förklara förhållandet för kungen. Den erfarne Cronstedt såg två problem, det saknades kanonbarkasser och det saknades alla de slupar och roddbåtar som krävdes för att förbandet skulle fungera. Kanonbarkassen var ett skonertriggat fartyg, 10–14 meter långt och bestyckat med en 18-pundig kanon och 16 nickhakar. Han förklarade för kungen att det krävdes minst två kanonbarkasser ”till Kundskares”, d v s spaning, han förklarade vidare att det behövdes en mängd mindre båtar till eskadern, både för befälet och för att bogsera pråmarna. Cronstedt avslutade brevet med att om det blev brist på pengar eller manskap var det antalet kanonslupar som skulle komma att reduceras.

Bemannig

Till brev nummer två finns det en intressant bilaga. Den specificerar att det krävdes 1 836 man till eskadern, originalet är felsummerat och anger totalt 1 786 man. Personalen fördelas på samtliga personalkategorier och till pråmarna, kanonsluparna, kanonjollarna, kanonbarkasserna och sluparna, se bilaga 1. I bilagan ser vi en del intressanta saker. Till exempel att en kanonbarkass hade 30 mans besättning och en kanonslup 69 man, om chefen var en löjtnant. Dessa 69 man är betydligt fler än de 49 man som en kanonslup hade på 1770-talet enligt tabellen i Oscar Niculas bok om skärgårdsflottan. I kolumnerna för kanonjollar ser vi att en sådan med en underofficer som chef hade 22 mans besättning. För de 12 kanonjollarna avsattes endast fem sjöofficerare och tre arméofficerare. Vi ser också att sjömilitärerna, inklusive 19 ”civilbetjänter”, utgjorde cirka 40 procent av bemanningen. Den totala mängden officerare var med moderna mått liten, 2 regementsofficerare, 10 kaptener och 30 subalterner, totalt 42 officerare. Det sammanlagda antalet underofficerare var 107, varje underofficer hade alltså i genomsnitt cirka 17 man att hålla reda på. Det blir också tydligt att kanonpråmarna var personalslukande, de båda fartygen drog 463 man tillsammans, en fjärdedel av styrkan.

En personalkategori som inte varit särskilt uppmärksammas är officerarnas drängar, med sina 108 man utgjorde den fem procent av styrkan. En beräkning ger vid handen att en löjtnant eller subaltern hade två drängar och en kapten tre. I kolumnen för chefsslup, mindre slup och adjutantsjolle finns en regementsofficer, sannolikt överstelöjtnant Cronstedt själv, en kapten och en löjtnant samt tolv drängar. Om kaptenen och löjtnanten hade sitt vanliga antal drängar hade en överstelöjtnant sju.

Kostnader, slupar och båtar

Den 11 november 1789 hade Cronstedt räknat klart på kostnaden för eskadern och sände en "underdånig calcul över kostnaden" för det nya förbandet, i riksdaler pommersk kurant. Kalkylen återges i bilaga 3. Pommersk kurant var den valuta som användes i det svenska Pommern, den hade en växelkurs som var fri från den svenska riksdalern.

Förutom de rena kostnaderna får vi i kalkylen en bild av hur Cronstedt ville ha ett förband av denna storlek utrustat med slupar, mindre roddbåtar och underhållsfartyg. Sammanlagt 36 mindre båtar krävdes för ledning, samband och allmän rörlighet. Av benämningarna i kalkylen förstår vi endast användningsområdet för två av båtarna, chefen skulle ha en slup och adjutanten en jolle. Man ser framför sig hur adjutanten sannolikt var den som arbetade hårdast på förbandet och verkligen behövde en egen jolle för att kunna röra sig.

De 12 sluparna, med 5 till 10 åror, ser vi inte självklart vilka som skall använda. Om man beaktar hur en skärgårdseskader var organiserad till batalj passar bilden perfekt. Under eskaderchefen fanns tre divisionschefer, en av dessa kunde få en 10-årors slup och de två andra varsin 8-årors. Varje division var organiserad i tre plutoner. Fem av plutoncheferna kunde få en 6-årors slup och de fyra andra en 5-årors. Det framgår av ett av breven att sluparna behövdes för att bogsera pråmarna; tyvärr utvecklade Cronstedt inte detta. Det är möjligt att chefernas slupar var tänkta att användas för bogsering när förbandet förflyttade sig och sedan återgick till chefen när man grupperade för strid.

De 22 mindre båtarna är inte helt lätta att förstå. Om det hade varit 24 eller 26 skulle saken vara klar, en jolle till varje kanonslup, kanonjolle eller kanonbarkass. Nu är det fyra mindre fartyg som inte får några båtar.

Normalt sett hade man kunnat förvänta sig att chefen ville ha några slupar för samband med högre chef och för lokal spaning, men om han hade delat ut alla slupar till sina underlydande chefer fanns inte några sådana. Man ser också framför sig att behovet av slupar och småbåtar var stort. För det mesta var det säkert någon som skulle ta sig någonstans eller något som måste hämtas

eller lämnas och det var säkert många diskussioner om vem som fick ta slupen eller båten.

Underhållet krävde fem inhyrda köpmansfartyg, där vi kan utgå från att ett var tänkt att göras om till sjukfartyg. En beräkning ger vid handen att varje fartyg i genomsnitt var om 70 läster. Om vi betraktar bemanningstabellen förstår vi att fartygen hyrdes inklusive besättning.

Man kan vidare ta Cronstedts kalkyl och dela upp den i olika kostnadsslag, t ex stridsfartyg, slupar och roddbåtar, underhåll, personalkostnader samt övrigt. Man kan naturligtvis diskutera vilka poster som skall gå under vilken rubrik, men enligt den i bilaga 3 gjorda uppdelning ser man att det finns två dominerande kostnadsposter. Stridsfartyg står för 37 procent av kostnaden och personalen för 52 procent. Underhåll, slupar och roddbåtar samt övrigt är endast 11 procent. I moderna kalkyler brukar personalkostnaden bli den största, och vi ser här att även på 1790-talet dominerade kostnaderna för personal.

Nästa brev är daterat den 12 december 1789 och är mycket långt. Först rapporterar Cronstedt att arbetet med att reparera pråmarna inleddes den 30 november och hade framskridit så långt att den ena sidans bordläggning var borthuggen. Vidare hade Cronstedt skrivit kontrakt om uppförandet av 12 st kanonslupar. Han hade inte kunnat kontraktera kanonjollarna än, eftersom ritningen ännu inte kommit honom tillhanda. Man planerade att låta bygga de mindre båtarna i städerna omkring Stralsund, och "auction" på detta arbete skulle vara genomförd den 16 december. Av brevet förstår vi också att det hade blivit problem, kungen hade uppenbarligen inte fastställt Cronstedts kostnadsförslag och han hade dessutom utökat nybyggnadsprogrammet. Cronstedt var inne på tanken att inte reparera pråmarna och inskränka nybyggnaden till 12 kanonslupar. Utan att man förstår allt i brevet inses tydligt att Cronstedt ansåg sig sakna tydliga order.

Nästa i ordningen är ett brev från von Hessenstein till kungen, daterat den 29 december. Han konstaterade att det förelåg problem med ekonomin. I pommerska ränteriet skulle det vid slutet på året endast finnas "ongefärligen åtta tusende riksdaler pommersk courant". Han konstaterade vidare att de pågående rustningarna krävde pengar från Sverige för att kunna finansieras. von Hessenstein informerade också om att de två bataljoner som majoren greve Putbus och kaptenen Morath hade i uppdrag att sätta upp måste frysa inne om det inte ställdes mer pengar till förfogande.

År 1790, uppdraget utökat och värvningar inleds

Efter nyårshelgen kom Cronstedts brevskrivande igång igen. Den 5 januari

1790 skrev han två brev till kungen. Det första avhandlade ett sjukfartyg. Han anhöll om tillstånd att anordna ett sådant, och påpekade att han inte hade med detta i sin första plan av den 3 november, men väl i sin kalkyl av den 11:e samma månad. Cronstedt anhöll också om att få anställa ”en medicus och en chirurgus”.

I det andra brevet kan vi konstatera att kungen nu verkade ha bifallit Cronstedts två förslag av den 3 och 11 november, men gjort en tilläggsbeställning på 12 st kanonslupar. Finansieringen av grundbeställningen var nu enligt Cronstedt klar, man fick krediter till årets slut. De nybeställda kanonsluparna krävde dock 20 000 riksdaler pommersk kurant, som antingen kunde ”up negocieras eller från Sverige hit remitteras”. Cronstedt tog nu också upp bemanningsfrågan för första gången. Han konstaterade att manskap var svårt att hitta i Pommern, men att han planerade att bege sig till Hamburg för att värva.

Den 8 januari var det dags för nya brev. Av det första förstår vi att kungens tilläggsbeställning avsåg 12 st kanonslupar och 2 st kanonjollar och att artilleri till dessa var ett problem. Cronstedt konstaterade att för dessa fartyg behövdes 26 st 24-pundiga kanoner och 48 st 3-pundiga nickor. Nickorna fördelades med största sannolikhet med fyra stycken på varje kanonslup. Den tidigare lösningen, att ta pjäser från fästningarna, var nu uttömd och Cronstedt konstaterade att kanoner behövde sändas från Sverige på ett eller annat sätt, eventuellt genom att man tog dem från ett örlogsfartyg från Karlskrona.

Det andra brevet av den 8 januari handlar om brist på virke för lavetter till pråmarna. Cronstedt förklarade att det var för sent att hugga, men att det fanns leverantörer som antingen kunde sälja eller leverera mot löfte att få tillbaka samma mängd virke när sjöfarten på Sverige åter kunde upptas.

I januari 1790 begav sig Cronstedt på resa för att värva sjöfolk. Den första indikationen är ett brev daterat i Lybeck den 25 januari. Cronstedt hade här sammanträffat med kungens agent A. W. Pauli, som informerade om att det var ont om sjöfolk i Lybeck. Cronstedt föreslog att Pauli ändå fick uppdraget att värva och att Pauli skulle få en officer kommenderad till Lybeck för att hjälpa till med värvningen. Även nästa brev handlar om bemanning. Det är daterat i Stralsund den 2 februari och handlar om artillerister. Cronstedt ville nu ha med artillerikaptenerna Armfelt och Pollet med deras officerare i förbandet. Han ansåg detta vara viktigt, särskilt mot bakgrund av att Armfelts och Pollets hela artillerikompanier skulle medfölja eskadern. Cronstedt nämnde nu också för första gången den av översten och riddaren Hintzenstern uppsatta bataljonen.

I början av mars hade Cronstedt problem med ekonomin, utrustningen hade blivit dyrare än beräknat och de utländska värvningarna hade kostat. Den 5 mars skrev han till kungen från Hamburg om detta. Under mars och april skrev han ytterligare tre brev om bemanningsfrågorna. I ett av dessa anmärkte han att lönekraven från sjöfolket hade sjunkit sedan grönlandsfararna hade fått ihop sina besättningar. Det var uppenbart så att de svenska värvningarna hade haft konkurrens av en expedition till Grönland, som också haft behov av sjömän.

Den 10 april började projektet bli klart. Cronstedt anmälde att 2 pråmar, 14 kanonslupar, 14 kanonjollar och 2 kanonbarkasser kunde segla den 24:e i samma månad. Det stod redan nu klart att 10 st kanonslupar inte skulle vara klara till den 24:e. Cronstedt föreslog att löjtnanten och riddaren Carl Johan von Sjöholm lämnades kvar i Stralsund och kom efter med dessa 10 kanonslupar. Det stod också klart att det rådde artilleribrist. Ambitionen var att bestycka alla fartyg med 24-pundiga kanoner, men 24-pundarna räckte inte till kanonjollarna. För att "säkrare få dem genom sjön" försågs kanonjollarna med 18-pundiga kanoner. Jollarna var dock så byggda att man med enkelhet kunde bestycka om dem med 24-pundiga kanoner. Även 6 stycken kanonslupar fick man utrusta med 18-pundare. De 18-pundiga kanonerna hade "tillförne på pråmarne varit". Som bilaga lade Cronstedt en uppställning över besättningarna, man hade halva personalstyrkan för alla fartyg utom kanonjollarna, där stora brister rådde, se bilaga 2. I en not till uppställningen över besättningen förklarade Cronstedt att de tio sista kanonsluparna skulle tas om hand av von Sjöholm, fyra andra officerare, 50 man ur artilleriet, 150 man ur överste Hintzensterns bataljon, 50 pionjärer och det sjöfolk som kunde anskaffas under till buds stående tid. Han förklarade vidare att varje pråm hade 106 man, att varje kanonslup hade 34 man och att kanonsluparna skulle ta kanonjollarna på bogsering under färden till den finska skärgården. Cronstedt anmälde vidare att det fanns proviant ombord för fyra månader samt att det fanns 100 skott för varje kanon på kanonslupar och kanonjollar samt 50 skott per kanon på pråmarna.

Nästa brev i samlingen är ett desperat meddelande från von Hessenstein. Det är daterat den 15 april och talar om bekymmer med krediter. Enligt von Hessenstein gick rykten om att Pommern skulle säljas, eller åtminstone pantsättas, av den svenska staten. Dessa rykten hade gjort det omöjligt att få lokala krediter. Han berättade om den "physicaliska omöjligheten" att anskaffa de 15 000 riksdaler som krävdes för att skaffa sjöfolk och att pengarna måste remitteras från Sverige.

Eskadern avseglar

Den 7 maj skrev Cronstedt nästa brev från eskaderns läger på halvön Wittow på Rügen, den nordliga halvö där Arkona ligger. Han informerade om att han avseglat från Stralsund den 3 maj med 14 kanonslupar, 14 kanonjollar och 2 kanonbarkasser. En sydostlig vind förde snabbt förbandet till Rügen, men en envis sydost höll honom kvar på ön. Detta kan förstås som att Cronstedts förband gått in i en vik, sannolikt Wickerboden, på Wittow och att den sydostliga vinden gjorde det omöjligt för honom att ta sig ur denna. Cronstedt berättade vidare att av de tio kanonsluparna, som skulle följa efter senare, var nu åtta i sjön och de två sista skulle vara klara i mitten av månaden. Pråmen *Hector* var reparerad och tog in sina kanoner och pråmen *Achilles* låg i kölhalning. ”Till besättning på båda pråmarne är qvarlämnat 52 man artillerie, 100 man infanterie samt 50 matroser.”

Det sista brevet kom från Kalmar och är daterat den 30 maj 1790. Cronstedt anmälde att han ankom till Kalmar om aftonen den 29 maj och embarkerade trupper ur armén. Från Smålands kavalleri kom 2 subalternofficerare, 4 underofficerare, 1 trumpetare och 100 ryttare. Från Kalmar regemente kom 1 major, 1 kapten, 10 subalternofficerare, 1 regementspräst, 1 fältskär, 16 underofficerare, 7 trumslagare, 1 profoss och 474 man. Med detta blev fartygens besättningar så gott som kompletta, 26 man saknades. Tekniken att fylla upp besättningarna med soldater ur armén var helt gängse. Sjömän var en bristvara och många sysslor i skärgårdsflottan, t ex rodd, krävde inte någon större utbildning i sjömanskap, varför armésoldater mer än väl kunde utföra dessa. Arméförband kommanderades regementsvis till tjänstgöring på skärgårdsfartygen.

För att fylla upp de 10 kanonslupar som von Sjöholm snart skulle komma med kvarlämnades ur Smålands kavalleriregemente 1 ryttmästare, 4 subalternofficerare, 1 regementspräst, 1 regementsfältskär, 1 fältskärargesäll, 1 skrivare, 10 underofficerare, 3 trumpetare, 1 profoss och 376 ryttare. Av ryttarna var 36 sjuka. Cronstedt konstaterade vidare att det var problem med att bemanna pråmarna. Smålands kavalleri var bara 440 ”effective”, men han hade räknat med att de skulle vara 600. Den föreslagna lösningen var att herr vice landshövdingen, översten och riddaren Fredrik von Köhler, skaffade fram 1 kapten, 2 subalternofficerare, 4 underofficerare, 2 trumslagare och 100 man samt ett fartyg som kunde frakta denna trupp. Cronstedt anhöll om kungliga order som borde möta vid Dalarö eller Furusund. Om han fick dessa order kunde von Köhlers trupp gå ombord på pråmarna där. Cronstedt avslutade sitt brev med att han hade för avsikt att avsegla från Kalmar så snart han fick rätt vind och att tillståndet på eskaderna var gott, endast sex man i besättningen

var sjuka. Bilaga 2 är kompletterad med uppgifterna om besättning som togs ombord i Kalmar.

Avslutning

Brevsamlingen ger oss en bild av överstelöjtnanten Cronstedt som en kompetent och erfaren person som i stort löste de uppgifter som kungen hade ålagt honom, trots svårigheter. På en punkt gick det dock inte som kungen tänkt sig. Vi vet från krigshistorien att kanonpråmarna aldrig kom att delta i slaget vid Svensksund. Om de någonsin kom iväg från Stralsund framgår inte av materialet, men från andra källor vet vi att de inte gjorde det. Det är fullt förståeligt att Gustav III ville ha upp pråmarna till Finland, de skulle tillföra skärgårdsflottan mycket eldkraft. Pråmarna var dock kända för att vara svåra att förflytta och i övrigt klumpiga fartyg. Många operatörer var skeptiskt inställda till kanonpråmarna. Materialet säger heller inget om vilket skick pråmarna var i, man får intrycket att de var mycket ruttna när hela bordläggningen måste rivas. Det kan vara så att Cronstedt egentligen inte sympatiserade med idén att lägga ned resurser på pråmarna, men att han inte vågade gå direkt mot kungen på denna punkt.

Carl Olof Cronstedts ankomst till skärgårdsflottans huvudstyrka i den finska skärgården visade sig viktig för krigets fortsättning. När Cronstedts eska-der kom fram var den svenska örlogsflottan och skärgårdsflottan instängd i Viborgska viken och läget var prekärt. Efter utbrytningen från Viborgska viken var befäl och manskap tröttkörda och ovilliga till nya strider. Cronstedt hade dock varit förskonad från dessa upplevelser och var den ende i officersrådet som stödde Gustav III:s beslut att ta ett nytt slag vid Svensksund den 9–10 juli 1790. Cronstedt utsågs till flaggkapten under detta slag och bidrog aktivt till den seger som möjliggjorde krigets avslutande på för Sverige rimliga villkor. Hans förband, Fjärde brigaden, även känd som Tyska brigaden, leddes under slaget av kaptenen Karl Paco Hård. Det förband som Cronstedt tillförde var viktigt, men han själv och hans positiva inställning till möjligheten att vinna en seger var kanske ännu viktigare.

Breven låter oss förstå en del av Carl Olof Cronstedts vedermödor med att lösa sin uppgift. Den som har kommit i kontakt med fartygsbyggnad i vår tid känner igen problemen, tid, pengar och personal.

Bilagorna ger oss en detaljerad inblick i vilka personalkategorier man behövde för bemanningen och hur många från varje kategori som krävdes för varje fartygstyp. I uppsatsen görs vissa analyser av bilagorna, men den som har ett visst specialintresse kan säkert få ut mer av dem. Kalkylen ger oss ett

viktigt bidrag i det att vi får reda på hur många slupar och båtar som en erfaren chef ansåg behövdes för att förbandet skulle fungera och hur mycket ett förband av denna typ kostade totalt sett.

Källor:

Brev från C O Cronstedt och Fredrik Wilhelm von Hessenstein till Gustav III 1789–1790.
Riksarkivet: Förteckning över Brev i Flottans samling: Namn på enskilda brevskrivare: Carl Olof Cronstedt, 1789–1790, Afd A:II; Vol B:4

Litteratur:

Berg, Lars Otto, "Skärgårdsflottans fartyg. Typer och utveckling under 1700- och 1800-talen.", i "Skärgårdsflottan", Hans Norman (red), Historiska Media – Lund, 2000
Börjeson, Hjalmar, "Biografiska anteckningar om örlogsflottans officerare 1700–1799", Generalstabens Litografiska Anstalts Förlag – Stockholm, 1942
Nicula, Oscar, "Svenska skärgårdsflottan 1756–1791", C E Fritzes Bokförlag AB – Helsingfors, 1933
Odelberg, Wilhelm, "Viceamiral Carl Olof Cronstedt", Söderström & C:s Förlagsaktiebolag – Helsingfors, 1954
Sundberg, Ulf, "Svenska krig 1521–1814", Hjalmarson & Högberg Bokförlag AB – Stockholm, 1998
Svenskt Biografiskt Lexikon, Andra bandet, Stockholm 1920 (om Fromhold Armfelt)
Svenskt Biografiskt Lexikon, Tjugoförsta bandet, Stockholm 1975–1977 (om Fredrik von Köhler)

	Achilles	Hector	1 k-slup	11 k-slup
SJÖMILITÄRER				
Officerare				
Regementsofficer				
Kaptener	1	1		
Löjtnanter	2	2	1	
Underofficerare				
Styrmän	2	2		
Artilleri	5	5	1	
Skeppare	3	3	1	
Civilbetjänter				
Präst	1	1		
Kommisarie	1			
Fältskär	2	2		
Skrivare	1	1		
Timmermän & segelsömmare	2	2		
Skeppsgossar	12	12	2	
Artilleri & spel	30	30	6	
Båtsmän eller matroser	60	60	6	
Summa sjömilitärer				
LANDMILITÄRER				
Officerare				
Regementsofficer				
Kaptener	1	1		
Subaltern	1	1		
Underofficerare	4	4	2	
Soldater	90	90	48	
Summa landmilitärer				
Officerares drängar	14	14	2	
Summa	232	231	69	

Förklaringar:

K-slup = Kanonslup

K-jolle = Kanonjolle

K-bark = Kanonbarkass

Slupar = Chefsslup, mindre slup och adjutantens jolle

Förd bef = Fördelningsbefälhavarens sluproddare

P-fartyg = Proviantfartyg

lle	11 k-jolle	2 k-bark	Slupar	Förd bef	4 p-fartyg	Summa
			1			1
	1					5
	4	1	1			22
			1		4	9
1	11	2				36
		2			4	24
						2
						1
					6	10
					4	6
					8	12
1	11	4	4	7	8	83
3	33	8				176
5	55	10	27	38	32	359
						746
			1			1
	1					5
	2					8
	6					38
12	132	30				930
						982
	18	2	12		4	108
22	274	59	47	45	70	1836

Källa: Carl Olof Cronstedts brev till kungen den 3 november 1789.

SJÖMILITÄRER	Chefsslup	Hector	Achilles	K-slup 14	K
Officerare					
Regementsofficerare	1				
Kaptener		1	1		
Subalterner	1	2	2	14	
Underofficerare					
Styrmän	1	2	2		
Artilleri		4	4	7	
Skeppare	1	3	3	14	
Civilbetjänter					
Präster		1	1		
Exp & kommisarie	1				
Fältskärare, över		1	1	2	
Fältskärare, under		1	1	2	
Skeppsskrivare		1	1		
Hantverkare					
Skeppstimmermän		1	1	1	
Undertimmermän		1	1	1	
Segelsömmare		1	1		
Skeppsgossar	2	12	12	14	
Matrosor	20	30	30	26	
Förhyrda matrosor				2	
KUNGL ARTILLERIET					
Officerare					
Kaptener		1		1	
Subalterner			1		
Underofficerare		1	1		
Konstaplar och hantlangare		26	26	77	
KUNGL HINTZ. BATALJON					
Officerare					
Regementsofficer		1			
Kaptener		1	1	2	
Subalterner		1	1	6	
Auditörer		1			
Underofficerare		2	1	14	
Spel		3	3	4	
Korpraler & soldater		50	50	350	
Summa	27	148	145	537	

Förklaringar:

K-slup = Kanonslup
 K-joll = Kanonjolle
 K-bark = Kanonbarkass
 Sjuk fgt = Sjukfartyg
 Prov fgt = Proviantfartyg

Emb Kalmar = Embarkerade i Kalmar
 S kav = Smålands kavalleriregemente
 K reg = Kalmar regemente
 Sjöholm = Personal ur Smålands kavalleriregemente som kvarlämnades till von Sjöholms styrka

K-bark 2	Sjuk ftg	Prov ftg	Summa	Emb Kalmar			S:a
				S kav	K reg	Sjöholm	
			1				
			2				
2			24				
			5				
			15				
2			23				
	1		3		1	1	2
			1				
	1		5		1	1	2
	2		7			1	1
		4	7			1	1
			4				
	1		5				
			2				
4		4	62				
			106				
26			28				
			2				
			2				
			9				
6			170				
			1		1		1
			4		1	1	2
			8	2	10	4	16
			1		1		1
			17	4	16	10	30
			10				
			450	101	481	379	961
40	5	8	974	107	512	398	1017

Källa: Carl Olof Cronstedts brev till kungen den 10 april 1790 samt den 7 maj 1790.

Tabell 3: Kalkyl över en skärgårdseskader, i riksdaler, pommersk kurant.

Kostnadspost	Belopp	%
12 st kanonslupar à 1 350	16 200	
Artilleripersedlar mm	3 600	
12 st kanonjollar à 900	10 800	
Artilleripersedlar mm	1 800	
2 st kanonbarkasser à 1 300	2 600	
Artilleripersedlar mm	600	
2 st pråmar med deras espringar, reparation	10 000	
Artilleripersedlar mm	6 000	
<i>Summa stridsfartyg</i>	<i>51 600</i>	<i>37%</i>
1 chefsslup med tillbehör	1 500	
1 st 10-årors och 2 st 8-årors slupar à 200	600	
5 st 6-årors och 4 st 5-årors slupar à 150	1 350	
1 st adjutantjolle	100	
22 st små roddjollar à 30	660	
<i>Summa mindre båtar</i>	<i>4 210</i>	<i>3%</i>
Medikamenter och sjukfartygs inrättande	1 500	
Hyra för 5 köpmanfartyg i 4 1/2 mån à 5 RD per läst	7 875	
<i>Summa underhållsfartyg</i>	<i>9 375</i>	<i>7%</i>
Tält för befäl och manskap på k-slup o k-joll	3 144	
Utredningspersedlar för 1 465 man	12 208, 16	
83 st skeppsgossars beklädnad och täcken	415	
Manskaps anskaffande och avlöning	8 000	
1 788 mans provianterande för fyra månader	33 760	
Officerares, underofficerares, extra betjänters och Manskaps sjötraktamente, månadshyror och Expeditionslöner för 2 månader	14 000	
<i>Summa personal och personalkostnader</i>	<i>71 527, 16</i>	<i>52%</i>
Extra utgifter	1 500	
<i>Summa övrigt</i>	<i>1 500</i>	<i>1%</i>
Totalt	138 212,16*	100%

* Originalet är felsummerat och slutar på 138 202,16

Källa: Carl Olof Cronstedts brev till kungen den 11 november 1789

Recensioner

Gustaf von Hofsten och Jan Waernberg, *Örlogsfartyg. Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg*. Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek /CB Marinlitteratur och Forum navales skriftserie nr 6, 331 sidor, Fartygsskisser av Curt S Ohlsson.

anmäld av Jarl Ellsén

”Ännu en!” skulle man med visst fog kunna utbrista. Redan 1992 kom Karl-Erik Westerlunds m fl ”Svenska Örlogsfartyg 1855–1905”, vilken i sig var en ambitiös och rikt illustrerad ”förteckning” över i huvudsak stridande enheter under denna period.

Den föreliggande boken är emellertid av en helt annan kvalitet och omfattar samtliga fartyg (och båtar) som seglat under den tretungade flaggan – och som varit maskindrivna. Det första blev linjeskeppet Carl XIV Johan, som visserligen stapelsattes redan 1817, men försågs med en ångmaskin 1854. Det sista skeppet i denna omsorgsfullt beskrivna rad är naturligtvis ”smyg”-korvetten Visby.

Denna bok har fått en elegant utformning (Westerlunds var oinbunden) med mängder av fotos, många i färg. En särskild finess är Curt S. Ohlssons egenhändigt framställda skisser, beroende på ändringar och moderniseringar fler skisser per enhet. Ytterligare imponerande siffror kan nämnas, bortsett från de totalt 331 sidorna, 2 cm bredare än ”Pansarskepp”, föregående bok i denna skriftserie. 700 fartyg och båtar är medtagna, såväl Kustartilleriets som trängfartyg av alla de slag, förutsatt, som sagt, att de fört örlogsflagga och haft maskindrift. Vidare ger 570 fotos plus de handritade skisserna en fullständig bild av denna långa och för Sveriges sjöförsvär viktiga utveckling.

”Örlogsfartyg” är dock inte bara en slags marinkalender. Den är indelad i en historisk och en fartygsbeskrivande del, den senare av särskilt intresse för den så kallade ”Ship lovern”. Den historiska delen har emellertid åtskilligt att

Jarl Ellsén, f. 1920, FD kommandörkapten m s t. Slutade aktiv tjänst vid flottan som chef för Försvarsstabens informationsavdelning. Därefter 1975–89 chef för Armé- Marin- och Flygfilm och därunder producerat ett tiotal instruktions- och informationsfilmer. Utgivit från trycket tre böcker, varav den senaste *Främmande ubåt sänks på svenskt vatten* (Lidingö 1998). Skrivit ett flertal artiklar i dagspress och facktidsskrifter, samt medarbetat i radio- och TV-program. Ledamot av Sjöhistoriska samfundets styrelse 1995–2003. Ingår fr o m 1998 i styrelsen för ”Ubåtsvapnet 100 år”.

ge den sjöhistoriskt intresserade, utan att denne därför behöver lyfta på och plöja igenom de senare delarna av det bokstavligt talat tunga verket Svenska Flottans Historia.

Med tanke på dagens svenska flotta, vilken snart knappast kan göra anspråk på den beteckningen, så behandlar boken tre historiska epoker av särskilt intresse. Den första nämner tiden 1789–90 (Svensksundsslaget!), då vår flotta var som allra störst någonsin: 25 linjeskepp, 18 fregatter med totalt 2 250 kanoner och en besättningsstyrka på 18 000 man, vartill kom arméns flotta om 350 enheter och 3 000 kanoner. Nästa betydelsefulla epok var åren närmast efter sekelskiftet 1900, när flottan helt förnyats och utgjordes av 11 pansarskepp, 1 pansarkryssare, 6 jagare, 19 torpedbåtar och 1 ubåt. Slutligen milstolpe nr 3 är år 1945 med 7 pansarskepp, 4 kryssare, 15 jagare, 12 äldre/kustjagare, 26 ubåtar, 20 motortorpedbåtar, 32 minsvepare, 2 minfartyg och 16 vedettbåtar, en förhållandevis värdig "Grande Finale".

För den forskningsintresserade läsaren rekommenderas studium av bilagorna med innehåll och omfång som tidigare inte publicerats. En tar upp igenkänningsbeteckningar och namnförkortningar för samtliga av i boken beskrivna enheter inklusive således hjälp- och trängfartyg intill kategorin bogserbåt. Sammanlagt har denna bilaga hela 1200 namn mm. En annan bilaga har också sitt stora intresse, nämligen svar på frågan vart alla uttrangerade, icke skrotade fartyg och båtar tagit vägen. Dessa bilagor kan säkert bespara mången forskares besök i ordböcker och encyklopedier.

Det är således ingen dålig uppgift författarna ålagt sig. De har dock i förordet kastat in en brasklapp att man är medveten om oundvikliga fel och brister. (Fortfarande finns det personer som t ex på rak arm kan berätta om torpedbåten *Freke* från 1886!). Om recensenten skulle vara petig skulle väl en eller annan petitess kunna påpekas. Ytterligare händelser av mer allmänt intresse kunde måhända litet närmare ha behandlats. Chefsfartyget *Drott* blev ju vår hittills enda kungajakt, livligt utnyttjad av kung Oscar II med regelbundna berömda sommarbesök i Marstrand.

En annan händelse av definitivt större betydelse för örlogsflottans utveckling var pansarbåtsinsamlingen 1912, vilken nämnts mer i förbigående. Den inbringade ju den i förhållande till dagens penningvärde oerhörda summan 17 miljoner kronor, inte 15 som nämnts, och gav därmed en kraftfull avslutning på pansarskeppsepoken. Insamlingens krav var dessutom att *Sverige* skulle kölsträckas redan samma år. Götaverken lyckades få första kölplåten på plats den 12/12 1912 kl 1200!

Behovet av en snabb förstärkning av flottan vid andra världskrigets utbrott

medförde, vilket boken behandlat, jagarköpet i Italien. Det vore måhända även på sin plats att nämna att prins Bertil vid tjänstebesök i USA fick ett erbjudande av president Roosevelt personligen att Sverige skulle få köpa en amerikansk 10 000 tons kryssare.

Bortsett från dessa smärre notiser i marginalen kan denna bok varmt rekommenderas till den sjöhistoriskt intresserade, såväl forskaren som den vanlige historieläsaren.

Gösta Bågenholm, *Ett medeltida sjölexikon från Island*. Skärhamn. Bådokgruppen, 2002, 149 sidor (även utgiven av Gotarc, Series B Arkeologiska skrifter No 47, Göteborg)

anmäld av Mats Kero

I den yngre Eddan av Snorre Sturlason (c:a. 1178–1241) finns ordramsor i metrisk form som kallas þulur (þ – ljudvärde th). De antas vara skrivna som hjälp åt diktande skalder för att finna allitererande synonymer, men osäkerhet råder i vilken utsträckning de varit upptecknade av Snorre eller senare tillägg från andra hälften av 1200-talet. Av stort sjöhistoriskt intresse är de þulur som benämns *Skipa heiti* (skeppstyper, skeppsnamn) och *Heiti á skipi* (namn som hör till skepp). Dessa þulur omfattar sammanlagt c:a 160 ord fördelade på 10 ramsor och utgör lite tillspetsat – som författaren konstaterar – världens äldsta kända sjölexikon. De allra flesta orden återfinns i fornisländska och norröna ordböcker, ehuru informationen ofta är av karaktären ”eit slags skip” eller ”noko av riggen paa skip”.

Själva ordramsorna har tidigare bara översatts av Anthony Faulkes i dennes kompletta engelska översättning *Snorri Sturluson Edda* (1987). Faulkes har emellertid nöjt sig med att sträva efter en ordagrann översättning och har ingen diskussion om de ofta mycket invecklade tolkningsproblemen av orden. Det är därför värdefullt att sjökaptenen och arkeologen Gösta Bågenholm gett sig i kast med en tolkning av þulurs sjötermer, ehuru det i många fall – som denne själv nogsamt påpekar – bör läsas som ett antal förslag på översättningar och inte som slutgiltiga tolkningar.

Boken inleds med en orientering om þulur och deras tänkbara ålder. Sedan följer korta avsnitt om äldre nautiska ordböcker, vikingatida navigation, vikingatida vant samt nordiska skeppstermer i engelska och romanska språk. Avsnittet om vikingatida navigation innehåller en diskussion om olika metoder för latitudbestämning. Hypoteser om att vikingarna skulle haft sådana har naturligtvis framförts av åtskilliga författare. Ändå måste dessa anses vara obestyrkta (Se t.ex. Sibylla Haasum, *Vikingatidens segling och navigation*.) De astronomiska kunskaper på Island under 1100-talet som Bågenholm redo-

Mats Kero, f. 1953, fil lic. i Ekonomisk historia och sjökaptän. Har publicerat *Casa de Contratación och spansk navigationsteknik 1508-1606. En fallstudie i teknisk utveckling och tillämpad vetenskap under den moderna tidens början* i Forum navales skriftserie, och i förra numret av Forum navale bidragit med en artikel om spanska sjötermer av fornnordisk ursprung.

gör för fanns också på många håll under medeltiden och antiken. Dess förekomst kan emellertid inte kopplas till kunskaper i astronomisk navigation utan mera handfasta nautiska belägg. Även den till synes enkla latitudbestämningen med hjälp av Polstjärnan var också mer komplicerad än vad man kan tro. År 1000 rörde sig Polstjärnan i en cirkel om c:a 7° över polen, vilket naturligtvis medför mycket stora mätfel utan korrekctionstabeller för polavståndet eller metoder för att utföra mätningarna vid jämförbara tidpunkter – vilket inte är bekant att vikingarna hade. En annan sak är att vikingarna bör ha använt sig av sol och stjärnor för rikttningsbestämning.

Bågenholm visar vidare ett par figurer (sid 18) ur en gammal isländsk handskrift och hävdar att de illustrerar astronomiska vinkelmättningsinstrument, typ astrolabium. Uppenbart är att de istället handlar om solens och månens läge vid springflod, vilket även anges i den skrift varifrån figurerna hämtats! Beträffande europeisk användning av vinkelmättningsinstrument för positionsbestämning till sjöss finns heller inga trovärdiga belägg före det att portugiserna tog i bruk kvadranten kring mitten av 1400-talet samt den förenklade varianten av astrolabiet för sjöbruk, sjöastrolabiet, c:a 1480 (tillsammans med soltabeller för navigation). Här finns ett samband med det muslimska och judiska astronomiska vetandet på den Iberiska halvön under medeltiden. Men framväxten av västeuropeisk astronomisk navigation gick inte över vikingarna som Bågenholm spekulerar i.

På säkrare vatten är Bågenholm i bokens huvudinnehall, översättningen av de gamla nautiska ordrarnas i þulur, trots att tolkningen ibland kan vara nog så knivig. Hur ska man i sammanhanget t.ex. översätta *ugla*? Ordagrant kan det betyda "uggla" (som Faulkes översatt det till). Det skulle då snarast vara ett skeppsnamn och inte en "uv". Men Bågenholm argumenterar utifrån sina allmänna kunskaper i sjömansspråk – på ett i mitt tycke trovärdigt sätt – för att det mycket väl kan ha avsett ett lovgirigt fartyg! Vidare, skall *hamarr* översättas till "hammare" (Faulkes), eller rör det sig om en slags berghult eller avisarlist (Bågenholm) – jfr hammarband på brygga? Nog har den senare tolkningen mycket som talar för sig i sammanhanget. Det här är bara ett par exempel på hur författaren i sin tolkning kan dra nytta av sina nautiska och dialektala kunskaper i den språkvetenskapliga analysen.

Huruvida man under vikingatiden talade om ett lovgirigt fartyg som en "uggla" har naturligtvis mer språkligt än sjöhistoriskt intresse. Av klart sjöhistoriskt intresse är däremot t.ex. Bågenholms tolkning av *høfuðbendur*, plural av *høfuðbenda*, av "huvud" och "band som spänner". Detta ord brukar översättas med vant, ehuru Faulkes fastnat för barduner (backstag). Bågenholms

förslag är att det istället kan ha syftat på vantspännare, jfr engelska *deadeye* (jungfru = vantspännare) och plattyska *doodshoofd* (dödsalle = jungfru). De senare skulle då kunna vara folketymologier av medeltidsisländska *hofuðbendur*, enligt författaren. Till saken hör i och för sig att fornfranska *hobens* (moderna *hauban*), dokumenterad i anglonormandisk vers c:a 1155 i betydelsen vant, anses vara ett låneord från *hofuðbendur*. Men eftersom vi inte säkert vet hur vikingatida vant fästes i borden är dock Bågenholms tolkningsförslag intressant.

Allmänt kan sägas att hans etymologier för en lekman förefaller underbyggda och med de nödvändiga reservationerna. I ett fall, där Faulkes översatt *rǫ* med "rå" kan man dock fråga sig om Bågenholm inte dragit för stora växlar på sina kunskaper i bohuslänska sjötermer. Då i Bohuslän *rö* syftar på rum i öppen båt gör denne istället analogin att det isländska ordet istället bör läsas som "skeppsrums". Med tanke på accenten på den fornisländska vokalen, samt sammanhanget – vilket i Faulkes (som är expert på fornisländska) läsning ger ramsan "rå, rack, rev" – kan man nämligen anse just "rå" vara en naturligare översättning, även om "rå" brukar skrivas *rá* på fornisländska.

Smärre anmärkningar kan även riktas mot en del formuleringar. T.ex. skriver författaren att skandinaviska låneord nått ut till de franska dialekterna samt portugisiskan och spanskan "påverkade av pariserfranska", vilket framstår som en mycket vågad tolkning av de språkhistoriska sambanden. Inte heller kan Diego García de Palacios *Instrucción Náutica* kallas ett "ett litet sjölexikon", när det senare bara utgör ett appendix i boken; spanska pluralformer ger intryck av att vara singularis o.s.v. Det hade även varit bra om i den etymologiska analysen funnits hänvisningar (vilket bara finns i ett fåtal fall) till i vilken av de numrerade ramsorna orden återfinns, eftersom sammanhanget är av betydelse för tolkningen.

Sådana marginella synpunkter, samt det svagt underbyggda och spekulativa avsnittet om vikingatida navigation, bör dock inte undanskymma det förtjänstfulla i att Bågenholm tagit itu med att tolka pulurs sjötermer. Han har för det första gett sig in på ett område där inte mycket gjorts sedan Hjalmar Falks klassiska *Altnordisches Seewesen* från 1912! Det enda större arbetet jag känner till är Judith Jeschs (2001) *Ships and Men in the Late Viking Age. The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse*. Bågenholms arbete visar för det andra att språkforskningen kan ge viktiga viktiga bidrag rörande kunskapen om äldre tiders sjöfart, om språkforskningen kombineras med rönen från marinarknologin men även etnologiskt material från senare tider. Det är också synd att området för närvarande tycks väcka större intresse bland utom-

nordiska språkforskare än på ”hemmaplan”. Oavsett de förras kvalifikationer så har inhemska forskare, vilket demonstreras av Bågenholm, ofta unika kunskaper i olika dialekter som kan bidra till att tolka även medeltida nordiska sjötermer.

Magnus Ullman, *Örlogshistorisk dramatik*. Bokförlaget Magnus Ullman, Mariehamn 2002, 125 sidor, illustrationer

anmäld av Stefan Lundblad

Den 11 juli år 1719 avlossades ett kanonskott från en svensk fregatt stationerad på Ålands hav. Skottet var en varning för den ryska armadan som seglade upp ur dimman. Det var också inledningen på den ryska kampanj som varade i 40 dygn, som inte avslutades förrän efter en omfattande förstörelse av städer, byar och gårdar längs den svenska kusten. Inte förrän efter svenska trupper satt sig till starkt motstånd vid det andra slaget vid Baggenstäket den 13 augusti återvände de ryska trupperna till sitt hemland. Den största anledningen till återtåget tycks ha varit att den brittiska flottan seglat in i Östersjön för att undsätta de svenska trupperna.

Detta är en av de händelser som Magnus Ullman beskriver i sin bok *Örlogshistorisk dramatik*, utgiven av Magnus Ullmans bokförlag 2002. Den består av elva olika artiklar som alla, på ett eller annat sätt, behandlar örlogshistoriska händelser. Artiklarna berör (förutom beskrivningen av slaget vid Baggenstäket) regalskeppet *Vasas* förlisning (naturligtvis), inkvarteringen av ryska flottstyrkor i Stockholms skärgård 1743–1744, Gustav III:s sjökrig, anfallet mot Sveaborg 1854, det stora sjöslaget mellan Japan och Ryssland vid Tsushima 1905, den svenska Ålandsexpeditionen 1918, det tyska örlogsfartyget *Prins Eugen*, den eventuella sänkningen av en rysk ubåt utanför Västervik 1942, sänkningen av *Tirpitz* såväl som en beskrivning av den kanske mindre kända torpederingen av det svenska passagerarfartyget *Hansa* 1944. Ett antal av artiklarna ingick även i *Örlogshistoriska episoder*, som denna bok kan ses som en fortsättning på.

Urvalet av de episoder artiklarna beskriver är helt godtycklig. Någon klar röd linje, förutom att det är just tillfällen som kan klassas som dramatiska örlogshis-

Stefan Lundblad, fil mag i historia, doktorand vid Historiska institutionen, Uppsala universitet. Hans avhandlingsarbete fokuserar på omvandlingen av den borgerliga eliten i Gävle under 1800-talet. Har publicerat bidrag i Hans Norman (red.), *Skärgårdsflottan. Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700–1824*. Historiska Media Lund 2000 och i Gudrun Andersson, Esbjörn Larsson och Patrik Winton (red.), *Med börd, svärd och pengar. Eliters manifestation, maktutövning och reproduktion 1650–1900*, Opuscula Historica Upsaliensia 29, Uppsala 2003. Medförfattare av boken *Hot, identitet och historiebruk. Det säkerhetspolitiska språkets utveckling i Baltikum under 1990-talet* (Erik Noreen, Susanna Björk och Stefan Lundblad) Studentlitteratur, Lund 2002.

toriska händelser, är svår att finna. Skildringar av tillfällen då svenska fartyg har varit inblandade i dramatiken blandas med episoder där enkom utländska fartyg deltagit. Dramatik i Östersjön blandas med händelser från Atlanten. Berättelser om fartyg som förlist blandas med historier där fartyg sänkts, och bland dessa bemängs sänkningar av civila fartyg med rena slag mellan olika örlogsfartyg. Författaren har emellertid lyckats finna skeenden i sjöfartshistorien som är spännande och dramatiska. Det är också en av bokens styrkor, just de vitt skilda händelser som alla berör och intresserar. Man får en känsla av att Magnus Ullman, inte bara är kunnig, utan dessutom finner stort intresse i sjöfartshistoriska händelser. Bokens målgrupp, den intresserade allmänheten, finner förmodligen alla dessa episoder som utomordentligt fascinerande.

Författaren ska ha stor heder av att han ofta försöker sätta in de skeenden som han beskriver i ett större perspektiv. Exempelvis i artikeln om *Vasas* förlisning år 1628 tas flottans betydelse för det svenska försvaret upp. Här belyser författaren, om än kortfattat, hur man byggde fartyg vid den här tiden och framväxten av den svenska örlogsflottan. Den historiska bakgrunden som tecknas ger ett större djup i förståelsen av *Vasas* förlisning. Överhuvudtaget är detta ett återkommande drag i artiklarna. Som läsare får man en större överblick av de dramatiska händelserna och de sätts in i ett historiskt skeende. Här återfinns ofta resonemang som legat till grund i vetenskaplig forskning där dessa händelser berörts. De perspektivgivande textdelarna kan dock anta en något förlegad form eftersom Ullman endast tycks ha använt en begränsad litteratur som underlag. Som yrkeshistoriker förvånas man därför över vissa påståenden och ytligheten i en del analyser. När dessutom artiklarna ibland övergår till spekulationer, som i artikeln om de sovjetiska attackerna på den svenska malmasttrafiken 1942, så tenderar texten att bli en svårläst röra. I nämnda artikel spekuleras det i huruvida en rysk ubåt sänktes utanför Västervik. Resultatet av detta blir att artikeln snarare handlar om ubåtsjakt och sänkningar av fartyg genom torpederingar i svenska farvatten än till den svenska malmasttrafiken och dess betydelse. Därtill utgör långa citat stora delar av artikeln, ett citat är så långt som fyra sidor. De är hämtade från källor eller annan litteratur och får mig frågande till huruvida författaren reflekterat över texten. Detta är ett stående problem i hela boken. Alltför ofta tar citaten över artiklarna och det Magnus Ullman skrivit blir endast ett ramverk som fyller ut utrymmet innan nästa citat. Illustrativa citat höjer ofta läsnöjet med texter men de ska endast vara ett medel för författaren, inte ett mål i sig.

Dessutom blir artiklarna ofta väl korta vilket gör att en hel del intressant information inte finns med och att vissa artiklar i alltför hög grad känns ytli-

ga. Emellertid är detta den förbannelse som böcker av det här slaget lider av och ska inte lastas författaren. Däremot kan det tyckas att det lilla utrymmet som ges ibland kunde disponeras bättre. Bland annat består artikeln om den ryska Östersjöflottans undergång 1905 av bilder (c:a sex av artikelns nio sidor är illustrationer). Där hade man kunnat önska en lite utförligare genomgång av de faktiska händelserna och de konsekvenser som dessa förde med sig. Bilderna är utan tvekan mycket vackra, men hade kunnat ackompanjeras av en utförligare text.

Överlag så innehåller boken en hel mängd illustrationer som nyttjas på ett bra sätt och det är en mycket estetiskt tilltalande bok. De kartor som ingår i artiklarna är alla väl valda och enbart genom att studera dem lär man sig mycket om sjöslag och hur sänkningar av fartyg skedde. De kompletteras dessutom på ett mycket bra sätt av målningar av fartyg och bilder på sidor ur rapporter. Det hela ger ett mycket gediget intryck och fyller både en tilltalande estetisk och en informativ funktion. Tyvärr finns det här även ett problem med bokens formalia; språket. Det är inte av den allra högsta klassen, utan är på sina ställen både högravande och orytmskt. Ofta används ord eller uttryck som känns malplacerade i texten och stör läsningen. Problemet härstammar från det faktum att författaren läst in boken på band, och därefter skrivit ut den. Det rör sig om ett antal rena korrekturfel som hade kunnat tas bort bara texten korrekturlästs ytterligare en gång. Detta är synd eftersom de händelser som Magnus Ullman tar upp är mycket intressanta och hade kommit än mer till sin rätt om språket hade varit mer genomarbetat.

Trots detta så är boken fylld av den gedigna kunskap som Magnus Ullman besitter och artiklarna får läsaren att vilja ta reda på mer. Här kan man emellertid lägga till ytterligare ett önskemål; en bättre och utförligare referenslista. Boken hade utan tvekan vunnit på att samlat efter varje artikel presenterat den litteratur som använts, eller åtminstone haft en referenslista i alfabetisk ordning sist. Just eftersom de skeden i svensk örlogshistoria som Ullman tar upp är så intressanta hade det varit en klar fördel om man, efter att ha läst hans beskrivningar, kunnat gå vidare för att fördjupa förståelsen för de händelser man finner extra tänkvärda.

För att sammanfatta *Örlogshistorisk dramatik* så kan man säga att det är en mycket estetiskt vacker bok som tar upp många intressanta händelser ur sjöfartshistorien och beskriver dem på ett kortfattat och intresseväckande sätt, men jag kan inte låta bli att tycka att om man är intresserad av dessa dramatiska episoder så finns det annan litteratur som kanske är mer informativ och uttömmande.

Summaries

Summary: Bruzelius, Nils, The fleet that would defend the flank. Norway's fleet plan of 1960 and the US need to protect Polaris submarines in Skagerrak

On 15 November 1960, the nuclear-powered ballistic submarine *George Washington* left Charleston, South Carolina. Hereby, the first deterrent patrol with a missile submarine was under way *George Washington* was armed with sixteen ballistic missiles, which could be launched from a submerged position. The missiles were named Polaris A-1 and their principal target was Moscow. In order to reach that target the submarines had to operate close to the Scandinavian countries. On 1 April in the same year, the National Security Council (NSC) met in Washington under the auspice of President Eisenhower. At this meeting Sweden received unique security guarantees and US military support to Denmark and Norway was doubled.

This paper examines the hypothesis that the reason why the United States sponsored a new Norwegian navy, consisting of 56 ships, was connected with its need to protect the ballistic submarines in the Skagerrak, their first area of operation.

The paper reveals the reasons for choosing Skagerrak as an area of operation. First, there was a new navigation system, called Loran-C. Loran-C made it possible for the submarines to fix their position with the level of required accuracy. The system covered the Skagerrak. Because the US government had both military and political reasons to keep this area of operation secret, a misleading picture of Loran-C coverage, excluding Skagerrak, was published.

Second, in the late 1950s, the existing Norwegian fleet was obsolete and about to be scraped. The admiralty in Oslo asked for new destroyers and argued about the invasion threat. The memory of 9 April 1941 had still not died away. Nevertheless, the Norwegian government had no intention of increasing its military spending in order to secure the navy's future. Until spring 1959, both the Norwegian admiralty and government were recommending that the Norwegian fleet should be modernised by taking control of two used destroyers from the US. However, changes in the admiralty and a generous offer from the US government made it possible to reach an agreement as regards the powerful rebuilding of the Norwegian fleet. The new fleet would make it possible to hunt Soviet submarines along the coastline of Norway. The Sound surveillance system was built in the northern part of Norway and an agree-

ment to prepare for the basing of a large number of US anti-submarine aircraft was concluded in 1960. In peacetime these aircraft patrolled the Norwegian coast from their base in Keflavik.

In 1961 a new administration took over in Washington and Admiral Burke, who was the driving force behind both the Polaris project and the construction of a new Norwegian fleet, retired. The reasons for sponsoring the Norwegian fleet fell into oblivion. Technical developments made the fleet superfluous before it was even ready.

Summary: Ulf Sundberg, To build an archipelago squadron. Letters from lieutenant colonel Carl Olof Cronstedt to the king Gustav III during the end of 1789 to the beginning of 1790.

From 1788 Sweden was engaged in a war with Russia. The war was started by Sweden for reasons that were not fully clarified. There were reasons for revenge, Sweden had lost considerable areas of land to Russia in two previous wars, but Gustav III's personal reasons were also important. He was losing popularity and hoped to restore it by prosecuting a successful war. The constitution did not allow the king to start a war, so he staged an incident at the border and launched the attack two days later. An important part of the plan was to defeat the Russian navy at an early stage of the war. This came close to being made reality, but in the end the Russians stood victorious on the Baltic Sea. Neither did the war on land progress as planned. Late in the summer of 1789 the Swedish archipelago fleet suffered a defeat at Svensksund, which forced the army to give up their positions on the mainland. In order to comprehend the situation, one must realise that Finland, where the war was fought, has an archipelago along its southern coast. Thus, there were three different battlefields: land, archipelago and sea. Ships constructed for the open sea could not operate in the archipelago, as they drew too much depth and would rapidly run aground if employed in the shallow waters of the archipelago. Therefore both Sweden and Russia had special fleets for archipelago warfare. It was generally accepted that supremacy in the archipelago would give victory in a war in Finland.

The winter of 1789–1790 both sides used for a rapid expansion of their archipelago fleets. Lieutenant colonel Cronstedt, in the focus of this paper, was given the task of building ships and of setting up a complete squadron in Pomerania, which was by then a part of the German Roman Empire with the Swedish king as the ruler. The first two letters are dated 3 November 1789 and report that the work had been started. His task was to build cannon yawls, cannon sloops and to repair two cannon barges. These ships were specially constructed for archipelago warfare. The yawl was 14,5 meters long and carried one 24 pound cannon, the sloop was approximately 20 meters long and carried two 24 pound cannons. The yawl was probably the smallest man-of-war ever constructed. In Cronstedt's letters we find interesting facts about an archipelago squadron. A squadron of this type required a large number of even smaller boats to function, and Cronstedt gives us a precise description of how he wanted the unit outfitted in this respect. The appendixes to the letters also

give us a detailed picture of how these ships were to be manned. On 11 November Cronstedt's writes a letter in which he lets us know the exact cost of the ships and their crews. The cost account is made in rixdollars "pommersk curant" which was the currency used in Swedish Pomerania. It did not follow the exchange rate of the normal Swedish currency. The letters tell us about the problems that confronted Cronstedt in building the squadron. These were mainly related to a lack of money, a lack of personal and a lack of artillery. The financial problems seem to have been sorted out, personal could also be found, even though sailors were difficult to find. Artillery was the most difficult problem, some of the ships had to depart from Pomerania with 18 pound cannons, instead of the intended 24 pound pieces.

In the beginning of May, Cronstedt was ready to sail. The squadron was complete, with the exception of the cannon barges. These, in fact, came never to leave Pomerania, they were old and their usefulness was questioned by more experienced operators like Cronstedt.

The squadron reached Kalmar on the southwestern coast of Sweden on 29 May. Here soldiers from the army were taken on board, to complement the crews. This was a standard procedure, entire regiments were sent to the archipelago fleet to perform the tasks that required little trained seamanship; like rowing.

Cronstedt and his squadron came to the Finnish waters in time for the important second battle of Svensksund in 1790. Cronstedt himself was given the post of flag captain for the battle, and he was the only senior officer to support the king in his decision to fight the battle. The ensuing clash led to a major victory for the Swedish archipelago fleet. After this a, for Sweden satisfactory, peace treaty could be negotiated. The squadron Cronstedt brought from Pomerania was important in winning the battle, but perhaps he himself and his positive attitude was even more important.

Rättelse till nr 58

Fornisländska bokstäver är inte lätta att hantera ens med datoriserade typsnitt. Det blev därför en del smärre fel vid sättningen av artikeln ”Spanska sjötermer från 1500-talet av fornnordiskt ursprung”, av Mats Kero, i Forum Navale nr 58. Den rätta stavningen återfinns lätt i fornisländska och fornnorska ordböcker.

Forum navale, Yearbook of the Swedish Society for Maritime History/Sjöhistoriska Samfundet

Executive Board of the Swedish Society for Maritime History: Captain of Royal Swedish Navy Sune Birke (President), Professor Jan Glete (Vice-President), Archivist Per Clason (Secretary), Ingvar Sjöblom (Treasurer), and Dr Leos Müller (Editor).

Address: Sjöhistoriska Samfundet/Swedish Society for Maritime History, c/o Per Clason (Secretary), Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

Back issues of *Forum navale* and other publications of the Society are available from the Society's Secretary.

Forum navale accepts manuscripts in English.

Innehåll:

<i>Leos Müller: Förord</i>	5
<i>Nils Bruzelius: Flottan som skulle skydda flanken. Norska flottplanen 1960 och USA:s behov av att skydda Polarisubåtarna i Skagerrak</i>	7
<i>Inge Tjøstheim: Norsk flåteplan og beskyttelse av Polarisubåter i Skagerrak. Kommentar till Nils Bruzelius artikel.</i>	33
<i>Steve Murdoch, Andrew Little and A.D.M. Forte: Scottish Privateering, Swedish Neutrality and Prize Law in the Third Anglo-Dutch War, 1672–1674</i>	37
<i>Matt Schumann: Anglo-Prussian Diplomacy and the Baltic Squadron, 1756–1758</i>	66
<i>Ulf Sundberg: Att bygga en skärgårdsskader – En samling brev i Riksarkivet från överstelöjtnant Carl Olof Cronstedt till Gustav III under slutet av år 1789 och början av 1790.</i>	81
<i>Recensioner</i>	
<i>Jarl Ellsén: Gustaf von Hofsten och Jan Waernberg, Örlogsfartyg. Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg</i>	97
<i>Mats Kero: Gösta Bågenholm, Ett medeltida sjölexikon från Island</i>	100
<i>Stefan Lundblad: Magnus Ullman, Örlogshistorisk dramatik.</i>	104
<i>Summaries</i>	
<i>Nils Bruzelius: The fleet that would defend the flank. Norway's fleet plan of 1960 and the US need to protect Polaris submarines in Skagerrak</i>	107
<i>Ulf Sundberg: To build an archipelago squadron. Letters from lieutenant colonel Carl Olof Cronstedt to the king Gustav III during the end of 1789 to the beginning of 1790. ...</i>	109
<i>Rättelse till nr 58</i>	111

Pris 200 kr

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

ISSN 0280-6215

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 2003