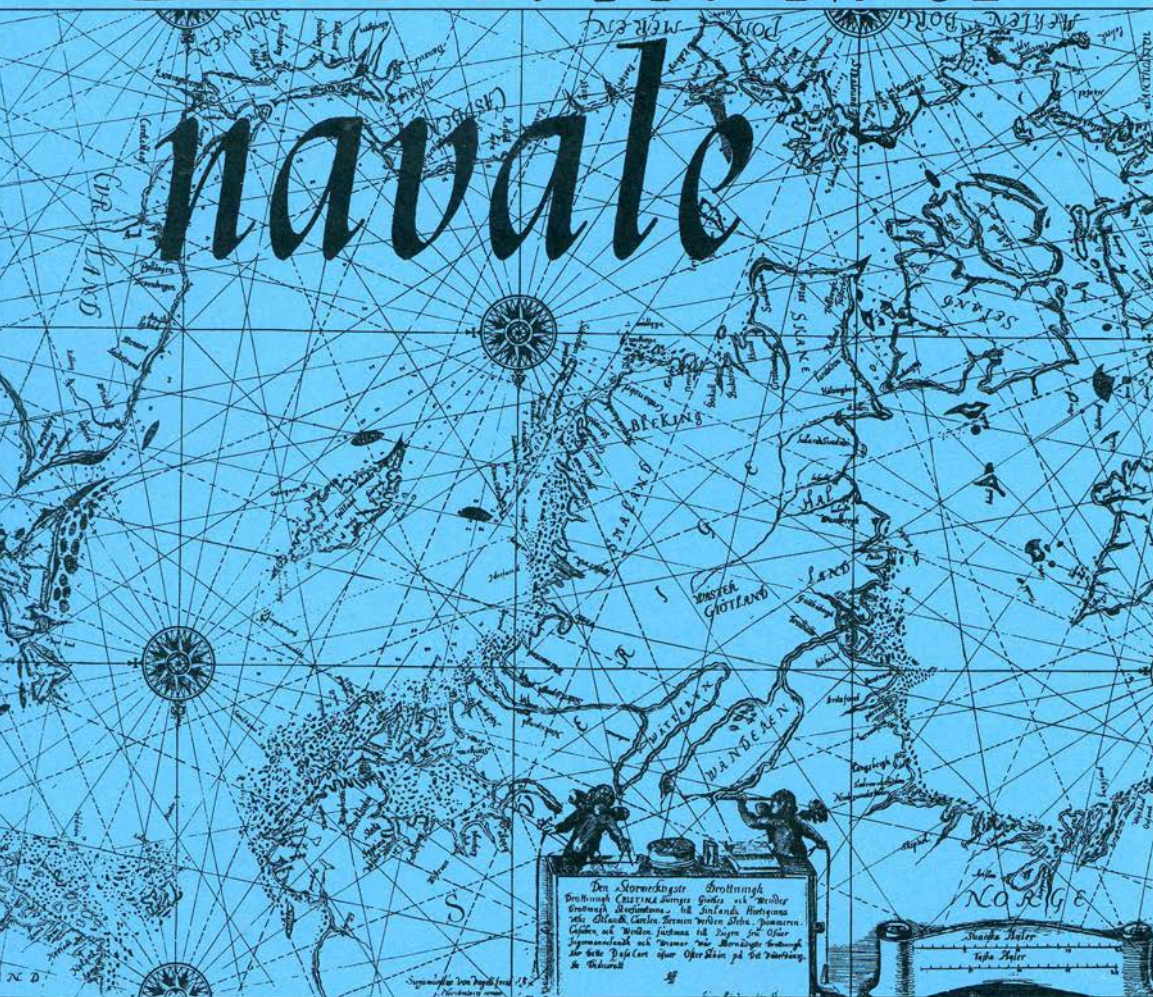


Forum

Nr 61

navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet*

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), fil.mag. Ingvar Sjöblom (skattmästare), docent Leos Müller (redaktör) samt fil.lic. Mats Kero (biträdande redaktör).

Manuskript sändes till redaktionen 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

*utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspegrens fond*

*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 61*

Innehåll:

<i>Sune Birke</i> : Ur däckslögboken	5
<i>Lars Ericson</i> : Jakten på <i>Vaktposten</i> – En marin incident i Östersjön under det kalla kriget i november 1975	6
<i>Bertil Åhlund</i> : Sveriges Flotta. Förening för sjöfart och sjöförsvar – en historik	17
<i>Ulrica Söderlind</i> : Stormaktstidens kosthållning ombord svenska örlogsfartyg, del 1	38
<i>Per Tingbrand</i> : De ryska kusthärjningarna i Medelpad och Ångermanland 1721	77
<i>Leos Müller</i> : Neutralitet och svensk sjöfart, 1770-1815	107
<i>Recensioner</i>	
Dan H. Andersen, <i>Mandsmod og kongegunst. En biografi om Peter Wessel Tordenskiöld</i> . Aschehoug Dansk Forlag A/S, Köpenhamn 2004, anmeldt av Lars Ericson	131
Christer Westerdahl, <i>Vänern: landskap – människa – skepp. Om en maritim inlandskultur vid Vänern</i> . Båtdoksgruppen, Skärhamn 2003, anmeldt av Leos Müller	135
<i>Kortare recensioner</i>	
Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, <i>Varvsliv. Minnen från en svensk industriepok. Sjöhistorisk årsbok 2004-2005</i> . Stockholm 2004	137
Ingvar Henricson, <i>"Mister Agent, we are sinking!" Öden och äventyr kring Haegerstrands, på världshaven sen 1859</i> . Breakwater Publishing, Göteborg 2004	138
Janet Macdonald, <i>Feeding Nelson's Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Era</i> . Chatham Publishing, London 2004	139

<i>Sail and Steam. Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen.</i> compiled by Lars U. Scholl and Merja-Lisa Hinkkanen <i>Research in Maritime History</i> , No 27, St John's, Newfoundland 2004	140
Hans Åkerlind, <i>1900-talets fartygsarkitektur i Sverige, del 1-4.</i> Umeå Studies in History and Theory of Art No 8, Umeå 2004	141
<i>Summaries</i>	
Lars Ericson: <i>The hunt for the Guard – a naval incident in the Baltic Sea during the Cold War, in november 1975</i>	143
Bertil Åhlund: <i>The History of The Society for Shipping and Naval Defence of Sweden</i>	144
Ulrica Söderlind: <i>Diet aboard Swedish Navy vessels during the seventeenth century, part 1</i>	147
Per Tingbrand: <i>The Russian Coastal Raids in Medelpad and Ångermanland in 1721</i>	149
Leos Müller: <i>Neutrality and Swedish Shipping, 1770–1815</i>	152

Ur däckssloggboken

Sune Birke

Så har då Riksdagen fattat sitt beslut om vårt försvars närmaste framtid. Den vända, som i viss utsträckning föregick beslutet förorsakades i vanlig ordning mer av partipolitiskt obehagliga regionala konsekvenser än av militära och säkerhetspolitiska överväganden. Konsekvensen blir att förband slaktas ned till nivåer, som understiger vad som tidigare ansågs vara kollapsnivå för de olika systemen. Vad gäller utgångsbaserings försvinner marinstridskrafter från stora och viktiga delar av oss omgivande farvatten. Den sjömilitära utveckling, som inleddes av Gustav Vasa för snart 500 år sedan, kan därmed, efter en lång kräftgång, sägas vara avslutad. Förhoppningsvis sover gamle kung Gösta så djupt i sin grav i Uppsala domkyrka att han slipper besväras av detta.

Den säkerhetspolitiska och rent militära klokskapen i detta lämnar jag åt varje medlem att själv bedöma – det ankommer inte på Samfundet att ta ställning i dessa frågor.

Vad vi däremot har att slå vakt om, är att det oersättliga maritima kulturarv som finns i fartyg, förband och anläggningar inte går förlorat – det gäller givetvis även dem som tidigare strukits ur organisationen. Ofta är ju härvid det nära förflutna, det som hände för fem, tio eller tjugo år sedan, det som först faller i glömska. Här vilar en tung uppgift på museimyndigheter och arkiv – och naturligtvis även på Försvarsmakten själv. "Det kalla kriget" har under senaste året tilldragit sig stort och berättigat intresse från museer och försvarsmakt, men historien slutade förvisso inte i och med att Berlin-muren föll.

Vårt samfund har goda möjligheter att bidra till bevarandet, främst genom publicering i vår tidskrift *Forum navale* och i dess skriftserie. Våra ekonomiska förutsättningar är som bekant goda genom tillgången till medel från Sune Örtendahls stiftelse. Men rött guld och klingande mynt båtar föga, om vi inte samtidigt har goda manuskript att publicera. Det är till exempel nedslående, att vi i anslutning till årets 100-årsminne av unionsupplösningen inte har fått ett enda bidrag beträffande handelssjöfart och andra maritima förhållanden under unionstiden eller om den marina kraftsamling, som händelserna 1905 medförde i bägge rikena.

Vi får alltså icke låta oss förtrötta och slå oss till ro! Vi välkomnar nya projekt att engagera oss i, och vi välkomnar medlemmarna till våra möten!

Sune Birke, f. 1944, är kommandör, och Sjöhistoriska Samfundets ordförande. I *Forum navale* nr 58 har han publicerat artikeln "De vita skeppen – en svensk humanitär operation 1945".

Jakten på *Vaktposten*

– En marin incident i Östersjön under det kalla kriget i november 1975

Lars Ericson

Scenen är ett sammanträdesrum i Försvarets Radioanstalts (FRA) lokaler på Lovön utanför Stockholm. Tidpunkten är mitten av 1970-talet. Närvarande är befattningshavare från FRA och Försvarsstabens underrättelseavdelning. Mötet gäller uppsnappad radiokommunikation inom den sovjetiska Östersjömarinen:

”– Från klockan nollfemtrettio har vi ett index som går ut genom Irbensundet med kurs trehundra grader mot Fårö. Det sänder mycket lite, i stort sett har vi bara navradar att gå på. Men av det och en del annat material så kan vi med säkerhet säga att det är en Krivak.

– En Krivak? Officerarna tittade på varandra. Hur pass säkra är ni på klassificeringen, frågade Schröder på sitt lite eftertänksamma sätt.

– Vi kan väl säga att vi är hundraprocentigt säkra. Och vi kan också säga vilken enhet det var. Går vi bakåt så hade vi bara en Krivak i Riga sedan sjätte november, den kom från Liepaja där den låg den fjärde, dessförinnan har vi en inpassage tredje november. Det är Krivak bognummer femhundra det handlar om. Det vet vi.

Alla satt tysta.

– Det är ju Storozjevoj, sade Lindskog till sist. Hon kom in från Sydatlanten då. Hon har ingått i stridsgruppen utanför Angola ...

Johan iakttog scenen med alla sinnen på helspänn. Han såg hur Schröder försiktigt lyfte två fingrar från bordsskivan och de blickar som snabbt växla-
des. Lindskog tystnade tvärt.

Schröder vände sig ånyo till Firmans representanter:

– Skulle ni lite närmare kunna gå in på vad det är för slags material som ni bygger den här identifieringen på?

Lars Ericson, f. 1957, huvudlärare i militärhistoria vid Försvarshögskolans krigsvetenskapliga institution och docent i militärhistoria vid Åbo Akademi samt ledamot av Kungl Krigsvetenskapsakademien. Har publicerat ett antal böcker, bl a *Lasse i Gatan. Kaparkriget och det svenska stormaktsväldets fall* (1997) och senast *Johan III. En biografi* (2004). Är en av ledarna för ett forskningsprojekt om ”Försvaret och det kalla kriget” (FOKK).

– Ja, vi har alltså inte så mycket mer elint på just det här objektet. Det är i stort sett tyst i fråga om telemetri. Det är comintmaterialet som är helt avgörande. Där har vi i stort sett hela förloppet.

– Vad är det för comintmaterial vi talar om här? frågade Petis. Det är väl ingenting vi fått någon uppgift om? Han tittade sig omkring bland de övriga.

– Det är på UK, talkommunikation, i klartext.

– Ni menar alltså att dom pratade i klartext, rakt ut i etern?

– Ja.

Alla runt bordet satt tysta. Stahre nickade och en av de yngre deltagarna på FRA-sidan, en lite tunnhårig blek man i nappakavaj, lutade sig fram och slog på bandspelaren. Efter ett långt frasande ljud kom en svag röst

– pjatsot – pjatsot

och efter ytterligare frasande

– pjatsot – pjatsot

– tjajka zovet pjatsot

Femhundra, femhundra, måsen anropar femhundra, översatte Anders med låg röst. Från bandspelaren kom en ny serie frasanden.

– Man fortsätter sedan de här anropen, förklarade mannen i skinnkavajen, vi har trettiofem minuter till med anrop med tjugo sekunders upp till en minuts intervall. Jag spolar nu fram till klockslaget nollfyrafemtio Moskvatid.

En annan röst kom nu in och sände i långa sekvenser.

– Det är chefen för Östersjömarinen, sade mannen vid bandspelaren.

– Vänta ... jag hann inte uppfatta, avbröt Anders.

Mannen stoppade bandspelaren och tittade ner i sina papper:

– Nollfyrafemtio kommer Chefen för Östersjömarinen i sändning. Vi har sedan trafik fram till nollfemfyrtiofem. Sedan ett avbrott på fjorton minuter och så trafik i ytterligare tio minuter. Sen är det tyst.

– Vad innehåller den här trafiken då? Är det bara anrop ...? frågade Petis

– Nej då, jag har utskrift här. Han försöker övertala myteristerna att ge upp, först är det övertalning och sen, senare så blir det hotelser. Till sist säger han att han gett order att förstöra fartyget”.

Skildringen ovan är ren fiction, skapad av historikern Wilhelm Agrell i hans roman *Krivak 500* år 1993. Boken är en roman som utspelar sig i svensk underrättelsemiljö där huvudpersonerna är verksamma inom den svenska militära underrättelsetjänsten.¹

Just det här momentet med den dramatiska avlyssningen av jakten på en myterist ur den sovjetiska Östersjöflottans bas i Riga, har författaren inte bara lagt in för att skapa nerv i berättelsen. Hela historien har ägt rum och idag,

efter det kalla krigets slut vet vi en del om den allvarliga incident som utspelades i farvattnen öster om Gotland, mitt under det kalla kriget. Den här händelsen är förvisso inte okänd, men har ändå blivit bortglömd där den ligger mellan de för Sverige betydligt mera dramatiska händelseförloppen kring nedskjutningarna av DC 3:an och Catalinan i juni 1952 samt U 137:s grundstötning i Gåsefjärden utanför Karlskrona år 1981. Men inte desto mindre är historien om myteriet i Riga värd att studera, eftersom den lätt kunde ha utvecklats till något även för Sverige, och inte bara den sovjetiska Östersjömarinen, mycket allvarligt. Våra reaktioner på incidenten 1975 säger också en del om vårt försvars förmåga att uppfatta och reagera på ett snabbt uppblossande hot som bara på några timmar hade kunnat utvecklas till en fullskalig kris med svåra säkerhetspolitiska implikationer för Sverige.

I det följande ska jag dels beskriva vad som hände², dels reflektera lite över den svenska förmågan att i tid följa och inse vad det handlade om. Avslutningsvis kommer efterspelet till incidenten att följas. Att skildringen, inte minst av själva förloppet i Riga, lämnar mycket i övrigt att önska av detaljuppgifter är tyvärr självklart med tanke på källäget.

Vad var det egentligen som hände?

Den 30 december 1973 färdigställdes en robotjagare på marinvarvet i Kaliningrad. Hon var den fjärde som varvet producerat i Burevestnik-klassen (tre hade också byggts på varvet i Kamysj-Burun). Fartyget var avsett för 180 mans besättning, varav 22 officerare, 28 underofficerare och 130 sjömän. Hon var försedd med missilsystem för raketorpeder (KTM-1135) och olika system för avskjutning av missiler och raketer mot sjö- och luftmål samt 76,2 och 100 mm kanoner. Dessutom kunde jagaren förses med ett eller två olika system av minor. Som vanligt när det gällde sovjetiska vapensystem, så fick även Burevestnik-klassen ett NATO-namn, nämligen Krivak. Den här aktuella Krivakjagaren fick bognummer 500 och döptes till *Storozjevoj* eller *Vaktposten* på svenska.³

Den 7 november 1975 låg *Storozjevoj* i Rigas hamn, för att delta i firandet av 58-årsdagen av oktoberrevolutionen. Att firandet av officiella högtidsdagar ibland kunde gå ut över beredskapen hos sovjetiska förband är inget nyhet. Det mest spektakulära exemplet på det är naturligtvis den unge tysken Mathias Rust, som den 28 maj 1987 landade med sitt lilla Cessnaplan direkt på Röda torget i Moskva, alldeles bakom Vasilijkatedralen. Nu var det inte bara firandet av luftförsvarets dag (sic!) som lämnade den öppning i Moskvas luftskydd som det tyska planet kunde flyga in genom. Det var ironiskt nog också den begynnande moderniseringen av det sovjetiska luftförsvarssystemet som

bidrog till händelseutvecklingen. Just kring Moskva hade modernare förvarningsutrustning börjat placeras ut, men den hade inte kunnat länkas till gränsförsvarets luftförvarssystem, varför det inte gick att omgående vidarebefordra data om Rusts plan från gränsförsvaret till Moskvas luftförsvär. Dessutom var det sovjetiska gränsskyddets radarsystem framför allt inriktade på att upptäcka strategiska bombplan som kom in på en hög höjd, medan Mathias Rust flög lågt med sin lilla Cessna.⁴

Mot denna bakgrund kan vi lättare förstå den något långsamma reaktionen hos den sovjetiska militären i Riga under myteriets inledningsskede.

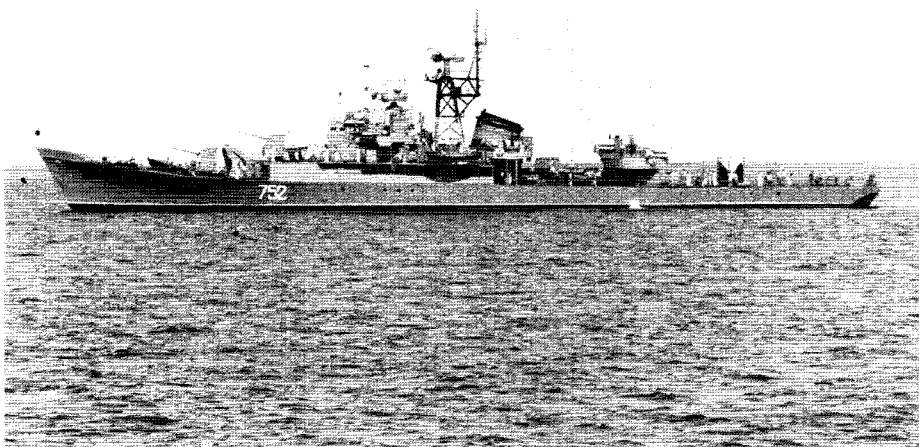
Tack vare arkivforskning i Moskva av en engelsk journalist har en del information om händelsen 1975 kommit i ljuset. Svenskt underrättelsematerial ger också en kompletterande bild av händelseförloppet.

När *Storozjevoj* låg för ankar i Rigas hamn 1975 hade större delen av besättningen, som vid tillfället tycks ha uppgått till runt 250 man, fått landpermission för att delta i revolutionsfirandet. Ombord på fartyget satt den politiske officeren Valerij Sablin i sin hytt. Han betraktade sig själv som en renlärig leninist och ansåg att, den sovjetiska regimen med Leonid Brezjnev i spetsen hade förrått de kommunistiska idealen. Därför ville Sablin genomföra en revolution som skulle återföra Sovjetunionen till det ideologiskt korrekta spår som stakats ut av Marx och Lenin. Men för att åstadkomma den krävdes ett forum, där han kunde nå ut till den sovjetiska befolkningen och mana den till resning.

I sin hytt spelade Sablin in ett radiomeddelande på en bandspelare. Meddelandet var riktat till Sovjetunionens folk och talade om att "revolutionära grupper skulle växa upp över hela Sovjet som svampar efter regn". Den här kvällen mellan den 8 och 9 november satt han i sin hytt och arbetade med meddelandet. Däri förkunnade han också att om resningen var framgångsrik så skulle det komma att innebära att "hela statsapparaten vräkas över ända och kastas på historiens sophög, därför att den är så djupt infekterad med nepotism, korruption, karriärtänkande och förakt för folket".⁵

Problemet för Sablin var hur han skulle nå ut med detta meddelande i etern. Hur skulle han få en plattform för det i den genomkontrollerade diktaturen Sovjetunionen? Svaret blev: *Storozjevoj*.

Redan den 5 november 1975 hade Sablin skaffat sig en medhjälpare i sjömannen Alexander Sjein. Denne var en tidigare straffänge, som nu kunde hjälpa till att rekrytera ytterligare fyra medsammansvurna. Vid ettiden på natten den 9 november skred de sex myteristerna till verket. De arresterade fartygschefen och låste in honom i hans hytt. Därefter kallade Sablin samman övriga officerare och informerade dem om vad som var på gång. Med pistolen i han-



Riga fregatt

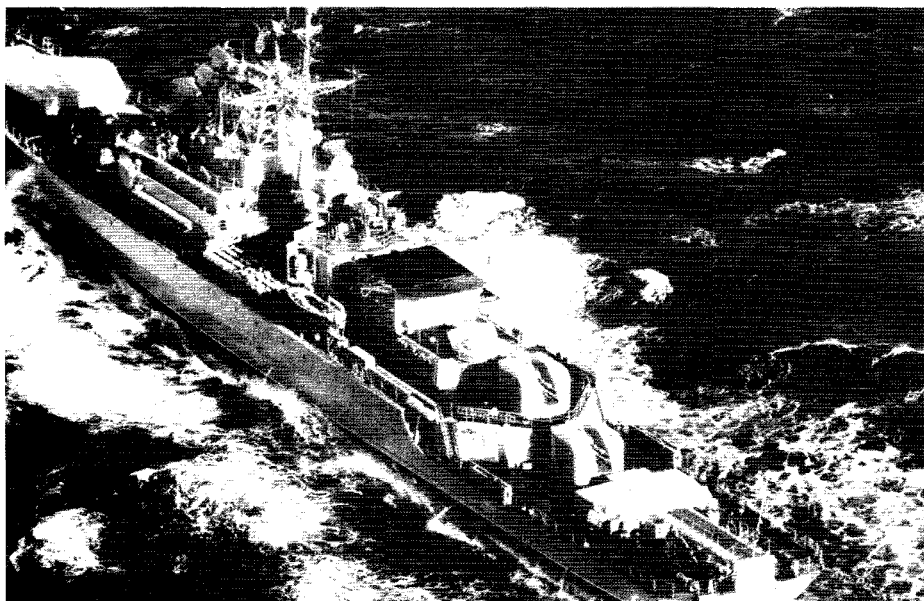
Foto: Försvarsstabens informationsavdelning, Krigsarkivet

den försökte han övertala dem att ansluta sig till myteriet. Samtliga vägrade. Istället försökte några officerare frita kaptenen, men det misslyckades inför Sablins vapenhot. Nu tvingades myteristerna att låsa in samtliga officerare.

Men utan att Sablin och hans medsammansvurna visste det, hade en officer lyckats ta sig iland och han var nu på väg att slå larm. När Sablin insåg vad som hade skett och att vakter var på väg mot fartyget lättade man ankar. Klockan 0215 den 9 november stävade *Storozhevoj* ut ur Rigas hamn. Men trots att man hade slagit larm, verkar ingen ha reagerat på att fartyget stävade ut mot Irbensundet och Rigabuktens mynning. Därmed fick Sablin trots allt ett visst försprång.

Efter två timmar till sjöss gjorde Sablin sitt stora misstag. Han tog kontakt med den sovjetiska marinens överkommando och begärde fri lejd för sig och fartyget under ett års tid. Meddelandet gick omgående vidare till den politiska ledningen i Kreml där chockeffekten var omedelbar och fullständig. Såväl partichefen Leonid Brezjnev som KGB-chefen Jurij Andropov informerades. Därmed var i praktiken myteristernas öde beseglat. På den politiska nivån gavs inget utrymme för kompromisser som kunde uppfattas som skadliga för regimen.

Problemet för Sablin och hans medhjälpare var att den fåtaliga och fåkunni-



Krivak jagare

Foto: Försvarsstabens informationsavdelning, Krigsarkivet

ga besättning myteristerna hade förmått följa med bara kunde få igång de två gasturbiner som var avsedda för marschfart. De hade en sammanlagd effekt på vardera 6 000 hästkrafter. Trots ihärdiga försök fick man inte igång de två högeffektsturbinerna på sammanlagt 24 000 hästkrafter. Istället för att kunna dra på i 32 knop ut över Östersjön, tvingades Sablins folk att åse hur förföljarna snabbt knappade in på dem när jakten väl dragit igång.⁶

För nu drog en sådan jakt igång. Vid sextiden på morgonen lokaliserades *Storozhevoj* när hon stävade ut genom Irbensundet av två ubåtsjaktplan av typen Il-38 May. Efter någon timme anlände ett tiotal bombplan av typen Tu-16 Badger. De inledde omgående försök att stoppa myteristen genom lågflygningar över henne och eldgivning med automatkanon. Badger var ett tjugo år gammalt tvåmotorigt bombplan som också hade utrustats med jaktrobotar.⁷

Nu var jakten i full gång. Vid halvnio tiden på morgonen anlände ett 20-tal YAK-28 Brewer jaktplan.⁸ Samtidigt stävade ett stort antal fartyg mot området. Svensk underrättelsetjänst noterade minst följande enheter:

Två stycken Riga-fregatter som var baserade i Riga, tre Poti-korvetter från basen i Liepaja samt en Sverdlov-kryssare och två Krivak-jagare från Baltijsk. Därtill var nu minst fem Stenka patrullfartyg ur KGB:s gränstrupper och möjligen också en Nanutjka robotattackkorvett på väg mot myteristen.⁹

Tu-16 planen förberedde sannolikt insats av robotar, men dessa kom aldrig att avfyras. Istället varnades Sablin per radio för att fortsätta, annats skulle hans fartyg beskjutas. Klockan 0855 fick han ett ultimatum att stanna eller ta konsekvenserna. Men Sablin vägrade att stanna. Tretton minuter senare stävade *Storozjevoj* ut över den sovjetiska territorialvattengränsen. Nu var siktet inställt på närmaste land, Gotland. Då inleddes vapeninsatser från såväl efterföljande fartyg som flygplan. Syftet var uppenbarligen att stoppa myteristen till varje pris, även om hon skulle behöva sänkas med de inlåsta officerarna ombord.

I det läget bröt ett motmyteri ut bland *Storozjevojs* besättning. Flera sjömän befriade kaptenen och de instängda officerarna. Därefter rusade man mot kommandobryggan och övermannade Sablin. Denne blev sårad i benet vid en kort skottlossning. Så snart man fått ut ett meddelande om maktövertagande på fartyget upphörde all beskjutning. *Storozjevoj* slog stopp i maskin 50 sjömil från den gotländska kusten och kunde vändas i 180 grader för att föras tillbaka till Riga.

Det är inte i alla stycken klarlagt vad som sedan hände myteristerna. Så mycket är klart, att Valerij Sablin dömdes till döden och arkebuserades, men sedan går uppgifterna isär. En version säger att medhjälparen Sjein dömdes till åtta år i arbetsläger, medan andra uppgifter hävdar att flera myterister arkebuserades. Det har också förekommit olika uppgifter om huruvida *Storozjevojs* kapten också arkebuserades eller inte.¹⁰ Men frågan är om det inte var helt följdriktigt att även den fartygschef som förlorat kontrollen över sitt fartyg under ett myteri låg väldigt illa till hos såväl överordnade som KGB. Uppgifter från KGB-källor talar också om att fartygschefen arkebuserades, hans officerare fängslades och att resten av besättningen upplöstes och spreds ut på andra enheter inom den sovjetiska marinen. Ett sådant förfarande skulle vara helt i linje med KGB:s reaktioner mot militärer som åstadkommit väsentligt mycket mindre misslyckanden i tjänsten.¹¹

Svensk militär noterade bara tio dagar senare en mycket ovanlig rundtur. Den företogs av *Storozjevoj* den 18-19 november och under seglatsen passerade fartyget Gotland, Utklipporna, Bornholm och Polen, innan det återvände till Riga. Tolkningen kunde bara bli att den sovjetiska marinen på detta sätt försökte motverka alla misstankar hos såväl svenskar som danskar och de allierade polackerna om att ett myteri alls hade ägt rum.¹² Men sedan dröjde det inte länge förrän även fartyget fick sitt "straff". Namnet *Storozjevoj* ströks ur rullorna och bognumret ändrades, innan fartyget överfördes från Baltiska flottan till Stilla havsflottan.¹³

Vad uppfattade och förstod det svenska försvaret?

Vad uppfattade egentligen det svenska försvaret av dessa dramatiska händelser i vår närhet?¹⁴ Den 29 mars 1976 utgavs överbefälhavarens hemliga årsöversikt för 1975 och här finner vi en antydning om hur det förföll sig på svensk sida.¹⁵ Med ÖB:s formulering: ”9-10 november konstaterades en ovanlig och till en början oidentifierad verksamhet, som bedömdes utgöra ubåtsjakt- och luftförsvarsövning. Senare bearbetning visar att det istället var en KRIVAK robotjagare som, efter ett myteri ombord, sökte undkomma på västlig kurs. Fartyget stoppades väst om Irben-sundet efter en massiv insats av fartyg, marinflyg och förband ut frontflyget”.

Mot den bakgrunden kunde försvarsmakten även låta en annan pusselbit falla på plats: ”Intressant i samband med ovan relaterade händelse är också en artikel i Krasnaja Zvezda (den sovjetiska krigsmaktens tidning; min anm.) 24 december 1974. I denna, som är ett reportage från ett besök ombord på KRIVAK-robotjagaren Storozjevoj, påtalas vissa brister ombord på fartyget i den politiska utbildningen och motivationen”.¹⁶

Hänsynslösheten i den vapeninsats som gjordes mot myteristen recenserades av överbefälhavaren i hans årsredogörelse: ”Verksamheten i samband med uppbringandet av myteristen synes indikera att man, trots att delar av besättningen var inlåst, var beredd att sänka det värdefulla fartyget, hellre än att låta det undkomma”.

Särskilt intressant här är noteringen i årsöversikten, som talar om en ”till en början oidentifierad verksamhet” som felaktigt togs för ubåtsjakt- och luftförsvarsövning. Det tog en viss tid att analysera och förstå vad det egentligen var man hade hört via FRA:s lyssningsstationer. När det slutligt fastställts vad som hade hänt, då delgavs det hela inte omedelbart vakthavande befäl på Gotlands militärkommando i Visby.¹⁷

När kunskapen om myteriet först efter något år spreds till militär personal på Gotland, inleddes reflektioner och omplanering med anledning av det skedda. Om desertörerna hade kommit in på svenskt vatten och ännu mera sökt skydd i Slite eller Östergarn, vad hade Sverige då gjort? Hade svenskt försvar kunnat avvisa förföljande sovjetiska enheter som trängt in över svensk territorialvattengräns? Dessa och andra svåra frågor aktualiserades av insikten om vad som hade hänt och, kanske framför allt, vad som hade kunnat hända. Frågeställningarna kändes än mer akuta på Gotland, där man sommaren 1978 kunde följa en stor sovjetiska landstigningsövning på Ösel.¹⁸

På Gotland höll man just i början av november 1975 på att förbereda en krigsförbandsövning (KFÖ) som skulle gå av stapeln den 11-13 november

1975, det vill säga bara ett par tre dagar efter incidenten.¹⁹ Tyvärr saknas vakt-havande befäls dagbok för den här aktuella tiden. Den bevarade vaktdagboken upphör några månader tidigare. Men en titt i 1974 års vaktdagbok ger en god bild av vilken typ av bevakning man försökte upprätthålla i Visby. Den 28 augusti 1974 noterades till exempel att ett polskt fartyg låg i Visby hamn och två polska seglare som under dagen befunnit sig vid Fårö. Två dagar senare inkom information från försvarsstabens underrättelseavdelning om att en Warszawapaktsövning förväntades i Östersjöområdet: ”Skärpt uppmärksamhet måste hållas på tecken som kan tyda på dylik verksamhet t ex störsändningar, marina enheters uppträdande, livlig flygverksamhet.”²⁰

Nu inträffade, helt oväntat, en livlig och skarp fartygs- och flygverksamhet under den 9 november 1975. Vad hade hänt om *Storozjevoj* hade tagit sig in på svenskt vatten? Det vet vi inte men händelsen visade hur snabbt en ö med Gotlands läge kunde dras in i en kris med svåra militära och säkerhetspolitiska implikationer.²¹

Nu slapp svenska myndigheter att hantera en sådan skarp kris. Istället fick man koncentrera sig på att möta pressens spekulationer om vad som hade hänt.

*Mytbildningen i efterhand*²²

Bara ett par månader efter incidenten, den 18 januari 1976 slog *Expressen* upp historien på en helsida. De byggde på uppgifter från lettiska fiskare som hade befunnit sig i de aktuella farvattnen när *Storozjevoj* hejdades. Nya tidningsuppgifter förekom i *Expressen* den 4 maj och *Svenska Dagbladet* den 14 maj 1976. Men det var först när *Dagens Nyheter* den 6 juni återgav uppgifter från den engelska *Daily Telegraph* som svenska myndigheter tvingades kommentera det hela.

Dagens Nyheter återgav uppgifter om att *Storozjevoj* skulle ha lyckats ta sig in och sökt skydd i svensk hamn på Gotland, men sedan lämnats ut till ryssarna sedan svenska myndigheter nekat dem asyl. Försvarsministern Erik Holmqvist gick ut och dementerade:

”Det är fullständigt fel. Historien är uppdiiktad. Rena fantasier. – Det förekom inga kontakter mellan vare sig svenska myndigheter eller stridskrafter och det sovjetiska fartyget. – Det här har försvarsstaben gett en fullständig rapport om. – Men så mycket kan jag säga: det enda som iaktogs var ett fartyg med kurs mot Sverige, men vi vidtog inga åtgärder, ingen extra beredskap, ingenting.”

Trots dementin fortsatte ryktesspridningen i en del engelska tidningar. Påstående utslungades om att den svenska regeringen höll inne med sanningen.

Den utredning som Erik Holmqvist hänvisade till var rimligen ÖB:s underrättelseorientering som hade sänts ut den 28 mars 1975. Ansvarig för den var amiralen Carl-Fredrik Algernon, chef för försvarsstabens sektion 2, senare tragiskt omkommen när han var krigsmaterielinspektör. Kontrasignerade gjorde Ulf Samuelson, senare känd som "Samuel Ulfson" i Jan Guillous böcker om underrättelseofficeren Hamilton.

Storozjevoj och hennes öde har som vi redan har sett använts av Wilhelm Agrell i romanform. Men han är inte den ende. Nyheten om det misslyckade myteriet spreds i olika medier och flöt bland annat in som en notis i *Washington Post*. Enligt vad man måste beteckna som en modern sägen med möjlig verklighetsförankring ska denna notis ha uppmärksammats av den bästsäljande thrillerförfattaren Tom Clancy. Tillsammans med ett krigsspel från US Naval Academy bildade notisen underlag för Clancy's roman om *Jakten på Röd Oktober*. Det må förhålla sig hur det vill med uppslaget till boken. Men när den filmades år 1990 kreerade Sean Connery en sovjetisk ubåtskapten med helt andra preferenser och syften än vad den renlärige kommunistern Valerij Sablin hade haft.²³

Den dag de ryska militära arkiven öppnas, öppnas också möjligheten för författare och filmmakare att ge en helt annan version av myteristernas och *Storozjevojs* öde. Men framför allt kan forskarna studera och värdera den för Sverige kanske potentiellt allvarligaste marina händelsen i vårt närområde under hela det kalla kriget. Men vad vi vet i nuläget om händelseförloppet berättigar oss ändå till att sätta året 1975 vid sidan av de andra "kris"-åren 1952 och 1981 när vi skriver det svenska försvarets historia under det kalla kriget.

Noter

¹ Wilhelm Agrell, *Krivak 500. En underrättelseroman*, Sthlm 1993 s 112-115.

² En skildring av denna händelse har tidigare publicerats i Sven Fredrik Hedin, Myteriet i Riga, i *Kungl Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift* 1997:6 s 157-163.

³ A S Pavlov, *Warships of the USSR and Russia 1945-1995*, Annapolis, MD 1997 s 131 f.

⁴ William E Odom, *The Collapse of the Soviet Military*, Yale 1998 s 107-111.

⁵ Skildringen bygger på *Hedin* ovan a a, som i sin tur bygger på Matthew Campbells artiklar i engelska *Sunday Times*.

⁶ Uppgifter om maskinproblemen i Wilhelm Agrells efterord i *Agrell* 1993 s 235 f. Avvikande uppgifter om turbinernas styrka ges i *Pavlov* 1997 s 132. Här har den senares sifferuppgifter följts.

⁷ John T Greenwood, The Aviation Industry, 1917-97, i Robin Higham/John T Greenwood/Von Hardetsy, eds., *Russian Aviation and Air Power in the Twentieth Century*, London/Portland, OR 1997 s 126-161 spec s 151.

⁸ Ovan i not 7 a a s 151.

⁹ Detaljuppgifter om fartygs- och flyginsatserna under förföljandet är hämtade ur ÖB:s extra underrättelseorientering (EXO) nr 1976, 1976-03-08, Und H 810 (H 19), **Försvarsmaktens högkvarter**, *Militära underrättelse- och säkerhetstjänstens (MUST) arkiv*. Jag tackar arkivtjänsteman Gunnar Carlsson, MUST/HKV för hjälp med att få ta del av detta material. ÖB:s underrättelseorientering är också återgiven i *Hedin 1997*.

¹⁰ Agrell hävdar att så var fallet (s 236) medan Hedin hävdar motsatsen och att det måste vara ett "tankefel" (s 160).

¹¹ Fred Coleman, *The Decline and Fall of the Soviet Empire. Forty Years that shook the World from Stalin to Yeltsin*, New York 1997 s 162.

¹² ÖB:s underrättelseorientering 1976-03-08.

¹³ Pavlov s 132.

¹⁴ Frågan ska besvaras utan att något försök har gjorts att få tillgång till eventuellt sekretessbelagt material hos Försvarets radioanstalt.

¹⁵ **Försvarsmaktens högkvarter**, *Militära underrättelse- och säkerhetstjänstens (MUST) arkiv*, Årsöversikt 1975, 1976-03-29, Und H 810 (H 13), sidan 16 bilaga 2.

¹⁶ Överbefälhavarens underrättelseorientering 1976-03-28.

¹⁷ Bengt Hammarhjelm, *Beredskap på Gotland 175 år, 1811-1986*, Visby 1986 s 238.

¹⁸ *Hammarhjelm* s 238.

¹⁹ PM angående KFÖ hösten 1976, bilaga till C MKG:s handbrev H 3/75 10/10 1975, i **Krigsarkivet**, *Gotlands militärkommando, stabsexpeditionen, hemliga arkivet* volym F 2:1 Chefens handbrev 1967-1982. Jag tackar krigsarkivarie Ulf Söderberg och arkivarie Per Clason för hjälp med att få ta del av denna och nedan angivna volym.

²⁰ Vakt dagbok för vakthavande befäl på Gotlands militärkommando 28/8 och 30/8 1974, i ovan i not 19 anförda arkiv volym F 4:2 Vakt dagbok – Vakthavande befäl 1974-1975.

²¹ För ett historiskt perspektiv på de särskilda svårigheterna med att försvara en ö i Östersjön se Lars Ericson, manus avsett för publicering i *Gotlands regemente 1811-2005*, Visby 2005.

²² Framställningen bygger när inget annat sägs på *Hedin* s 158 f.

²³ *The Chronicle of the Movies*, New York 1991 s 433.

Sveriges Flotta. Förening för sjöfart och sjöförsvar – en historik

Bertil Åhlund

Inledning

Föreningen Sveriges Flotta bildades åren närmast efter sekelskiftet 1900 och har därefter under närmare hundra år, fram till våra dagar, verkat för att främja Sveriges marina intressen. Då Föreningen i början av 1980-talet förenades med den ungefär lika gamla Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, ändrades namnet till Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvar. Det är nu dags att skriva föreningens historia, inte bara för att redovisa diverse händelser och data, utan även för att belysa de med åren skiftande förutsättningarna för föreningens verksamhet.

Bakgrunden

1800-talets sista årtionde medförde stora ändringar i det svenska samhället. Stora frågor stod på den politiska dagordningen. Av dessa skall här endast nämnas frågorna om rösträtten, försvaret och grundskatterna. De politiska partierna, fackföreningar och andra intresseorganisationer engagerade sig i debatterna genom opinionsbildning i tal och skrift, i broschyrer och i den växande dagspressen.

Delvis häftiga meningsutbyten i riksdagen och mellan de militära myndigheterna förekom rörande hur Sverige borde försvaras och vilken avvägning som skulle ske mellan lant- och sjöförsvaren. Företrädare för båda försvarsgrenarna var inte sena att söka stöd i ideella försvarsorganisationer och delta i opinionsbildningen till förmån för egna åsikter och intressen. 1890 bildades till exempel Allmänna Försvarsföreningen som bland annat genom sin tidskrift kom att präglas av åsikter som företrädades av arméns generalstab.

Den "oscarianska" försvarspolitik som länge kännetecknats av centralförsvarsprincipen hade successivt avvecklats, samtidigt som sjöförsvaret fått allt

Bertil Åhlund, f. 1915, är fil. kand. har en sjömilitär bakgrund. Han har tidigare publicerat ett flertal böcker och skrifter i varierande sjöhistoriska ämnen, bl a tre böcker i Forum navales skriftserie.

större betydelse. "En sjövind hade börjat blåsa". Detta hade tagit sig uttryck i byggandet av pansarfartyg och torpedbåtar som skulle kunna möta och hejda en angripare till sjöss.

Vid sekelskiftet 1900 disponerade flottan inte mindre än elva 1. klass pansarbåtar och ett stort antal torpedbåtar. Åsikten bland fackmännen om sjöförsvarets fortsatta utbyggnad gick emellertid starkt isär. Man enades slutligen om ett förslag att bygga en tolfte pansarbåt, en pansarkryssare, en ubåt samt jagare. Sjövinden fortsatte ännu en tid att blåsa. Statsmakterna beviljade anslag till pansarbåten *Oscar II*, kryssaren *Fylgia* och ubåten *Hajen* med flera fartyg.

Därefter började motvindar blåsa för flottan, närmare bestämt vänstervindar. De politiska vänsterpartierna stärkte successivt sina ställningar i riksdagen så att den liberale statsministern Karl Staaff år 1905 kunde bilda regering. Statsministern var kritisk mot de, som han ansåg, okontrollerat växande utgifterna för det nya värnpliktsförsvaret och inte minst för flottan.

Flottans äldsta 1. klass pansarbåt var nu 20 år gammal och borde planenligt falla för åldersstrecket. En period av utredningar och diskussioner följde, varunder inga anslag beviljades till förnyelse av flottans bestånd av artillerifartyg. Dessa förhållanden i förening med förändringen av Sveriges försvarspolitiska läge, bland annat efter skilsmässan från Norge, bidrog nu till att skapa en opinion i landet till förmån för sjöförsvaret.

Den tekniska och ekonomiska utvecklingen i Sverige under 1800-talets senaste årtionden medförde inte en motsvarande utveckling av landets handel och sjöfart på svenska kölar. Utvecklingen inom handelsflottan och rederinäringen släpade efter även i jämförelse med våra grannländer. Eftersläpningen på sjöfartens område, särskilt då det gällde ångfartyg, var förvånande med tanke på att de första maskindrivna fartygen tagits i bruk i Sverige innan järnvägarna börjat byggas ut. Sveriges växande utrikeshandel kom därmed att till stor del förmedlas på utländska fartyg.

När förhållandena var som sämst tillsatte regeringen 1898 en handels- och sjöfartskommitté för att utreda bristerna och föreslå åtgärder för dessas avhjälpande. Kommittén förordade en samlad statlig sjöfartspolitik inklusive stöd till rederinäringen. Vid denna tid intog den svenska handelsflottan en blygsam elfte plats bland världens handelsflottor. (Norges handelsflotta intog fjärde platsen). Ännu fanns ungefär lika många ångfartyg som segelfartyg i Sverige, de flesta relativt små (för ångfartygens del i medeltal 300–400 ton per fartyg).

1903 bildades, på initiativ av skeppsredaren, kommendörkapten Gustaf

Wallenberg, Sveriges Allmänna Sjöfartsförening som ett organ för främjande av landets sjöfartsintressen. 1904 blev ett märkesår för svensk sjöfart, då de två första linjefartygen sattes i transocean trafik på Sydafrika och Sydamerika.

Föreningen Sveriges Flotta bildas

Förslaget att bilda en förening för främjande av Sveriges sjöförsvar, handel och sjöfart väcktes 1902 av dåvarande kommandörkaptenen Herman Wrangel, som under 1890-talet varit den sjöofficer som livligast deltagit i upplysningsverksamheten om flottans betydelse och uppgifter i landets försvar. Wrangel var under sommaren 1902 chef på kungajakten *Drott*, där även kronprinsessan Victoria var embarkerad.

Det var väl känt att kronprinsessan hyste intresse inte bara för Sveriges försvar utan också sympatier för tysk kultur och politik. I Tyskland verkade sedan några år den populära *Deutscher Flottenverein*. Wrangel skall ha framfört förslag att bilda en liknande förening i Sverige under kronprinsessans ledning. Förslaget togs väl upp och ledde till att en kommitté bildades för att utreda intresset för frågan, utarbeta förslag till organisation, stadgar och ekonomi m.m. I kommittén ingick, förutom Wrangel, amiralen Wilhelm Dyrssen, dåvarande bruksdisponenten, sedermera konteramiralen och statsministern Arvid Lindman, kammarherren hos kronprinsessan, f d kaptenen vid flottan Wilhelm von Eckermann och skeppsredaren, sedermera sjöministern Dan Broström. Wrangel, som synes ha betytt mest i förberedelsearbetet, blev senare chef för kustartilleriet, generallöjtnant och riksmarskalk.

Kommitténs arbete var tidskrävande men framgångsrikt. Ett stort antal personer anslöt sig till dess förslag och visade ofta stor offervilja då det gällde att lämna bidrag till den grundfond som ansågs nödvändig för att trygga den blivande föreningens ekonomi. Den 17 november 1906 ägde ett sammanträde rum på Stockholms slott med kronprinsessan som ordförande. Till sammanträdet hade ett sjuttiotal framstående och inflytelserika personer inbjudits. Här beslöts att bilda "Sveriges Flotta. Förening för sjöfart och sjöförsvar". Stadgar antogs och en överstyrelse utsågs. Kronprinsessan Victoria åtog sig att bli hedersordförande. Ett av kommittén författat upprop undertecknades av kronprinsessan och av de på slottet närvarande personerna.

I överstyrelsen ingick som ordförande general Hemming Gadd (stabschef hos kung Oscar II) och som förste vice ordförande före detta landshövdingen Axel Svedelius. Kommandörkapten Wrangel utsågs till andre vice ordförande och verkställande ledamot med översten Victor Balck som ersättare. (Balck

var en känd centralfigur inom svensk idrottsrörelse). Skattmästare blev grosshandlare Israel Berghman som i likhet med kollegan Gustaf du Rietz verksamt bidragit till skapandet av föreningens grundfond. Övriga styrelseledamöter blev konteramiral Carl Olsen (flottans/marinens representant i flera försvarskommittéer), generalmajoren och chefen för arméns generalstab Knut Bildt, hamnkaptenen i Västerås A. Linder samt de ovan nämnda Wilhelm von Eckermann och Dan Broström. Som överstyrelsens sekreterare engagerades aktuarien i kommerskollegiet, sedermera byråchefen Nils Bergsten.

Det beslöts att Föreningen skulle utge en tidskrift. För ändamålet inköptes tidskriften *Vår Flotta* som sedan 1905 utgivits av ett privat företag med dåvarande kaptenen vid flottan Erik Hägg som redaktör. Tidskriften fick behålla sitt namn och Hägg kvarstod som redaktör.

Redan från början bildades, först spontant, sedan som ett led i föreningens verksamhet lokalföreningar i varje län i landet. Dessa länsföreningar utsåg egna styrelser, ofta med landshövdingen som ordförande. De 24 länsavdelningarna kom att få en stor betydelse för rekryteringen av medlemmar. Redan efter ett par år nalkades medlemsantalet 8000.

I januari 1907 publicerades nämnda upprop i tidskriften *Vår Flotta*. Det skulle föra för långt att här redovisa uppropet i dess helhet. Några av de sammanfattande slutorden kan dock återges: "Besjälade af en fast övertygelse om att Sveriges öden således äro i hög grad beroende af rikets sjömakt och med den uppfattningen, att landets neutralitet ej kan upprätthållas utan en stark örlogsflotta samt att ett kraftigt sjövapen är nödvändigt jämväl för själva fosterjordens försvar, vilja undertecknade härigenom inbjuda svenska män och kvinnor af alla samhållsklasser och åldrar att ingå såsom medlemmar i Föreningen SVERIGES FLOTTA..."

Det finns inget i uppropet eller i föreningens tidiga verksamhet som antyder att den skulle ses som en motvikt mot Allmänna Försvarsföreningen. Överstyrelsen förklarade att "den som stred för ett ändamålsenligt försvar också stred för en stark flotta". Föreningen skulle i princip eftersträva en politiskt neutral hållning.

De första åren

Under åren 1907–1914 stod försvaret och frågan om flottans utbyggnad i centrum för det politiska intresset och Föreningen Sveriges Flottas verksamhet. I de fortsatta försvarsutredningarna torde överstyrelsen haft god insyn genom sina medlemmar. Särskilt gällde detta 1907 års parlamentariska försvarskommitté, som efter interna strider lade fram ett betänkande 1910. Inom flottan

var meningarna delade om sjöstridskrafternas framtida storlek och sammanställning. Flottan hade då tillförts fem jagare, fyra ubåtar och ett trettio-tal torpedbåtar, men inga beslut hade fattats om byggande av nya artillerifartyg.

Den parlamentariska kommitténs förslag 1910 omfattade emellertid för flottans del nybyggnad av tre pansarskepp. Förslaget ansågs av regeringen (Arvid Lindman) för dyrt, men riksdagen anslog ändå medel till byggande av ett första pansarskepp av så kallad F-typ. Ett år senare hade emellertid det politiska läget i landet förändrats. De "försvarsljumma" liberala och socialdemokratiska partierna hade bildat regering under ledning av Karl Staaff. Regeringen lät uppskjuta bygget av pansarskeppet, ett beslut som av många försvarsvänner ansågs vara liktydigt med att helt inställa byggandet.

Under 1910 hade föreningen anslutit sig till och tagit en ledande roll i det samarbete som etablerats mellan de övriga fem försvarsföreningarna i landet (inklusive Kvinnoförbundet för Sveriges Sjöförsvar) i syfte att verka för en försvarsvänlig opinion. En livlig aktivitet inleddes av föreningen med ett stort antal föredrag och ett upprop "Till svenska män och kvinnor" till förmån för flottan och pansarskeppet. Uppropet publicerades i *Vår Flotta* och spreds över landet i 900 000 exemplar. I en skrivelse till länsavdelningarna förklarade överstyrelsen att detta inte skulle ses som ett partipolitiskt ställningstagande. Inte desto mindre gav uppropet en startsignal och ett väsentligt, kanske avgörande, stöd till den landsomfattande insamling till pansarskeppet som nu organiserades. Nationalinsamlingen gav ett resultat på över 17 miljoner kronor, vilket belopp välvilligt mottogs av regeringen, som därefter beslöt att byggandet av pansarskeppet kunde fortsätta och fullföljas.

Åren 1912–1914 utgav föreningen även 14 småskrifter i försvarsfrågorna. I den fortsatta politiska kampen om parlamentarism och kungamakt tog Föreningen Sveriges Flotta inte ställning. Föreningen demonstrerade sin vilja till politisk neutralitet genom att inte delta i den hyllning som de övriga fem försvarsföreningarna framförde till Sven Hedin för dennes politiska insatser under den konstitutionella krisen.

Första världskriget

Den konstitutionella krisen tog ett snabbt slut 1914 vid utbrottet av världskriget, då även försvarsfrågan löstes på för de flesta tillfredsställande sätt. Föreningens hedersordförande var nu sedan några år Drottning Victoria. General Gadd avgick 1914 och efterträdades som överstyrelsens ordförande av general Gustaf Uggle (som då var chef för kung Gustaf V:s stab). Viceamiral Carl Olsen efterträdde f d landshövding Svedelius som förste vice ordförande. By-

råchefen Nils Bergsten kvarstod som överstyrelsens sekreterare till 1913 då han blev medlem av överstyrelsen. Han efterträddes som sekreterare av major Richard Melander.

Höstriksdagen 1914 fattade beslut om att bygga ytterliggare två pansarskepp av Sverige-typ. Först under 1917 kunde dock *Sverige* tas i tjänst. De insamlade medlen till skeppet räckte till påbörjande av pansarskeppen *Drottning Victoria* och *Gustaf V* samt till byggande av tre minsvepare (tendrar). 1914 hade föreningen omkring 8000 medlemmar. Under krigsåren avtog föreningens aktiviteter och medlemsantalet sjönk betydligt. Sjöförsvarets behov var i huvudsak tillgodosedda. Erfarenheterna från flottans neutralitetsvakt visade emellertid att den största bördan bars av jagare och torpedbåtar, medan artillerifartygen tilldelades en mer passiv roll som stödstyrka (eller, som man också sade, *fleet-in-being*).

Efter framställning av riksdagen kallade sjöministern 1916 några sakkunniga att, med ledning av sjökrigets erfarenheter, utreda flottans behov av fartyg. De sakkunniga framhöll att flottan behövde större, snabbare och sjövärdigare jagare i stället för befintliga jagare och torpedbåtar. Ubåtarna måste bli mer uthålliga. *Vår Flotta* följde med stort intresse flottans verksamhet med utvecklingen av ett marint flygväsende. Vidare måste flottan satsa mer både på minvapnet och minsvepningsförmågan. Behovet var också stort av lätta kryssare. (Sedan 1913 förfogade flottan visserligen över minkryssaren *Clas Fleming*, men det var ett fartyg med speciella uppgifter). Sjöministern anslöt sig till de sakkunnigas förslag och framhöll att man borde gå ifrån 1914 års beslut att bygga flera pansarskepp. Därigenom skulle ekonomiskt utrymme skapas för en ny, ”lättare” flotta. Detta förslag fick för flottan oväntade konsekvenser. Regeringen Edén tog 1917 förslaget till intäkt att frångå 1914 års försvarsbeslut och att minska anslagen till flottan. Först efter krigets slut togs frågan om flottans uppgifter och sammansättning åter upp.

Den svenska handelsflottan bestod 1914 av 1 430 maskindrivna fartyg (nästan alla med ångmaskin). Det var mest relativt små fartyg. Medeltonnaget var inte mer än cirka 750 ton. Därtill kom nära 1 500 segelfartyg med ett medeltonnage på 120 ton. Denna handelsflotta kom att få en avgörande betydelse för landets livsmedelsförsörjning och industri. Sjöfarten och handelsförbindelserna med de krigförande länderna vid Östersjön och Nordsjön kunde upprätthållas om än med stora svårigheter och betydande förluster i fartyg och människoliv. Totalt förlorades 280 fartyg och 794 människoliv enligt Kommerskollegiums redogörelse *Svenska handelsflottans krigsförluster åren 1914–1920*. Ett antal fartyg hade även sålts till utlandet, innan regeringen

hade infört förbud för sådan handel. Handelsflottans förluster av fartyg kunde dock i någon mån kompenseras av nybyggen på svenska varv. Sammanlagt 170 maskindrivna fartyg byggdes med ökad storlek. (Medeltonnaget var nu cirka 1 000 ton).

Händelserna under krigsåren kunde knappast ha demonstrerat för svenska folket på ett mer övertygande sätt örlogs- och handelsflottornas betydelse för landets försvar och försörjning. Det blev en ny och viktig uppgift för föreningen att föra denna kunskap vidare inför kommande försvarsbeslut och sjöfartspolitik,

De första mellankrigsåren

Vid 1920-talets början var antalet medlemmar i föreningen något under 5 000, vid dess slut något däröver. Systemet med länsavdelningar hade visat sig tungrott och mindre effektivt. Det ersattes omkring 1930 med en organisation av lokala ombud i landet. Som redaktör för tidskriften *Vår Flotta* kvarstod kapten, sedermera kommendörkapten, Erik Hägg till dess att han år 1919 utnämndes till generallotsdirektör. Han efterträddes då under ett par år av major Richard Melander. Sedan Melander avlidit under 1922 utsågs kaptenen vid flottan Torsten Hagman som redaktör. 1924 avgick general Uggla som överstyrelsens ordförande. Han efterträddes av generallöjtnant Herman Wrangel, som kvarstod i ledningen till 1930. Under samma tid tjänstgjorde kommendören Axel Gyllenkrok som överstyrelsens sekreterare.

Efter krigsslutet tillsattes 1919 en parlamentarisk försvarsrevision. I de politiska debatter som därefter följde, deltog föreningen på olika sätt. Ett trettio-tal föredrag hölls i landet, till vilka överstyrelsen tillhandahöll underlag. Föreningen var till en början angelägen om att undvika polemik mot arméns företrädare. I början av 1923 publicerade emellertid tidskriften *Vår Flotta* en artikel med rubriken "Försvarskostnadernas fördelning mellan sjö- och lantför-svar". Man hänvisade till de broschyrer och artiklar i pressen som börjat spridas. Irritationen var stor över de för flottan negativa omdömen som där var vanliga. Även flottan själv deltog i broschyrkriget, men i jämförelse med armén var dess möjligheter små att öva inflytande på opinionsbildningen, framhöll tidskriften.

I augusti 1923 presenterade försvarsrevisionen sitt betänkande. Då det gällde flottan förklarades att man ansett sig böra avstå från att nu framlägga en fullständig flottplan med tillhörande nybyggnadsprogram. Man borde "intaga den uppmärksamme iakttagarens roll" och tills vidare vidmakthålla flottan i dess befintliga omfattning. De båda senaste pansarskeppen hade nyligen leve-

rerats till flottan. 1923 hävdade *Vår Flotta* vidare att marinen måste förfoga över hela eskadrar av flygplan och följande år skrev tidskriften: "Det är sant att flygplanen äro flottans ögon. Är det då förmätet att begära att dessa ögon skola sitta i det egna huvudet?" År 1924 uttalade sig föreningens nye ordförande, generallöjtnant Herman Wrangel och beklagade att försvarsfrågan hade neddragits till en politisk fråga.

En politisk lösning av försvarsfrågan kom till stånd följande år. Den socialdemokratiska regeringen Sandler (med Per Albin Hansson som försvarsminister) beslöt att genomföra den hårt kritiserade 1925 års försvarsordning som för armén bland annat innebar nedläggning av 17 regementen. Ett självständigt flygvapen skapades. För flottans vidkommande innebar beslutet att kustflottan tills vidare skulle vidmakthållas vid befintlig styrka i avvaktan på förslag från en parlamentarisk flottkommitté som tillsattes. Kommittén förordade att pansarskepp skulle ingå i flottan även i fortsättningen. Endast sex skepp skulle dock tillhöra första linjen (d v s underhållas). Det nybyggnadsprogram som föreslogs omfattade två femårsperioder. Under den första perioden (med början 1928) skulle en "hangarkryssare", två jagare och två ubåtar byggas. Dessutom skulle förberedelser vidtas för påbörjande av ett fjärde pansarskepp av *Sverige*-typ under andra perioden.

De för armén ödesdigra försvarsbesluten föranledde 1927 några yngre generalstabsofficerare att, med en nystartad tidskrift – *Ny Militär Tidskrift* – som språkrör, försöka skapa opinion bland politiker och allmänheten om en revidering av den nyligen beslutade försvarsordningen i syfte att skapa en effektivare armé. I tidskriften *Vår Flotta* kritiserades vissa uttalanden i *Ny Militär Tidskrift* och i dagspressen som hade udden riktad mot flottan, vilken ansågs ha fått en för stark ställning. (I kritiken mot flottan instämde några officerare från kustartilleriet och flygvapnet).

Den frisinnaade regeringen Ekman och riksdagen godkände anslag till flottplanens första period, men undvek att ta ställning till planens andra period och det fjärde pansarskeppet. Den följande kortlivade högerregeringen Lindman visade förståelse för de argument som framfördes av generalstaben; 1929 beslöts att tillkalla sex sakkunniga under ordförandeskap av generallöjtnant Joachim Åkerman för att inom försvarsdepartementet utreda grunderna för nuvarande försvarsordning, samt föreslå en effektivisering av försvaret inom ramen för gällande försvarsanslag

Den Åkermanska kommittén utsattes för hård kritik såväl från politiskt håll som från kretsen kring *Ny Militär Tidskrift*. Utredningen kom dock att bli en försvarspolitisk parentes i historien. Redan ett par dagar efter det att kommit-

tén offentliggjort sitt betänkande publicerade kretsen kring *Ny Militär Tidsskrift* en säkerhets- och försvarspolitisk programskrift, *Antingen-Eller*, med majoren vid generalstabens Helge Jung som redaktör. Skriften kom att få stor betydelse, då den genom sin utförlighet kom att betraktas som ett välkommet alternativ till den Åkermanska försvarsplanen.

I *Vår Flotta* kritiserades och bemöttes argumenten och förslagen i *Antingen-Eller*. Författarna ansågs "från tvivelaktiga förutsättningar ha dragit felaktiga slutsatser". Som exempel framhöll tidskriften att behovet av stridskrafter för Sveriges försvar i huvudalternativet var baserat på författarnas åsikt att Sverige, vid ett ryskt anfall mot Finland, förr eller senare också skulle angripas. Sverige borde därför på ett tidigt stadium ockupera Åland och ingripa i Finland med arméns stridskrafter. Denna "finlandsaktivism" skulle formellt legitimeras som ett sanktionsingripande med stöd av Nationernas Förbund.

Även om en finlandsaktivism knappast skulle stå på den frisinade regeringen C.G. Ekmans program, var den tilltalad av de förslag till reformer och besparingar i försvarsorganisationen som framfördes i *Antingen-Eller*. Denna programskrift blev en för regeringen välkommen anledning att tillsätta en ny parlamentariskt sammansatt försvarsutredning som fick benämningen 1930 års försvarskommission.

"Den långa kommissionen"

Herman Wrangel kvarstod, som nämnts, som ordförande till 1930, då han efterträddes av kommandören vid flottan Axel Henrik Gisiko. 1931 avled föreningens hedersordförande och beskyddarinna, drottning Victoria. "Med stor glädje och tillfredsställelse" mottog överstyrelsen beskedet att kronprinsessan Louise förklarat sig villig att inträda som föreningens höga beskyddare. Kammarherre von Eckermann avlöstes som andre vice ordförande av generalkonsul Axel Ax:son Johnson, då von Eckermann blev förste vice ordförande. Kommendörkapten Torsten Hagman kvarstod som redaktör och uppskattad författare av debattinlägg till slutet av 1930-talet. Även grosshandlare Israel Berghman stod kvar i styrelsen, alltså som skattmästare.

Några av de första 25 årens ledamöter av överstyrelsen kvarstod alltså ännu i början av 1930-talet i ledningen, men andra hade tillkommit. Bland de senare kan, förutom Gisiko, nämnas direktör Johan Vilhelm Broman, konteramiral Ch. de Champs (sedermera chef för marinen), generaldirektör J. af Jochnick, generallöjtnant Henri de Champs, grosshandlare Gustaf du Rietz, konteramiral Otto Lybeck och grosshandlare Jan Sjödahl. Vi får också notera att generalotsdirektören Erik Hägg åren 1936–1938 efter sin pensionering återkom

som Föreningens ordförande. Åren 1938–1946 var Hägg ordförande i Allmänna Försvarsföreningen,

Under de cirka sex år som förflöt innan ett nytt försvarsbeslut kunnat fattas ändrades de säkerhetspolitiska förhållandena liksom de inrikespolitiska förutsättningarna för försvarspolitikens successivt, vilket kom att påverka försvarskommissionens organisation, verksamhet och slutresultat. Föreningen sökte följa och kommentera de olika faserna i utvecklingen i den mån de blivit kända för styrelsen. Perioden kännetecknades av växande misstro mot Nationernas Förbunds fredsbevarande förmåga och besvikelse över de på det hela taget misslyckade försöken att åstadkomma marina rustningsbegränsningar. Efter Hitlers maktövertagande lämnade Tyskland Nationernas Förbund (1933). Flottavtalet 1935 mellan England och Tyskland kom att ändra den marina maktbalansen i Östersjöområdet. Både Italien och Tyskland började föra en allt mer aggressiv utrikespolitik.

Föreningen sökte fortlöpande i tidskriften orientera läsarna om de internationella förhållandena och om dessas betydelse för det svenska marina försvaret. Bland annat påpekade *Vår Flotta* att stormakternas så kallade marina nedrustning i själva verket medförde upprustning av vissa flottor. 1932 publicerade Föreningen en skrift *Inför nedrustningskonferensen*. Den ville vara "ett varningsord". Dittills uppnådda resultat av förhandlingarna betecknades som "en internationell jättehumbug". År 1935 kommenterades den tyska marina upprustningen i relativt positiva ordalag. Flottan ansåg att de nordiska länderna skulle ha ett påtagligt intresse av att den ryska flottan inte skulle dominera i Östersjön.

Statsminister C.G. Ekman, som tillika var försvarsminister, gav själv riktlinjerna för kommissionens arbete. I första hand skulle kommissionen söka reducera försvarsutgifterna till 1925 års nivå, vilket lämnade fältet fritt för en omfördelning av anslagen mellan försvarsgrenarna. 1932 inleddes ett stabilare samarbete mellan socialdemokrater och bondeförbundare med Per Albin Hansson som statsminister. Kommissionen fick 12 ledamöter, varav två högermän samt tre officerare. Sekretariatet organiserades under generalsekreteraren på tre militära sekretariat under var sin militär sekreterare. Två av dessa tillhörde kretsen kring *Ny Militär Tidskrift*. I nära samarbete mellan generalsekreterare och den militära sekreteraren Helge Jung, lades kommissionens arbete upp på lång sikt. Ett antal militära experter, anhängare av kretsen, kom att knytas till de militära sekretariaten. Genom föreläsningar och föredragningar kom Helge Jung och hans medarbetare att utöva ett stort inflytande på kommissionens lekmän.

De militära sekretariaten jämte några ledamöter av kommissionen kom att

tillsammans bilda en "underkommission" som kom att få stor betydelse. Med Helge Jung som drivande kraft genomfördes ett antal studier av olika problem, vilka först diskuterades internt och därefter föredrogs för hela kommissionen. Under 1935 gick kommissionens arbete in i ett avgörande skede. Försvarsorganisationens utformning inom några ekonomiska ramar diskuterades närmare. I anslutning härill utgav Föreningen Sveriges Flotta två debattskrifter: *Försvarsutgifter, fakta och jämförelser* och *Framför och bakom försvarslinjen*. Här hävdade Föreningen att Sverige hade råd att hålla ett sjöförsvar som kunde möta en angripare till sjöss framför försvarslinjen i land.

Hur var då läget för flottan vid mitten av 1930-talet? Flygplankryssaren *Gotland* och två jagare enligt 1927 års program hade levererats 1934 respektive 1932 och 1933. Under de närmast följande åren fortsattes emellertid arbetet med projektering av det fjärde *Sverige*-skeppet. 1934 kunde flottan presentera ett förslag till ett pansarskepp som givits namnet *Tre Kronor*. Det var en vidareutveckling av pansarskeppen av *Sverige*-typen. Försvarskommissionen tog som väntat tills vidare inte ställning till förslaget och heller inte till några andra fartygsbyggnader för flottan. Det skulle dröja till slutet av 1936 innan nästa jagare kunde införlivas i flottan.

Senare under 1935 framlade kommissionen sitt omfattande betänkande. Kommissionen var inte enig. Till huvudbetänkandet hade fogats inte mindre än tio särskilda yttranden eller reservationer. Handlingarna remitterades till ett antal myndigheter för yttrande. Bland dessa återfanns cheferna för de viktigaste marina myndigheterna samt viceamiral de Champs och chefen för Kommerskollegium.

Föreningen lät sammanställa remissyttrandena i en publikation *Sakliga uttalanden i försvarsfrågan*. Den socialdemokratiska regeringens proposition till riksdagen baserades på kommissionens huvudbetänkande. Innan beslut fattats anslöt sig övriga partier till "mittenpartiernas" förslag, vilket det föll på "semesterregeringens" (under bondeförbunds ledare Pehrsson-Bramstorp) roll att fastställa. Här hade riksdagsmajoriteten tagit intryck av de sakkunniga amiralernas och andras enhälliga kritik av de starkt begränsade uppgifterna för flottan i regeringsförslaget.

I praktiken avgjordes inte frågan om flottans framtida fartygsbestånd. Regeringen tillsatte en ny typutredning under ledning av viceamiral de Champs. Chefen för marinen kom i sin utredning fram till att Sveriges försvar krävde "en utsjöflotta med skepp". De Champs skisserade två typer av artillerifartyg, en tyngre typ med 28 cm kanoner, relativt hög fart och starkt skydd, en lättare och snabbare typ med 21 cm kanoner och starkt luftvärnsartilleri. Typen kalla-

des pansarkryssare. Tills vidare kunde, enligt amiralen, de tre *Sverige*-skeppen efter modernisering ingå i kustflottan som den tyngre komponenten. Bygande av en första (av tre) pansarkryssare måste däremot snarast påbörjas, ansåg amiralen. Planen omfattade även nybyggnad av två jagare av befintlig, men förbättrad typ, fyra mindre "kustjagare", två större ubåtar och tre mindre "kustubåtar". (Av intresse i sammanhanget är att utredningens sekreterare, dåvarande kaptenen, sedermera marinchefen Stig H:son Ericson redan 1937 i en promemoria till de Champs diskuterade vilka alternativ som kunde bli aktuella om statsmakterna inte godtog de Champs förslag. Kapten Ericson ville i så fall att flottan skulle acceptera "en lätt utsjöflotta" med 12 större jagare och 36 ubåtar m.m.)

Regeringen konstaterade omgående att de Champs flottplan skulle leda till en för stor och kostsam flotta. Utredningen överlämnades till chefen för försvarsstaben för utredning. Frågan var om inte mindre och billigare "skärgårdsskepp" kunde ingå i flottan. I direkt samarbete med Marinförvaltningen gavs svaret. Data och kostnadsförslag till en fartygstyp med bland annat fyra 28 cm kanoner presenterades. Fartygstypen fick efter chefen för försvarsstaben namnet "Thörnellskepp". Thörnells förslag till Kungl. Maj:t var att flottan borde tillföras fyra sådana skärgårdsskepp samt 8 jagare och 10 ubåtar m.m. Inom flottan rådde stor oenighet om hur man skulle ställa sig till Thörnellskeppen. Skulle man "tacka nej" eller godta förslaget för att inte riskera att skärgårdsskeppen annars skulle ersättas av kustartilleribatterier, som man hotat med i försvarsstaben?

Våren 1939 hade äntligen regeringen och riksdagen tagit ställning i pansarbåtsfrågan och anslagit medel till påbörjande av Thörnellskepp. I december samma år beställdes två av skeppen. Nu hade emellertid de Champs avgått som chef för marinen och efterträtt av viceamiral Fabian Tamm. Denne inledde en intern utredning om en ny flottplan. Sådant var läget vid andra världskrigets utbrott. Den urtima riksdag som sammankallats med anledning härav, beslöt att de anslag som beviljats till kustpansarskeppen i stället skulle användas för byggande av lätta fartyg av olika typer, vilka snabbt kunde färdigställas i relativt stort antal. Därmed var frågan om flottans nya artillerifartyg avförd från dagordningen.

En milstolpe i föreningens historia

Den nya försvarsordning som beslutats 1936 och följande tre års utredningar om den framtida flottans uppgifter och fartygstyper återspeglas i Föreningen Sveriges Flottas verksamhet. Den militära oenigheten och politikernas villrå-

dighet då det gällde flottans ersättningsbyggnader var stor, allt medan stormmolnen hopades i öster och väster. Upplysning och information om sjöförsvarets tillstånd och behov blev en allt viktigare, offensiv, uppgift för föreningen. 1938, det år då Tyskland invaderade Österrike och delar av Tjeckoslovakien, Münchenkrisens år, innebar en milstolpe i föreningens historia med tillväxt utåt och förstärkning inåt. Kommendör Axel Gisiko kvarstod som verkställande ledamot i överstyrelsen, där även kommendör Göran Wahlström inlett sin mångåriga verksamhet för utveckling av föreningens verksamhet. Det är frestande att sätta Erik Häggs avgång från överstyrelsen och Torsten Hagmans avgång som redaktör i samband med den nyordning i föreningen som följde.

Nya stadgar antogs och instruktioner utarbetades för nya verksamheter som successivt infördes. En av de viktigaste var organiserandet av lokalavdelningar. Redan 1938 fanns en sådan avdelning i Uppsala, men i övrigt byggde den lokala verksamheten på sex lokalkommittéer och ett 20-tal lokalombud. En av de första lokalkommittéer som därefter ombildades till lokalavdelning låg i Karlskrona. Därefter skapades nya lokalavdelningar i Göteborg, Hälsingborg och Malmö. Samtidigt ökades antalet lokalombud till 35. I april 1939 skrev *Vår Flotta*: "Medan åtskilliga städer i landsorten redan har en lokalavdelning... har i huvudstaden hittills icke organiserats någon sådan. Kraven på verksamhet i Stockholm har emellertid blivit så stora, att de fordra sin särskilda avdelning, vilken i betydande utsträckning skall avlasta arbetet från föreningens riksorganisation." Från centralt håll förväntades således att lokalavdelningarna skulle avlasta riksorganisationen, omhänderta den lokala föreningsverksamheten och värva nya medlemmar m.m.

Om vi i fortsättningen riktar uppmärksamheten på Stockholmsavdelningen, så beror det på att denna avdelning kom att bedriva en så mångsidig och omfattande verksamhet att det är svårt att skilja den senare från centralt bedriven aktivitet i Stockholmsområdet. Ett nära samarbete mellan överstyrelsen och Stockholmsavdelningen ägde av naturliga skäl rum, eftersom man åtminstone delvis hade samma kansli och i flera fall samma ledande personer i bådas styrelser. Kansliet var till en början inrymt i en lägenhet på Norrlandsgatan i Stockholm, men flyttades 1941 till betydligt rymligare lokaler i Birger Jarlsgatan 18, där också tidskriftens redaktion bereddes plats. Vid denna tid ändrades tidskriftens namn till *Sveriges Flotta*, samtidigt som "segelkronan" infördes som föreningens symbol. I Stockholmsavdelningen styrelse ingick bland andra föreningens verkställande ledamot, kommendör Göran Wahlström och tidskriftens nye redaktör, tillika överstyrelsens sekreterare, Ebbe Aspegren.

Det rådde inte längre något tvivel om att det svenska försvaret, inklusive

flottan, måste förstärkas och byggande av fartyg för neutralitetsvakten (jagare, minsvepare och ubåtar) hade inletts med den kapacitet som varvsresurserna medgav. Den svenska handelsflottans betydelse demonstrerades på övertygande sätt.

De delar av handelsflottan som kom att befinna sig utanför Skagerack-spärren kom att bli en betydande tillgång då det gällde handelsförhandlingar med västmakterna och lejdtrafiken.

Föreningens aktivitet kom allt mer att inriktas på offentliga sammankomster och klubbaftnar. Här skall endast några exempel ges på sådan verksamhet i Stockholm. I mars 1941 hölls en klubbafton i Medborgarhuset med över 800 deltagare. Detta var onekligen ett möte som gav mersmak. (Föreningen hade vid denna tid närmare 8 000 medlemmar). I maj samma år anordnade föreningen, med Stockholmsavdelningen som arrangör en stor försvarsfest i Stockholms stadshus. Bland de medverkande kan nämnas Prins Wilhelm som läste dikter, försvarsminister Per Edvin Sköld, operasångaren Jussi Björling, premiärdansösen Sissi Ohlsson-Åhrberg samt skådespelaren Sigurd Wallén, som läste skärgårdshistorier. Läger man därtill att flottans musikkår spelade och att dansen sedan trädde till tonerna av Sune Waldimirs orkester, blir man verkligen imponerad av arrangörernas prestation och förmåga att väcka uppmärksamhet, så mycket mer som hela programmet sändes i radio. Framgången med försvarsfesten hindrade inte att föreningen fortsatte att anordna klubbaftnar, som var talrikt besökta. I samarbete med Stockholms Borgarskola anordnades vidare fem föreläsningar under 1941 om sjövärn och sjöfart. Framstående sjöofficerare och sjöfartsexperten anlätades som föreläsare.

Frågan om formerna för verksamheten diskuterades emellertid i överstyrelsen. Skulle man fortsättningsvis främst satsa på klubbverksamhet för medlemmarna eller på större offentliga möten – eller på båda? Frågan var och förblev aktuell. Vilka verksamhetsformer skulle bäst tjäna föreningens syften, att påverka den allmänna opinionen, att sprida saklig information om sjövärn och sjöfart och att värva nya medlemmar? Något beslut synes inte ha fattats, men av bevarade protokoll att döma, blev svaret ”både och”. Klubbaftnar i stor skala anordnades med föredrag och film. (En av dessa var utformad som ett opinionsmöte till förmån för flottans planerade nya kryssare och samlade omkring 2 000 deltagare). På hösten 1944 slog man åter på stort. En soaré anordnades i Konserthusets stora sal med föredrag och uppträdande av kända skådespelare och musiker.

Även andra nya verksamheter krävde betydande insatser av föreningens ledning. Det gällde ungdomsverksamheten. Redan 1940 engagerade Stock-

holmsavdelningen en ledare för denna verksamhet. Under 1941 anordnades för första gången en sedermera årligen återkommande "ungdomsdag" på Skeppsholmen. Programmet omfattade bland annat musik av flottans musikkår och olika pristävlingar. Omkring 1200 elever från Stockholms skolor deltog. 1945 knöts en särskild ungdomssekreterare till överstyrelsen.

Föreningen anordnade vidare kadettaftnar, ett arrangemang som skulle bli årligen återkommande under lång tid. Målet var att sammanföra kadetter från krigsskolorna till samvaro och diskussion kring frågor av gemensamt intresse, vanligen efter ett inledningsanförande som till exempel av arkivrådet och styrelseledamoten i föreningen, fil dr Arne Forsell. (Denna verksamhet synes ha upphört sedan den utsatts för kritik av överbefälhavaren, general Helge Jung).

Av historiskt intresse är också att Föreningen Sveriges Flotta 1943 började granska hur sjöförsvaret och sjöfarten behandlades, historiskt och kulturgeografiskt i undervisningen i skolorna. Ett föredrag i detta ämne hölls samma år på Handelshögskolan inför medlemmar i historie- och geografilärarnas förening. 1946 tog man ett nytt initiativ i denna fråga. Lärare med flera inbjöds till en offentlig diskussion i Konserthuset. Inledare var historieprofessorn och ordföranden i historielärarnas riksorganisation Sven Grauers, förste folkskoleinspektör Bror Jonzon och lektorn, fil dr Josef Westin. Mötet beslöt att tillsätta en kommitté med uppgift att utarbeta förslag till breddning och fördjupning av undervisningen i berörda ämnen. Dess betänkande förelåg i februari 1947 och utmynnade i en skrivelse från överstyrelsen till Kungl. Maj:t med förslag till undervisningsbestämmelser. (Tyvärr förmåler inte historien vilken inverkan denna aktivitet fick på undervisningen i skolorna).

I början av 1940-talet, sedan de mest akuta frågorna om det svenska sjöförsvaret var på väg att få en så god lösning som var politiskt och tekniskt möjlig, ökades föreningens intresse för sjöfartens och handelsflottans problem. Som ett uttryck för detta väcktes förslag om att inrätta en sjöfartsskola. Uppgiften skulle vara att meddela "de unga inom sjöfartsnäringen" en teoretisk-praktisk undervisning i ärenden som de i sin praktiska gärning kom i kontakt med. Här fanns ett stort behov att fylla inom alla grenar av sjöfartsnäringen och förslaget om en sjöfartsskola skulle snart komma att förverkligas. Till en början anordnades skolan i form av kvällskurser under tre terminer i Stockholm. 1945 träffade föreningen ett avtal med Noréns Korrespondensinstitut om att bedriva denna verksamhet som en brevskola. Denna blev en stor framgång under många år, innan sjöbefälsskolorna kunde tillgodose efterfrågan på sådan utbildning.

Den första efterkrigstiden

År 1947 avgick ordföranden i överstyrelsen, arkivrådet Arne Forsell. Till hans efterträdare utsågs en sjöfartsman, direktör Seth Brinck. Det medförde en förskjutning av tyngdpunkten i verksamheten mot det "civila" hållet. De marina ungdomsdagarna på Skeppsholmen ersattes av klubbaftnar med film och föredrag etc. Kadettsammankomsterna ersattes av sjömansträffar med deltagande av elever från Sjökrigsskolan och Navigationsskolan i Stockholm. Sjöfartens problem togs upp och diskuterades vid flera av föreningen anordnade sammankomster.

Årtiondet efter andra världskrigets slut medförde inte den utrikespolitiska avspänning som de flesta hoppats på. Det blev Koreakrigets, Suezkrisernas och det kalla krigets år. I Sverige vidmakthölls, även efter 1952 års försvarsbeslut, sjöförsvarets styrka vid den relativt höga nivå som successivt uppnåtts med tillkomsten av kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon* samt större jagare m.m. I de utredningar och förslag om marinens uppgifter och sammansättning som kom till stånd, hävdade flottan till en början energiskt, men förgäves, att en stödstyrka av artillerifartyg (moderniserade *Sverige*-skepp) borde ingå i kustflottan. Med en viss resignation accepterade marinledningen en "lätt flotta" d.v.s. en kustflotta med kryssare, jagare och ubåtar som största fartyg. Stödet skulle komma från flygvapnet och kustartilleriet.

Den svenska handelsflottan bestod, trots krigsförluster – 260 fartyg om cirka 600 000 ton och 1 330 sjömäns liv hade förlorats – av ett betydande antal moderna fartyg med stor lastkapacitet och hög fart. Fartygsflottan var till betydande delar insatt i linjetrafik eller bestod av tank-, malmfartyg eller andra "bulklastare". Rederiernas förmåga att tillgodose efterkrigstidens ökande transportbehov var således god. I kontrast till strukturförändringarna inom det större handelstonnaget stod förändringarna inom det medeltunga och lätta tonnaget, vars verksamhetsområden huvudsakligen var Östersjön och Nordsjön. De svenska fartygen hade här svårt att hävda sig i konkurrensen från såväl utländska "paragraffartyg" vilka ofta kunde drivas med låga bemannings- och drivmedelskostnader, som från tåg- och lastbilstransporter.

I föreningen följdes den offentliga debatten om sjöförsvaret. I mars 1949 talade försvarsminister Allan Vougth vid ett offentligt möte om Skandinaviska försvarsproblem, ett vid denna tid högaktuellt ämne. Ett år senare hölls en offentlig debatt om flotta och flyg. År 1951 anordnades en paneldebatt över ämnet försvar mot stormakt. Den stormakt som nu börjat framträda som ett tänkbart hot mot Sverige var Sovjetunionen. Något nämnvärt inflytande på

den allmänna opinionen i försvarsfrågan eller då det gällde flottans framtid synes Föreningen Sveriges Flotta knappast ha utövat vid denna tid och inte heller på landets sjöfartspolitik. Anmärkningsvärt är att föreningen 1954 anordnade en diskussion om det redan då aktuella projektet om en bro över Öresund.

I november 1956 firade föreningen sitt 50-årsjubileum med bland annat ett påkostat jubileumsnummer av tidskriften *Sveriges Flotta*. Tidskriften innehöll utförliga artiklar över den svenska örlogsflottans, sjöfartens och varvsindustrins utveckling under åren 1906–1956. Jubileumsnumret omfattade 100 sidor av vilka 42 var helsidesannonser, vilket vittnade om annonsörernas villighet att bidra till föreningens ekonomi och om generalsekreterarens, Nils Ericsons, energiska insatser i egenskap av ansvarig utgivare, redaktör och annonsackvisitör. (Årsavgiften var nu kr15:–).

I en översikt över ungdomsverksamheten framhålls att under våren 1956 hade ”den yngre avdelningen i Stockholm slagit alla tidigare rekord” i antal deltagare. Även i Göteborg hade ungdomsverksamheten varit mycket populär, men mer praktiskt inriktad på navigation och sjömanskap än i Stockholm. Mest populär var dock föreningens seglarläger för ungdomar i Stockholms skärgård, en verksamhet som med stöd av marinen påbörjats redan 1946 vid Hårsfjärden och på ön Fejan. Varje sommar utbildades sammanlagt omkring 130 ungdomar i segling, navigation och sjömanskap med mera. Båtmaterialet omfattade, förutom ett par motorbåtar för transporter och bogsering, ett antal ”långedragssjollar” och flottans valbåtar.

Stockholmsavdelning bildade en egen ungdomsavdelning, men inom föreningen fanns olika åsikter om den interna organisationen. Utan att här gå in på detaljer, kan nämnas att flera utredningar tillsattes i ärendet och att diskussioner fördes om fördelning av verksamheten mellan central och lokal nivå. Föreningen undersökte också möjligheten att få kommunalt bidrag till ungdomsverksamheten och fick beskedet att sådana bidrag kunde erhållas endast under förutsättningen att verksamheten bedrevs inom ramen för en fristående distriktsorganisation. Överstyrelsen beslöt därför att skapa en sådan organisation. Sålunda bildades en från Föreningen Sveriges Flotta fristående ungdomsavdelning med egen styrelse och ekonomi. Detta föranledde i sin tur en översyn av lokalavdelningarnas organisation och verksamhet, som ansågs ”ha stelnat en smula”. Resultatet blev att avdelningarna allt oftare sökte kontakt och samarbete med andra marina föreningar lokalavdelningar, som till exempel Marin-lottakåren, Föreningen Flottans Män, Svenska Flottans Reservofficersförbund och sjöfartsklubbar.

Den intensiva debatt som fördes på 1960-talet om en svensk anslutning till Europeiska Gemenskapen skulle vara förenlig med vårt lands traditionella fredstida alliansfrihet synes inte ha satt några djupare spår i föreningens verksamhet. Den samtidigt fortgående utvecklingen av sjöförsvaret mot en allt "lättare" flotta kritiserades, Sedan slutet av 1950-talet hade inga jagare byggts. Den så kallade "Marinplan 60" förutsatte en flotta av relativt många, men små och snabba torpedfartyg.

I november 1976 uppmärksammades Föreningen Sveriges Flottas 70-årsjubileum med bland annat en utställning på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Föreningen hade nu Kung Carl XVI Gustaf som sin Höge Beskyddare och Prins Bertil som förste hedersledamot. Ordförande var förste vice talman Ivar Virgin. Generalsekreterare var f.d. kommendörkapten 1 gr Olov Lundblad. Utställningen öppnades i anslutning till en jubileumsfest i närvaro av kungaparet, prins Bertil med flera prominenta gäster från marinen och sjöfartsnärningen.

Tidskriften *Sveriges Flotta* utkom med ett jubileumsnummer med historiska återblickar på verksamheten. Men också med en ledare som varnade för de aktuella tendenserna i den marina utvecklingen. Författaren skrev bland annat: "Vårt land upplever i dessa dagar en kris inom sjöfarten och inom skeppsbyggnadsverksamheten som är mer djupgående än kanske någonsin tidigare". Utvecklingen inom marinen mot en lätt flotta var, enligt ledaren, också oroande, särskilt mot bakgrund av det starkt minskande antalet fartyg och flygplan för det marina försvaret. "Även en snabb blick på förändringar och problem inom sjöfart och sjövärn övertygar oss om att Föreningen Sveriges Flotta alltså har en uppgift att fylla i vårt land och att den gamla övergripande målsättningen för verksamheten kan stå fast". Författaren till föreliggande krönika var vid denna tid redaktör för tidskriften och utsågs två år senare även till generalsekreterare och redaktör för *Sveriges Flottas Marinkalender*.

Det kunde snart konstateras att föreningens ekonomiska resurser var på upphällningen. Till en början måste kanslipersonalen minskas. Ett antal rum i den dyra lägenheten hyrdes ut i andra hand och kostnaden för tidskriften skars ned genom minskandet (slopandet) av författararvoden och val av nytt tryckeri (som blev Axel Abrahamsons i Karlskrona). Genom frivilliga insatser av en arbetsgrupp (med bland andra marinkalenderns mångåriga redaktör, kommendörkapten Allan Kull) och med teknisk rådgivning av Almqvist & Wiksells tryckeri genomfördes en modernisering av denna efterfrågade kalender. Den första kalendern i det nya utförandet utkom 1982.

Det skulle emellertid visa sig att dessa åtgärder inte skulle vara tillräckliga

för att säkerställa Föreningen Sveriges Flottas fortsatta tillvaro. I maj 1981 kunde föreningens kansli och redaktion flytta från den allt för dyra lägenheten vid Stureplan till en av marinen upplåten våning i Amiralitetshuset på Skeppsholmen. Marinen visade sig dock vara en nyckfull hyresvärd, ty några år senare fick kansliet m.m. flytta till en våning i gamla Sjökrigsskolans lokaler på Skeppsholmen för att bereda plats för Kustartilleriets skjutskola. Efter ytterligare några år upprepades förfarandet, varvid föreningens kansli och redaktion hänvisades till rum i kastellet på Kastellholmen, där de skulle vara kvar till dess föreningen upplöstes.

I början av 1980-talet inleddes förhandlingar med den ungefär jämgamla Sveriges Allmänna Sjöfartsförening om ett närmare samarbete. Denna förening brukade traditionellt anordna årliga "sjöfartsriksdagar" i olika kuststäder. I dessa sammankomster brukade Föreningen Sveriges Flotta delta. Allmänna Sjöfartsföreningen hade emellertid nu förlorat sitt inflytande, bland annat som officiell remissinstans i sjöfartsfrågor. Även om initiativet till förhandlingar tagits av Föreningen Sveriges Flotta, kanske främst av ekonomiska skäl, så visade sig den andra parten vara intresserad av ett samgående.

Ny organisation, nya förutsättningar

Förhandlingarna ledde till ett beslut att slå samman föreningarna. Nya stadgar utarbetades och antogs vid ett sammanträde den 12 december 1983. Föreningen bytte namn till "Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvar" och tidskriften fick namnet *Under Svensk Flagga*. Talman Ivar Virgin avgick som ordförande och efterträddes av generaldirektör Göran Borggård. I den nya överstyrelsen ingick en representant för marinen och företrädare för Redareföreningen, sjöfartens fackliga personalorganisationer, samt ett flertal andra sjöfartsanknutna organisationer. Ny generalsekreterare blev f.d. kommendör Nils Hellström.

Här skulle denna krönika kunna avslutas, men beaktar man att den nya föreningen dels hade övertagit Föreningen Sveriges Flottas roll och marina ambitioner, dels hade ärvt den senares yttre lednings- och organisationsformer, kan det finnas anledning att följa den nya föreningens öden och verksamhet en tid framöver. Under följande år fortsattes de årliga sjöfartsriksdagarna, vilka uppmärksammades åtminstone i lokalpressen på berörda orter. Vissa försök att ge Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvar en ställning som remissinstans i frågor rörande sjöfart och sjöförsvar ledde inte till något resultat, bland annat beroende på de skilda intressen som var företrädna i överstyrelsen.

Föreningen inflytande på den svenska sjöförsvars- och sjöfartspolitiken avtog och medlemsantalet minskade. Tidskriften mötte stark konkurrens från andra marina publikationer som regelbundet utgavs med statligt eller fackligt stöd. Antalet annonsörer minskade. Föreningens möjligheter och förmåga att nå ut med sitt budskap och att påverka en allt mer ointresserad allmänhet avtog successivt. Den negativa utvecklingen ledde till viss oenighet inom föreningens ledning.

Ändå fanns anledning för föreningen att göra sin röst hörd i frågor rörande marinens resurser och förmåga att slå vakt om Sveriges territoriella integritet. Samtliga jagare och till fregatter hade – med ett undantag, jagaren *Halland* – utrangerats, vilket medförde att marinens förmåga att lokalisera och fördriva (eller anfälla) de främmande ubåtar som under hela 1980-talet kränkte våra inre vatten. Inte förrän under 1984 fattade statsmakterna beslut att inleda byggande av nya ytstridsfartyg med ubåtsjaktkapacitet. Fram till 1991 sjösattes sex (kust)korvetter i storlekar mellan 300 och 400 ton. Ubåtsvapnet skulle vidmakthållas liksom en betydande förmåga att både lägga ut mineringar och röja minfält. Men knappt hade denna ”pånyttfödda” flotta tagits i tjänst och dess besättningar utbildats och samtränats förrän säkerhets- och försvarspolitiken förändrades. Det är frestande att här tala om ett paradigmskifte. Den traditionella svenska alliansfriheten, vårt neutralitetsförsvar och vår avsikt att i värsta fall med egna resurser förebygga eller avvärja en invasion, hade hitills i sina olika former vetenskapligt byggts inom ramen för en välkänd hotbild, ett ”paradigm” som inte närmare behöver beskrivas här.

I början av 1990-talet föll Berlinmuren, Sovjetunionen upplöstes och de baltiska staterna inklusive Polen blev självständiga. År 1995 blev Sverige medlem av Europeiska Unionen. År 1998 förklarade överbefälhavaren att vårt invasionsförsvar ”kunde skrotas”, en uppfattning som snabbt fick politisk välsignelse. Vad som skulle komma i stället visste man inte. Något nytt enhetligt paradigm (eller hotbild) kunde inte identifieras till stöd för försvarspolitiken. Okunnigheten eller ointresset inom Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvaret var lika stor som bland politikerna.

Här skall inget försök göras att åstadkomma en översikt över de senaste fem årens försvarsutredningar, försök att definiera de hot som vi bör vara beredda att förebygga eller motstå och vilka försvarsmedel som krävs härför. Frågan om totalförsvarets uppgifter och sammansättning är ännu inte avgjord. Men ett försök som föreningen gjorde i mars 2002 att återta initiativet inom försvarspolitisk opinionsbildning förtjänar att uppmärksammas. På initiativ av föreningens ordförande, konteramiral Claes Tornberg anordnades ett semi-

narium: "Countering the new threats to maritime security", ett ämne som förväntades intressera och engagera både sjöförsvarets och sjöfartens företrädare. De föredrag som hölls och den debatt som följde syntes visa att föreningens initiativ varit välkommet och väl motiverat.

Vid ett följande sammanträde med överstyrelsen visade dock sjöfartens företrädare och marina myndigheter ringa intresse för fortsatt ekonomiskt stöd till föreningen. Skälen härtill torde bland annat ha varit dels att regeringen beslutat att uppdra åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och sjöfartens andra aktörer utreda behovet av terroristskydd för sjöfarten, dels att den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) höll på att uppdatera de internationella reglerna *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) med avseende på fartygens säkerhet till sjöss och i hamn. Detta skulle medföra en rad nya åligganden och uppgifter för rederier hamnmyndigheter och fartygens besättningar som ännu var svåra att överblicka. Många av sjöfartens mest betydande företag medverkade dessutom till bildandet av ett nytt samarbetsorgan: "Sjöfartsforum". Överstyrelsen beslöt i detta läge att inga förutsättningar fanns för fortsatt verksamhet. Föreningen skulle avvecklas, vilket formellt skedde vid ett föreningsmöte i december 2002. Lokalavdelningarna i Stockholm och Karlskrona beslöt dock att åtminstone delvis fortsätta sina verksamheter.

Källor

Vid sammanställningen av denna historik har jag huvudsakligen anlitat Sveriges Flottas Överstyrelsens protokoll i Krigsarkivet som källa. Uppgifterna i dessa handlingar har kompletterats med den information om föreningens historia som kunnat hämtas ur tidskriftens jubileumsnumret: *Vår Flotta* november 1931, *Sveriges Flotta/Treudden* september 1946, *Sveriges Flotta* november 1956, nr 11 1976 och nr 8/9 1981.

Jag har även kunnat utnyttja egna anteckningar och andra minnen från min tid (1973–1983) som redaktör för tidskriften och/eller generalsekreterare.

Stormaktstidens kosthållning ombord svenska örlogsfartyg, del 1

Ulrica Söderlind

I den följande texten kommer fartygen *Vasa* (förlist 1628) och *Kronan* (förlist 1676) att stå som exempel på hur kosthållningen ombord på svenska örlogsfartyg såg ut under 1600-talet. I min pågående forskning på området arbetar jag tvärvetenskapligt, både med ett marinarkeologiskt material och samtida historiska skriftliga källor. De olika källorna som representerar de båda vetenskapliga inriktningarna kompletterar varandra mycket bra på området, och genom att kombinera dessa två vetenskaper ökar möjligheterna till en förståelse av kosthållningen ombord på stormaktstidens örlogsfartyg markant. Det arbetsfält som jag således rör mig inom är det så kallade historisk-arkeologiska fältet.¹ Att dels arbeta tvärvetenskapligt och dels ha fokus på kosthållningen ombord ger en möjlighet att få en inblick hur provianten och proviantering- en påverkade flottans operationer under 1600-talet. Detta har inte gjorts tidigare inom den svenska marinhistorien eller marinarkeologin i någon större utsträckning. Både historikern och arkeologen strävar efter att komma de människor de studerar så nära som möjligt och försöka återskapa deras verklighet och genom att arbeta med båda dessa discipliners källmaterial ökar möjligheten markant att få en bild av "hur det egentligen var" under den period som står i fokus för en undersökning. Att arbeta inom det historisk-arkeologiska fältet är något som främst medeltidsarkeologer och arkeologer som arbetar med den antika tidsperioden gjort, även om det finns vissa marinarkeologer som arbetat på samma sätt under senare år. Bland historiker är denna arbetsmetod dock inte speciellt vanlig även om det finns vissa exempel bland ekonom-historiker såsom Janken Myrdal och Johan Söderberg, dessa har dock inte arbetat med ett marint material.

Vasa och Kronan som källmaterial

Det tillgängliga källmaterialet från fartygen *Vasa* och *Kronan* kompletterar

Ulrica Söderlind, f 1967, fil lic och doktorand i ekonomisk historia vid Stockholms universitet. Har publicerat ett flertal artiklar med historiska studier över kosthållning samt licentiatavhandlingen *Matvrak – kosthållning och måltidsordning ombord svenska örlogsfartyg under 1600-talet*. Ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms universitet 2004.

också enligt min mening varandra väldigt bra. Med tanke på att *Vasa* sjönk under sin jungfrufärd på Stockholms ström år 1628 hann man aldrig proviantera fartyget klart. Det mesta av provianten skulle tas ombord när man nått Älvsnabben. Styrkan hos *Vasa* ur ett marinarkeologiskt perspektiv är dock att fartyget är skrovhelt. Man kan således räkna ut fartygets förrådskapacitet, man får även en uppfattning om var förråden har legat i fartyget samt var fartyg av *Vasas* storlek hade byssan belägen. Hur förhåller det sig då med *Vasas* representativitet med tanke på att fartyget sjönk på sin jungfrufärd?

Just det faktum att fartyget sjönk på sin jungfrufärd har gjort att *Vasa* inte setts som representativt för sin tid och den byggnadstradition som fartyget byggdes i. Uppgiften som gör gällande att fartyget skulle ha behövt ytterligare 130 ton ballast för att få stabilitet bygger emellertid på ett fatalt kommateringsfel i en publicerad artikel.² Detta räknefel uppmärksammades första gången av den danske marinhistorikern Niels Probst³, och om det korrigeras får man fram en siffra på 13 ton mer ballast och inte 130. Om detta skulle räcka för att ge fartyget betryggande stabilitet skall här vara osagt, men om så vore fallet så skulle proviantens vikt korrigera denna vikt med lätthet. Vid Stockholms skeppsgård hade man byggt fartyg före *Vasa* och man fortsatte med att göra det även efter *Vasas* förlisning. Vid förhören efter att man förlorat fartyget ställdes heller ingen till svars för katastrofen och skeppsbyggaren fick fortsatt förtroende att bygga nya fartyg. Om *Vasa* skulle ha avvikt radikalt på något vis från hur man vanligtvis byggde fartyg, hade dess skeppsbyggmästare inte fått fortsatt förtroende att bygga fartyg åt kungen och dennes flotta.

Vasa var ett stort fartyg för sin tid med fyra däck – ett övre däck, två batteridäck och ett trossdäck, därtill kommer fartygets botten, det vill säga hålskeppet. Att ett örlogsfartyg som *Vasa* hade ett trossdäck mellan hålskeppet och undre batteridäck var visserligen inte vanligt och det förekom endast på stora fartyg. Den samlade förrådsvolymens storlek i proportion till fartygets storlek bör dock ha varit ungefär densamma som för andra svenska örlogsfartyg, eftersom *Vasa* var planerad att ha en besättning som stod i proportion till storleken utifrån det som var brukligt i den svenska flottan vid denna tid.⁴ När man studerar den så kallade provianträkningen för knektarna, som finns kvar för den eskader vilken *Vasa* skulle ansluta sig till vid Älvsnabben, finner man inget avvikande för *Vasa* i förhållande till de övriga fartygen. Fartyg med färre knektar i besättningen erhöll proportionerligt mindre mängd proviant, men av samma slag och kvantitet per knekt och dag.⁵ De fartyg som stred under 1640-talet var byggda fram till och med 1630-talets första hälft.⁶ Således finns det en rad faktorer som pekar på att fartyget *Vasa* inte på något vis skilde sig

radikalt från det normala vad det gäller utformningen av denna fartygstyp, vilket gör att fartyget i denna studie står som en representant för övriga fartyg som är samtida med *Vasa*.

Detta ställningstagande gör även att det fyndmaterial som återfunnits ombord och som kan relateras till kosthållning och tillagning av densamma är av stort värde för min studie. Dessa fyndmaterial är dels fartyget självt; genom att fartyget är skrovhelt ger det en god inblick i hur stora förrådsutrymmena var och var i fartyget byssan var belägen. Därtill kommer artefakter som grytor, stänkor, måltidsredskap och animalosteologiskt material.

Skeppet *Kronan* kölsträcktes på Skeppsholmen i Stockholm den 7 oktober 1665 men sjösattes inte förrän den 31 juli 1668. *Kronan* skulle bestyckas med 124–128 bronskanoner och hade en besättning på cirka 840 man. Den 1 juni 1676 kantrade och exploderade *Kronan* i ett sjöslag mellan den svenska och den dansk-holländska flottan. *Kronan* hade endast varit 12 dagar till sjöss när katastrofen var ett faktum.⁷ Genom att *Kronan* inte på något vis är skrovhelt så uppvisar fartyget i dagsläget en betydligt mer komplex bild än *Vasa*, när det gäller utgrävning och tolkning av de föremål som återfinns. *Kronan*projektet påbörjades 1981 och är fortfarande inte slutfört. Detta gör att de resultat man kommit fram till ännu bör ses som preliminära. Oaktat detta har jag valt att använda mig av de fynd som kan knytas till kosthållning i denna studie. Jag är medveten om att resultaten kan komma att ändras när projektet väl är slutfört.

Kosthållet

Under 1600-talet utgick underhållet för skeppsfolket i form av kost och det blev den mest väsentliga delen av sjöfolkets avlöning.⁸ År 1613 förordnade Gustaf Adolf att borgerskapet i Stockholm skulle underhålla vintervakten med två mark i veckan per man och kostens värde sattes till 13 daler för ett halvår eller 2 1/6 daler i månaden. Åren 1616–1620 sattes kostens värde under de sex segelbara månaderna till 44 daler för en kapten, 19 daler för underbefäl och 15 daler för en gemen. När major Lars Eskilsson tillfrågades år 1628 om det var bättre för skeppsfolket att få kosten i kontanter, svarade han att officerarna borde få ut den i pengar men att gemene man skulle få ut den i proviant.⁹

Anskaffning

Under 1500-talet skrevs så kallade kostgärder (skatter i form av proviant) ut till flottan. Detta upphörde dock i och med 1600-talet. Om nöden så krävde kunde kostgärder dock skrivas ut efter möte eller samtycke i riksdagen. Ibland provianterades den utgående flottan från Stockholm i skärgården. Ett provi-

antupplag upprättade på 1620-talet vid Vaxholm för Stockholms skeppsgård. När flottan var på utgående från Stockholm provianterades den där. Provianten kom från den till amiralitetet skattepliktiga befolkningen på Värmdö samt från övriga jordägare i skärgården. Fogdarna, skeppsgårdarna och varven försåg flottan med öl och bröd, vilka bryggdes och bakades av det spannmål som kom från den ordinarie räntan och från tionden.

Fläsk och kött fick flottan genom räntors erläggande eller genom gårder. Kreaturen levererades till skeppsgårdarna genom fogdars försorg där de senare slaktades. Den mat som skulle till flottan saltades eller röktes. Salt importerades från andra länder i Europa, men smör erhöll man genom den årliga räntan. Fisk ingick även den i kosten och skeppsgårdarna och varven höll ofta med den varan tack vare att de hade egna fiskare anställda. Grönsaker – mest kålrötter – fick flottan från skeppsgårdarnas kålgårdar.¹⁰

År 1628 kommer en skrivelse från kungen där han påpekar att flottan skulle förses med bröd och öl, ”så att folket måtte hafva sitt nödtorftiga uppehälle och icke nödgas dricka det salta vattnet, hvilket är en orsak, att så många förlidna åren äro fallna uti sjukdom och komma om halsen, H. K. M:t och riket till stor skada och märkelig afsaknad.” För att flottan skulle spara på provianten ombord började inte flottan sörja för sin bemanning förrän de nått till Dalarö eller Älvsnabben. Inomskärs stod manskapet för sitt eget kosthåll.¹¹

Ombord de skepp som gick inomskärs eller i Mälaren gavs ingen fri förtäring till befälen förrän man år 1674 beslöt att kajutpersoner av lägre grad än löjtnanter skulle erhålla halv fri förtäring under dessa resor. År 1657 beslöts att man skulle öka ransonen av korngryn. Vid ett sammanträde i amiralitetskollegiet lades synpunkter fram att gryn var en bättre kost för sjöfolket och att detta livsmedel inte blev skämt såsom fisk och kött. Därtill kom att en gemen som serverades välling eller gröt med öl trivdes bättre ombord än om han fick dålig sill, strömming eller annan sovel. Proviantmästaren skulle år 1658 leverera mer gryn, smör, fläsk och kött som ansågs som en hälsosammare kost ombord än fisk.¹²

Brännvin ingick inte i den dagliga ransonen av mat och dryck, utan detta delades endast ut som en extra förplägning. Första gången man stöter på detta är år 1675, då kungen ålägger Kammarkollegium att lämna ut 1 800 kannor brännvin till riksamiralen Stenbocks flotta.¹³

Öl

Av de skriftliga källorna att döma så var öl den dryck som utgjorde basen i dryckesintaget. Ransonerna var snarlika för både de gemena och kajutperso-

nerna under 1600-talet. Den dagliga ransonen per man och dag varierade mellan 2 till 4 l. De gemenas toppkonsumtion låg på 4 l och återfinns endast under ett par år; den vanligaste ransonen förefaller ha varit 2 l per dag och man för denna grupp. Den vanligaste ransonen för kajutpersoner förefaller dock ha varit 4 l, några enstaka undantagsår finns då denna gupps ranson är 2 l.¹⁴ Modern forskning har konstaterat att en normal människa behöver dricka ca 1 l vätska (helst vatten) per dag för att må bra och hålla vätskenivån i kroppen konstant.¹⁵ Denna vätskenivå klarade man av utan problem ombord på fartygen under 1600-talet. Henrik Fleming lät servera varmt öl till de i besättning som låg sjuka under seglationen år 1627.¹⁶

Ölet för de gemena och för kajutpersonerna var av olika kvalitet, det kom i tre varianter. Herreöl för kaptener och hövitsmän, fogdeöl för skeppare och styrmän och skeppsöl eller spisöl för de gemena ombord. De olika ölsorterna innehöll olika styrka, det starkaste gick till kaptenerna och sedan i fallande skala ner till de gemena.¹⁷

Under Gustav II Adolf utfärdades detaljerade bestämmelser om bryggning och utskänkning av öl i städerna. Det infördes även en tillverkningsaccis för salu- och husbehovsbryggning. Kungen utlovade även en skråordning för bryggarna; den skulle dock inte bli verklighet förrän efter hans död. De privilegier som utfärdades utdelades till utlänningar; privilegierna avsåg öltillverkning av utländska sorter som till exempel öl på Rostocks vis. Privilegier på tillverkning och försäljning av inhemsk vara kunde inte ges eftersom det var en urgammal borgerlig rätt. Utdelningen av privilegierna till utlänningar för brygd av utländska sorter var möjligen ett sätt för kungen att kringgå dessa borgare. Någon öltillverkning av utländska ölsorter finns senare inte upptagen. Mest troligt är att de privilegierade relativt snabbt övergick till svensk ölbryggning om de överhuvudtaget någon gång bryggde utländskt öl.¹⁸

År 1618 ålades Stockholm stad att brygga 400 tunnor kajutöl och 1 200 tunnor gement skeppsöl. Malten och humlen skulle tas från provianten. År 1624 skulle borgarna brygga 8 000 tunnor skeppsöl. Även träet till dessa öltunnor skulle borgerskapet stå för. Samma år slöts ett avtal mellan kungen och fogden i Uppsala att han skulle brygga och låta föra till Stockholm 600 tunnor skeppsöl för ett pris av 675 daler. Städerna i riket åtog sig samma år att mot kontant betalning leverera 12 650 tunnor skeppsöl. År 1629 lade Jakob Grundel, som var rådman i Stockholm, in en begäran om lindring vad det gällde anskaffningen av ölträ. Borgerskapet skulle leverera trä till 7 000 tunnor. De begärde lindring med 6 000 tunnor. De ansåg själva att de enbart hade kapacitet att leverera trä till 1 000 tunnor. Rådet fattade dock ett beslut om att borga-

rna skulle leverera trä till 5 000 tunnor. Det finns uppgifter om att detta ölträ skulle användas till tunnor som sedan skulle levereras till flottan.¹⁹

För seglationsäsongen 1628–30 vet vi hur flottan fick sitt öl. År 1628 finner man ett stort bryggeri i Norrköping som förestås av Evert Sessman. I början av april samma år skeppas det ut 3 440 tunnor spannmål, bröd och öl från Norrköpings proviantmagasin, dessa tunnor gick till Stockholm och krigsförberedelserna. Evert Sessman uppvaktar kungens män som befinner sig i Norrköping den 19 april med ett förslag om att han skall bli ensam leverantör till flottan under seglationssäsongen 1628. Han hävdar att han har ett mäلت- och brygghus med en kapacitet på 80–100 tunnor per vecka eller 4 – 5000 tunnor per år. Sessman får rådet att resa till Stockholm för att där förhandla direkt med kammaren, vilket han också gör. I Stockholm går förhandlingarna väl och han åtar sig att leverera 8 000 tunnor öl och bröd för år 1628. Huruvida den produktionen skulle komma från hans egna anläggningar framkommer inte, men om så var fallet måste han ha ägt både en bagerirörelse samt ett bryggeri. Han lyckades genomföra sitt åtagande och leverera tunnorna till flottan i Stockholm.²⁰

Flottan var nöjd med resultatet och följderna av detta blev att han även fick samma order år 1629. Detta år fick han dock problem med trä till öltunnorna. Situationen förvärrades genom att det inte inkommit något öl från Rostock till Norrköping under de två föregående åren. Detta gjorde att det inte fanns tomma tunnor att uppbbringa så att det räckte. Trots dessa motgångar lyckades han även detta år leverera den överenskomna kvantiteten. Han levererade 500 tunnor öl och 500 tunnor bröd i månaden från och med maj månad. För detta hade han fått mellan 1 200 och 1 500 daler i förskottsbetalning. Detta täckte dock inte kostnaderna när produktionen kom igång, men den svenska regeringen lyckades få fram mer kontanta medel. När Sessman erhöill sin betalning höll han sedan sin del av avtalet och levererade det han åtagit sig inom utsatt tid. Han fick dock stora problem i augusti eftersom Norrköping härjades av pesten. Staden blev mer eller mindre isolerad. Trots detta gick ransonen för augusti månad från Norrköping som planerat, men denna gång var destinationen Kalmar.²¹

År 1630 ökar svårigheterna för Sessman att leverera varor till flottan på grund av att 1629 års skörd blev mycket dålig, nästan på gränsen till missväxt. På våren 1630 fanns det så lite spannmål att befolkningen i Norrköping åt bark och knoppbröd. Den dåliga skörden medförde att spannmålspriserna i hela Östersjöbäckenet steg kraftigt. Trots detta lyckades Sessman brygga och skeppa iväg 4 200 tunnor skeppsöl, varav 1 000 gick till flottan som skeppade

över svenska armén till Pommern. I maj fick han endast i väg 500 tunnor till Stockholm och han klagade över att myndigheterna hade beslagtagit 100 tunnor korn för honom. Detta spannmål gick till inkvarterade tyska ryttarförband som låg i Söderköping och väntade på att bli överskeppade till Tyskland. Eftersom det var dyrtid och borgarna var tyngda av detta, samt av militära inkvarteringar, fick Sessman detta år en accis för husbehovsbränning. Den medförde att han kunde producera mer öl och borgarna mindre. Han hade dock problem med trä till öltunnorna, anskaffningen höll inte jämna steg med produktionen. Det gick så långt att tunnorna tömdes direkt när de nått den mottagande örlogsmannen och återsändes tomma till Norrköping. Under slutet av detta år upphör de stora kronoleveranserna för Sessmans del. Sessman själv avled 1657.²²

Vatten

Man slås av att vatten inte finns med i proviantlistorna eller räkenskaperna. Att det inte finns listat betyder inte att det inte fanns ombord. Utan vatten kan de ombordvarande inte ha tillrett sina måltider. En tänkbar anledning till att vatten inte finns i räkenskaperna kan vara att flottan inte behövde betala för vattnet. Under 1600-talet (och säkert både tidigare och senare) hade man problem med färskvattentillgången. Om man inte hade färskvatten när man tillredde bröd, mat eller bryggde öl fick alltsammans en ohälsosam smak. Om man inte hade tillgång till annat färskvatten kunde man ta till regnvatten, eftersom detta vatten ansågs som sunt då de ”av många källor varder uppdragit och sedan uti luften genom vädret luttrat och klarerat”.²³ Det bästa regnvattnet ansågs vara det som föll under sommaren under ett kraftigt åskväder, och helst skulle detta regn falla under maj månad eftersom detta vatten inte fördärvades lika snabbt som annat regnvatten. Anledningen till att man inte skulle dricka fördärvat regnvatten var att man då fick en hes röst samt hosta.²⁴

Varifrån man tagit färskvatten till att utrusta flottans fartyg är inte helt klarlagt. Man borde ha tagit vattnet från vattentäkter som ansågs ha ett tjänligt dricksvatten. De befintliga brunnarna kan inte ha räckt till för att proviantera flottor av fartyg med färskvatten. De fartyg som provianterades i Stockholm kan ha fått sitt färskvatten från Norrström där Stockholms skeppsgård var belägen. Detta vatten ansågs som särskilt bra, vatten till slottet togs bland annat därifrån.²⁵

Av ölkonsumtionen att döma så var det öl man föredrog som dryck och inte vatten. En av anledningarna till detta var nog att det var omöjligt att hålla vattnet färskt en längre tid. Redan i det färskvatten som tappades kunde det

finnas insekter, larver, mygg, flugor och alla möjliga smådjur som sedan kunde föröka sig i tunnans. Det kunde hända att när en vattentunna öppnades kom en insektsvärm utflygandes. I de tunnorna som öppnades mot slutet av en sjöresa hade dessa insekter hunnit dö och deras kroppar hade hunnit ruttna och förpestat vattnet. Även alger och andra vattenväxter trivdes i tunnorna och växte till sig och frodades. Andra större djur som råttor o dyl. kunde finna sin väg ner i tunnans. Även detta gjorde att vattnet ruttnade. Sjömän som drack av vattnet trodde att de drack ormar. Mest troligt handlade det om stora alger som följde med från tunnans till dryckeskärnen. Vattnet blev segt, tjockt som gelé, grått, slemmigt och överväxt med ett grönt skum, upp till 1/3 av tunnans kunde vara fylld av orenheter. Vattnet luktade som ruttna ägg och det var på sin plats att hålla för näsan när man drack det. Det var mest aptitligt att dricka detta vatten när det var mörkt och man inte såg någonting. Man var av den åsikten att om man lät vattnet ruttna tre gånger blev det drickbart igen och kunde därefter inte ruttna igen. Vissa menade att vattnet var som värst mellan den tredje veckan och den åttonde veckan, andra hävdade att vattnet var som sämst mellan förruttnelsen och avklaringen och att detta tog cirka åtta dagar. Modern forskning har visat på att det friska träet i tunnorna hade en viss mängd äggvita som förorsakade en tillväxt av bakterier och alger. Grönalgerna absorberar efter ett tag vissa bakterier som bildats av döda djur osv. När algerna sedan sjunker till botten av tunnans blir vattnet klarare till färgen men det blir inte friskare.²⁶

Tunnorna som tillverkades för att förvara vatten och öl måste göras robusta på grund av risk för att de skulle gå sönder. Dålig stuvning av tunnorna, kraftig sjögång, stort tryck från de överliggande tunnorna och angrepp av trämask var orsaker till att tunnorna gick sönder och att innehållet läckte ut. Allt eftersom färskvattnet användes och laggkärnen blev tomma fylldes de upp med sjövattnet. Detta gjordes av olika anledningar: de viktigaste var förmodligen att man inte ville att kärnen skulle falla sönder i sina laggstavar och att man ville behålla fartygets stabilitet, eftersom laggkärnen många gånger fungerade som barlast. Detta gjorde att när nytt färskvatten skulle fyllas i tunnorna måste tunnorna rengöras noggrant för att saltskorpan skulle släppa från tunnans insida.²⁷

Man kan lätt föreställa sig hur den mat som man kokade på vattnet mot slutet av resorna smakade. Det ombordtagna färskvattnet räckte inte heller alla gånger fram till destinationshamnen. Man kan tänka sig att man i sådana situationer valde att använda sig av havsvatten till matlagning. Det förefaller dock som att man inte gjorde detta, utan istället valde att inte tillaga någon mat

alls. Ett exempel på detta är en berättelse skriven av en svensk besättningsman som befann sig ombord en holländsk ostindiefarare, vilken låg utanför norska kusten och inte kunde koka ris eftersom man inte hade något färskt vatten. All mat var för övrigt rutten och skämd, vilket hade till följd att flera ur manskapet dog varje dag bland annat i skörbjugg och slängdes överbord.²⁸

Övriga alkoholhaltiga drycker

Ombord på det fartyg som Gustaf II Adolf vistades på under en resa till Preussen drack han varmt vin med en tillsats av socker och kanel.²⁹ Vilket vin landet kom ifrån finns det inga uppgifter om, men en inte allt för vågad gissning är att det kom från Frankrike eller Tyskland.

Vin förekommer inte i övriga räkenskaper vad det gäller de gemena eller kajutpersoner men det arkeologiska materialet ger en annan bild. Fyndmaterial från *Kronan* visar att kajutpersonerna ombord förtärde vin och destillat, både buteljerat och sådant som förvarades i stora laggkär. I två runda flaskor med naturkork bestod innehållet av vin av samma ursprung, möjligen franskt. Alkoholhalten i den ena flaskan uppgick till 5,5 vol.% och i den andra 1,8 vol.%. Innehållet i flaskan med 5,5 vol.% uppvisar en kombination av metanol, vinsyra- och sockerhalt som tyder på att ursprungsvinet varit ett relativt sött vin gjort på vindruva. En fyrkantig flaska med gängad tennkork innehöll ett destillat. Sprithalten var fortfarande hög efter åren på botten, vilket betyder att inga mikrobiologiska angrepp skett på destillatet. Alkoholhalten uppgår till 28 vol.%. Destillatet har mest troligt späts ut under åren på botten och dessa ursprungliga alkoholhalt kan ha varit så hög som 50 vol.%. Destillatet avgav en doft av fläder och även eventuellt rabarber. Analysvärdena pekar i viss mån mot att destillatet motsvarar vad som i dag kallas Eau de Vie, vilket kan peka på att destillatet kom från Frankrike. En inhemsk produktion kan dock inte uteslutas.³⁰

Andra bärgade flaskor har visat sig innehålla vätska som uppmäter en alkoholhalt på 10,1 vol.%. Inträngning av vatten i flaskan under åren på havsbotten gör att man räknar med att den ursprungliga alkoholhalten har legat på mellan 15 och 20 vol.%. Man har även påträffat fem större laggkär vilka ursprungligen haft en volym på ca 365 l vardera. Dessa laggkär var uppstötta med vedträn. Starka indikatorer pekar mot att dessa laggkär har innehållit vin eller öl. Laggkärnen var välbehållna men det fanns inget innehåll kvar i kärnen (vilket det borde ha gjort om de innehållit varor såsom till exempel spannmål, bröd o.s.v). Kärnens ursprungliga vätskas organiska egenskaper kan ha gett upphov till förhöjningar av pH-värdet runt kärnen vilket resulterat

i kalkutfällningar, därav sedimentets karaktär runt kärnen.³¹ Storleken på dessa laggkärl är förutom sitt innehåll mycket intressanta eftersom den rådande volymenheten för flytande varor och lakegoods var på 125,6 l³² under senare delen av 1600-talet i Sverige. Viceamiralen Henrik Fleming lät servera varmt vin till sina sjuka besättningsmän när de låg utanför nordtyska kusten seglationssäsongen 1628.³³

Av de flaskor som återfunnits ombord på *Vasa* har endast en haft sitt ursprungliga innehåll kvar. Efter analys visade det sig att det inte rörde sig om sädessprit eller whisky. Vätskan hade en alkoholhalt på 33 %, vilket närmast kan hänföras till rom men även till arrak.³⁴ Om det skulle vara rom eller arrak i denna flaska så har dessa drycker kommit tidigare till Sverige än vad man tidigare känt till. Det första skriftliga beläggen för rom i Sverige är från år 1711 och för arrak från år 1667.³⁵ Även om det endast var en flaska, som hade kvar sitt innehåll vid återfinnandet, är det mycket troligt att även de andra flaskorna har haft ett innehåll av alkoholhaltig vätska. Det förefaller inte logiskt att ta med sig tomma flaskor ombord. Dessa alkoholhaltiga drycker visar att de ombordvarande har haft med sig ett privat förråd av drycker. Det förefaller således som att kajutpersonerna inte nöjt sig endast med det av flottan givna ölet. Fleming lät till och med servera varmt vin ur vad som mest troligt är privata förråd till de sjuka ombord.

Bröd, cerealier, ärtor

Brödet var viktigaste stapelvaran i kosten för de ombordvarande oavsett om man tillhörde de gemena eller kajutpersonerna. Dagsransonen för de gemena under 1600-talet varierade mellan cirka 560 – 1 064 g. Den sistnämnda siffran utgör ett undantag medan den förstnämnda förefaller ha varit den vanligaste ransonen. För kajutpersonerna är variationen inte lika kraftig, här varierar dagsransonen mellan 139 till cirka 710 g. Den förstnämnda siffran är ett undantag och förekommer endast under år 1644. Den vanligaste dagsransonen för denna kategori förefaller ha varit cirka 600 g bröd per dag och man.³⁶

Under 1600- och 1700-talen fanns det två sorters skeppsbröd beroende på vilken mjölsort brödet bakats på. Skeppsbrödet i Ryssland, Sverige, Danmark och Holland bakades på rågmjöl, medan skeppsbrödet i Spanien, Frankrike och England bakades på vetemjöl.³⁷

Ett tvegräddat bröd kan bakas på två olika sätt. Om man bakar limpbröd delar man brödet i två halvor med en skarp tråd; därefter smörjer man de skurna ytorna med fett och sätter sedan in bröden i ugnen igen för fortsatt gräddning eller torkning. Om man inte gör detta kan man sätta bröden två och

två ovanpå varandra. Ovansidan på det ena brödet och undersidan på det andra smörjes med fett, så att de går ihop under gräddningen. Efter den första gräddningen tas bröden ut ur ugnen, delas och sätts in på nytt för fortsatt gräddning. Bröden som skall ätas mjuka viras in i tyg som läggs i kistor, tunnor eller andra förvaringskärl för att de skall behålla sin fuktighet.³⁸ De tvegräddade bröden som skulle till flottan bakades utan fett och salt eftersom dessa ingredienser drar åt sig fuktighet.³⁹ Nu var det inte enbart besättningen ombord på fartyg som fick dessa torra skorpor, även slottets folk fick äta skorpor. Dessa skorpor var dock inte inhemska utan importerades från Holland.⁴⁰

Uppgifter finns om att befälen ombord fick så kallat skrätt bröd (ett bröd som är bakat på finare malt mjöl) medan de gemena fick det så kallade skeppsbrödet.⁴¹ Gustav II Adolf åt tre olika brödsorter på sin resa till Preussen, varav ett var ett grant rågbröd (ett bröd som bakats på ett fint malet rågmjöl), det andra ett grovt bröd och det tredje var ett finare bröd.⁴² De bröd som kom ombord fartygen var hårda bröd. De var så hårda att det förekom att de som åt av det bröt av sig sina tänder. Oftast doppades brödet i någon dryck för att mjukas upp innan man åt det. Brödet ansattes ofta av insekter trots att man försökte hålla det torrt. Om brödet knackades mot ett hårt underlag kröp en del insekter ut, andra kom ut när brödet doppades i dryck. Brödet levererades i säckar och förvarades i täta och torra trätunnor eller fat.⁴³

Brödet var en mycket viktig proviantartikel att ta ombord. Detta skedde dock inte alltid regelbundet och detta medförde att brödbrist uppstod. Inför rådet den 31 juli år 1629 beklagade sig amiral Klas Fleming att flottan som låg utanför Stralsund saknat bröd i sex dagar.⁴⁴ Utöver brödet förekom även mjöl och gryner som cerealier. En annan viktig basvara var ärtor. För de gemena varierade den dagliga ransonen av ärtor mellan 1 och 3 dl per dag under 1600-talet. Det förefaller som att den vanligaste ransonen var på 2 dl, detsamma gäller för mjöl och gryn. För kajutpersonerna varierade den dagliga ransonen av ärtor mellan 1 och 2 dl och den förstnämnda siffran var den som var den vanligaste. Kajutpersonernas ranson av ärtor låg således lite under dagsransonen för de gemena. Här finns dock ett undantag och det är *Kronans* förslising-sår; det året fick kajutpersonerna hela 9 dl ärtor per man och dag. Kajutpersonernas dagliga ranson av gryner låg på mellan 2 och 4 dl där den förstnämnda siffran är den vanligaste. Till skillnad från de gemena fick denna grupp sig inget mjöl tilldelat av flottan.⁴⁵

Man kan lätt föreställa sig att ärtorna utgjorde basen i den varma kosten både för de gemena och kajutpersonerna. Därtill kom välling och/eller gröt kokt på mjöl och gryn för de gemena och dessa anrättningar tillagades på

gryner för kajutpersonerna, om de inte köpte eget mjöl för att använda till gröt och vällingar. Man behöver ingen större fantasi för att föreställa sig hur dessa anrättningar bör ha smakat under senare delen av resan när vattnet var ruttet.

Under 2003 års fältsäsong på *Kronan* återfann och bärgade man laggkärl innehållande ärtor.⁴⁶ Med tanke på den höga konsumtionen av ärtor år 1676 skulle det vara mycket förvånande om inte fler laggkärl med ärtor återfinns. Utöver dessa laggkärl med ett innehåll av ärtor har det under tidigare säsonger framkommit laggkärl med spannmålsinnehåll. I likhet med de stora dryckeskärlen var även dessa tunnor förankrade med vedträn. Fem av dessa tunnor uppvisar en volym på ca 230 l.⁴⁷ I likhet med tunnorna med ett innehåll av vin eller öl är storleken på dessa spannmålstunnor intressanta, eftersom de avviker från den rådande volymenheten för torra varor i tunna under senare delen av 1600-talet som var på 146,6 l.⁴⁸

Mejeriprodukter och ägg

Under vissa år av 1600-talet förekom det inget smör och ost till de gemena i den dagliga matransonen. Men under de år smör förekommer varierar ransonen mellan cirka 30 – 70 g. Ostransonsen var inte lika generös när den förekom, den varierar mellan 28 och 34 g. Under alla de studerade åren fick kajutpersonerna både smör och ost till skillnad från de gemena. Den dagliga ransonen av smör varierar mellan 55–182 g och ostransonsen mellan 14–56 g. Även om kajutpersonerna fick ost varje år så var den ransonen inte lika generös som smörransonen.⁴⁹

Den myckna konsumtionen av smör för de båda kategorierna är lite förvånande, men den kanske behövdes till de inte alltför välsmakande gröterna och vällingen. Även om man inte kan finna några bevarade skriftliga källor om konsumtionen för kajutpersoner för år 1628, så finns det fynd från *Vasa* som visar att kajutpersonerna försåg sig med eget medhavt smör i smöraskar av tenn.⁵⁰

Vad det gäller ägg så finns detta livsmedel inte med i provianträkskaperna. Men vid utgrävningarna av *Kronan* har man funnit åtskilliga belägg för att man hade ägg ombord.⁵¹ Huruvida dessa kom från levande höns som man hade med sig ombord är inte klarlagt i dagsläget. Det skall bli mycket intressant att se om man finner hönsben bland det animalosteologiska materialet som är funnet på *Kronan*: om dessa hönsben inte uppvisar slaktspår är det mycket troligt att man fört med sig levande höns och att äggen kommer från dessa. Om eventuella hönsben uppvisar slaktspår får man börja fundera över hur man lyckades proviantera med färska ägg ombord.

Kött

Det finns två huvudgrupper av animalier för de gemena och kajutpersonerna under den studerade perioden, dessa är kött och fisk. De gemena fick tre sorters kött: saltat kött, torkat kött och fläsk. Den dagliga ransonen var av saltat kött mellan 74–215 g, mellan 42–420 g av det torkade köttet och dagsransonen av fläsk mellan 21–169 g. För kajutpersonerna såg det lite annorlunda ut. De fick endast salt kött och fläsk. Dagsransonen av salt kött låg på mellan 14–469 g och för fläsket mellan 55–323 g.⁵²

Det animalosteologiska materialet från *Kronan* uppgår i dag till 10 % av den totala fyndmängden; detta gör i rengjort och torkat tillstånd mellan 70 och 100 kg ben. Dessa har dock i dagsläget inte genomgått någon analys.⁵³ Även om *Vasa* inte hann provianteras upp till fullt, finns det dock ett animalosteologiskt material från fartyget som har genomgått osteologisk analys.

Nöt, svin och får

Ombord på *Vasa* fann man djurben på övre batteridäck, undre batteridäck, trossdäcket och i hålskeppet. Det totala antalet ben som analyserades av Sellstedt var 2 103 stycken varav 524 stycken inte kunde bestämmas p.g.a. att de var för fragmentariska och saknade de viktiga karaktärerna som var nödvändiga för att bestämma vilken art det tillhört. Detta medför att det rör sig om 1 579 bendelar som kunnat bestämmas till art. Huruvida de djurben som återfanns på de övre däckarna är recenta inslag eller inte har inte kunnat bestämmas. De djurben som hade sina fyndlägen på undre batteridäck och nedåt bör ha hört till *Vasas* proviantering.⁵⁴ De djurben som återfanns på övre batteridäck kommer inte att bearbetas här på grund av osäkerheten om de är recenta inslag eller inte.

I fartygets hålskepp i den så kallade lakegodskällaren påträffades tunnor med ett innehåll av styckat och nedsaltat kött.⁵⁵ Saltningen kan ske på olika sätt. Om man torrsaltar gnides köttet in med salt eller så placeras köttet i ett kar med salt både över och under sig. Genom detta förfarande dras vattnet ur köttet och saltets molekyler tränger in i köttet. Om köttet då ligger i en tunna eller annan behållare bildas lake som så småningom kommer att täcka köttet och konservera det. Om man använder sig av så kallad lakesaltning hålls en saltlösning av en förbestämd styrka över köttet som ligger i ett tätt kar eller tunna. Modern forskning har påvisat att de flesta mikroorganismer stoppas i sin tillväxt om det förekommer en saltkoncentration som ligger mellan 10 och 20 grader.⁵⁶

I och med att köttet var styckat uppstod vissa problem vid bestämningen av art och ras. Av det genomgångna materialet finns det 28 stycken som utgör under- och överkäksdelar till nötkreatur.⁵⁷ Från den osteologiska rapporten kan man utläsa att nötkreatur var det dominerande köttproducerande djuret ombord på *Vasa*, därefter kom får och gris. Det kan förefalla märkligt att man föredrog nöt framför svin eftersom svinet innehåller mer fett än vad nötkreatur gör. Mat som består av mycket fett ger en mer mättande känsla än mat som är fettfattig. Sellstedt menar att man kan ha valt nötet framför svinet på grund av den låga fetthalten, vilket skulle göra att detta kött inte härsknade lika fort som svinet.⁵⁸ Jag ställer mig tvivlande till detta, eftersom det kött som återfanns kommer från lakegodsförrådet vilket innebär att detta kött var hårt nedsaltat. Detta gör att köttet inte härsknade utan höll sig. Det finns berättelser om att köttet var så salt att man var tvungen att laka ur det innan det kokades. Detta kunde göras på olika sätt. Ett var att man lade ner köttet i en balja med sjövattnen och att det fick stå och dra ur. Ett annat sätt var att lägga det nedsaltade köttet i ett laggkärsl som man hade tagit bort en del av laggstavarna på, så att man fick mellanrum. Detta kärsl drogs sedan efter fartyget under cirka ett dygn för att köttet skulle laka ur. Trots detta var köttet mycket salt när det väl hade tillretts. När köttet var färdigkokt fanns det en saltskorpa runt det. När man räknade ut vikten på köttet till manskapet ingick även benen och när köttet blivit kokt och benen uttagna, var det vanligtvis inte så mycket kvar att förtära av ursprungsvikten.⁵⁹

För att rasbestämma nötkreaturen från *Vasa* mättes 17 olika underkäksfragment. 11 av dessa käkar uppvisar drag som gör att de troligen tillhör den gamla svenska lantrasen, medan fyra av käkarna uppvisar drag som tyder på att det är exemplar av smålandsrasen. De två sista käkarna uppvisar drag som gör det mycket svårt att rasbestämma dem; mest troligt har käkarna tillhört djur som varit övergångsformer till mer renodlade raser. De nötkreatur som återfanns visar på att boskapen under 1600-talet var betydligt mindre än den boskap som vi har idag: vissa exemplar har varit hälften så stora. En ordinär ko vägde 130–170 kg år 1650, trehundra år senare väger denna ko 400–500 kg. En av orsakerna till detta kan vara att det inte var vanligt att avel med främmande kraftiga rastyper förekom. En annan orsak kan vara den att djuren fick en dålig utfodring.⁶⁰

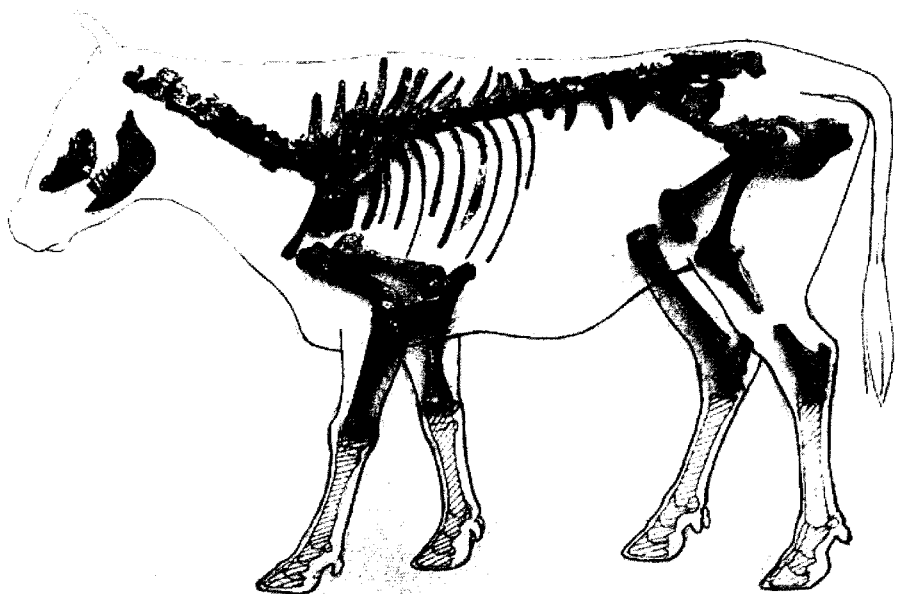


Fig 1. Montage av de delar av nöt som fanns ombord på Vasa Källa: Sellstedt 1964: 20.

Montaget i figur 1 visar vilka delar av nötkreaturen man återfann vid utgrävningen av *Vasa*. Där kan man se att alla de köttrika delarna av djuret är representerade. De kött- och märeghaltiga delarna som svansen och kanonbenen, klövar samt hjärnkassen saknas i materialet.

Förutom nöt, får och gris återfanns även älg och rådjur representerade i form av två stycken pelvisdelar från älg och överarmsben, skuldergördel, skenben och korsben från rådjur. Tamkatt är representerad i form av hjärnkassar. Tamkatten bör ha varit skeppskatter.⁶¹

Om man gör en jämförelse mellan detta benmaterial från *Vasa* och med de skriftliga källorna så stämmer de väl överens vad det gäller proviantstaten av fläsk. Fläsk har av någon anledning inte varit en stor artikel i kosten, medan nöten har varit det. Jag tror detta beror på att nötdjuren har betydligt mer märegh i sig än vad grisen har. Med tanke på det montage man har gjort av nöten ombord på *Vasa*, så förefaller det som att man var ute efter märegh. Det kan tyckas förvånande att man har valt att ha med käkarna i materialet, men om man kokar en nötkäke och sedan knäcker den så rinner bokstavligen märeghen ut ur den. Märegh är mycket mättande och fett. Med tanke på att ransonen för

besättningen var uträknad med ben håller jag det för troligt att man var ute efter mårgen istället för fläsket. Vad man även kan utläsa av materialet är att man i de skriftliga källorna inte kan komma fram till att får skulle finnas ombord, vilket det animalosteologiska materialet visar var fallet.

Fisk

Utöver kött var fisk den andra stora posten av animalier. De gemenas fiskkonsumtion bestod av torkad fisk i form av stockfisk och torkade gäddor. Den saltade fisken bestod av strömming, lax, sill och bergentorsk. Den totala dagsransonen av fisk för de gemena under 1600-talet varierar mellan 42–541 g. Den förstnämnda siffran är för år 1692 och utgör ett undantag. Ett medeltal för dagsransonen av fisk för de gemena under de studerade åren ligger på 231 g, där den insaltade strömmingen står för merparten av ransonen. Dagsransonen av torrfisk för kajutpersoner bestod i likhet med de gemenas av stockfisk och torkade gäddor. Denna kategori hade dock ett större utbud av insaltad fisk än de gemena; här förekommer insaltad långa, lax, ål, torsk, strömming, sill, bernfisk. Den totala dagstransonen låg på mellan 252–777 g. Den genomsnittliga dagsransonen för denna grupp var på 513,5 g under de studerade åren. Även för denna grupp är det den insaltade fisken som står för huvuddelen av dagsransonen men fördelat över de olika fiskslagen.⁶²

Lepiksaar har studerat fiskbenen från *Vasa* och av rapporten att döma så är strömmingen väl representerad följd av långan. Därefter kommer torsk, gädda och lake. Ett av proven uppvisade även nio stycken fjäll från abborre, men dessa fjäll bevisar inte förekomsten av fisken eftersom fjällen kan ha följt med strömmingen, eftersom både strömmingen och abborren fångades med samma redskap. Strömmingens storlek tyder på att den fångats i mellersta Östersjön, normalstorleken för denna fisk utanför Stockholm är ca 17–18 cm. Strömmingen från *Vasa* mäter mellan 15–20 cm.⁶³ Övrig fisk i materialet kan även den ha fångats i Östersjön med undantag för långan. Denna fisk kräver en högre salthalt. Detta är anledningen till att den mycket sällan gästar den sydvästligaste delen av Östersjön. De närmaste områdena för att fånga långa i någon större utsträckning är i Skagerack, Nordsjön och Atlanten. Troligast är denna fisk en importvara.⁶⁴

Eftersom långan förefaller vara en importvara måste den ha fraktats till Stockholm konserverad för att inte förstöras under transporten. Egenskaper i materialet antyder att fisken genomgått någon form av förädling. Pannbenet och plogbenet hos långorna är längsklucket med snittmärken på tandbenets framända och främre delen av ryggraden saknas. Fisken har blivit fläkt på

undersidan och har fått främre delen av ryggraden utskuren. Detta gjordes för att man lättare skulle kunna spänna ut sidorna för efterföljande torkning, det vill säga flatfiskberedning. Detta visar att långan inte varit så kallad spillånga (som används i dag till lutfisktillverkning). Vid spillångettillverkning fläks fisken nämligen in i själva stjärtregionen. Långan i materialet är mest troligt rester från en torrfiskberedning där man efter fläkningen av bålen sammanband fiskkropparna parvis vid stjärtarna, därefter upphängdes de på torkstänger. Fisken kan ha genomgått saltning innan torkningen.⁶⁵

Den torkade fisken bestod av olika sorter. Torsken kunde till exempel rensas, torkas på klippor och saltas; den kallades då för klipp- eller bergsfisk. Om fisken istället var rensad, lufttorkad på stativ men inte saltad kallades den för stock- eller torrfisk. Om denna fisk fick ligga för länge eller om den blev fuktig gick det mask i den. Innan man kunde tillreda denna torkade fisk, som var hård som trä, var man tvungen att slå ut den med ett hårt verktyg som t.ex. en sten. Ankaret kunde tjäna som underlag när man gjorde detta. Fisken skulle bankas till den blev mör. Man skulle se till att skinnet inte slogs sönder eftersom det höll ihop fiskköttet. Klippfisken blev ofta lagd i en balja med saltvatten; detta vatten blev man tvungen att byta ofta. Stockfisken blev lagd i blöt 12–14 timmar i färskt vatten med tillsats av soda. Efter det fladdes fisken och blev skuren i lämpliga bitar som sedan kokades.⁶⁶ Det finns även uppgifter om att man torkade gädda⁶⁷ och sill.⁶⁸ Det sistnämnda stämmer mycket bra med uppgifterna om att det fanns torkad gädda ombord. De mindre fisksorterna som sill och strömming skars upp utan att fläkas helt, sammanbands två och två för att sedan hängas upp på tork. Ett annat förfaringssätt för att torka dem var att fisken spjälkades upp och fästes mot en husvägg.⁶⁹ Man kan tänka sig att den torkade fisken även åts just torkad, om det var ett sådant väder att man inte vågade tända i byssan. Denna rätt har mycket gamla anor på till exempel Island; man äter då fisken med ett rejält lager smör på. Detta kan eventuellt förklara den höga dagsransonen av smör för både gemena och kajutpersoner.⁷⁰

De olika proverna som visar förekomst av strömming skiljer sig från varandra. I det ena provet är antalet kotor i relation till kranialben påfallande liten. Detta kan tyda på att det rör sig om bortkastade måltidsrester. Man har då brutit av huvudet och slängt bort det, medan man har ätit upp resten av fisken inklusive benen. I det andra provet är relationen mellan kotor från ryggraden och kraniet mer normal. Detta tyder på att resterna från detta prov kommer från ett kärl med inlagd eller saltad strömming.⁷¹ Även om det i materialet från *Vasa* visar på förekomst av något som har tolkats som rester efter en måltid av inlagd fisk, bör man hålla i minnet att de fiskar som saltats in och fått ligga i

lagen ett tag genomgick en process som gjorde att fiskbenen blev så mjuka att de med lätthet kunde ätas. Detta medförde att spillet från dessa fiskar blev litet i ransonen för de ombordvarande.⁷²

Ostron finns inte med bland proviantartiklarna, inte ens för kungen själv. Oaktat detta har man funnit en mängd ostronskal vid utgrävningarna av *Kronan* i utrymmen som har klassats som förråd.⁷³ Ostronen är intressanta eftersom de tillhör de skaldjur som människan inte tål att äta om de har självdött: man blir matförgiftad och det mycket fort. Ostronen måste således ha förvarats i tunnor med tillräcklig salthalt så att de trivdes och inte självdög. När man öppnar ett ostron känner man omgående om det fortfarande lever eller inte. Ett levande ostron kämpar emot när man försöker öppna skalet, och det dör inte förrän man skär av nerven till underskalet. När man serverar råa ostron idag är det uteslutande med lime eller citron. Den främsta anledningen till detta är att se om ostronet dött från det att man öppnade det fram till servering. När den syrliga saften når ostronet drar den ihop sig om det fortfarande lever. Under 1600-talet slog man dem emot varandra för att se om de fortfarande var levande; de skulle ge ifrån sig ett ihåligt ljud om de så vore. Under 1600-talet fanns det en rad olika sätt att anrätta ostron, i alla fall om man befann sig på landbacken. En av varianterna var att förvälla dem snabbt och späcka dem med persilja, smör, lök och låta dem hastigt koka upp i vin. En annan var att ta ut dem ur skalen och stuva dem med smör, muskot, lök, nejlikor, timjan, rivet bröd och citronsaft. Man kunde även frikassera dem med färskt smör, hackad lök, persilja, rivet bröd; ett annat sätt var att lyfta dem ur sina skal och halstra dem.⁷⁴ Ostron är för övrigt rika på järn.⁷⁵ I likhet med de alkoholdrycker som redogjorts för ovan förefaller det som om dessa ostron även de är privata förråd.

Fågel

Det finns ingen fågel i provianteringslistorna. Trots detta så har man funnit fågelben ombord på *Vasa*, och det skulle vara mycket förvånande om man inte fann dessa även ombord på *Kronan*. Av den osteologiska rapporten kan man utläsa att den fågel som är vanligast förekommande i materialet är tamhöns. Därefter kommer tamgås och gräsand medan orre och dalripan delar tredje platsen. Alla ovan listade fågelarter är vanliga i Stockholmstrakten förutom dalripan som förekommer i Västmanland, Gästrikland och norröver.⁷⁶ Benmaterialet från tamgåsen överensstämmer med motsvarande ben hos mindre moderna tamgäss, med undantag av ett bröstben, ett skenben och ett lårben som är större. Tamhönsens ben förefaller vara släkt med de moderna tamhön-

sen. Benen är betydligt större än de som finns i det medeltida materialet från Lund och Lödöse. Fjäderviltens ben, det vill säga dalripa, orre och gräsand, stämmer väl överens med recent jämförelsematerial. Hos skogshönsen är det ben från tuppar och hos gräsanden mest troligt en hona. Alla fågelarters kött som är representerade i materialet tjänar mycket bra som föda för människan.⁷⁷

Salt, kryddor, frukt, bär, nötter, svamp

Den enda kategorin av gemena och kajutpersoner som får sig salt tilldelat under tiden ombord är den förstnämnda. Man kunde ha trott att den myckna salta maten för övrigt skulle ha varit nog för besättningsmännen i denna kategori. Toppransonen ligger på 77 g per dag, vilket måste anses vara en mycket hög saltmängd, medan den lägsta ligger på 2 g per dag.⁷⁸

I dagsläget rekommenderar man att man skall få i sig 5 g salt per dag, vanligtvis ligger dagsransonen på det dubbla. I dag räknas salt som en ingrediens i livsmedel och hör till gruppen GRAS (Generally regarded as safe). Det finns ingen siffra på hur stor mängd salt den mänskliga kroppen kan få i sig utan att bli förgiftad. Oaktat detta råder det ingen tvivel om att en människa kan bli förgiftad av att äta för mycket salt kontinuerligt.⁷⁹ Frågan kvarstår vad man använt allt salt till. Visst måste det ha gått åt en del salt till kokning av ärtorna, men inte i så stora mängder som 77 g. Nu förhåller det sig även så att när man kokar ärtor så bör man salta när de blivit mjuka, eftersom det är mycket svårt att få ärtor att mjukna om man tillsätter saltet från början. Även om kajutpersonerna inte fick sig salt tilldelat av flottan under resorna, så hade Gustav II Adolf både grant och grovt salt på sin meny ombord.⁸⁰

I övrigt lyser grönsaker, kryddor, bär och frukter med sin frånvaro i provianträkenskaperna vad det gäller de gemena och kajutpersonalen. Gustav II Adolf var dock välförsedd med kryddor och dylika ting på sina örlogsresor. Man återfinner bland annat gurkor, mandel, ris, fikon, ingefära, peppar, anis, muskot, muskotblomma, saffran och alun på hans meny.⁸¹ Nu var Gustav II Adolf inte ensam om att nyttja detta. Vid utgrävningarna av *Kronan* har man funnit valnötter, nötskal, ingefära, vitlök, diverse fruktkärnor, pepparkorn, ingefära, plommon, korinter, kanelstänger, vindruvor, muskotnötter, svamp, diverse bär och ansamlingar av frukter.⁸² Frukterna man funnit har varit plommon, körsbär, vindruva, äpple och citrusfrukter.⁸³ När man ser denna ansamling av kryddor kan i alla fall inte jag låta bli att fundera över om det inte var fullt möjligt att anrätta ostronen på samma sätt som man gjorde på land. Med detta inte sagt att dessa kryddor även kan ha använts i medicinskt syfte. De

räkenskaper som finns för Gustav II Adolf pekar på att kryddorna i alla fall för kungens del användes till matlagningen, med tanke på att dessa varor listas under proviant och köket.⁸⁴

Att frukter som lime och citroner inte finns med i spisordningarna är anmärkningsvärt. Det finns flera anledningar till detta. Henrik Fleming skriver i ett brev till Axel Oxenstierna och beklagar sig över konditionen hos besättningsmännen i flottan under sommaren år 1628. Det förefaller som om merparten av svenska flottans besättningsmän var sjuka i diverse sjukdomar. Brevet genomsyras av en uppgivenhet över att inte kunna tillgodose de sjukas behov av mat och dryck. Fleming berättar bland annat i brevet att han lyckats köpa ett par hundra citroner av en holländare för att ge till de som var sjuka i skörbjugg. Fleming köpte upp holländarens hela lager.⁸⁵ Drottning Kristinas livmedicus skriver att citroner är bra mot skörbjugg, till och med att de fördriver sjukdomen. Livmedicusen påpekar även att sjöfolk ser till att få tag i citroner när de kommer till platser som har denna frukt.⁸⁶ Om man studerar räkenskaperna som rör slottet, så finner man att citroner eller lime är något som man serverar dagligen i olika former som till exempel sallad. Kostnaderna för dessa citroner eller lime är ringa.⁸⁷ Vad citrusfrukterna ombord på *Kronan* representerar är inte helt klarlagt, men de är funna i ett slutet fynd som förefaller ha tillhört en befälsperson.⁸⁸ En inte allt för vågad gissning är att de högre ståndspersoner som var befäl ombord örlogsfartyg under senare delen av 1600-talet kända till drottning Kristinas livmedicus bok, som kom 1642, och hade tagit till sig att citrusfrukter var bra mot skörbjugg och tagit med sig ett eget privat förråd av dessa frukter.

Fig 2. Citrusfyndet från Kronan. Foto: Max Jahrehorn, Kalmar läns museum.



En människas energibehov är beroende av vikt, kön, ålder, den omgivande temperaturen, hälsotillstånd samt arbetets art. En människa med ett tungt fysiskt arbete har ett större energibehov än den som har ett stillasittande arbete.⁸⁹ En man med ett tungt fysiskt arbete på land beräknas ha haft ett totalt energibehov på 3 300–3 600 kalorier per dag under 1500- och 1700 talet.⁹⁰ Modern forskning visar på att ett kaloriintag på 1 400–1 600 kalorier per dag kan användas som en måttstock på undernäring för en vuxen man, dock inte på svält.⁹¹ Om man vill göra ett försök att räkna ut en ombordvarandes energiåtgång under 1600-talet, bör man lägga på 10 % på kaloriåtgången för vad en arbetande man på land förbrukade. Anledningen till detta är att man förbrukar mer energi om man är ombord ett fartyg än på land, eftersom kroppen hela tiden arbetar mot fartygets rörelser och vinden. Om jag lägger till 10 % på 3 600 så hade den vuxne mannen en energiåtgång på 3 960 kalorier per dag i min studie. Skeppspojkarnas energiåtgång bör ha varit mindre eftersom de hade en lägre kroppsvikt och en lägre ålder. Att uppskatta skeppspojkens energiåtgång är inte helt lätt, men om jag utgår från att han behövde 2 500 kalorier per dag, som förefaller vara det normala för en pojke i nedre tonåren,⁹² och lägger på 10 % så hamnar dennes energiåtgång på 2 750 kalorier. Låt oss nu titta på några exempel på hur många kalorier de ombordvarande fick i sig.

En fallstudie

Denna fallstudie ägnas åt 1640-talet eftersom det finns relativt mycket data från detta årtionde, samt att det från år 1643–45 finns uppgifter för faktisk konsumtion samt tänkta spisordningar.

Tabell 1. Kaloriintag för gemena och kajutpersoner under åren 1643–1646 och 1649

Besättning	1643	1644	1645	1646	1649
Gemena	4706	4174	4953	4864	6338
Kajutpersoner	5630	4064	5496	5655	7850
-25% bortfall					
Gemena	3530	3131	3715	3648	4754
Kajutpersoner	4223	3048	4122	4241	5888
-50% bortfall					
Gemena	2353	2087	2477	2432	3169
Kajutpersoner	2815	2032	2748	2828	3925

Källa: Söderlind 2004: 62. Anm: åren 1643–45 visar på faktisk konsumtion, medan 1646 och 1649 visar uppskattad. Siffrorna är avrundade till närmast liggande heltal.

Tabell 1 visar kaloriintaget för både de gemena och kajutpersoner under åren 1643–1646 och 1649. I tabellen visas även på kaloriintaget för de ombordvarande med ett tänkt procentuellt kaloribortfall. Med ett bortfall på 25 % klarar både de gemena och kajutpersonerna att förse sig med ett fullgott kaloriintag. Av de studerade åren är det fyra år som inte når upp till den gemenes norm för kaloriintag, om man ser till de gemenas tilldelning, och endast ett år om man ser till kajutpersonernas kaloritilldelning. Om man hade ett 50%-igt bortfall var det värre. Med ett sådant bortfall har den vuxne mannen troligen känt sig hungrig, skeppspojken bör ha klarat sig bättre. Det förefaller dock som om att den vuxne mannen, trots det stora kaloribortfallet inte skulle blivit undernärld.

Tabell 2. Kaloriintag i procent för de gemena åren 1643–1646 och år 1649.

Varuslag	1643	1644	1645	1646	1649
Bröd	39	45	38	38	29
Kött	12	7	23	10	29
Fisk	13	8	4	19	12
Mejeriprodukter	6	10	8	6	4
Cerealier, ärtor	18	17	15	15	12
Öl	12	13	12	12	14
Summa	100	100	100	100	100

Källa: Söderlind 2004: 62.

Av tabell 2 kan man utläsa att brödet under de studerade åren av 1640-talet stod för det största kaloriintaget för de gemena. Intaget ligger på mellan 29 och 45 %. Köttet stod för mellan 7 och 29 %, medan fisken stod för mellan 4 och 19 %. Mejeriprodukterna stod för mellan 4 och 10 %, cerealierna och ärtorna stod för mellan 12 och 18 % av kaloriintaget; ölet stod för mellan 8 och 14 %. Bröd och gruppen cerealier och ärtor var viktiga livsmedelsgrupper.

Tabell 3. Kaloriintag i procent för kajutpersoner åren 1643–1646 och år 1649.

Varuslag	1643	1644	1645	1646	1649
Bröd	33	9	34	33	24
Kött	10	16	5	17	32
Fisk	27	31	14	11	20
Mejeriprodukter	9	14	14	7	5
Cerealier, ärtor	11	16	12	11	8
Öl	10	14	21	21	11
Summa	100	100	100	100	100

Källa: Söderlind 2004: 63

Även för kajutpersonerna var brödet den livsmedelskategori som gav mest kalorier. Brödet bidrog med mellan 9 och 35 % av det dagliga intaget av kalorier. År 1644 skönjer man en avvikelse i förhållande till de gemena; de erhöll 42 % av kaloriintaget av brödet detta år, medan kajutpersonerna endast erhöll 9 % av det dagliga intaget av bröd samma år. Köttet stod för mellan 9 och 32 % och fisken för mellan 10 och 31 % av kaloriintaget. Mejeriprodukterna stod för mellan 5 och 14 %, cerealierna och ärtorna stod för mellan 8 och 17 %, medan ölet stod för mellan 10 och 22 % av dagsintaget av kalorier. Låt oss nu titta närmare på de år där det finns en möjlighet att jämföra verkligheten med den tänkta.

Tabell 4. Kaloriintag i procent för gemena åren 1643–1645

Varuslag	1643, faktisk konsumtion	1643, enligt spisordning	1644, faktisk konsumtion	1644, enligt spisordning	1645, faktisk konsumtion	1645, enligt spisordning
Bröd	39	25	45	43	38	56
Kött	12	10	7	9	23	5
Fisk	13	20	8	10	4	10
Mejeriprodukter	6	10	10	9	8	4
Cerealer, ärtor	18	23	17	17	15	9
Öl	12	12	13	12	12	16
Summa	100	100	100	100	100	100

Källa: Söderlind 2004: 63

Tabell 4 visar kaloriintaget fördelat i procent för åren 1643–45 både i den faktiska konsumtionen och i spisordningarna för de gemena. Vad det gäller brödet får de gemena mer kalorier i den faktiska konsumtionen än i spisordningarna för åren 1643–44, medan det omvända förhållandet råder år 1645. Vad det gäller animalier så får de gemena även i sig mer kalorier den vägen genom den faktiska konsumtionen än i spisordningarna under åren 1643 och 1645, medan det motsatta gäller för år 1644. År 1645 är skillnaden markant, 23 % i den faktiska konsumtionen mot 5 % i den tänkta konsumtionen. Fisken uppvisar motsatta siffror, under de tre åren som studeras här får de gemena i sig mindre kalorier i den faktiska konsumtionen än i den tänkta. Vad det gäller mejeriprodukter så visar siffrorna på att under åren 1644–45 fick de gemena i sig mer kalorier genom den faktiska konsumtionen än enligt spisordningen, år 1643 är förhållandet det motsatta. Under år 1644 ligger procentsatsen för cerealer och ärtor på samma nivå, dvs 17 % både i den tänkta konsumtionen och

i den faktiska. År 1643 ligger den faktiska konsumtionen under den tänkta i spisordningen medan förhållandet är det motsatta år 1645. Ölet till sist visar på samma procentsats för år 1643, dvs 12 %, medan den faktiska konsumtionen för nästkommande år ligger obetydligt över den i spisordningen. För år 1645 ligger den faktiska konsumtionen fyra procent under den tänkta i spisordningen

Tabell 5. Kaloriintag i procent för kajutpersoner åren 1643–1645

Varuslag	1643, faktisk konsumtion	1643, enligt spisordning	1644, faktisk konsumtion	1644, enligt spisordning	1645, faktisk konsumtion	1645, enligt spisordning
Bröd	33	23	9	38	34	53
Kött	10	10	16	11	5	2
Fisk	27	19	31	17	14	16
Mejeriprodukter	9	9	14	11	14	6
Cerealier, Ärtor	11	21	16	12	12	8
Öl	10	18	14	11	21	15
Summa	100	100	100	100	100	100

Källa: Söderlind 2004: 64

Tabell 5 visar det totala kaloriintaget i procent för kajutpersoner under åren 1643–45 både vad det gäller faktisk konsumtion och den tänkta i spisordningarna. Av de tre studerade åren så är det åren 1644–45 som den faktiska brödkonsumtionen ligger lägre än den tänkta. År 1644 ligger den märkbart lägre, 9 % mot den tänkta 38 %. Följande år, 1645, finner man att siffran för den faktiska konsumtionen ligger på 34 % mot den tänkta 53 %. År 1643 ligger den faktiska konsumtionen däremot 10 % högre än den tänkta. Överlag ligger det procentuella kaloriintaget från bröd högre hos de gemena än hos kajutpersonerna, oavsett om det rör sig om faktisk konsumtion eller om den tänkta i spisordningarna. År 1643 ligger köttets bidrag av kalorier på samma nivå för de båda kategorierna: 10 %. Därefter ligger det högre i den faktiska konsumtionen än i den tänkta. År 1645 är det sämsta året för kaloriintag från kött; där ligger den faktiska konsumtionen enbart på 5 % mot den tänkta som ligger på 2 %. Fiskens bidrag med kalorier ligger högre i den faktiska konsumtionen än i den tänkta under två av de tre studerade åren. 1643 ligger det på 27 % i faktisk konsumtion mot den tänkta 19 %; nästkommande året är det större skillnad eftersom den faktiska konsumtionen ligger på 31 %, medan den tänkta ligger på 17%. Det sista året, 1645, är det tvärtom; den faktiska konsumtionen ligger 2 % under den tänkta.

Mejeriprodukternas bidrag visar på samma siffror för faktisk och normerad konsumtion år 1643: 9 %. Nästkommande år ligger den 3 % högre i den faktiska konsumtionen än i den tänkta, för att sedan år 1645 ligga 8 % högre i den faktiska konsumtionen än i den tänkta. När det kommer till cerealier och ärtor så ligger den faktiska konsumtionen 10 % lägre än den tänkta år 1643, medan den ligger 4 % högre i den faktiska konsumtionen för nästkommande år. Året 1645 ligger den faktiska konsumtionen 4 % högre än den tänkta. Ölets bidrag med kalorier ligger lägst år 1643; där ligger den faktiska konsumtionen 8 % under den tänkta, medan den ligger 3 % över nästkommande år för att slutligen år 1645 ligga 6 % över den tänkta konsumtionen

Tabell 6. Kaloriintag för gemena och kajutpersoner, faktisk konsumtion och enligt spisordning åren 1643–45

Kategori	1643, faktisk konsumtion	1643, enligt spisordning	1644, faktisk konsumtion	1644, enligt spisordning	1645, faktisk konsumtion	1645, enligt spisordning
Gemena	4768	5863	4202	4691	4983	3592
Kajutpersoner	5629	6344	4063	5357	5496	3814

Källa: Söderlind 2004: 65.

Av tabell 6 kan man utläsa det totala kaloriintaget för både de gemena och kajutpersoner under åren 1643–45, både i faktisk konsumtion och enligt de tänkta spisordningarna. Åren 1643–44 ligger det totala kaloriintaget i den faktiska konsumtionen under den tänkta i spisordningarna, detta är lika för de båda kategorierna ombord. Året 1645 ligger det totala kaloriintaget däremot högre för den faktiska konsumtionen än för den tänkta i spisordningarna för de båda kategorierna ombord. Alla år i den faktiska konsumtionen täcker både skeppsgossens och den vuxne mannens energibehov. Även om den faktiska konsumtionen ligger under den tänkta så klarade sig de ombordvarande på det kaloriintag som de fick i sig. Även om det skulle vara ett bortfall på 25 % i den faktiska konsumtionen på grund av lagringsförluster skulle de ombordvarande inte behöva bli undernärda. De skulle inte nå ner till gränsen för att bli undernärda ens med ett 50 %-igt bortfall. Intressant att se är även att det skilde sig mellan de olika spisordningarna år från år. Kalorier får man av tre komponenter, nämligen protein, fett och kolhydrater. Om man ser till den moderna forskningen är en önskvärd fördelning av dessa 81–114 g fett, 377–452 g kolhydrater och proteinet bör helst inte understiga 155 g om man har ett energiintag på 3 000 kalorier.⁹³

Tabell 7. Totalt intag av proteiner, fett och kolhydrater i g under åren 1643–45 både i den faktiska konsumtionen och i spisordningar för gemena och kajutpersoner.

Kategori	Proteiner 1643, faktisk konsumtion	Proteiner 1643, enligt spisordning	Fett 1643, faktisk konsumtion	Fett 1643, enligt spisordning	Kolhydrater 1643, faktisk konsumtion	Kolhydrater 1643, enligt spisordning
Gemena	269	200	321	105	594	535
Kajutpersoner	347	266	211	127	558	460
	Proteiner 1644, faktisk konsumtion	Proteiner 1644, enligt spisordning	Fett 1644, faktisk konsumtion	Fett 1644, enligt spisordning	Kolhydrater 1644, faktisk konsumtion	Kolhydrater 1644, enligt spisordning
Gemena	153	187	110	124	594	641
Kajutpersoner	244	248	185	120	271	547
	Proteiner 1645, faktisk konsumtion	Proteiner 1645, enligt spisordning	Fett 1645, faktisk konsumtion	Fett 1645, enligt spisordning	Kolhydrater 1645, faktisk konsumtion	Kolhydrater 1645, enligt spisordning
Gemena	233	174	161	57	594	545
Kajutpersoner	251	181	147	40	640	527

Källa: Söderlind 2004: 66.

År 1643 ligger det faktiska intaget av protein, fett och kolhydrater över intaget i spisordningarna, och man klarar med lätthet de moderna rekommendationerna. År 1644 råder andra förhållanden; de gemena ligger där 2 g under den rekommenderade dagsintaget av proteiner. Det faktiska intaget av proteiner ligger en bra bit under nivån i spisordningarna. De gemenas intag av fett ligger 4 g under den övre gränsen för intag av fett. Bilden för kajutpersonerna är en annan. De har istället problem med kolhydraterna: de kommer inte upp till den lägre gränsen för ett rekommenderat intag – det saknas så mycket som 106 g för att komma upp i den lägre nivån. Till skillnad från år 1643 är det endast intaget av fett för kajutpersoner i den faktiska konsumtionen som ligger över intaget i spisordningarna. År 1645 har det förändrats; återigen ligger det faktiska intaget av protein, fett och kolhydrater över intaget i spisordningarna. I och med detta klarar man av de rekommenderade värdena av idag. Lite förvånande är fettintaget för spisordningen 1645, men det låga värdet har sin orsak i att smörmängden var låg detta år. Tilläggas skall att det endast är år 1645 som man i spisordningarna tilldelade de båda grupperna ombord både ost och smör – åren 1643–44 skulle tilldelningen endast bestå av smör. I praktiken blev det inte så, utan de båda grupperna fick både smör och ost även under åren 1643–44.

Här måste man även ha i åtanke att intaget av protein, fett och kolhydrater som anges i tabell 7 är under optimala förhållanden, där det inte finns något spill av provianten. Tidigare har jag resonerat kring att det troligaste är att all proviant inte var tjänlig; detta medför även ett bortfall i intaget av fett, proteiner och kolhydrater. Värdena i tabell 6 kan tyckas höga om man ser till rekommendationerna, men sedan tidigare vet vi att de ombordvarandes kaloriintag låg över 3 000 kalorier, så de angivna siffrorna i tabell 7 stämmer väl överens med de ovan givna rekommendationerna. Har man ett bortfall på 25 % av provianten är det endast de gemena år 1644 som inte når riktigt upp till gränsen på 115 g proteiner i den faktiska konsumtionen. De gemenas fettintag ligger strax över rekommendationerna år 1644, med ett bortfall på 25 %. För de övriga åren och kategorierna är det inget problem att nå upp till rekommendationerna. Med ett 25 % bortfall är det kajutpersonernas kaloriintag vid den faktiska konsumtionen som ligger dåligt till; där når man inte upp till den undre rekommenderade gränsen. Med ett bortfall på 50 % når vare sig de gemena eller kajutpersonerna upp till den rekommenderade intaget på 155 g proteiner, om man ser till den faktiska konsumtionen. Om man fortsätter att räkna med ett bortfall på 50 % så når inte de gemena år 1644 och de båda grupperna år 1645 upp till den nedre rekommenderade gränsen av intag av fett. Ingen av de ombordvarande grupperna når upp till den undre rekommenderade gränsen för intag av kolhydrater med ett bortfall på 50 % i den faktiska konsumtionen. Således kan man se att om bortfallet var så stort som 50 % i spill pga otjänlig mat och dryck, löpte de ombordvarande risk för att drabbas av bristsjukdomar.

Av tabell 6 ser man att den planerade spisordningen för år 1645 generellt avviker från åren 1643–44. Av siffrorna att döma har man planerat för en spisordning med lägre portioner än för de andra två åren. En av anledningarna till detta är troligen den att man drabbades av missväxt under år 1644 och att man planerade spisordningen under första hälften av år 1645. Med tanke på att seglationen började i maj månad förefaller detta troligt. Av ett brev från Axel Oxenstierna till Per Brahe, skrivet i februari 1645, framgår att det var svårt att proviantera för den svenska armén och de svenska beväringarna. Oxenstierna ber Brahe att införskaffa mjöl, råg, malt och om möjligt succariebröd från Livland. Dessa artiklar skulle sedan läggas i förråd i Kalmar.⁹⁵

Tidigare i texten har det nämnts att de ombordvarande skulle stå för provianten själva så länge som skeppen befann sig inomskärs. Huvudflottans problem med vindar år 1645 gjorde att man endast hade tillryggalagt cirka 20 sjömil från Dalarö under cirka en månads seglats – en sträcka som man under

goda förhållanden avverkade på några timmar. Den 19 juni kunde flottan lämna Stockholms skärgård. Den ankom till Bornholm den 5 juli och då var bland annat provianten slut.⁹⁶ Detta betyder att de ombordvarande i första hand hade ätit upp sina egna medhavda förråd och att man därefter har börjat bespisa dem med flottans proviant, trots att man legat inomskärs. Detta hade i sin tur medfört att man endast kunde ta sig till Bornholm innan provianten var slut. Eftersom flottan avreste från Dalarö den 22 maj och provianten var slut den 5 juli betyder det att man inte har kunnat proviantera upp skeppen för en tidsrymd på två månader. Anledningen till detta kan vara missväxten år 1644. Detta kan även vara anledningen till att flottan inte kunde provianteras upp när den låg i Stockholms skärgård. Oaktat missväxt och problem att införskaffa proviant lyckades man i praktiken ändå se till att de ombordvarande fick i sig ett fullgott intag under optimala förhållanden.

Proviantkapaciteten och flottans operationer 1644

Även om de redovisade siffrorna ovan visar på ett fullgott kaloriintag för både de gemena och kajutpersonerna under optimala förhållanden, betyder det inte att man alltid hade proviant. Ett exempel på detta är sjöoperationerna under kriget mot Danmark sommaren 1644. Flottan avseglade från Stockholm den 22 maj och nådde Dalarö den 28 i maj. Två dagar senare gick knektarna ombord. Flottan avseglade till södra Östersjön och utkämpade den 1 juli ett oavgjort slag mot den danska flottan. Den 4 juli lade sig den svenska flottan till ankars vid Kristianspris. Fleming skrev den 4 juli brev till riksamiralen och påminde om att flottan behövde både proviant och andra förnödenheter, förutom pengar. Fleming fruktade för att det skulle bli brist på proviant för flottan, eftersom den krigsgård av livsmedel som man redan drivit in vid Femern ännu inte kommit samtidigt som den proviant som var beställd i Stralsund ännu inte kommit.⁹⁷

Två dagar senare sändes tre skepp i väg till Stralsund efter den uteblivna provianten. Med dessa fartyg följde ett brev till kommandanten i Wismar som påtalade att denne skulle skaffa fram ett gott skeppsöl till flottan. Dessvärre fick de svenska skeppen sätta fulla segel och vända om när de kom till Stralsund, eftersom de där stötte ihop med hela den danska flottan. De svenska skeppen klarade sig oskadda till Kristianspris, men utan proviant. Danskarna ankrade sina skepp i Kielfjordens mynning. Svenskarna var nu avskurna från provianteringsmöjligheter. Den 10 samma månad ålades närliggande orter en krigsgård som bestod av oxar för att hjälpa den svenska flottan med proviant. Snarast skulle 100 oxar sändas till Kiel där de skulle slaktas, saltas in och fördelas, så att

de större skeppen skulle få fem oxar var medan de mindre skulle få tre oxar var. Även bröd skulle bakas i Kiel. Kristian IV föreföll vara nöjd med att den svenska flottan var innestängd och att passagen ut var så trång att endast ett skepp åt gången kunde passera ut. Kristian hyste hopp om att hålla den svenska flottan innestängd så länge, att allt de hade att leva av tog slut.⁹⁸

Den 15 juli lade den svenska flottan märke till att man från den danska flottan sände ut småbåtar mot land för att bunkra upp med nytt färskvatten. Detta att få färskvatten gick dock om intet för danskarna, eftersom svenskarna i Kristianspris drev danskarna tillbaka till deras småbåtar och skepp. Nästkommande dag erhöll Fleming nyheter om att undsättning var på väg. Han ombades dock att vänta ytterligare en tid för att man skulle vara helt säker på att det är den efterlängtdade hjälpen som var på väg. Fleming svarar att han kunde tänka sig avvakta ytterligare två eller tre dagar men inte längre, eftersom det var slut på öl och nästan all proviant var uppäten. På kvällen samma dag fick Fleming veta att den hjälp man väntat på nu låg samlad i Listerdyb. Med denna underrättelse kommer även ett brev från fältmarskalken som ber Fleming att ytterligare vänta på att bryta sig ut. Fleming uppmanades att använda sig av alla tänkbara medel från närliggande orter för att förse sig med mat och dryck. Han får även rätt av fältmarskalken att fullständigt disponera över arméns förråd både i Kiel och Kristianspris. Två dagar senare meddelar Fleming att han kan tänka sig vänta ytterligare en vecka. Han ber även fältmarskalken att sända sin proviantmästare till flottan, så att de ombordvarande äntligen kan få bröd bakat och mjöl att koka gröt på. Fleming menade att så länge det fanns tillgång till gröt så behövde ingen svälta.⁹⁹

Den 18 juli beordras kommandanten i Kristianspris att varannan dag leverera 36 oxar, vilket gjordes och dessa oxar slaktades och äts upp på en gång när de anlände. Två dagar senare meddelade Fleming fältmarskalken att situationen nu började bli ohållbar. Om flottan inte fick proviant i större kvantiteter än tidigare, ville inte Fleming ha ansvaret för vad som skulle komma att hända. Fleming var bedrövad över tillståndet för provianten ombord. Vid det laget hade sjukdomar brutit ut och 700 man kunde inte tjäna ombord på grund av sjukdom. Fleming betonade kraftigt att om de ombordvarande nu skulle nödgas dricka av det dåliga vattnet skulle än fler insjukna. Fältmarskalken svarade den 21 att han skulle sända över den nödvändiga provianten. Samma dag noterades att den danska flottan fick undsättning med proviant och trupper av 15 skutor. Den svenske fältmarskalken fick inte iväg provianten eftersom en del av den kejserliga armén tågade mot Kiel den 22. Läget var nu akut för den svenska flottan, då den kejserliga armén inte bara hotade den svenska

arméns återtågslinje utan även tillförseln till flottan. Kristian IV landsatte trupper natten mot den 24 juli och en del av dessa tågade direkt mot Neumühlen som var en viktig provianteringsort både för den svenska flottan och armén. Där fanns en rad kvarnar där svenskarna hade inrättat bagerier som nu föll i danskarnas händer. Den danske kungen var nöjd med manövern och lät meddela att den svenska flottan, som redan var utan öl, nu skulle få ännu mindre bröd från land och att de inte skulle kunna mala vare sig mjöl eller malt. Kristian IV hade även lagt vantarna på den proviant som bönderna skulle förse den svenska flottan med.¹⁰⁰

Situationen för den svenska flottan var således inte den allra bästa. Den blev inte bättre av att Fleming skadades av en rikoschettkula från danskarna och avled av sina skador den 26 juli. Den 30 juli vände vinden och den svenska flottan fick nu den efterlängttade sydvästliga vinden och gav signal att lätta ankar. Man hade endast proviant för ett par dagar, men man ställde sitt hopp till att man skulle få mer proviant från Wismar eller Stralsund (dit man redan hade sänt order om detta) och att flottan skulle ta sig till Kalmarsund. Fältmarskalkens proviantmästare fanns nu på plats, men man ansåg att man inte hade tid att vänta på honom. Man seglade således ut och mötte inget motstånd från danskarna. Men när man varit till sjöss i ett och ett halvt dygn blev proviantbristen akut och man hade ännu inte hunnit till Femern. Fältmarskalkens proviantmästare hade dock vidtagit åtgärder och börjat skaffa proviant för svenskarnas hemsegling och vid det här laget bakades och bryggdes det både i Kiel och Kristianspris för den svenska flottans räkning. Eftersom man inte var säker på om man skulle erhålla någon proviant i Wismar eller Stralsund beslöt den svenska flottan att återvända till Kielfjorden för att tillgodogöra sig den väntande provianten. Vid denna manöver följde den danska flottan efter den svenska. Den svenska flottan ankrade upp på kvällen i fjordens yttre del, medan den danska flottan lade sig utanför Kielbukten under natten.¹⁰¹

Den 1 augusti kunde den svenska flottan tillfälligt provianteras upp. Ett par mindre fartyg sändes till Kiel och Kristianspris för att hämta öl och bröd och man hämtade färskvatten från land. Samma natt seglade man åter ut ur Kielfjorden och lyckades med den manövern, utan att den danska flottan lade märke till det hela. Den 3 augusti passerade den svenska flottan Borgholm och ett fartyg avsattes för att hämta proviant i Kalmar. Den svenska flottan seglade vidare mot Dalarö och anlände dit den 8 augusti. När den svenska flottan nu var tillbaka i Sverige, ville de ombordvarande befäl en hel del hellre än att bege sig in till staden för att äta sig mätta och holländarna ombord ville inte ha något att göra med den dåliga kvarvarande provianten.¹⁰²

Av ett dokument, som allt att döma är daterat den 10 augusti 1644, listas 1 472 båtsmän och bösskyttar som friska och 1 261 stycken som sjuka vilka tagits iland, samt ytterligare 229 stycken sjuka som fortfarande är ombord fartygen. Det totala antalet döda båtsmän och bösskyttar är 49 stycken. Därtill kom 219 stycken friska officerare.¹⁰³ Med tanke på det stora antalet sjuka och den ringa dödligheten kan det inte ha rört sig om en dödlig sjukdom. Mest troligt rör det sig om sjukdomar som kan relateras till näringsbrist; detta med tanke på den svenska flottans umbäranden i Tyskland.

Den svenska flottans umbäranden i Tyskland under seglationen år 1644 visar att fartygen som var verksamma under detta krig hade en provianteringskapacitet på högst två månader. Fartygen kan inte ha provianterats upp senare än den 28 maj då de nådde Dalarö. Med tanke på att hela svenska flottan var mobiliserad under 1640-talets krig är det troligare att större delen av provianten kom ombord i Stockholm än vid Dalarö. Om så var fallet var flottan provianterad redan den 22 maj, då de lämnade Stockholm. Man kan inte skönja av berättelsen från Tyskland att den svenska flottan skulle begagna sig av ett system med proviantfartyg. Däremot har man haft ett system där proviant beställts i förväg, eftersom Fleming väntar på förbeställd proviant från Stralsund. Bevisligen fungerade inte det systemet år 1644, då Fleming skriver och ber om hjälp gång på gång. Utöver detta har man använt sig av ett system där man tagit ut skatter för att få åt sig proviant. I fallet med år 1644 gick inte det heller något vidare, eftersom Fleming väntade förgäves på provianten från Femern som just var en skatt. Av den uppkomna situationen i juli 1644 kan man även dra slutsatsen att den svenska flottans operationer präglades helt av behovet och av tillgången på proviant.

Sammanfattning och utblickar

Av drycker så var öl den dominerande för alla kategorier av människor ombord. Vatten är en dryck som inte finns listad för proviantering. Detta betyder inte att det inte kom ombord vatten; det måste helt enkelt ha kommit ombord eftersom man annars inte hade något att koka livsmedlen i. Vatten var mycket problematiskt att hålla färskt eftersom det redan vid tappningen kom med insekter, småkryp osv. Vattnet ruttnade fort och blev snabbt otjänligt. Även städerna hade problem med vattenförsörjningen under den studerade perioden och var man tog vattnet till att proviantera upp hela flottor är lite dunkelt, en möjlighet är att de fartyg som provianterades i Stockholm fick sitt färskvatten från Norrström.

Vad det gäller övriga drycker så finns det inga fler i provianträkenskaperna,

men arkeologiskt material både från *Vasa* och *Kronan* visar att man förde med sig både destillerade drycker och vin. Om innehållet i en av flaskorna från *Vasa* är rom eller arrak är det ett mycket tidigt belägg för drycken i landet. *Kronan* förde med sig stora tunnor som inte alls stämmer överens med det rådande måttsystemet: de rymmer cirka 240 l mer än normen. I dessa har det troligast varit vin. Därtill kom vinbuteljer och sprit. Det sistnämnda var sannolikt avsett för kajutpersonerna och inte för de gemena. Fleming serverade sina sjuka besättningmän (oaktat kategori) både varmt vin och öl under somarseglationen år 1628. Detta ger indikationer på att man inte i alla lägen höll fast vid spisordningarna.

Utöver öl så var bröd en mycket viktig stapelvara. Därtill kom ärtor, mjöl och gryn som viktiga dagliga livsmedel för de gemena. För kajutpersonerna föll mjölet bort. Detta behöver inte betyda att de inte inhandlade mjöl för egna pengar och tog det ombord, men de fick inte denna persedel av flottan. Av mejeriprodukter fick de ombordvarande ost och smör, detta gäller för båda kategorierna. Ägg finns inte med i provianträkenskaperna, men har framkommit ombord på *Kronan*. Det skall bli mycket spännande att se huruvida det gömmer sig ben från höns i animalmaterialet från fartyget eller inte. Återfinns hönsben skall det bli intressant att se om dessa uppvisar slaktspår eller inte. Har de inte slaktspår, då har man haft med sig levande höns ombord (som inte heller finns med i räkenskaperna). Om de har slaktspår bör man fundera över hur man klarade av att proviantera ägg ombord. För vilka dessa ägg var ämnade är svårt att säga i dagsläget.

När det gäller animalier så fanns det två huvudposter: kött och fisk. Dessa kom som insaltat och som torkat. I köttkategorin är det nöten som är dominerande. Fläsk spelar en liten roll; här stämmer det skriftliga och det arkeologiska materialet väl överens. Anledningen till att fläsk förekommer i så ringa mängd är lite förvånande. Tidigare har man tolkat det som att man valt nötet framför fläsket pga att fläsk har en högre fetthalt än nöt och således skulle härskna. Detta ställer jag mig mycket frågande till eftersom både nöten och fläsket var hårt nersaltade. Om man ser till materialet av nöt från *Vasa* visar det sig att alla de mörgrika delarna finns representerade. Detta gör att jag tror att man valt nöten framför fläsket för att man ville åt mörgen, som är mycket mättande och vitaminrik. Även får förekom ombord, men även det i en ringa mängd.

Fisksorterna för de gemena bestod av stockfisk (torkad fisk), torkade gäddor, strömming, sill, bergentorsk och lax, medan kajutpersonerna utöver dessa fisksorter även fick långa och ål, allt nedsaltat. Nu finns det även fiske-

redskap ombord på *Vasa* som pekar på att man försökte så gott man kunde att skaffa färsk fisk, när man tröttnat på den salta maten. Stora mängder ostron har påträffats på *Kronan* (utan att de finns i spisordningarna). Dessa är anmärkningsvärda eftersom det är ett mycket känsligt livsmedel. Utöver fisk och kött förekom även fågel, dock inte på provianteringslistorna men väl i materialet från *Vasa*.

Salt är en artikel som förekommer dagligen för de gemena och i mycket stora mängder, men det lyser med sin frånvaro för kajutpersonerna under hela perioden. Saltmängdens toppnotering ligger på 77 g per dag och detta är mycket högt med tanke på att en rekommenderad daglig dos ligger på 5–10 g. Frågan kvarstår vad man använde allt salt till och om man inte låg på gränsen till att bli förgiftad. Allt detta salt i samband med den salta och torra kosten bör ha torkat ut kroppen, trots den stora mängden öl. Man kan dock här inte utsluta att människorna under den studerade perioden hade vant sig med en salt kost. Här kan man tänka sig att om man var van vid ett mycket salt bröd, så måste flottans bröd varit smaklöst eftersom det bakades utan salt för att kunna hålla det torrt så länge som möjligt. En möjlighet är att man helt enkelt har saltat sina skorpor i efterhand med sin tilldelade saltranon. Mest troligt gällde detta inte enbart brödet utan även andra livsmedelskategorier. Oaktat detta så undrar jag i alla fall vad man har använt 77 g salt om dagen till.

Kryddor, frukt, bär, nötter, svamp är alla artiklar som inte finns listade i räkenskaper, men trots allt togs ombord – i alla fall på *Kronan*. Trots att man kände till att citrusfrukter var bra mot skörbjugg finns inte dessa med i spisordningarna. Jag finner detta mycket konstigt, med tanke på att man hade kännedom om deras egenskaper samtidigt som det förefaller att dessa frukter inte var speciellt dyra i inköp.

I den fallstudie som gjorts som rör 1640-talet är det framför allt åren 1643–45 som ägnats ett specialintresse. Detta på grund av att de för dessa år finns både räkenskaper över faktisk konsumtion och tänkta spisordningar. Av det totala kaloriintaget för både de gemena och kajutpersoner under åren 1643–45 ser man att åren 1643–44 ligger det totala kaloriintaget i den faktiska konsumtionen under den tänkta i spisordningarna, detta är lika för de båda kategorierna ombord.

År 1645 ligger det totala kaloriintaget däremot högre för den faktiska konsumtionen än för den tänkta i spisordningarna för de båda kategorierna ombord. Alla år i den faktiska konsumtionen täcker upp både skeppsgossens och den vuxne mannens energibehov. Även vid de tillfällen då den faktiska konsumtionen ligger under den tänkta, så klarade sig de ombordvarande på det

kaloriintag som de fick i sig. Även om det skulle vara ett bortfall på 25 % i den faktiska konsumtionen på grund av dålig proviant skulle de ombordvarande inte behöva bli undernärda. De skulle inte nå ner till gränsen för att bli undernärda ens med ett 50 %-igt bortfall. Intressant att se är även att det skilde sig mellan de olika spisordningarna år från år. Den största skillnaden finner man i spisordningarna mellan åren 1643 och 1645. Att år 1645 skiljer sig från de övriga åren i fallstudien, när det kommer till spisordningarna, kan ha sin orsak i att man drabbades av missväxt år 1644. Seglationssäsongen började i maj månad så det förefaller troligt att planeringen av spisordningen började tidigt under året. Axel Oxenstiernas brev pekar även de på att det var svårigheter att förse armén och de svenska fästningarna med proviant under första delen av 1645. Den svenska huvudflottan har stora problem att segla ut ur Stockholms skärgård detta år. Man påbörjar seglationen den 22 maj och man kan inte lämna skärgården förrän den 19 juni. Den 5 juli ankommer man till Bornholm och där är bland annat provianten slut. Detta pekar på att man inte har kunnat proviantera upp flottan för två månader. En av anledningarna till detta är med stor säkerhet missväxten. Det är även den troligaste orsaken till att man inte heller får ombord ny proviant när man befinner sig i skärgården. Genom att provianten är slut den 5 juli, betyder detta att man under rådande förhållanden har frångått regeln att de ombordvarande skulle förse sig själva med mat så länge skeppen låg inomskärs. Man får en uppfattning av att ingen av de ombordvarande har räknat med de svåra vindarna man möter detta år, utan man har utgått från normala förhållanden. Mest troligt har de ombordvarande ätit upp sin egen medhavda proviant först och när den var slut har man börjat tära på skeppens förråd, trots att man ligger inomskärs.

Även om de år som visar faktisk konsumtion täcker den dagliga åtgången av kalorier, så finns det källor som talar om vilka svårigheter man kunde råka ut för vad det gäller åtkomst av proviant. Ett sådant är när Fleming ligger i Kielbukten i väntan på order och proviant medan den danska flottan ligger utanför den svenska. Även om den svenska flottan ligger relativt nära land lyckas inte Fleming få ombord tillräckligt med proviant. Fleming försöker enträget att få leveranser till flottan, det går dock inget vidare. När den svenska flottan till slut återvänder till Dalarö finns det över 1 200 man ombord som är sjuka, dock är dödstalen låga. Med tanke på de umbärande som de ombordvarande fick utstå genom att inte få i sig mat och dryck pekar detta på att de sjuka var sjuka av näringsbrist och att det inte var någon epidemi ombord, om man ser till de låga dödstalen. Med tanke på svenska flottans umbäranden i Tyskland år 1644 ser man att man kunde proviantera upp fartygen med en

kapacitet på högst två månader. Man förefaller inte ha använt sig av ett system med proviantfartyg för att få ombord proviant till flottan. Snarare verkar det som om man använt sig av ett system av skatter och förbeställning av proviant. Detta system var inte att lita på helt och fullt, i alla fall inte under seglations-säsongen 1644 eftersom flottan inte lyckades komma över proviant. Man kan även dra slutsatsen att flottans operationer under denna seglation var helt anpassade till behovet och tillgången på proviant.

I en kommande artikel (del 2) skall bland annat *Vasas* skrov studeras närmare för att se vilken information man kan få ut av ett skrovhelt fartyg, vad gäller provianteringstid och logistik kring matlagning och utspisning ombord.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor:

Riksarkivet, Stockholm

Proviant's Rekningh opå efterskrivne Kneckter som på skipsflottan förordnande ähro åhr 1628, Stockholms skeppsgård.

Militariasamlingen, nr 1848.

Slottsarkivet, Stockholm

Hovförtäringen, Stockholm, 1627.

Hovförtäringen, Stockholm, 1636 A.

Grävningsrapporter:

Einarsson, Lars, *Kronanprojektet – rapport om 1994 års marinarkeologiska undersökningar av regalskeppet Kronan*, 1994

Einarsson, Lars, *Kronanprojektet – rapport om 1995 års marinarkeologiska undersökningar av regalskeppet Kronan*, 1995

Einarsson, Lars, *Kronanprojektet – rapport om 1996 års marinarkeologiska undersökningar av regalskeppet Kronan*, 1996

Einarsson, Lars, *Kronanprojektet – rapport om 2002 års marinarkeologiska undersökningar av regalskeppet Kronan*, 2002

Lepiksaar, Johannes, *Fågel- och fiskrester från regalskeppet "Wasa"*, 1964

Sellstedt, Hans, Osteologisk bearbetning av djurbenen anträffade i regalskeppet Wasa, 1964

Databaser:

Riksarkivet, Oxenstiernaregistret, postnummer 1389, 1387, 2004–04–02

SAOB A2343, R2398, 2004–03–24

Muntliga källor:

Sigurjon Arason, Associate Professor, Department of Food Science, University of Iceland.

Lars Einarson, marinarkeolog och ansvarig för *Kronan*projektet, Kalmar länsmuseum.

Jan Glete, professor i historia, Stockholms universitet.

Guðrún Pétursdóttir, Director, Fisheries Research Institute, University of Iceland

Ewa-May Ohlander, nutritionist, Livsmedelsverket

Tryckta källor:

- Coleri, M, John, *Oeconomia, det är hushåldsunderwisning för 40 åhr sedan förswänkat*, Stockholm, 1683
 Palmcron, Andreas, *Sundhetzens speghel*, Stockholm, 1642.
 Salé, Romble, *Then Frantzöske kocken och pastejbakaren*, Stockholm, 1664

Tryckt litteratur:

- Abramson, Ernst & Andersson, Britt-Marie, *Kosttabell*, Falköping, 1994
 Andrén, Anders, *Mellan ting och text: en introduktion till de historiska arkeologierna*, Stockholm, 1997
 Borgenstam, Curt, Sandström, Anders, *Varför kantrade Wasa?*, Stockholm, 1984
 Bringéus, Nils-Arvid, *Mat och måltid*, Lund, 1988
 Campbell, Åke, *Det svenska brödet*, Stockholm, 1950
 Eriksson Willman, Olof, *En kort beskrivning på en resa till Ostindien och Japan*, Stockholm, 1992 (nytryck)
 Generalstaben,
Sveriges krig 1611–1632, band III, Stockholm, 1936
 Helmfrid, Björn, *...iblandh Handtwercken dhett Förnämste...* Norrköping, 1959
 Henningsen, Hening, *Somannens kokebok*, Årborg, 1976
 Henningsen, Hening, *Somannens drikkelse*, Årborg, 1977
 Hirdman, Yvonne, *Magfrågan*, Kristianstad, 1983
 Jonsson, Per, *Finntorparna i Mången*, Landskrona, 1989
 Morell, Mats, *Eli F. Heckscher, The "Food Budgets" and Swedish Food Consumption from the 16th to the 19th Century*, Scandinavian Economic History Review, vol. XXXV, No: 1, 1987
 Morell, Mats, *Studier i den svenska livsmedelskonsumtionens historia – hospitaljonens livsmedelskonsumtion 1621–1872*, Uppsala, 1989
 Munthe, Arnold, *Svenska sjöhjältar V*, band 2:1, Stockholm, 1908
 Munthe, Arnold, *Svenska sjöhjältar V*, band 2:2, Stockholm, 1910
 Soop, Hans, *Silver, brons, mässing, tenn-bruksföremål från örlogsskeppet Vasa*, Lund, 2001
 Swensk, John, Brunnar, vakar och vattenledningar, *Samfundet S:t Eriks årsbok*, Stockholm, 1941
 Söderlind, Ulrica, *Matvrak-kosthållning och måltidsordning ombord svenska örlogsfartyg under 1600-talet*, Stockholm, 2004.
 Thunaeus, Harald, *Ölets historia i Sverige 1. Från äldsta tider till 1600-talets slut*, Stockholm, 1968
 Villner, Katarina, *Blod, kryddor, och sot-läkekonst för 350 år sedan*, Stockholm, 1986.
 Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia åren 1522–1634*, Stockholm, 1890.

Noter

- ¹ Andrén 1997.
² Borgenstam & Sandström 1984: 55.
³ Muntligt meddelande, Jan Glete, professor i historia, Stockholms universitet.
⁴ Muntligt meddelande, Jan Glete.
⁵ *Proviantens Rekningh opå efterskrivne Knecker som på skipsflottan förordnande ähro åhr 1628*, Stockholms skeppsgård, Riksarkivet.

⁶ Muntligt meddelande, Jan Glete.

⁷ Einarsson 2002: 1 f.

⁸ Zettersten 1890: 149.

⁹ Zettersten 1890: 153.

¹⁰ Zettersten 1890: 199 ff.

¹¹ Zettersten 1890: 149, 153.

¹² Zettersten 1903: 242.

¹³ Zettersten 1903: 279.

¹⁴ Söderlind 2004: 28 f, 102 f.

¹⁵ Henningsen 1977: 26.

¹⁶ Villner 1986: 62.

¹⁷ Zettersten 1890: 149.

¹⁸ Thunacus 1968: 202 f.

¹⁹ Zettersten 1890: 199, 210.

²⁰ Helmfrid 1959: 19.

²¹ Helmfrid 1959: 20 ff.

²² Helmfrid 1959: 22 ff.

²³ Coleri 1683: 302.

²⁴ Coleri 1683: 302.

²⁵ Svensk 1941: 137 ff.

²⁶ Henningsen 1977: 20 ff.

²⁷ Henningsen 1977: 14 f.

²⁸ Eriksson Willman 1992: 71.

²⁹ Hovförtäringen, Stockholm, 1627: 7, Slottsarkivet (SLA).

³⁰ Einarsson 1994: 20.

³¹ Einarsson 1995: 17, 19.

³² Morell 1989: 319.

³³ Villner 1986: 62.

³⁴ Soop 2001: 65.

³⁵ SAOB A2343, R2398.

³⁶ Söderlind 2004: 34, 102 f.

³⁷ Campbell 1950: 184

³⁸ Campbell 1950: 234 f.

³⁹ Henningsen 1976: 15.

⁴⁰ Hovförtäringen, Stockholm, 1636 A: 222, SLA.

⁴¹ Zettersten 1890: 149.

⁴² Hovförtäringen, Stockholm, 1627: 8, SLA.

⁴³ Henningsen 1976: 16.

⁴⁴ Zettersten 1890: 210.

⁴⁵ Söderlind 2004: 36 f, 102 f.

⁴⁶ Muntligt meddelande, Lars Einarson, marinarknolog och ansvarig för Kronanprojektet, Kalmar länsmuseum.

⁴⁷ Einarsson 1994: 1997: 10.

⁴⁸ Morell 1989: 319.

⁴⁹ Söderlind, 2004: 38 f, 102 f.

- ⁵⁰ Soop 2001: 51 f.
- ⁵¹ Einarsson 1996, Bilaga VI: 4, 10, 1998, bilaga VI: 13, 2002, bilaga VI: 3, 2002.
- ⁵² Söderlind 2004: 40 f, 102 f.
- ⁵³ Muntligt meddelande, Lars Einarsson.
- ⁵⁴ Sellstedt 1964: 1.
- ⁵⁵ Sellstedt 1964: 1.
- ⁵⁶ Bringéus 1988: 82.
- ⁵⁷ Sellstedt 1964: 5.
- ⁵⁸ Sellstedt 1964: 23.
- ⁵⁹ Henningsen 1976: 18.
- ⁶⁰ Sellstedt 1964: 23.
- ⁶¹ Sellstedt 1964: 45 f.
- ⁶² Söderlind 2004, 44 f, 102 f.
- ⁶³ Lepiksaar 1964: 5 ff
- ⁶⁴ Lepiksaar 1964: 1.
- ⁶⁵ Lepiksaar 1964: 7.
- ⁶⁶ Henningsen 1976: 24.
- ⁶⁷ Zettersten 1890: 150.
- ⁶⁸ Bringéus 1988: 81.
- ⁶⁹ Bringéus 1988: 81.
- ⁷⁰ Muntligt meddelande, Guðrún Pétursdóttir, Director, Fisheries Research Institute, University of Iceland
- ⁷¹ Lepiksaar 1964: 6.
- ⁷² Muntligt meddelande, Sigurjon Arason, Associate Professor, Department of Food Science, University of Iceland.
- ⁷³ Einarsson 1994: bilaga VI: 3, 5, 1995: bilaga VI: 4 f, 7, 1996: bilaga VI: 9 f, 2000, bilaga VI: 8 f, 12.
- ⁷⁴ Salé 1664: 68 ff.
- ⁷⁵ Abramson & Andersson 1994: 15.
- ⁷⁶ Lepiksaar 1964: 2.
- ⁷⁷ Lepiksaar 1964: 1, 5.
- ⁷⁸ Söderlind 2004: 49, 102 f.
- ⁷⁹ Muntligt meddelande, Ewa-May Ohlander, nutritionist, Livsmedelsverket.
- ⁸⁰ Hovförtäringen, Stockholm, 1627: 7, SLA.
- ⁸¹ Hovförtäringen, Stockholm, 1627: 8, SLA.
- ⁸² Einarsson 1993, bilaga VI: 3 f, 7, 9, 1996: bilaga VI: 4, 10, 1997: bilaga VI: 8, 2002: bilaga VI: 2 f, 5 f.
- ⁸³ Muntligt meddelande, Lars Einarsson.
- ⁸⁴ Hovförtäringen, Stockholm, 1627: 7 f, SLA.
- ⁸⁵ Villner 1986 : 62.
- ⁸⁶ Palmcron 1642: 62.
- ⁸⁷ Hovförtäringen I A vol 46, 1636, SLA.
- ⁸⁸ Muntligt meddelande, Lars Einarsson.
- ⁸⁹ Morell 1987: 74.
- ⁹⁰ Morell 1987: 68, Jonsson 1989: 114.

⁹¹ Hirdman 1983: 63.

⁹² Jonsson 1989: 114.

⁹³ Hirdman 1983: 62 f.

⁹⁴ Brev från Axel Oxenstierna till Erik Rynning 1645–02–28, Databas, Riksarkivet, Oxenstiernaregistret, post nummer 1389.

⁹⁵ Brev från Axel Oxenstierna till Per Brahe, 1645–02–21, Databas, Riksarkivet, Oxenstiernaregistret, post nummer 1387.

⁹⁶ Munthe, 1910: 108 f, 111.

⁹⁷ Munthe 1908: 6.

⁹⁸ Munthe 1908: 7, 11, 13.

⁹⁹ Munthe 1908: 16–19.

¹⁰⁰ Munthe 1908: 21–23, 24, 26 f.

¹⁰¹ Munthe 1908: 30, 42, 45.

¹⁰² Munthe 1908: 46 ff.

¹⁰³ RA, Militariasamlingen, nr 1848.

De ryska kusthärjningarna i Medelpad och Ångermanland 1721¹

Per Tingbrand

Inledning

De ryska kusthärjningarna under Stora nordiska kriget 1700–21 har lämnat närmast outplånliga minnen ända in i modern tid. Såvitt avser landskapen Medelpad och Ångermanland hemsöktes de från söder till norr detta mörka tidevarv med eld och svärd från den 25 maj till den 7 juni 1721. Vid denna tid innefattade Västernorrlands län² även Gästrikland och Hälsingland och Gävle var residensstad för hela länet men jag har begränsat ämnet till nutida Västernorrlands län, vartill jag känner mig starkt knuten sedan barnsben.

Efter det att de svenska vapnen länge varit segerrika kom vändpunkten i slaget vid Poltava den 28 juni 1709. Steg för steg pressades vi tillbaka och vår ställning som stormakt gick förlorad. När ryssarna efter erövringen av Balticum och Finland sommaren 1714 övergick till att i skilda stormvågor av örlog angripa även de rikssvenska kusterna för att slutgiltigt tvinga oss ner på knä föddes – om inte förr³ – *rysskräcken* i vårt land.

En första rysk galäreskader under befäl av generalmajor Golowin⁴ korsade Norra Kvarken och brände ner Umeå den 18 september 1714. I månadsskiftet augusti-september 1715 visade sig ryska galärer i Roslagens skärgård⁵ med landstigning på bl a Gräsö. Kortvariga ryska landstigningar ägde rum på Gotland i augusti 1715 och i juli 1717.⁶ Tre gånger under sommaren 1717 företog även ryssarna strandhugg på Holmön och förde bort både människor och bop. Ett stort upplagt anfall med en stark galärflotta under generalamiral

Per Tingbrand, f. 1937 i Råneå; hovrättsfiskal i Umeå 1966; ledamot av Sveriges Advokatsamfund sedan 1969 och av Kungl. Skytteanska Samfundet sedan 1989; hedersmedlem av Piteå Segelsällskap och hedersmedborgare på St. Barthélemy; särskilt intresserad av de geografiska sjöupptäckternas historia, linnélärjungen Daniel Solander, det karolinska tidevarvet i vår svenska historia och den karibiska ön St. Barthélemys blågula förflutna; kulturlots ombord på HMS *Carlskrona* vid dess senaste besök vid den forna svenska ön i maj 2003; närmast aktuell för Marinmuseums Årsbok 2005 med en uppsats om *Robinson Crusoe* och *Juan Fernández*.

Apraksin⁷ slogs ut mot Sveriges centrala delar från Gävlebukten till Bråviken sommaren 1719. Under befäl av brigadör von Mengden⁸ brandskattades Umeå för andra gången den 22 maj 1720 av 35 ryska galärer. Avsett som ett sista dråpslag lades Norrlands kust från Hamrånge i Gästrikland till Piteå i Västerbotten i rykande ruiner av en rysk galärflotta mellan den 18 maj och den 17 juni 1721.

Den ryska galärflottan

Av flertalet sagesmän har dess numerär beräknats till 30 galärer, 30 slupar och 30 skärbåtar med 5 000 man infanteri och 450⁹ kosacker. Hästar medfördes på särskilda transportgalärer med plats för 25–30 hästar per galär. Galärerna ömsom roddes ömsom seglades vid gynnsam undanvind. En genomsnittlig galär hade omkring 20 årpar med 3–5 man för varje åra. Bestyckningen bestod vanligen av 1–2 kanoner, vilka endast kunde skjuta i stävriktningen, och ett antal nickhakar på relingarna. I närstrid strävade man efter att sänka fiendens skepp genom en ramm med järnskod spets i fören, alltsedan antiken ett utmärkande drag för galärernas offensiva karaktär. Inga som helst svenska sjöstridskrafter fanns till hands norr om Södra Kvarnen för att bestrida ryssarnas framfart.

En avsevärd förbistring råder beträffande de olika skeppstyperna inom den ryska galärflottan under åren 1714–21. Vi hör talas om hel- och halvgalärer, hästgalärer, scampavejor,¹⁰ brigantiner, eschalouper, strussar,¹¹ barkasser¹² och skärbåtar¹³ och förvirringen är betydande vad som i varje enskilt fall avsågs. Den finske sjöhistorikern Pekka Toivanen från Jakobstad har bedrivit många års förtjänstfull forskning kring de ryska galärflottor, som under Stora ofreden opererade längs Finlands kuster, och vid olika maritimhistoriska konferenser redovisat sina resultat. Han har påvisat, att den hittills nyttjade sväpande benämningen *galärer* för en mycket brokig skara rodd- och segelfartyg varit alltför onyanserad. Som mest sägs i varje anfallskolonn ha ingått ett par *helgalärer*¹⁴ med 16–25 årpar och 2–20 finkalibriga kanoner medan återstoden bör ha utgjorts av halvgalärer eller s k *scampavejor* med 12–16 årpar och 1–2 finkalibriga kanoner. Båda var tvåmastade och förde latinsegel.

Då således scampavejan enligt Toivanen tycks ha utgjort den dominerande fartygstypen i de galärflottor, som avdelades mot nordfinska och nordsvenska farvatten, och då sådana fartyg bevisligen deltog i generalmajor Golowins expedition till Umeå i september 1714 dristar jag mig till antagandet att de även deltog i härnadståget efter Norrlands kust sju år senare. Normalt hade en scampaveja en längd om knappt 22 m med köllängd om 17 1/2 m och en bredd

på drygt 3 m med 1,4 m som största kända djupgående. Besättningens storlek utgjorde ca 150 man. Fartygstypen hade ett däck med akterkastell, där officer-skajutan var belägen. Roddarnas tofter bars upp av en rektangulär kraftig ramkonstruktion med inbyggda årtullar. Mellan tofterna löpte en kobrygga i långskeppslinjen. Relingen var öppen men kunde vid behov förses med bröstvärn. Vid normal förflyttning under rodd i smult vatten förmådde scampavejans roddare utföra 26 årtag i minuten, motsvarande 4,28 knops hastighet. I kritiska lägen kunde under korta tidsrymder uppnås en hastighet av 4,4 m i sekunden motsvarande 8,56 knops fart genom vattnet.¹⁵ Brigantinen var mera snabbseglande än scampavejan men något mindre och med ca 70 mans besättning. Den förde 1–2 master med 12–15 årpar.

Antalet navigationskunniga officerare, skeppstimmermän, skeppssmeder, kanonjärer och matroser var litet medan de stridande infanteristerna, grenadörerna och kosackerna, vilka till sjöss tjänstgjorde som roddare, var desto flera. Manskapet hämtades regelmässigt från ett fåtal galärflottan direkt underställda regementen ur armén.¹⁶

Inför angreppet hade tsar Peter utfärdat utförliga instruktioner, som gick ut på att anställa så stor förödelse som möjligt för att tvinga de styvnackade svenskarna att acceptera de ryska fredsvillkoren. Framför allt städer, järnbruk, sågkvarnar, fiskelägen, byar och enskilda gårdar skulle i grunden förstöras men kyrkor, kapell och kyrkklockor skonas.¹⁷ Alla svenska militärer skulle dödas eller tagas till fånga medan civilbefolkningen i görligaste mån skulle gå fri.

Navigatoriska förutsättningar

Med vilken grad av navigatorisk säkerhet kunde ryssarna förflytta sig längs Norrlands kust? Vad visste de om den kust längs vilken de seglade? Vi kan utgå från att de hade tillgång till Lövångersonen Petter Geddas *Grad-Charta öfwer Norre-Botten*, som tryckts redan 1695 och täckte kusten ända upp till Torneå och delvis var baserad på holländaren Henrik Gerritsen Siöhielms tidigare i Bottenhavet och Bottenviken företagna sjömätningar. Av alla kartblad i 1695 års sjöatlas var dock just bladet över Norrlandskusten förenat med de flesta felaktigheterna.¹⁸ Kanske hade de även vid tidigare ovälkomna besök i Umeå i september 1714 och i maj 1720 eller eljest genom utsända spioner kommit över den *Charta Öfwer Ångemanlandh af Copierat wid Kongl. Landtmäterij Contoiret Anno 1714*¹⁹ och/eller *Charta Öfwer Wästerbottn af Copierat wid Kongl. Landtmäterij Contoiret Anno 1714*,²⁰ som någorlunda detaljrikt redovisade kusterna och öarna i norr.

I Allhems landskapsbok *Ångermanland* (1976) omnämns visserligen en sjöatlas över Bottenhavet med namnet *General Grad=Charta öfwer Norre Bottens Siöön*,²¹ som där sägs ha utgivits redan 1694–95 med Nils Strömcrona²² som upphovsman. Detta torde dock vara en missuppfattning såtillvida att Strömcronas sjömätningar i Bottenhavet inleddes först 1725²³ och hans sjöatlas utkom först 1739.²⁴

Beträffande farvattnen längs Medelpads och Ångermanlands kuster saknades således ännu under Stora nordiska kriget tillfredsställande kartmaterial. I den ryska planläggningen ingick emellertid att pressa tillfångatagna fiskare och andra med de norrländska kustfarvattnen förtrogna till lotstjänst men de skulle släppas fria så snart deras lokalkunskaper ej längre behövdes. Därtill förlitade sig ryssarna även på vad svenska överlöpare visste berätta om respektive kustorter.

På grundval av inkomna rapporter från kronobefallningsmännen i Medelpad och Ångermanland uppgav sedermera landshövding Palmqvist i en av sina skrivelser i juni 1721 till Kungl. Maj:t, att ”de fiendteliga fartygen warit 82 till antalet, där af 33 stora Galeijer och de öfriga små, som, enligt wårdkasewakternes berättelse, gingo i den ordning, at et litet fartyg fördes emellan hwar Galeij”.

Vi känner namnen på ett fåtal av de i 1721 års ryska galärflotta ingående männen. Förutom överbefälhavaren Peter de Lacy,²⁵ ofta benämnd *Lassi* eller *Laski* i svenska källor, har namnen på brigadören Levasjev, överstelöjtnanten Fos, majoren Gortschakoff och kosacken Jechim Kulikoff bevarats till eftervärlden.

Kusthärjningarnas förlopp

Genom släktleden burna traditioner förtäljer de mest märkliga ting från denna tid. Svår panik, flykt, nergrävda dyrbarheter, sjunkna kyrkklockor, vilda ritter, skarpt fäktande, bakhåll och räddning ur fiendens klor i sista stund är ofta återkommande inslag. En kärna av verklighetsunderlag kan visserligen skönjas bakom flertalet sådana traditioner men utan stöd i samtida skriftliga källor föreligger betydande risk för förvanskningar varje gång en muntlig tradition återberättas. Betecknande är att vissa berättelser i så påfallande hög grad återkommer i snarlikt versioner på andra håll längs Sveriges östra kust att de därför måste betecknas som rena vandringsägner.²⁶

Emellertid koncentrerar vi oss nu enbart på landskapen Medelpad och Ångermanland. Efter att ha skövlut hälsingekusten upp till och med Hudiksvall hade den samlade ryska galärflottan på kvällen den 24 maj ankrat upp för

natten vid Jättholmarna, där de slaktade en stor del av den medförda boskapen och tog en äldre man från Jättendal till fånga. Påföljande dag fortsatte galärerna norrut mot Medelpad. En fiskare från Gävle hade haft oturen att anlända till Jättholmarna strax före ryssarna och tvingades med som lots på den fortsatta färden.

Innan solen gick upp påföljande morgon landsteg en mindre rysk styrka vid Gnarps masugn, som helt "ruinerades", och samma dags förmiddag rönte även Galtströms bruk i Medelpad samma öde. På Brämön hade fisket en längre tid legat i träda på grund av rädsla för ryska angrepp. Det vill synas som om ryssarna ej landsteg alls på denna ö och mycket tyder på att Njurunda socken förutom Galtströms bruk och "några bondbyar" i stort sett slapp undan den förödelse, som drabbade Medelpads övriga kustsocknar. Medan huvudstyrkan ilade vidare mot huvudmålet Sundsvall avdelades dock några galärer till Löruddens fiskeläge, där den södra och större fiskehamnen med kapellet skönades medan den norra delen av fiskeläget brändes ner. Under hela förmiddagen den 25 maj klämtade kyrkklockorna sina varningar medan rökpelare från vårdkasar på Nolbyknöl och andra höga punkter längs kusten bar budet om fiendens snara annalkande. De nådde fram till Sundsvall "näst efter middag".

Den 1621 grundlagda staden Sundsvall beräknas vid denna tid ha haft omkring 500 invånare förutom 60–70 flyktingar från Balticum och Finland. Under Stora nordiska krigets inledningsskede hade Sundsvall fått allt större betydelse genom sin export av trävaror och järn samt sina skeppsvarv men med sentida ögon betraktat var staden blott en större by "med namn, heder och värdighet av stad".²⁷

Samma dag som Hudiksvall lagts i aska, dvs den 23 maj, hade majoren Fieandt²⁸ anlänt från Gästrikland till Sundsvall med order att överta befälet över de patetiskt små försvarsstyrkorna i Medelpad. I all hast hade han ridit mot norr och lyckats undvika de allestädes svärmande ryska kosackerna efter kusten. Den lokale befallningshavanden Johan Strandell hade redan den 21 maj beordrat 58 man ur *enrolleringsmanskapet* i Njurunda att inställa sig i Galtström för brukets försvar men detta hade ej haft någon verkan. Fieandt försökte stampa fram ett lokalt uppbåd till landskapets försvar och sände genast efter sin ankomst ut stadens kronobetjänter till angränsande socknar för att trumma samman allmogen till stadens försvar. Även han rönte emellertid det längs hela Norrlands kust mycket vanliga problemet att allmogen i socknarna var föga intresserade av att delta i väpnat försvar utanför den egna hembygden. Inte ens alla kronolänsmän inställde sig. Ett antal frivilliga från Attmars, Tuna och Selångers socknar, enligt uppgift 150 man, ställde sig dock

under Fieandts befäl.

Följande utdrag ur borgmästaren Lars Backmans *Relation* om det ryska anfallet trycktes redan 1721 i biskop Rhyzelius *sannfärdiga berättelse om åskedunder*:

1721 d. 25 Maji middags=tiden ankom fjenteliga Ryska Sjö=Esquadren, af 30 Galejor med lika antal båtar och et stort fartyg till denne Stad, sedan dagarne förut Hudwikswald och många bonde gårdar wid siökanten blifwit afbrände. Wid fiendens ankommande, som genom wål=kasans antändande tillkänna gafs, blefwo samma dag Magazinerne och 6 i hamnen liggande galejor af ortens inwånare i brand satte, och det möjligt war af Borgerskapets egendom undanflychtadt. Widare berättas: huru 50 Jämtlands Ryttare med 150 Båtsmän, jämte Borgerskapet, länge gjordt motstånd, men omsider måste lemna Staden, och at den mot aftonen blifwit af fjenden plundrad och afbränd, tillika med Skeps=hwarfvet och et der under bygnad stående kostsamt skepp, jemwäl 3:ne med jern och bräder lastade, men af egerene förut i hamnen sänkte fartyg til watnet afbrända. Hwad som följande dagen innom Staden warit i behåll, blef jemte någre lador äfwen i aska lagdt, utom Kyrkan och Klockorna, som blefwo skonade, så at Sundswall efter detta härjande snart aldeles wart en ödeplats. Selångers med Sjöns Prästegårdar, och många gårdar inom 2 mils district omkring Staden, undergingo då et lika öde. Efter noga förteckning skall samma tid uti hela Medelpad i dess 7, närmast Sjön belägne Soknar, 195 Bondhemman blifwit afbrände utom Galtströms och Åwiks bruk.²⁹

När den ryska flottan anlände till Sundsvall den 25 maj fanns sålunda tillgängligt för stadens försvar endast Jämtlands regementes kavallerikompani om 84 man förstärkt av 80 båtsmän och 150 man uppbådad allmoge. Denna kraftigt underlägsna styrka stred visserligen tappert men förslog ej för att hindra stadens brandskattning. Den avgörande drabbningen stod vid Näfsta och Valla byar sydväst om Selångers kyrka. Flertalet av försvararna stupade, sårades eller tillfångatogs men innan de dukade under för övermakten hann de sticka de i staden befintliga förrådsmagasinen, fyra kofferdiskepp – varav ett under byggnad på stapeln – och sex nybyggda svenska galärer i brand. De sistnämnda kan på goda grunder antagas ha varit tvåmastade med latinsegel och 24 par åror³⁰ men anmärkas bör att enligt de Lacys nedan angivna rapport skulle de ha varit *om 36 åror* [=18 par åror] och ”till fulla utrustade”.

Ur en nio år senare upprättad egenhändig meritförteckning för Fieandt har hämtats följande uppgifter om striden vid Sundsvall.

1721³¹ d. 20 juni commenderades iag af H:r General Fälttygmästaren Hammilton³² ifrån Giefle til Sundswall, at föranstalta om motwårn [...] och anlände till Sundswall d. 23. d:o, strax wid min ditkomst utfärdade ordres [...] om allmogens sammankallande til den 25 dito, men då Fienden anföll woro af allmogen ej flera sammankommen än 70 man, som iag opbådat hade, men ingen Crono Betiente [...] stod iag med berörde Bönder och 50 man af Jemt-

lands Cavallerie, wid bron emellan staden Sundswall och Schlånger Kyrkian [...] til at afhålla Fiendens Cossaker och hindra deras ströfwande i landet [...] wid hwilken bro, iag mcr än en timmas tid, med mit manskaf under stadig eld å både sidor, afhölt Fienden, dock som han då allerede på andra ställen med Infanterie gådt omkring, i upsåt at kringräna mig, beordrade iag manskafet, at uti god ordning draga sig til en annan bro, et stycke derifrån, i mening at med de 70 man Bønder, bespecka en skog der inwed, men [...] togo och de 70 man flychten [...] mig med Cavalleriet i sticket; Efter ett starckt fäktande, sedan iag war blesserad och Fienden 2 resor tillbaka derifrån [...] omsider at draga mig derifrån, men sedan iag med mitt manskaf mig åter[...] upstaldt hade [...] råkade iag med honom uti en så swår rencontre ånyo, at Leut:n och Cornetten blefwo dödel:n blesserade [...] och manskafet måst nederhuggit, så at deraf [...] ei mehr öfwerblefwo, än 6 man, [...] wardt twungen at taga Flychten, uti hwilken desse 6 man salverade sig i skogen, men iag [...] begaf mig uppå en afwäg, råkade möta en Fiendens Troupp Cossaker, hwilken at undgå [...] begaf mig i skogen, men [...] ännu icke fri, utan antastad af 3:ne af hwilka, sedan iag suttit af Hästen iag den ena med Pistolen och den andra med wärian nedergjorde, men den 3:die såsom gewährlös, språng i detsamma neder af hästen, och med en sådan Furie kom mig uppå lifwet, at iag ej kunde eller feck bruka wärian emot honom, utan måste luggas med honom, dock sedan wi således utmattadt [...] utan [...] skada på hwarandra, skildes wi med accord wänner åt.³³

När major Fieandt bedömde fortsatt fäktande gagnlöst beordrade han sina överlevande mannar att fly in i skogen och följde själv efter. Först den 31 maj förmådde han skriva en rapport³⁴ till landshövdingen Palmqvist från sitt sjukläger i Klingsta nära Sundsvall, där Fieandt svårt sårad tagits om hand av bönder efter striden. Föregående dag hade då chefen för båtsmännen, kapten Hupenfeldt,³⁵ redan avlagt muntlig rapport inför landshövdingen i Gävle och vitsordat att Fieandt skött sig ”särdeles wäl både i Commendering och Fäktande och vidare berättat, att många båtsmän, borgare och bönder hafva blifvit fångna men efter utstånden plundring lämnade”.³⁶

Det jämtländska kavallerikompaniet kommenderades av löjtnanten Lindstedt³⁷ med kornetten von Nandelstedt³⁸ och kvartermästaren Condreyer³⁹ som närmaste män. På sin ålders höst nedtecknade von Nandelstedt sina minnen från försvarsstriden i Sundsvall den 25 maj 1721 som följer:

År 1721 d. 24 maii ankom från General Hamilton [...] en extra påst till Sa: Lieutnanten Lindstedt, med ordres at [...] hålla stånd wid Sundswals stad och conservera såwäl staden som landet [...]. D. 25 maii bittida om morgonen tog jag 2:ne Ryttare med mig [...] til Galtberget wid pass mil utom staden, där Ryska Eskuadren [...] fantst bestå af 33 galerer, 33 lådjor och 33 slupar, alla full lastade med folck och krigsrustningar [...].

[...] jag skyndade mig åter till staden och [...] Lieutnant Lindstedt rådde honom att [...] håldre nyttja harwärrjan, än att låta wära bussar fäfångt upoffras mot fiendens myckenhet, i synnerhet som de adjungerade Stadsboer och Bønder icke tordes wara at lita på, och intet Artillerie gafs at afhålla fiendens landstigning; men Lieutnant Lindstedt ägde för mycken eld

och brawoure [...].

Han delte våra Ryttare i 2:ne troppar. Jag med den ena blef qwar i staden. Han afmarcherade och flankerade Stadslöten, intils han med Kanonkolor från Ryska Galerne blef åter ledsagad til staden, där wi på torget hade en sluten troupe af 60 Ryttare. Därifrån delegerades wi med några Canonskott, så at jord torfwor, stockar och stenar flögo öfwer oss. Under det at jag och Corporal Pihlfeldt med 2 man woro sysselsatta, at sätta eld på fyra lastade Köpmansskiepp, samt Magazins huset, fult med med Spanmål, Kött och fläsk, tjära och krut, tillika med 6 för Kronan nybyggda Galerer på det sådant ej skulle falla i fiendens händer, afmarscherade Rytteriet ur staden til wästra Stads bron,⁴⁰ hwarest 200 stadens borgare och båtsmän under 3:ne deras Officerare, samt 300 bönder under Major Fiant och Capitaine Löwing⁴¹ upkastat grafwar med Spanska Ryttare af qwistade granar til bröstvärn i tancke at här motta fienden; men han war icke hälften kommen af sina Galerer, förrän sistnemnde våra Combattanter intogo skogen och lemnade Rytteriet i sticket; när jag och Corporal Pihlfeldt kommo efter til berörde bro, war den raserad; Jag gaf min häst courage, så han gick med mig öfwer älfwen, därifrån Pihlfeldt och hans häst måste af manskapet uphielpas. Wi marscherade undan de antågande Kosackerna något öfwer ½ mil til Kungsgården i Selånger Soken, där wi wände om och Kosackerna ryggade till förenämnda bro; när wi åter satt oss wid Walla gård blefwo wi af Ryska infanteriet omringade. Lieutenant Lindstedt blef skuten wid Walla port, som sedan fants wara skiedt af fem pistol kulor. Jag högg mig något längre fram, tils jag efter fem swårare blessyrer blef fången.

[...] 2:re trompetaren [...] Johan Hindric Ruckteschell,⁴² [...] öppnade wäg genom Ryska infanteriet för sig sielf, jämte 10 å 12 Ryttare, som kommo undan på wägen til Jemtland, utan vidare olägenhet, än at de efterste af dem fingo några lätta styng af de efter trängande Kosackerna. Alla öfrige [...] blefwo nedsablade [...] wid Walla, utom Lieutenant Lindstedt jag [...] samt Corporal Pihlfeldt, begge trompetarna och fyra gemena, som fördes fångna först til Sundswall och sedan til Pettersburg [...]. Lindstedt dödde af sina blessyrer den 12 Junii [- -]; men wi öfriga återkommo [...] efter 10 månaders fångenskap. Innan Ryssarne afseglade, bärgade de först sina döda och blesserade, hwilka wäl woro så många om icke flera än å vår sida; den Koppar, tenn och andra siunkande waror som [...] borgerskap nedsänkt i ån, blefwe af Ryssarne med not uppfiskade; Staden sattes i brand, allenast blef Kyrkan skont. Bland de våra döda som skulle begrafwas [...] Candreijer, hwilcken qwicknade [...] lefde öfwer 1730. Mera kan jag mig icke påminne om denne ledsamme affairen.⁴³

Kvartermästaren Condreyer rapporterades ha övermannats och ”spolierats in på bara kroppen”, varefter han naken släpades efter kosackernas hästar. Medan hans tillfångatagare var sysselsatta med att plundra en bondgård kunde Condreyer dock frigöra sig från sina rep, kasta sig upp på en häst och fly.

Dryckjom bragte den ryske kosacken Jechim Kulikoff på fall. Efter det att galärerna avseglat återfanns han nämligen i närheten av Sundsvall i slutet av maj 1721 nära Sundsvall sedan han ”drucken blefwit sofande på landet och galleijerne medler tijd bortgått”. Vid förhör uppgav han att han tillhörde ett

regemente från Vologda – ett 40-tal mil NNO Moskva – ur vilket två kompanier under befäl av en major Gortschakoff kommenderats till denna härfärd. Den kosackgalär, som Kulikoff tillhört, skulle ha haft 30 par åror, fört 70 kosacker och haft 70 hästar ombord. I särskilda utrymmen medfördes livsmedel och foder för tre månaders behov. Vid samma förhör framkom vidare, att varje galär kunde medföra över 200 man och varje skärbåt 30 à 40 man medan varje slup blott kunde medföra ett 10-tal man ombord.⁴⁴

Den kände Norrlandsskildraren Abraham A:son Hülphers (1734–98) skrev i sin 1780 utkomna *samling om Medelpad* om Sundsvall, att

De Öden Staden öfvergådt sedan dess flyttning, i synnerhet dess fientelige härjande 1721 samt flere förut lidna olyckor, hafwa gjordt, at dess åbyggnad och förmögenhet ej ännu hunnit till det anseende som eljest varit at förmoda.⁴⁵

De närmaste tre dygnen efter Sundsvalls fall skövlade ryssarna socknarna runt omkring på sedvanligt grundligt sätt. Längs Ljungans dalgång förbi ruinerna av S:t Olofs medeltida kyrka drog härjande kosackhopar ända upp till Torp och Tuna. I hela Medelpad gick enligt en landshövdingerrapport dessa ”straffdomens dagar” 234 gårdar upp i rök förutom Sundsvalls stad samt Galtströms och Ävike bruk. Flertalet galärer drog genom Alnösundet och på ömse sidor steg flammorna mot skyn. Hela 70 gårdar i Skön, 60 gårdar på Alnön och 42 gårdar i Timrå blev lågornas rov. När flottan återsamlades mellan Alnön och Tynderölandet för omlastning och omfördelning av fångar, rövad boskap och övrigt krigsbyte skall på hela Alnön endast 4 eller 5 gårdar ha återstått ”obrända”. Kronobefallningsmannen Strandell tillhörde dem, som fick se sina hemman på denna ö läggas i aska. Själv blev han som så många andra ”illa slagen, afklädd och spolierad in på bara kroppen”. Trots att Strandell låtit gömma undan influerna kronouppbörder förmådde ryssarna återfinna dessa till ett värde av 220 riksdaler silvermynt. I strid mot tsarens order sägs fienden från Alnö kyrka ha medfört den mindre kyrkklockan.⁴⁶

I vårt källmaterial möter man ej sällan förundran över fiendens nästan ofattbara förmåga att snoka rätt på undangömda skatter och dyrbarheter. Ofta går en sägen ut på att folket sänkte ner sina dyrbara ägodelar i brunnar eller mindre vattendrag, vilket ryssarna genomskådade och fiskade upp med draggar, spjut eller långa störrar. I sådana sammanhang torde ej heller ryssarna ha dragit sig för ”pinliga förhör” av lokalbefolkningen.

Några mindre fartyg sökte sig den 27 maj via Klingerfjärden uppströms den mäktiga Indalsälven i avsikt att bränna ner Lögdö bruk⁴⁷ men efter grundstötningar bland förrädiska sandbankar och undervattensrev i älvens nedre

lopp gick detta företag om intet. Den medförda styrkan landsteg i stället på Hässjölandet och brände ett 15-tal gårdar i bl a Stavsätter och Fjäl.

Den 28 maj sägs den ryska galärflottan – nu inklusive priser bestående av ett 100-tal fartyg – ha seglat in i Tynderösundet, som skiljer Åstön från fastlandet. För de ortsbor, som från sina skyddade gömställen spanade på fienden, måste anblicken av denna armada ha varit högst skräckinjagande. Om man betänker hur det ser ut i dag i sundets snävaste passage är det kanske tvivelaktigt om verkligen hela flottan kunde passera genom det nu trånga och strömmande sundet, men kanske var det ändå möjligt 1721 med tanke på snart tre sekels landhöjning och de särskilt grundgående fartyg, som tsar Peter avsiktligt låtit bygga för insats i nordiska skärgårdar.

I relation till folkmängd och utkomstmöjligheter drabbades troligen Tynderö svårast av alla socknar i Medelpad. Befolkningens alla kor, getter och hästar togs av ryssarna. Sedan gammalt var fisket den viktigaste utkomstkällan i socknen. Fiskarna hade nyligen förvärvat ett betydande förråd av salt, vilket nu togs av ryssarna och kom väl till pass vid nedslaktning av den erövrade boskapen. I hela socknen lämnades blott fyra hemman orörda och inte ett enda saltkorn blev kvar. Dessutom brändes fiskebåtar, bryggor och bodar men av någon anledning undslapp skötar och övriga fiskeredskap förstörelsedemonernas raseri. Efter fiendens avsegling skall endast två gamla uttjanta hästkrakar ha återfunnits lösa i skogen, vilka sedermera tilldömdes dem som hittat dem. Socknens invånare stod helt utblottade.

Som bekant har Gävlebornas långt utsträckta fiskefärder i norrländska farvatten haft stor betydelse för uppkomsten av fiskelägen och kapell efter Bottenhavskusten. I detta skede påträffade ryssarna borgaren Anders Olsson Berg från Gävle utanför Tynderölandet och tvingade denne upphöra med sitt fiske för att i stället lotsa ryssarna upp till Ulvön, där han släpptes fri den 1 juni. Senare uppgav han sig ha uppsnappat att ryssarna ämnade sig tillbaka till finska sidan vid Norra Kvarnen men att de skulle komma tillbaka till hösten och bärga årsväxten om inte dessförinnan fred blivit sluten.

Efter att ha bränt ner Sundsvall till grunden och därutöver ha förhärjat sju socknar i Medelpad mer eller mindre svårt rodde eller seglade galärflottan den 29 maj vidare till Ångermanland. Via Åvike järnbruk⁴⁸ strax söder om land- skapsgränsen och Häggdånger⁴⁹ nalkades ryssarna härnäst lärdoms- och stiftsstad Härnösand,⁵⁰ där sedan veckor tillbaka alla var lamslagna av skräck. Vid sammanträde den 24 maj hade domkapitlet beslutat föra bort insamlade kollektmedel i säkerhet till Resele. Kyrkans silver och ljuskronor hade också räddats undan fienden och stadens befolkning hade nästan helt

utrymt staden.

Till skillnad från Gävle, Hudiksvall och Sundsvall hade inga som helst militära åtgärder vidtagits till Härnösands försvar, när mot aftonen den 29 maj de första galärerna löpte in i Södra Sundet. Efter nödvändig nattvila i ett läger på stranden nedanför Stenhammaren plundrades *Norrlands Athen* först den 30 maj för att sedan utlämnas till den röde hanens raseri. Gårdarna i trähuskvarteren brann friskt. För att skydda kyrkan lämnades gårdarna närmast densamma "oitände" och brandvakter ställdes ut. Emellertid blåste hårda västliga vindar upp och skapade ett övermäktigt eldhav, som trotsade alla ansträngningar och slutligen uppslukade även kyrkan. I dess äldsta bevarade räkenskapsbok kan man läsa, att "Anno 1721 om tredje dag pingst kyrkan med stapel och tre klockor blev av rikets fiender ryssarne jämmerligen brände och i aska lagde". Såvitt vi vet kvarstod i staden efter branden endast hospitalet och en liten stuga, som skall ha använts av ryssarna som kokhus.⁵¹ Ryssarna förstörde grundligt stadens alla broar och antände även en utanför vindbron uppankrad skuta. Undervisningen vid stadens gymnasieskola måste de närmaste åren bedrivas i kvarstående byggnader i kransbyarna.

Ett flertal balter och tyskar från de forna svenska östersjöprovinserna hade efter tjänstgöring som officerare i svenska armén tillfångatagits och övergått i tsarens tjänst. De kunde därför tala i vart fall hjälplig svenska. Ett antal tagna fångar befann sig vid kyrkan och tittade på när ryssarna försökte rädda kyrkan från att bli lågornas rov. Där stod också ryska officerare, "hwilka woro klädde mest i swenska kläder, blå och grå", medan de "gemene" eller meniga soldaterna var "rö- och gråklädde" med gröna kappor. En tillfångatagen båtsman vid namn Olof Holm tyckte sig känna igen en av fienderna och stirrade därför stint på honom. Sålunda uppmärksamman skulle denne "hafwa begynt le" och Holm då igenkände honom som borgaren Per Persson Eriksson.⁵² Vad som hände denne kollaboratör efter det att ryssarna seglat sin väg förtäljer inte vår källa men troligast kände han sig nödsakad att ta steget fullt ut och följa med galärerna för att bryta sig en oviss framtid i främmande land.

Uppenbarligen hade också många andra valt att svika sitt land i dessa svåra tider. Hemkommen efter krigsslutet kunde den i Hudiksvall tillfångatagne major Faber,⁵³ som dagtid medfördes på flaggalären och nattetid spärrades in på en fänggalär, berätta att en av de Lacys adjutanter talade god svenska. Möjligen var han identisk med den i en landshövdingerrapport omnämnde man, som uppgavs medfölja galärflottan som tolk. Denne skulle ha övergått till rysk tjänst fem år tidigare men hade ännu sin familj kvar i Stockholm.

Från landskapsgränsen i söder kunde man observera "fasliga eldar" flam-

ma upp i Härnösand, Stigsjö och Säbrå vittnande om att ryssarna släppt lös ”den röde hanen”. I biskopsgården i Säbrå⁵⁴ låg dåvarande superintendent⁵⁵ Georg Wallins⁵⁶ kort dessförinnan avlidna hustru alltjämt lik. I all hast tvingades den 77-årige biskopen fly med övriga anförvanter och tjänstefolk och hann då inte föra undan makans stoft, som innebrändes. Till ursprunget bondpojke från Valla i Vibyggerå hade den gamle prästmannen visserligen tjänstgjort som karolinsk fältpräst under Karl XII:s fälttåg men det är svårt att tro, att ryssarna skulle ha haft något intresse av att bemäktiga sig just hans person.

Som vuxen berättade biskopens dotterson, sedermera protokollsekreteraren Erik Arbin, sina minnen från pingsthelgen 1721, då han vid blott 9 års ålder vistats hos sin morfar och med hela biskopsfamiljen brådstörtat tvingats fly till Stigsjö sockens finnmarker medan hela Härnösand stod ”i ljusan låga”.

Fastän någon tid förut tidender inlupo om fiendens rörelser [...] war dock biskopen så intagen af tanken at ingen fiende skule wåga sig så långt up [...]. Men Gubben bedrog sig [...]. Däraf kom at han ei skötte om i tid at undanbärga något utan när signalen till fiendens till fiendens ankomst i siön med sine lodjor 4 à 5 mils distance gafs bittida om morgonen onsdagen för pingest [...] skedde flykten i sådan brådska at ingenting af möbler och lösören kunde medtagas utan alt lemnades i sticket [...].

Förskräckelsen i allmänhet och i synnerhet hos mig och min broder war så stor, at wår gråt, jämmer och skrän om lifwets behållande [...] och när wi i wår flygt på en högd blefwo warse en boskapsdrift utsläppt från omliggande byar, gåfwo wi ett anskri [...] si där komma ryssarne efter oss.

Sedan wi i wårt flygtande hunnit til den längst up och närmast til fiällen belägna by i Stigsjö sokn [...] inlopp om natten 4:e dag pingst tidender, at et parti cossaquer dagen förut wist sig inom socknen. Således bröto wi hals öfwer hufwud midt i natten up från denna by under et owäder af dunder och blix, regn och snöglopp i tiockaste mörker genom fästigar öfwer berg, kärr och moras på spång och kafwelbroar, och [...] ankommo wi dagen efter fram til ett af [...] finntorpen. Som wi [...] fingo weta, at cossaquer hade trängt sig fram [...] byn, så begåfwo wi oss ännu lengre up i willa skogen och slogo där läger med kojor af granris och bänkar inhuggne i träden [...] uptäckte wi ei långt ifrån wårt läger en springkälla, som gaf tilräckeligt watten både til drikning och kokning.[...] Bland drängarna i wår corps war en ung finsker dräng, som wi kallade Finn Erik, och som han förut flycktat för ryssarne från Finland och kände deras maximer och rörelser, så åtog han sig sjelfwilligt att wara wår spion [...] inkomma med rapport, huru långt fienden avancerat. [...] de ströfwande cossaquer, som ofta ei woro flere än 4 à 5, högst 7 à 9 i följe [...]. Sedan wi efter 3 à 4 weckors wistande här i ödemarken [...] erhållit kundskap at fienden wid Umeå gått öfwer til Osterbottn, begynte wi så småningom draga oss ned till hemorten. Wid wår återkomst til den ofwan omförmälte byn funno wi spår af cossaquers huserande i så måtto, at alla wäggar och hustak woro

beströdde med fiädrar och duhn af uttömdc bolstrar och sängkläder [...] befants ortens gamle lantmätare Stenklyft,⁵⁷ [...] liggande död blott och bar i sängen på bara halmen. Hans gamla, ofanteligen tiocka fru [...] sköflades in på bara kroppen, och för at få guldringarne i hast af fingrarne, blefwo de dels afhyggne, dels afbitne. Hon blef ock släpad mellan hästarne, slagen med spön af törne för at pina henne til upptäckande af sine äodelar, til slut halfdöd inkastad på en låge [...] ännu war wid lif [...]. Någon tid därefter blef hon död.

Staden Hernösand sköflades och upbrändes pingestafon. Biskopsgården och kyrkan $\frac{1}{2}$ mil från staden pingestdagen. Den öfrige tiden af sommaren bodde wi i uthus af lador och spannmålsbodar och Biskopen i soknestugan. Under bar himmel hölts gudstiensten på kyrkowallen, tils kyrkan inpå sena hösten med tak blef försedd.⁵⁸

Den nyblivne rektorn för gymnasieskolan i Härnösand, Erengissel Bohm, lyckades först fly till Innerfälle i Säbrå men oförsiktigt nog tog han sig senare över till Hemsön i Högsjö socken, där han jämte hustrun greps av ryssarna och sedan enligt våra källor ”illa handterades”. Liksom många andra upphunna borgare i staden utplundrades de in på bara kroppen och de uppges därefter ha tiggat sig till några ”föraktliga” plagg att skyla sin nakenhet med. En komministeränka hamnade också i ”grymma fiendens händer” och måste lämna ifrån sig sin sons kläder och böcker och själv ”nästan i skogen af vanmäktighet, hunger och rädsla måst döder blifva”.

Elva respektive sju år tidigare hade också delar av Härnösand eldhärjats och det är oklart i vilken utsträckning staden därefter hunnit byggas upp igen. Jag citerar här topografen Hülphers i dennes samling om Ångermanland:

1710 den 20 Sept. lades en stor del af Staden i aska; lika så 1714 genom mordbrand wid Scholachuset; 1721 sist i Maji antändes både Stad och Kyrka af Ryssarne. (h) Efter gammalt folks sägen skola Ryssarne då wclat skona Kyrkan och Scholhusen, men af wåda kommit at skjuta eld derpå. [...] Många flyttade i tid undan fienden, och medförde hwad de hunno. Då warande Stads Communist. Lidin, tog med sig alla Kyrkans handlingar, som gömdes i skogen, men sedan fants igen, utom boken öfwer födde och döde, som förkom, så at nu ej finnes någon underrättelse derom för äldre tider.⁵⁹

Sedan infanteri landsatts från mindre galäravdelningar på Hemsön och kringliggande öar i mynningen av Ångermanälven trängde den 31 maj andra detachement uppför den mäktiga flodfåran för strandhugg på ömse sidor. Beridna kosacker drog åstad på plundringståg och avlägsnade sig på bägge sidor långa sträckor från älven och det dröjde ej länge förrän väldiga rökpelare skvallrade om nya illdåd. Den dagen skall 14 gårdar ha bränts på Härnön, 64 i Säbrå, 6 i Stigsjö, 41 i Högsjö, 20 i Gudmundrå och 7 i Bjärträ.⁶⁰

En större landstigning företogs vid Hornövikén, varifrån trupperna spred sig ut på landsbygden. Innan fienden trängde in i det formliga innanhav, som Noraffjärden utgör innanför det smala inloppet vid Hornön, sägs två döttrar till prostén Andreas Asp i Nora ha försökt fly i en liten båt runt Hornöudden uppströms Ångermanälven men en kastvind välte deras båt och bägge omkom. Vid Mörtvikén i samma fjärd skall vid tiden för ryssarnas ankomst ha funnits ett mindre skeppsvarv. En skuta under byggnad sänktes i viken för att inte hamna i fiendens händer och ännu under 1900-talet lär rester av denna farkost ha varit synliga i vattnet.

Även om närmare belägg saknas må här några av de genom flera släktled burna muntliga traditionerna återges. I Löfviks by i Nora socken skall vid denna tid ha levt en beryktad bonde vid namn Brandt. När grannen flydde stannade Brandt ensam kvar, sadlade sin häst och band den vid farstukvisten. På bordet satte han fram sin största brännvinskagge och sin bästa mat. När ryssarna kom in genom dörren satt Brandt och smorde kråset som bäst. Vänligt bjöd han dem till bords och efter riklig traktering försvann så småningom de nöjda gästerna utan att skada vare sig värden eller dennes egendom. Däremot brändes grannens gård. I Edens by i samma socken var bönderna kända som skickliga sälskyttar. Fyra ryssar, som kom ridande in i denna by sägs alla ha stupat för välriktade kulor från böndernas sälbössor.

Med få undantag åttlydde ryssarna tsar Peters befallning att skona kyrkorna, vilkas lösa inventarier som ljusstakar och ljuskronor dock bortfördes. Kyrkklockorna lämnades i regel i fred. Nattvardskärlen förefaller genomgående ha gömts undan av präster eller kyrkvårdar före ryssarnas ankomst. Trots tsarens uttryckliga order hände det emellertid, att även kyrkor brändes ned men som i fallet med Härnösands kyrka kan det då mera ha berott på våda än avsiktlig mordbrand. Vi vet således att kyrkorna i Säbrå⁶¹ och Högsjö⁶² brändes av ryssarna och enligt en sägen – utan stöd i källorna – så skall ryssarna också ha försökt bränna ner kyrkan i Nora. Just som de outtröttliga mordbrännarna hade stuckit prästgården i brand hördes trumvirvlar och signalskott från de närliggande galärerna i fjärden, varigenom plundrarna återkallades till fartygen. Vid det hastiga återtåget kastades en brinnande lunta upp på taket av kyrkan, som fattade eld. Från angränsande berg hade emellertid den flyktande befolkningen observerat vad som hände, alla rusade till och kyrkan kunde räddas.

Om socknarna längre uppströms Ångermanälven skrev Hülphers under *Gudmundrå Sockn* följande rader värda att uppmärksammas i detta sammanhang:

Ryssarnas infall 1721 här i Landet omtalas ännu såsom swårt och minnesvärdt; ty utom det, at samma Flotta så längre söder som norrut wid sjösidan då härjade många Städer och Socknar, kommo någre Galerer til Hornö wiken up i Elfwen, hwarigenom flere byar och gårdar i denna, som Säbro, Högsjö och Bjärträ Socknar afbrändes och sköflades, dock ansågs något särdeles, at lindrigare medfart wistes en och annan gård, som wärdades från elden, sedan de andre i byn blifwit antände, hwilket i synnerhet skal händt wid Rensjö och Stjerte, lika som i Bjärträ och annorstädes. (q) Omkring 700 gårdar i Norrland särdeles Ångermanland, skola då blifwit afbrände, Strömsnäs $\frac{3}{4}$ mil från Kyrkan och flere der östanföre belägne byar i desse Socknar hade sådan olycka. I Bjärträ, hwaräst Norrlands och Målands byar brändes, skal Lungwik blifwit skont, sedan fienden i kärlar och wisthus tagit hwad som funnits. Wid deras bortgång har luntstaken blifwit lemnad wid porten med Svensk påskrift: här ha wi warit och wäl farit, et bewis at Swenska flyktingar eller andre, som kände orten gjort fienden följe; händelser i Rensjö, Stjerte och på flere ställen bestyrka sådant.⁶³

På södra sidan av älven vände ryssarna vid Lunde i Gudmundrå – där enligt en obekräftad sägen ett uppbåd om 200 ådalingar skall ha samlats för att sätta sig till motvärn – medan de på norra sidan nådde ända upp till Bjärträ socken, där bl a byarna Mäländ och Norrland skövlades. Byn Lugnvik i samma socken plundrades visserligen men det vill synas som om den ej brändes. Utan att möta något motstånd härjade fienden dag och natt.

Sedan ryssarna lämnat staden Härnösand bakom sig nästan bokstavligt jämnad med marken för att segla vidare nordvart vågade sig de första invånarna tillbaka till de ännu pyrande ruinerna. De stadsbor som gömt sig ute vid Svartvik berättas ha kommit försiktigt roende in till staden och vid Kattgrundet påträffat en gammal gisten båt i marvatten med last av rutten strömming och skämd malt. Efter flera dygns svält åt de likväl glupskt av denna mat.

När vi nu lämnar Ådalen för att segla vidare längs Höga Kusten slås vi av den digra flora av myter och sägner, som knutits till detta ödesdigra år, då rysskräcken på allvar föddes i denna landsände. Många författare har samlat och publicerat fantasieggande berättelser från denna tid.⁶⁴ Ett flertal av dessa sägner, kanske rentav merparten, har vid närmare granskning visat sig sakna förankring i verkligheten och snarare ha varit uttryck för uppjagade sinnesstämningar vid tidpunkten för deras tillkomst.⁶⁵

Samtliga socknar längs Höga Kusten förhärjades under de första dagarna i juni. Ej färre än 92 gårdar i Nora och 70 gårdar i Vibyggerå blev lågornas rov. Via de djupt inskurna fjordarna stötte självständigt opererande avdelningar långt in i kustbygden. Fiskelägen, båtar och redskap gick upp i rök liksom hela byar och enstaka hemman, som kom i vägen för ryssarna, medan befolkningen skyndsamt grävde ner eller eljest gömde sina dyrbarheter och därefter höll

sig undan i avsides belägna grottor eller svårtillgängliga bergsområden.

Innan vårdkasen på Ringkalleberget ännu brunnit ut seglade en eskader in i Gaviksfjärden, varifrån landsatta, delvis beridna styrkor solfjäderformigt strålade ut mot skilda delar av Nordingrå socken. I nämnda fjärds västra del återfinns i dag på sjökortet ett grund vid namn Rysseknallen med ett angivet djup om ca 2 m men med hänsyn till landhöjningen kan detta namn rimligen ej ha föranletts av en rysk grundstötning, vilket eljest legat nära till hands. Innan vi lämnar Nordingrå i vårt av eld och rök svärtade kölvatten vill jag passa på att säga, att de stenlabyrinter i Nordingrå, som i folkmun kallats ryska fästningar och ifrågasatts vara tillkomna under 1721 års kushärjningar med allra största säkerhet saknar sådan koppling. Ryssarna hade helt annat för sig under detta plundringståg längs kusten.⁶⁶

I den mån kyrkklockorna ej redan förts undan och grävts ner för att de ej skulle falla i fiendens händer torde de i det längsta ha klämtat sina varningar innan klockarna måste rädda sina egna skinn. På fjärdarna utanför Ullångers och Vibyggerå kyrkor liksom nedanför Skulebergets mäktiga, 293 m höga bergsmassiv guppade fiendens galärer för ankar i långa rader med beslagna segel. Från sina gömställen uppe i bergen blickade många flyktingar ner mot sina gårdar i oftast fåfång förhoppning att just deras gård genom ett mirakel skulle undgå den skoningslöse röde hanen. Medan kolonner av fientligt infanteri finkammade de närmast ankarplatserna liggande byarna red manstarka kosackpatruller ut i alla väderstreck mot mera avlägsna mål. Inte en enda svensk soldat fanns dessa dagar till hands för att freda Höga Kusten mot galärflottans mordbrännare. Sedan 1660-talet var för övrigt alla kustsocknar i Medelpad och Ångermanland lagda under båtsmansrotering.⁶⁷

Vid motsvarande landstigningar i Nätrafjärdens inre delar ödelades angränsande bygder med samma osvikliga effektivitet. Från Nätra trängde ryska *sotnjo*⁶⁸ hela tre mil in i landet i trygg förvissning om att det inte fanns några svenska trupper, som kunde avskära deras reträtt till fartygen. Sålunda lades långt från kusten hela 21 gårdar i Sidensjö socken i aska och ruiner. Av okänd anledning skonade ryssarna gästgivargården i Sidensjö, som var på väg att fatta eld sedan angränsande byggnader stuckits i brand. Om krögaren undfågna fienden lika väl som ovannämnde Brandt i Löfviks by i Nora är ej känt men i vart fall uppges ryssarna ha rivit en brandgata runtom och ”så medelst frälst hans gård”.

Dessa kritiska sommar dagar sökte allmoge och skärgårdsbefolkning gömma sig och sina hastigt sammanrafsade ägodelar i grottor, klyftor och skrevor undan ”den lede ryssen”. I Nätra socken brändes hela 122 gårdar och stora

mängder boskap drevs till de väntande galärerna, där den genast slaktades eller medfördes som levande proviant nordvart. I jakten på undangömd egendom tvingades tillfångatagna ortsbor visa vägen även till ensligt belägna hemman och fåbodar.

Små grupper av galärer hemsökte dessa dagar även öarna i havsbandet utanför Höga Kusten. Vi vet med säkerhet, att strandhugg företogs på Ulvöarna.⁶⁹ Såvitt avser Norra Ulvön känner vi nämligen till, att samtliga fyra gårdar i Sörbyn brändes ner medan av någon anledning de två gårdarna i Norrbyn undgick samma öde. Möjligen hade fienden ej upptäckt dessa gårdar eller så hade de ej tid med dem att bränna dem. Av bevarade inlagor om lidna förluster för Gävles fiskare framgår också att fiskelägena i Ulvöhamn och Sandviken förhärjades av tsarens galärer.⁷⁰ Med största säkerhet gjorde de också strandhugg på platser som Barstahamn, Bönhamn och Norrfällsviken på fastlandet och ute på Trysunda och Vågön för att ”ruinera” där befintliga fiskelägen men därom saknar vi närmare detaljer.

Under dessa svåra tider med krig och örlog som påbröd till en redan i övrigt tung jordevandring var det vanligt att betrakta spannmålen som en Guds nådegåva, ett ”gusslån”. När ryssarna i Själevad brände ner sockenmagasinet med däri förvarat spannmål och rentav kastade denna för sina hästar blev befolkningens förtrytelse så stor, att detta övergrepp genom släktleden återgivits ända in i vår tid som ett uttryck för fiendens ogudaktighet.

Ryssarna skall härnäst ha landstigit vid Skagshamn, bränt där befintligt fiskeläge och åtta eller nio gårdar på Ållön och i Killingsnäs. Det är rimligt att anta att de även brände närliggande Skeppsmalens fiskeläge även om vi saknar detaljer om detta. Om galärer också trängde in i de rikt förgrenade Risö- och Ultråfjärdarna eller om ryskt infanteri jämte beridna kosacker utgick från Skagshamn är mera oklart men i vart fall gick Finna by i en vik av Risöfjärden upp i lågor. Enligt till denna tid hänförlig folkmun skall ryssarna vid byn Skede därefter ha svängt av mot söder i följd av allmogens förhuggningar och efter härjningar inom Arnäs socken på nytt ha embarkerat sina galärer i Strömsundet.⁷¹ Till några inom Arnäs socken påträffade kvinnor, som de ”icke illa handteradt” skall ryssarna ha sagt, att ”denna gången fara vi fram som en vän men vill Sverige inte göra fred så komma vi igen och då skonas ingen människa”. Liknande hot lär även ha uttalats på andra platser längs galärernas rutt.

Längre norrut låg vid denna tid ett viktigt krutmagasin i Gideåbacka. För att freda detta mot fienden sägs i all hast stenkistor ha byggts i vattnet vid Gideälvens mynning.⁷² En i äldre tider omtalad vårdkase på Stjärnön – senare reparerad under finska kriget 1808–09 – torde ha brukats redan i detta sam-

manhang men hade möjligen brunnit ut när ryssarna kom förbi. Vid denna tid var *Stiernöhamn* ett ej obetydligt fiskeläge men det förefaller som ryssarna drog förbi med sin armada. Kanske var man från ryskt håll ej medveten om dess existens. Än i dag är denna fiskehamn svår att upptäcka utifrån havet.

Säkra belägg för ryska landstigningar i norra Grundsunda under detta härnadståg saknas. En tänkbar ryssugn på Tvärlandsberget vid Kyrkesviken i Risöfjärden förefaller representera den nordligaste platsen för fientlig rysk närvaro i socknen.⁷³ I jämförelse med andra kustsocknar i Ångermanland blir därför slutsatsen, att min mödernesocken kom förhållandevis lindrigt undan. Enligt officiella rapporter brändes nämligen blott 9 gårdar i Grundsunda och dessa var alla belägna i södra änden av socknen.

Om detta berodde på att bönderna kastat upp skansar eller andra försvarsverk förlorar sig i det förflutnas töcken och kan ej säkert avgöras. Vi bör emellertid akta oss för att tillmäta allmogens försvarsanstalter alltför stor betydelse sett mot bakgrund av att ryssarna på andra platser snabbt brutit ned det lokala försvaret inkluderande även reguljär svensk trupp. Att Grundsunda undkom så pass lindrigt var nog mera en följd av att fienden hade bråttom att segla vidare nordvart mot Umeå.

Nordmalings socken inkluderas i denna genomgång eftersom denna socken först 1810 överfördes från Västernorrlands till Västerbottens län. Här sägs huvudstyrkan – enligt en uppgift 28 galärer – ha löpt in i Nordmalingsfjärden till där liggande bebyggelsecentra. I vart fall några galärer måste emellertid också ha seglat in i Degerfjärden alldenstund de vid sin avfärd i Afva Gästgifveri uppges ha efterlämnat det skriftliga budskapet, att ”gästgifvaren i Afva hälsas och emedan han varit en braf karl emot de resande så skonas hans gård denne gången”.

Enligt traditionsfloran från Nordmalings socken så väjde den röde hanen för Per Perssons i Stranne gård. En för kyrkstöld efterspanad bondson från Lakasund – Erik Andersson – som visade fienden vägen till Stranne by uppges ha räddat denna gård genom att säga, att ”Per i Stranne är en bra karl, han skall ej brännas”. På porten till sin egen fädernegård i Lakasund lär han vidare ha ristat, att ”här är jag kläckt och här är jag buren”. I Gammelgårdssbacken i Stranne skall en ”gammeljänta” ha igenkänt honom och utbrustit: ”Men Erik, är det Du?” Han skall då ha kastat till henne en bit rött skarlakanstyg och bett henne gömma sig i skogen.

Den 6 juni brändes bägge prästgårdarna i Nordmaling och landsatta förband trängde över Levar ända upp till Hyngelsböle. En mindre truppstyrka med karelskt kavalleri, som ryckt söderut från Umeå i spaningssyfte kastades

undan och Nordmalingsbygden utsattes för samma mordbränder som bygderna söderut.

I kyrkans räkenskapsbok för samma år heter det: "Den 6 juni är Kyrkiokistan, som till Hyngelsböle i åhr till förwar bortfört, af fienden spolierat och alt sammans borttaget undantagandes det som i Stomman war i behåll 57 Daler". Att ryssarna varit i land på Norrbyskär, som ju är ett välkänt mål för nutida båtfolk, framgår av Nordmalings dödbok från september 1721, vari man läser, att stoftet efter "Wälborne Leutnanten Lindstedt af Jemtlands cavallerie,⁷⁴ oplagt af Ryssen uti Nordbyns Skiären", jordfästs.

Härefter korsades länsgränsen mot Västerbottens län och på morgonen såg de svårt luttrade Umeborna för tredje gången på sju år tsarens galärer komma "inseglandes uti Umeå-Elfven". Då därpå följande händelser faller utom ramen för vårt till tvenne landskap begränsade ämne konstaterar jag här blott sammanfattningsvis, att Umeå och Piteå brändes den 8 respektive 14 juni 1721 innan de vände sydvart igen. Efter att ha landsatt civila fångar på Rata-skär avseglade deras med byte tungt lastade galärer till finska sidan av *botniteskij zaliv*⁷⁵ den 17 juni. De for "öfwer Kwarken norr om Holmön uti tre hopar åt östersidan med klingande af spel och trummor" heter det i en samtida redogörelse.

De skrivna källorna ger inte något stöd för de många sägnernas uppgifter om de invaderande ryssarnas omänskliga beteende som att de spetsat små barn på störar, "stekt och pinat" fångar, skurit köttstycken ur ännu levande boskap m.m. Berättelser om veritabla mordänglars kusliga framfart hade nått den svenska kusten från ryssarnas härjningar på finska sidan, där sådana grymheter skall ha förekommit mot civilbefolkningen åren 1713–14 i främst Österbotten. För övrigt vill det synas som om särskilt många österbottniska flyktingar vistats i Härnösand sommaren 1721 och kunnat berätta om ryssarnas framfart i hemlandet.⁷⁶

Sammanfattning av skadorna

Således brändes städerna Sundsvall och Härnösand ner i grunden. Även om redan under 1650-talet landshövdingen i Västernorrlands län betecknat en plats i Själevads socken som tänkbar för en köping eller stad så skulle det av hänsyn till Härnösand dröja till 1842 innan Örnsköldsvik stadsplanerades. Sett ur rysk synvinkel fanns således inte något samhälle värt att bränna ned längst in i denna havsfjärd försommaren 1721.

Avscende de skador Medelpad och Ångermanland i övrigt led som en följd av ryssarnas kushärjningar så ger en sammanställning av tillgängliga uppgif-

ter i svenska källor följande bild för Medelpad och Ångermanland i vad avser nedbrända bruk och gårdar:

	<u>Bruk</u>	<u>Gårdar/Hemman</u>
MEDELPAD		
Njurunda socken	Galtströms bruk	<i>några bondbyar</i> ⁷⁷
Selångers socken		18
Sättna socken		4
Sköns socken		70
Alnö socken		60
Timrå socken		42
Tynderö socken		34
Hässjö socken	Åvike bruk	<u>15</u>
Summa:		243

Gårdarna i Sundsvalls stad inkluderades uppenbarligen ej i denna siffra. Det är vidare möjligt att enstaka gårdar och hemman ”ruinerades” i från kusten så avlägsna socknar som Tuna, Torp och Ljustorp men några detaljer beträffande dessa socknar har jag ej tillgång till. Om Ljustorps socken skrev sålunda Hülphers ett halvt sekel senare, att den ”Ryska flottans Landstigning och härjande 1721 [...] gjort denna Sockn mycken olägenhet”,⁷⁸ vilket är anmärkningsvärt på grund av denna sockens avstånd från kusten. Tänkbart är dock att Hülphers därmed inte avsett att ryssarna gjorde infall i socknen men att Ljustorp varit för egen ut- och inskeppning beroende av socknarna vid kusten, som utarmats genom ryssarnas härjningar.

ÅNGERMANLAND

Häggdånger socken	39
Säbrå socken	64
Högsjö socken	41
Stigsjö socken	6
Gudmundrå socken	20
Bjärträ socken	7
Nora socken	92
Skog socken	12
Ullånger socken	54
Vibyggerå socken	70
Nätra socken	112

Sidensjö socken	21
Själévads socken	36 ¹
Arnäs socken	37
Grundsunda socken	9
<u>Nordmalings socken</u>	<u>19</u>
Summa:	639

Förklaring: ¹ Enligt Själévads dombok för 27/11 1721 var av dessa 36 gårdar 2 belägna i Myckling, 6 i Översjåla, 1 i Sörlungångar, 5 i Norrlungångar, 4 i Domsjö, 2 i Gene, 4 i Sund, 1 i Svedjeholmen, 5 i Svedje, 1 i Haffsta, 3 i Gälven, vartill kom själva prästgården och ett härbärge.

Förutom kyrkorna i Härnösand, Säbrå och Högsjö brändes i Ångermanlands södra fögderi 461 gårdar/hemman och i dess norra fögderi 225 gårdar/hemman.⁷⁹

Enligt i landsarkivet i Härnösand förvarade skattelättnadslängder för hela dåvarande Västernorrlands län var antalet brända hemman 1 024. Med avräkning för 57 i Gästrikland och 76 i Hälsingland återstår för Medelpad och Ångermanland 891 brända hemman.⁸⁰

Ryska vittnesmål

Som komplettering av ovan lämnade sifferuppgifter vill jag även dra fram några ryska siffror även om det kan tyckas öka den siffermässiga förvirringen och intrycket av att *jämföra äpplen med päron*. På grund av språkförbistring så har ju ryska källor länge varit om ej helt okända så dock ytterst svårtillgängliga. Två ryska depescher från befälhavaren de Lacy har återfunnits i den 1865 tryckta källpublikationen *Materialy dlja russkago flota*. Båda är ställda till den ryske fursten Michail Golitzin.⁸¹ Den första redovisar härjningarna från gästrikedusten upp till Umeå och den senare redovisar angreppet mot Piteå, skrivna ombord på flaggalären med det föga martialiskt klingande namnet *Antjous*⁸² till furst Golitzin den 10 juni utanför Umeå respektive den 18 juni från Åbo.⁸³ Endast den förstnämnda rapporten med nr 2366 lämnar några detaljer av betydelse för nu berörd kustavsnitt. I översättning lyder den i utdrag som följer.

[...]. Senare fick vi enligt fångars utsagor veta, att i det lilla samhället Sundsvall denna vinter hade byggts sex galärer och att dessa varit helt färdiga för att segla till Stockholm och att för detta ändamål hade skickats dit besättningar från Stockholm, sjöofficerare och 180 matroser. Samma fångar meddelade också att ett upplagsmagasin varit förberett med proviant för Gävle. Härvid måste jag skynda mig mot denna ort för att ej missa dessa nämnda galärer till Stockholm och proviant till Gävle, men vid min ankomst dit hade fienden bränt detta upplagsmagasin och flyttat galärerna uppströms ån, en halv mil från samhället, och de hade

förstört en bro och stannat vid ett överskeppningsställe mellan galärerna och samhället, där de byggt ett litet batteri och installerat 8 små kanoner. Vid det överskeppningsstället bestod fiendens styrkor av 400 lantmilissoldater, 180 beväpnade matroser och 100 ryttare av reguljära trupper; och när jag upptäckte överskeppningen kommanderade jag ett infanteri om 1000 man och två regementskanoner mot fienden och avsåg jag att anfälla dem. Med det samma befallde jag kosackerna att ta sig över ån simmande med sina hästar. Då tog de sig över ån, hann i fatt fienden och alla 400 lantmilissoldater och 180 matroser rusade åt alla håll in i skogen, men av en reguljär trupp om 100 man med officerare höggs alla ned eller togs till fånga och inte en själ räddade sig. Det togs 1 standar och 2 trumpetare med trumpet; fast vi skyndade oss att nå dessa galärer så fort som möjligt för att släcka branden var det omöjligt eftersom alla dessa galärer stått i ljusan låga till hälften, och det var beklagligt, eftersom de var om 36 åror och till fullo utrustade. Vid vår ankomst till samhället Härnösand påträffades varken fienden eller Härnösandsborna, som lämnat orten; i Nordmaling fanns ett vaktmanskap, och när de fick syn på oss sprang fienden sin väg. Emellertid skickade jag kosackerna efter [dem] till ett överskeppningsställe, vid detta hann de i fatt dem och en ryttare tillfångatogs, och de övriga drog sig tillbaka till andra sidan av överskeppningsstället; och denne ryttare uppgav för mig att i Umeå stod två regementen – det ena Viborgska kavalleriet, det andra Västerbottenska infanteriet. [...].

I ett postscriptum tillade de Lacy följande:

Detta land befinner sig i dödsskräck. Alla andra reguljära trupper utom två regementen, vilka finnas här i Västerbotten, har dragit sig mot Stockholm och Gävle. I hela landet har alla bönder varit beväpnade med gevär, bajonetter och värjor på samma sätt som soldater. De svenska nationella regementena har haft en fullständig utrustning, men de finska regementena har varit glest bemannade och befunnit sig i dåligt skick. I de finska kavalleriregementena har bara hälften av ryttarna hästar medan de övriga går till fots och de hästar, som de har, är magra. Och i de nationella regementena är de flesta av rekryterna nybörjare och få av dem är rutinerade men fångar har sagt till mig att svenske kungen är sjuk.

Förteckning över förda strider från den 17 maj på väg mot norr till staden Umeå.

Tillfångatagna 44 man, [tagna] standar 1, flaggor 4, kopparkanoner 2, järnkanoner 5, trumpet 3, trummor 10, nya gevär 447, gamla gevär 52, värjor 6, hillebarder 1, bondhästar 8, bössor 2.

Tagna olika fartyg, som bränts: nya galärer 6, nya handelsskepp om 3 master och med full utrustning 2, nya krejare och skutor 7, krejare, skutor och flodbåtar, som flutit på vattnet och varit till fullo utrustade 16, galioter 2 och övriga fartyg 33.

Upplagsmagasin med proviant och vapen, som bränts av fienden, vapenfabrik 1, järnbruk 12, sågverk 8, vattenkvarnar och stampkvarnar 5 och några väderkvarnar, mindre städer 4, kyrkspiror 19.

Och enligt rapporter från stridande trupper och kosacker har bränts byar 509, lantegendomar 79, varav gårdar 4 159.

Hölador och fiskebodar 334.

Ett stort antal stora och små båtar.

Av plåtar och kärl av koppar har tagits 607 pud och två funt.

Finns hos officerare och kosacker 78 pud tenn.

Järnhjul 2 605.

Proviant i tunnor: rågmjöl 40, vetemjöl 4, gryn 1 1/2, kornmjöl 21 1/2, ärtor 3 1/2, salt 65, fisk 68, [kokopb?] 4, malt 4.

Boskap: nötkreatur 556, får, getter och grisar i stort antal.

Av de ryska trupperna stupade 1 kosack, från sår dog 2, sårade: 1 sotnik 7 meniga kosacker.⁸⁴

Slutord

I Karolinska Förbundets Årsbok för 1990⁸⁵ återfinns en uppsats med titeln *Den sista striden under Stora nordiska kriget. Sundsvall den 25 maj 1721*. En i övrigt utmärkt redovisning av händelserna i Medelpad hade dock bort få en annan rubrik eftersom författaren däri tydligen ej beaktat efterföljande strider såväl i Umeå som slutligen i Piteå, där reguljära förband ur Västerbottens regemente förgäves försökte hindra fiendens framfart.

När man betänker svenskarnas egna kusthärjningar i Vita havet och på de ryska sidorna av de stora insjöarna Ladoga och Peipus under krigets inledningsskede tål det nog att diskuteras om ryssarna i sin krigiska framfart var mera ogudaktiga och brutala än tidigare karolinerna varit i Baltikum, Polen och Ryssland. Det bör också framhållas att i ett hänseende ryssarna gick varligt fram. De undvek nämligen att trampa ned den växande grödan. I skilda sammanhang berättas, att de ”nu mycket varsamt hafwer omgådt med de besådde åkrarne, at icke en hästfot på något ställe dem rördt”.

Vid ingången av det Stora nordiska kriget hade Sverige varit norra Europas ledande makt och Ryssland alltjämt slumrat likt en björn, som håller på att vakna ur vinterns ide. I och med den slutliga freden i Nystad den 30 augusti 1721 hade det svenska stormaktsväldet oåterkalleligen fallit sönder och samman och i dess ställe framstod nu Ryssland som den nya stormakten.

Källor och referenslitteratur i urval

Dombok för Själevads socken den 27 november 1721, tillhandahållen av Själevads hembygdsförening i maskinskriven kopia. Originallet förvarat i Landsarkivet i Härnösand.

Generalfälttygmästaren Hugo Hamiltons rapporter till Kungl. Maj:t av den 29 maj och 5 juni 1721. Hamilton 2, Riksarkivet.

Landshövding Magnus Palmqvists rapporter till Kungl. Maj:t av den 12 juni, 19 juni, 22 juni, 3 juli och 21 augusti 1721, Landshövdingen i Västernorrlands län, Riksarkivet.

Bergmästaren Göran Vallerius *Relation om Bergvärckens tillstånd uti Uplands och Wester Norlands Bergmästare döme Åhr 1721*. Stora nordiska kriget, Krigsarkivet, avd. 16, vol. 31.

I landsarkivet i Härnösand för Västernorrlands län förvarade skattelättnadslängder såsom *Extract af Förteckningen på de Hemmans Räntor i Ångermanlands Norre Fögderÿe som förmedlst Fyenden Ryssens brännande 1721 Allernädigst äre den förölyckade Allmogen eftergifne för Åhr 1721*, Handlingar rörande ryssarnas härjningar 1721–1729, GXII:5, Landskontoret, Gävle länsstyrelses arkiv, Landsarkivet i Härnösand.

General Hydrographisk Chart-Book öfwer Östersjön och Kattegatt, Amsterdam, 1694–95; återutgiven av Bokförlaget Rediviva som Petter Geddas Sjökarteatlas över Östersjön och Skagerrack av år 1694–95 i facsimileupplaga, Stockholm, 1975.

Hülphers, Abraham A:son: *Samlingar til en Beskrifning öfwer Norrland*. Första Samlingen om Medelpad, Westerås, 1771, och Fierde Samlingen om Ångermanland, Westerås, 1780; facsimileupplaga i Kungl. Skytteanska Samfundets handlingar (Acta Regiae Societatis Skytteanae) Nr 28 & Norrländska skrifter nr 13, Umeå, 1985.

Materialy dlja russkago flota, del 2, nr 2366, Sanktpeterburg, 1865.

Norrländsk Uppslagsbok – Ett uppslagsverk på vetenskaplig grund om den norrländska regionen (NU), band I–IV, 1993–96.

Rhyzelius, Andreas Olavi: *Brontologia theologicohistorica. Thet är enfaldig lära och sannfärdig berättelse om åskedunder - - - Then Tredie Delen / Bestående Aftrowerdiga Berettelser om Åskeslag / som uti äldre och sednare tider / på Städer / Slott / Kyrckior och andra stora hus inom vårt kära Fädernesland / sig tildraget hafwa; hwilcka efter ålder och åhra=tal warda upreknade. Hwar ibland en stor hop Wåd=Eldar / som Städer öfwergådt / blifwa införde. Så at thenna samlingen kan lcke obeqvemliga kallas SVIO-GOTHIA Fulminibus & flammis punita*, Stockholm, 1721.

Ahnlund, Nils: *Sundsvalls historia*, del I, Sundsvall, 1921.

Aminoff-Winberg, Johanna: *Österbottniska flyktingar 1713–1721*, s 95–108 hos Engman, Max (red.): *Väst möter öst. Norden och Ryssland genom historien*, Stockholm, 1996.

Bergensträhle, C. G. A.: *Kungl. Västerbottens regementes krigshistoria*, Stockholm, 1917.

Berglund, J. R.: *Ryska härjningarna på Sveriges ostkust 1714–21* i Örnsköldsviks Allehanda den 10 januari 1963.

Blees, Jakob: *Ryssarnas härjningar på Norrlands kust 1721* i Norrlands Försvar 1936:80–95.

Bucht, Gösta: *Härnösands historia*, del 2, *Tiden 1721–1809*, Härnösand, 1945.

Bygdén, Leonard: *Härnösands stifts herdaminne – Bidrag till kännedomen om prästerskap och kyrkliga förhållanden till tiden omkring Luleå stifts utbrytning*, delarna I–II, Uppsala & Stock-

- holm, 1923, del III, Uppsala & Stockholm, 1925, och del IV, Uppsala & Stockholm, 1926.
- Donner, Harry: *Karolinen Johan Henrik Fieandt* i GENOS 7(1936):84–94.
- Edholm, Petrus [Pelle]: *Bjärträ socken*, 1952.
- Fieandt, Otto von: *Karolinerkrigaren och hans käreasta. En verklighetsskildring från den Stora Ofredens Tid*, Militärhistoriska Förlaget, Bohus, 2004.
- Grundberg, Leif: *Glimtar ur Grundsunda sockens historia*, del XII, Då "ryssen" kom i Örn-sköldsviks Allehanda för den 2 september 1982.
- Günther, S. Wilhelm⁸⁶: *Några minnen af ryssarnas härjningar i Härnösand under det stora nordiska kriget hufvudsakligast 1721, och med särskildt afseende på Härnösand. Förnämli-gast efter anteckningar af framlidne landshöfding Günther*. Omslagstitel: *Vid de dramatiska soiréerna den 5 och 6 april 1881*. Till förmån för Westernorrlands läns Museum, Härnösand, 1881.
- Hammström, Carl: *Försvar och bygd i Ångermanland och Medelpad: Båtsmanshållet i Ånger-manland och Medelpad*, Solna, 1973.
- Hellbom, Algot: *Bogg-Hans – en karolin från Medelpad* i Karolinska Förbundets Årsbok [KFÅ] 1967:81–98.
- Hellzén, Ivar: *Joh. Henrik Fieandt och försvaret av Sundsvall 1721* i Sundsvalls gilles årsbok 5 (1944):129–135.
- Hildeman, Nils-Gustav: *Ryssarnas härjningar i Gästrikland och Hälsingland år 1721* i Karo-linska Förbundets Årsbok [KFÅ] 1950:147–216.
- Hofrén, Manne: *Biskop Göran Wallin på flykt undan ryssen. En berättelse från den stora ofre-den. Från ådalar och fjäll* 39 (1952):81–88.
- " - Erik Arbin "Lefwernes lopp" – notiser kring stora ofreden. Personhistorisk Tidskrift 50 (1952):1–18; ingår även s. 109–129 i samme författares *Nordsvenska studier och essayer*, Kal-mar, 1962
- Hulting, J.: *Ryssarnas härjningar på Sveriges östra kust åren 1719–1721*, Svenskt Folkbibliotek. II:7. Stockholm, 1913.
- Högberg, Olof: *Den stora vreden: nordsvenska öden ur häfd och sägen*, Stockholm, 1906.
- Johansson, Isidor: *112 gårdar brändes i Nätra. Galärflotta i Domsjöfjärden*. Johan Strindlunds samling, Sidensjö hembygdsförening, tryckt i Örnsköldsviks Allehanda den 24 december 1957.
- Johansson, Karl Erik & Holmström, Richard & Svensson, S. Artur (red.): *Ångermanland*, All-hems förlags landskapsböcker, Malmö, 1976.
- Kraft, John: *Labyrinter i magins tjänst*, Bottnisk Kontakt i Örnsköldsvik 1982:90–101.
- Lund, Gustaf: *Jämtands regementes kavallerikompani i Sundsvall den 25 maj 1721* i Fältjä-garen nr 29, Östersund, 1958:13–16.
- " - *På årans fält* i Från Stad och bygd i Medelpad, Sundsvall, 1965:39–46.
- Lundkvist, Tyko m. fl.: *Hembygdsboken: Nordmalings och Bjurholms socknars historia*, 1962.
- " - *Boken om Säbrå*, 1971, ny uppl., 1986.
- Lundström, Otto & Ester: *Bygden kring Gideälven och Husån: Samlingar till Grundsunda, Gideå och Björna socknars beskrivning*, Örnsköldsvik, 1966.
- Lundström, Ester: *Kyrkesviken*, Husum, 1977.
- Löfgren, Emil: *Det gamla Njurunda. Studier i hembygds-kunskap för hemmet och skolan*. Utg. av Njurunda hembygdsförening, Stockholm, 1988.
- Modin, Erik: *Ryska härjningståg på Norrlands kust*, Norrland N° 5. Småskrifter utg. af Norr-

lands studenters folkbildningsförening, Uppsala, 1907.

Molin, Pelle: *Krig i Ångermanland och ångermanlänningar i krig* i Västernorrlands Allehanda nr 123 för torsdagen den 31 maj respektive nr 127 för tisdagen den 5 juni 1894.

Nilsson-Tannér, Per: *När ryssarna härjade i Norrland 1721. Ett kapitel om nödår, skräck och nervkrig* i årsboken JÄMTEN 1946 (40) s 47–55.

Nordlander, Johan: Häfte 4 av *Norrländska Samlingar*, 1:a uppl. Av första serien med häftena 1–6, Stockholm, 1892–1905; facsimileutgåva av 1–6 utgiven av Johan Nordlander-sällskapet, Umeå, 1990.

Nordström, Alvar (red.): *Ullångers kommun: Ullånger och Vibyggerå socknar*, Härnösand, 1971.

Olsson, Reinhold: *Ur Skönsbygdens historia*, 1947.

Sandeberg, Svante af: *Strödda blad ur Sundsvalls historia 1621–1721*, häfte 2, Sundsvall, 1909.

Schartau, Sigurd: *Om försvarsväsendet på Gottland 1710–1721* i Karolinska Förbundets Årsbok [KFÅ] 1910:225–269.

Söderberg, Kjell E. G.: *Lotsarna på Ulvön. Några anteckningar kring Ulvö lotsplats historia*, Örnsköldsvik, 1978.

- ” - *Fiskarkulturen på Ulvön*, Örnsköldsviks museums småskriftserie nr 10, Örnsköldsvik, 1982.

Tarkiainen, Kari: *Wår Gamble Arffiende Ryssen. Synen på Ryssland i Sverige 1595–1621 och andra studier kring den svenska Rysslandsbilden från tidigare stormaktstid*, ak. avh., Studia Historica Upsaliensia 54, Acta Universitatis Upsaliensis, Uppsala, 1974.

- ” - *Stora ofreden i Finlands historia* i Karolinska Förbundets Årsbok [KFÅ] 1993:45–56.

Tarle, Evgenij: *La guerre du Nord et l’invasion suédoise en Russie*, s 74–77, band I, Moskva, 1966.

Tedebrand, Lars-Göran: *Selånger: En sockens historia*. Utg. Av Selångers församling och Selångers hembygdsförening, Sundsvall, 1983; 2:a uppl., Umeå, 1992.

Tingbrand, Per: *När karolinerna seglade på Ladoga och Peipus* i Svenska Kryssarklubbens Årsskrift *Sommarsegling* 1980:76–101.

- ” - *Längs flammande kust* i Svenska Kryssarklubbens Årsskrift *Långfärd* 1981:156–215.

- ” - *Seglats i det förflutna* i Piteå Segelsällskaps Sjørulla 1982:112–122.

- ” - *Sverige och den ryska ishavsrutten* i Wernlands karoliners skriftserie nr 11 för 1995, Lundsberg, 1995.

- ” - *Var vände den ryska galärflottan 1721?* i Piteå Museum Årsbok 1999:89–132.

Toivanen, Pekka: *Den ryska galärflottans sjötåg till Öster- och Västerbotten hösten 1714*, s 100–107 i *Bottnisk Kontakt VIII*, Piteå Museum 9–11 februari 1996, Piteå, 1997.

Unger, Gunnar: *Illustrerad svensk sjökrigshistoria*, senare delen, Stockholm, 1923.

Veselago, F.: [O erk russoj morskoj istorii], del I, Sankt Peterburg, 1875.

Vedin, P. J.: *Det forntida fisket vid norrlandskusten*, 2:a uppl., Gävle, 1939.

Viksten, Carl: *I forna ofredstider* i Från stad och bygd i Medelpad 1 (1945):92–106.

Westberg, Lennart & Johannesson, Martin: *Den sista striden under Stora Nordiska Kriget. Sundsvall den 25 maj 1721* i Karolinska Förbundets Årsbok [KFÅ] 1990:94–121.

Westerdahl, Christer: *Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet: rapport från en inventering i Norrland och norra Roslagen 1975–1980*, Härnösand, 1987.

- ” - *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet: en handbok i marinarkeo-*

gisk inventering, Härnösand, 1989.

Wrangel, Herman: *Kriget i Östersjön 1719–1721*, I–II, Marinlitteraturföreningen nr 5–6, Stockholm, 1906–1907.

Noter

¹ Framställningen är grundad på ett föredrag inför Propellerklubben i Örnsköldsvik den 10 december 2003.

² Det 1654 återskapade Västernorrlands län med Gävle som residensstad bestod med varierande omfattning fram till 1762, då det delades upp i Gävleborgs län och ett nytt Västernorrlands län. Friherre Magnus Palmqvist (1660–1729) residerade i Gävle som landshövding i Västernorrlands län 1719–27.

³ Att *rysskräcken* långt tidigare haft starkt fotfäste i vårt land hävdas av många historiker. Se Tarkiainen 1974.

⁴ Möjligen identisk med Avtomon Michailovitj Golowin (16??–17??), som 16/5 1709 blivit svensk krigsfånge men befriats efter slaget vid Poltava 28/6 s:a år. På grund av födelseåret är det mindre troligt att det rörde sig om Nikolaj Fedorovitj Golowin (1695–1745), som 1708 sänts till England och Holland för att studera sjökrigsväsendet och vid hemkomsten anförtröddes viktiga befäl inom flottan.

⁵ Schartau [KFÅ] 1910 s. 245–246.

⁶ Schartau [KFÅ] 1910 s. 243–244 och 252–256.

⁷ Fjodor Matvejevitj Apraksin (1671–1728); utnämnd amiral 1707 byggde han upp den ryska flottan.

⁸ Unger II 1923 s. 93–94. Ett antal officerare ur den baltiska adelssläkten von Mengden hade tidigare varit i svensk krigstjänst men på grund av krigslyckans svängningar övergått i rysk tjänst. Möjligen skulle denne *brigadör von Mengden* kunna vara identisk med Carl Fredrik von Mengden (1666–1734)?

⁹ Enligt annan uppgift deltog 370 kosacker i expeditionen.

¹⁰ Detta namn efter italienskans *scampare i via*, d v s *komma undan* eller *komma i väg*.

¹¹ En *struss* var ett enmastat flatbottnat fraktfartyg med finkalibrig beväpning. Besättningen utgjordes av 60–80 man.

¹² En barkass (ry. *karbas*) var ett enmastat roddfartyg för transport av manskap och krigsmateriel. Besättningen bestod av ca 70 man.

¹³ En skärbåt (ry. *stjärbot*) var ofta enmastad skärgårdsbåt med spri- eller gaffelsegel och 6–8 årpar.

¹⁴ Med hänsyn till de föga eller inte alls sjömjätta farvattnen i Bottenhavet och Bottenviken kan det rentav ifrågasättas om överhuvud några helgalärer deltog i expeditionerna mot norra Finland och norra Sverige.

¹⁵ Toivanen 1996:102 anger hastigheten i m/s. Hans siffror har här omräknats till knop på följande sätt. 1 knop = 1 sjömil eller 1 852 m per timme = 0,514 m/s. Således 2,2 : 0,514 resp 4,4 : 0,514.

¹⁶ För en mera detaljerad beskrivning av de ryska fartygen, deras utrustning, proviantering, manskap, uniformering m.m. se Toivanen 1996:102–105.

¹⁷ Kyrkorna plundrades dock på sitt kyrksilver, skrudar och andra lösa föremål av värde i den mån de ej undanskaffats i tid.

¹⁸ Bl a låg på detta kartblad Torne älvs utlopp för långt åt norr.

¹⁹ Denna karta har återgivits s. 4–5 i Lennart Selling & Ewa Hanaeus: *Androm till skräck och varnagel*, Örnsköldsvik, 1986.

²⁰ Kuststräckan Umeå-Luleå i denna karta har återgivits i Piteå Museum Årsbok 1999:108–109.

²¹ Ett utsnitt avseende den ångermanländska kusten återges s. 80 i berörda landskapsbok.

²² Nils Strömcrone [Ström] (1664–1740); var 1694–95 lärare vid styrmansskolan i Karlskrona; efterträdde Petter Gedda som styrmanskapten och lotsdirektör 1697; kommandör 1717; adlad Strömcrone 1727.

²³ Söderberg 1978 s. 19 ff.

²⁴ Ulla Ehrensvärds text till Petter Geddass sjöatlas (facsimileupplagan) 1975 s 11.

²⁵ Peter de Lacy (1668–1751); f. i Limerick på Irland; legosoldat i fransk, österrikisk och polsk tjänst innan han övergick i rysk krigstjänst; ledde den eskader, som under stöten mot Sveriges *veka liv* 1719 detacherades mot norr och svedde Roslagen med eld och svärd; förhärjade av Norrlands kust sommaren maj-juni 1721; general *en chef* för ryska armén under polska tronföljdskriget 1733–35; överbefälhavare för de ryska stridskrafterna under hattarnas svensk-ryska krig 1741–1743 med generalfältnarskalks rang; gick 1747 i preussisk tjänst som fältmarskalk; slutligen rysk greve och generalguvernör över Livland.

²⁶ Ett barndomsminne från Högens by i min mors födelsesocken Grundsunda faller mig här i tankarna. Min älskade morfar – hemmansägaren Algot Öberg – återberättade ofta muntliga traditioner, som vandrat genom släktleden från denna tid, då ”den lede ryssen” kom till bygden, vilka jag insöp helt okritiskt och med gossens hastigt uppflammande fantasi. Från hjässan av Kattisaberget strax norr om numera uppgrundade Högshamn spejade jag efter vita segel vid havets horisont i söder och lade på så sätt grunden till mitt stora intresse för segling och sjöhistorisk forskning. Som vuxen har jag förstått att vad morfar berättade med glimten i ögat utgjorde enbart skrönor men vilka fantasier han satte i rörelse med sina berättelser!

²⁷ af Sandeberg 1909 s. 87.

²⁸ Johan Henrik Fieandt (1683–1741); major vid Savolaks och Nyslotts läns regemente; stupade i slaget vid Willmanstrand 23/8 1741; hade tre ggr rymt ur rysk krigsfångenskap.

²⁹ Rhyzelius 1721 s. 115 och Hülphers 1771 s. 10.

³⁰ För ett fotografi av sådan galärmodell se Westberg [KFÅ] 1990 s. 108.

³¹ Den källa, ur vilken denna text har hämtats, anger årtalet 1720. Då jag måste anta att detta är ett rent skrivfel så har jag här skrivit in det rätta årtalet 1721.

³² Hugo Hamilton af Hageby (1655–1724); landshövding i Västernorrlands län 1716–19; generalfälttygmästare 23/10 1719.

³³ Donner 1936 s. 93.

³⁴ Rapporten återfinns tryckt i sin helhet hos von Fieandt 2004 s. 60–61.

³⁵ Amiralitetskapten Jakob Georg Hupenfeldt (1693–1770).

³⁶ Westberg [KFÅ] 1990 s. 111.

³⁷ Johan Lindstedt (1693–1721); löjtnant vid Jemtlands kavallerikompani 27/8 1718; fången vid Sundsvall 25/5 1721 och avled av sina sår under färd med ryska galärflottan nordvart i Bottnhavet

³⁸ Daniel von Nandelstedt (1693–1775); premiärkornett vid Jemtlands kavallerikompani 29/12 1719; fången vid Sundsvall 25/5 1721; hemkom samma år; premiärlöjtnant vid Jemtlands dragonregemente 1757.

³⁹ Casimir Condreyer var av portugisisk härkomst.

⁴⁰ En minnessten över händelserna på denna plats den 25 maj 1721 avtäcktes den 20 oktober 1979 på initiativ av Sundsvalls Gille. Ett fotografi av minnesstenen återfinns i KFÅ 1990:120.

⁴¹ Erik Löfving (1692–1785); tjänade sig upp genom graderna vid Viborgs läns infreg och utnämndes till kapten vid Jemtlands regementes grenadjärer 22/10 1718; erhöll avsked därifrån 30/9 1719; kapten vid enrollerade allmogen i Västernorrland; krigsfånge 25/5 1721 vid Sundsvall och förd till St. Petersburg; hemkom 1722.

⁴² Kurländaren Ruckteschell tillfångatogs men kom hem från krigsfångenskapen och avled enligt von Nandelstedt 1740 i armod på Trompetarebostället Silje i Rödön; Westberg [KFÅ] 1990 s. 111, fotnot 33.

⁴³ De här återgivna minnena nedtecknades av von Nandelstedt i "Heljesund d. 20 december 1771" sedan mer än 50 år förflutit. Berättelsen återfinns avtryckt hos överstelöjtnanten Gustaf Lund men originalet synes ej längre kunna återfinnas. Ej heller vet vi hur och var Lund kommit över densamma. Cf. Westberg [KFÅ] s. 104–105, fotnot 24.

⁴⁴ Ahnlund 1921 s 209 f. och Hildeman [KFÅ] 1950 s. 162.

⁴⁵ Hülphers 1771 s. 10.

⁴⁶ Hülphers 1771 s. 83.

⁴⁷ Lögdö bruk var i drift 1685–1878. Lögdö bruksförsamling hade 1687 utbrutits från Hässjö församling och sedan 1718 var dalmasen Mattias Krapp (1677–1737) ensam ägare till bruket. Malmen hämtades från bl a Utö i Stockholms skärgård.

⁴⁸ Ävike järnbruk inom Hässjö socken på gränsen mellan Hässjö och Häggdångers socknar var i drift 1687–1900.

⁴⁹ I samband med ryssarnas härjningståg 1721 längs norrlandskusten nedbrändes de flesta gårdar i Häggdångers socken enligt Norrländskt Uppslagsverk II s 127.

⁵⁰ Härnösand hade fått sina stadsprivilegier av Johan III redan 1585.

⁵¹ Denna stuga har numera flyttats till Murberget i Härnösand.

⁵² Denna händelse omtalas i en landshövdingeberättelse.

⁵³ Erik Johan Faber (1672–1743); major vid Viborgs läns regemente sedan 22/2 1717; tillfångatogs vid Hudiksvall 22/5 1721; återkom ur krigsfångenskapen i december samma år; överstelöjtnant 14/8 1739.

⁵⁴ Säbrå var prebendepastorat för Härnösands stifts superintendenter 1647–1772 och biskopar 1772–1888.

⁵⁵ Titeln superintendent motsvarade biskop, vilken titel därför fortsättningsvis nyttjas.

⁵⁶ Georg [Göran] Wallin den äldre (1644–1723); biskop i Göteborg 1701–03 och superintendent i Härnösands stift från 1703 till sin död.

⁵⁷ Christofer Jakobsson Stenklyft (ca 1655–1721), lantmätare i Västernorrlands län sedan 1674.

⁵⁸ Landskapsboken *Ängermanland* 1976 s. 105–106.

⁵⁹ Hülphers 1780 s. 42.

⁶⁰ Blees 1936 s. 87.

⁶¹ Hülphers 1780 s. 51.

⁶² Hülphers 1780 s. 75.

⁶³ Hülphers 1780 s. 72.

⁶⁴ Exempel på detta var legendarerna Johan Nordlander (1853–1934) från Multrä, Olof Högborg (1855–1932) från Högsjö och Pelle Molin (1869–96) från Multrä.

⁶⁵ Modin 1907 s. 16–19, särskilt fotnot 1 s. 17.

⁶⁶ Kraft 1982 s. 94.

⁶⁷ Alla båtsmän från Medelpad och Ångermanland, som medverkade i Stora nordiska kriget, tjänade således vid flottan. Härtill förekom att män från de två landskapen lät sig värvas till arméförband. Ett sådant exempel var Hans Bergström (1681?–1760) från Njurunda, som tog värvning vid Livdragonregementet 1701, tillfångatogs av ryssarna ”uthj Walackien d. 24 Septemb^r 1709” och kom hem 1722; se Hellbom [KFÅ] 1967:81–98.

⁶⁸ I historisk tid stred kosackerna vanligtvis i enheter om vardera 100 man (*sotnja*). En löjtnant vid sådan *sotnja* kallades *sotnik*.

⁶⁹ Enligt en lantmäteriförrättning, som ägt rum på Ulvöarna 1704, fanns då 32 *stycken bodar uppsatta at uthyra till främmande fiskiare* i Ulvöhamn medan vid samma tidpunkt antalet fiskebodar var 10 i Sandviken och 12 i Marviksgrunnan. Söderberg 1982 s. 8–9.

⁷⁰ Vedin 1939 s. 83.

⁷¹ Otto & Ester Lundström 1966 s. 122.

⁷² Ibidem.

⁷³ Se Grundberg i Örnsköldsviks Allehanda den 2/9 1982.

⁷⁴ Jämför avsnittet om Sundsvalls försvar ovan.

⁷⁵ Ryska språkets gemensamma ord för Bottenhavet och Bottenviken.

⁷⁶ Om de österbottniska flyktingarnas berättelser om ryssarnas framfart se Aminoff–Winberg 1996 och Tarkiainen 1993.

⁷⁷ Uppgiften om *några bondbyar* hämtad från Blees 1936 s. 87. Om Löruddens fiskeläge, se ovan.

⁷⁸ Hülphers 1771 s. 115.

⁷⁹ Kronobefallningsman i Ångermanlands södra fögderi var vid denna tid en viss Hällström medan samma post i norra fögderiet innehades av Olof Westman.

⁸⁰ Hildeman [KFÅ] 1950 s. 213.

⁸¹ Michail Michailovitj Golitzin (1675–1730); *knes* [=furst]; rysk generallöjtnant; slutförde 1713–14 erövringen av Finland och förblev rysk överbefälhavare i Finland till freden i Nystad 1721; fältmarskalk 1724; verkade efter *tsarevna* Anna Ivanovnas tronbestigning för en konstitutionell författning och råkade därigenom i onåd.

⁸² Ryska ordet för *ansjovis*.

⁸³ De två depescherna har översatts av ryskfödda Vera Brännström från Norra Pitholm. I sin helhet har bägge depescherna blivit publicerade i Piteå Fornminnesförenings Årsbok 1999.

⁸⁴ I sitt stort upplagda arbete över ryska flottans historia ägnar Veselago blott en sida åt de Lacys expedition längs Norrlands kust 1721, se Veselago 1875 s. 345.

⁸⁵ Westberg [KFÅ] 1990:94–121.

⁸⁶ Wilhelm Günther [Gynther] var landshövding i Västernorrlands län 1851–62.

Neutralitet och svensk sjöfart, 1770–1815

Leos Müller

Introduktion¹

Lydia Wahlström inleder sin bok *Sverige och England under revolutionskrigens början* med en kort berättelse om hur hon behandlades av engelska arkivarier på Public Record Office (PRO) i London. Arkivarierna censurerade hennes anteckningar angående av briterarna uppbringade svenska fartyg från 1790-talets krig. Skälet var, som arkivarierna sade, att de berörda dokumenten ”might be used against us”.² Noteras bör i sammanhanget att Wahlströms bok kom ut år 1917 och att hon bedrev sina arkivstudier i London under första världskriget. Åren 1914–1918, i likhet med 1790-talet, var Storbritannien involverat i en storskalig europeisk konflikt medan Sverige – igen – förblev neutralt.

PRO:s arkivarier var alltså väl medvetna om parallellen mellan 1790-talets och 1914–18 års krig. Liknande länk till 1790-talet tycks dock saknas i det moderna svenska neutralitetsmedvetandet. Neutralitet ses idag som en självklar komponent av svensk identitet, en komponent närvarande i all svensk utrikespolitik, i relationerna till NATO, i Sveriges ställning som ”moralisk supermakt” mellan USA och Sovjet fram till 1989, och inte minst i Sveriges svävande relation till Europeiska unionen. Men det finns en allmän uppfattning om att den svenska neutraliteten först och främst är ett 1900-talsfenomen. Likväl, som PRO:s arkivarier var väl medvetna om i början av 1900-talet, kan den svenska neutraliteten följas mycket långt tillbaka i tiden. Egentligen kan man gå så långt tillbaka som till mitten av 1600-talet, men jag vill uppehålla mig främst vid Sveriges neutralitet under senare delen av 1700-talet, i första hand neutraliteten under krigen 1776–83 och 1793–1815.³

Perioden 1689–1815 beskrivs ibland i litteraturen som ”andra hundraårskriget” i vilket Frankrike och England (Storbritannien) stred om makten i Europa och kolonier. Den utdragna konflikten engagerade under olika skeden i stort sett alla europeiska stater. De nordiska makterna, Sverige och Danmark, utgjorde ett undantag. Nordisk neutralitet var dock inte fullkomlig. Sverige

Leos Müller, f 1962, docent i historia, forskarassistent vid Baltic and East European Graduate School, Södertörns högskola, och Forum navales redaktör. Han har nyligen publicerat bok *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance shipping, 1720–1815* (Uppsala 2004) som ingår i Forum navales skriftserie.

blev till exempel involverat i flera krig som på ett eller annat sätt kunde kopplas till den stora konflikten mellan Frankrike och Storbritannien.

Men i det stora lyckades alltså Sverige och Danmark undvika kriget. Det finns flera förklaringar till varför. Först och främst kan nämnas Östersjöns något perifera läge; området var strategiskt inte särskilt betydelsefullt. Men samtidigt spelade Östersjön en väldigt viktig roll som leverantör av vitala skeppsbyggnadsvaror (tjära, beck, plankor, master, hampa) och järn. För att inte störa denna viktiga trafik och lugnet undvek stormakterna att ingripa inne i Östersjön. Situationen förändrades först i början av napoleonkrigen.

En aspekt av den nordiska neutraliteten som ofta lämnas utanför är de neutralas sjöfart. För att begränsa krigens negativa följder för handelsutbyte anlätade man i de krigförande länderna ofta neutrala skepp. Sverige och Danmark var bland de mest anlätade neutrala sjöfartsnationerna, tillsammans med Nederländerna fram till 1780, och USA efter 1783.

Neutralitetssjöfarten var utan tvekan en mycket lukrativ verksamhet. De krigförandes sjöfart fick bära högre kostnader för hyror, frakter och försäkringspremier, dessutom stötte deras fartyg på kapare, hamnblockader och liknande. Uppgifter för den engelska sjöfarten tyder på att försäkringspremier och fraktkostnader åtminstone fördubblades under kriget.⁴ Även de neutrala fick betala högre kostnader men deras vinster ökade betydligt mer. Och även om de neutrala fartygen också kapades tycks danska och svenska redare inte ha tvekat att gå i trampfart för krigförande utlänningar.

Enligt uppgifter från Kommerskollegium uppskattade man i Sverige fraktvinsterna till 5,7 procent av den totala handelsomsättningen för perioden 1778–82, 1,6 procent för perioden 1788–92, och till 5,3 procent för perioden 1793–1807.⁵ Professor Lennart Schön menar att under napoleonkrigen: "[...] svarade sjöfarten för mer än hälften av de svenska exportintäkterna."⁶ Uppskattningarna tyder på att under krigsperioder kunde sjöfarten bli lika viktig för landets ekonomi som hela exporten. Tyvärr är uppgifter om fraktvinsterna endast uppskattningar medan bilden av varuhandeln finns i detalj bevarad i handelsstatistiken.

Möjligtvis är källsituation en av förklaringarna till varför svenska historiker ägnat så lite uppmärksamhet åt den neutrala sjöfartens betydelse. Istället har man betonat krigskonjunkturernas kortvariga och spekulativa karaktär.⁷ Det är viktigt att betona att det inte handlade om några kortvariga perioder. Mellan 1770 och 1815, de fyrtiofem år som är i fokus i denna uppsats, upptog stormaktskrigen tjugonio år.

En annan aspekt som ofta betonas i litteraturen är hur riskfylld den neutrala

sjöfarten var. Att frakta varor under kriget var onekligen farligt men det var inte så farligt som historiker tycks tro. Sjöfartens risker har lyfts fram i den svenska litteraturen möjligen därför att krigen och Sveriges neutralitet huvudsakligen har studerats med hjälp av diplomatiskt material vilket naturligtvis ägnar mycket utrymme åt fall av uppbringade fartyg och relationer mellan Sverige och de krigförande makterna. Men data för hela sjöfartstrafiken tyder på att antalet uppbringade eller förlista fartyg var relativt litet i jämförelse med den totala trafiken.⁸

Uppsatsens huvudsyfte är att visa den neutrala sjöfartens verkliga betydelse. Jag vill åskådliggöra att svensk sjöfart under neutral flagga var en mycket viktig sektor i Sveriges ekonomi under åren 1770–1815. Jag vill även hävda att den politiska eliten kände mycket väl till den neutrala sjöfartens betydelse och gjorde allt för att främja den.

Uppsatsen skall illustrera användning av Sveriges 1700-tals neutralitet inom två olika områden. Det första området är sjöfart och trampfart på Sydeuropa. Denna analys bygger på ett föga använt men mycket intressant material, de så kallande algeriska sjöpassen. Sjöpassdiarier kan ge en unik bild av den svenska långväga sjöfarten och trampfarten för främmande köpmän. Bilden utifrån sjöpassdiarier skall kompletteras med konsulrapporter.

Ett annat område som klart visar hur svenskarna utnyttjade neutralitet för ekonomisk vinning är Svenska Ostindiska Kompaniets reexport av te. Under det amerikanska frihetskriget (1776–83) växte Sveriges handel med Kina och reexporten av kinesiska varor i snabb takt. Denna kortvariga storhetstid var en följd av att andra länder med omfattande ostindienhandel, som Storbritannien, Frankrike och Nederländerna, blev involverade i kriget och lämnade de danska och svenska kompanierna utan konkurrens.

Även om dessa två exempel representerar mycket skilda aspekter av hur neutralitet utnyttjades, och de hade väldigt olikartade betydelse för Sveriges ekonomi, bygger de på samma strategi. Tack vare neutralitet kunde svenska redare och köpmän utnyttja nischer och luckor som skapades av de krigförande stormakterna, trots att merkantilism och protektionism generellt dominerade 1700-talets ekonomiska liv.

Forskningen kring neutralitet och sjöfart

I svensk historieforskning finns det två avgränsade traditioner i vilka 1700-tals neutralitetssjöfart studerats. I den ekonomihistoriska traditionen har sjöfart och varuhandel studerats tillsammans. Eli F Heckschers studier av produktplakatet betyder sannolikt mest för vår bild av 1700-talets sjöfart. Det är

också värt att notera att Sjöhistoriska samfundets första publikation, *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa*, skrivits av Heckscher och en stor del av denna skrift ägnats åt produktplakatet.⁹ I Heckschers perspektiv var produktplakatet en typisk protektionistisk institution som i längden fördyrade den svenska utrikeshandeln. Med utgångspunkten att svensk 1700-tals sjöfart var skyddad och ineffektiv var det svårt att diskutera neutralitetssjöfart som en viktig sektor av den svenska ekonomin. I den ekonomisk-historiska litteraturen ses sjöfart som ett nödvändigt komplement av den viktiga varuexporten. Varuexporten fick i litteraturen större utrymme även på grund av det mycket bättre källäget. Medan varutransporten i detalj kan kartläggas med hjälp av Kommerskollegiets årsberättelser, bygger inkomster från trampfarten för utlänningar på gissningar.¹⁰ Men även Heckscher och inte minst Staffan Högberg noterade faktum att den svenska sjöfarten expanderade kraftigt under 1700-talets sista decennier och att ökningen styrdes av krigsefterfrågan.¹¹

Som ett typiskt exempel på hur exportens behov betraktades som bestämmande för den svenska sjöfartens tonnage kan nämnas Seved Johnsons avhandling från 1957. Johnson ansåg att balans mellan det utgående och inkommande tonnaget och handelsvolymen bevisar att det inte fanns kapacitet för svensk trampfart. Han inser inte att svenska fartyg kunde hyras ut i Sydeuropa när de tömdes på svensk last, och att de dessutom kunde hyras med betydligt bättre förtjänster i Medelhavet eller över Atlanten. Åsikten att den svenska handelsflottan användes uteslutande för export av svenska varor reproduceras även i den senaste representativa översikten av skandinavisk sjöfart av Hans Christian Johansen och inte minst i Mikael af Malmborgs utmärkta översikt av Sveriges neutralitetshistoria.¹²

Denna fokus på varuhandel är svår att förstå när samtidigt både källor och dagens historiker ofta refererar till den ofördelaktiga sammansättningen av svensk varuhandel med billiga och skrymmande varor som innebar höga transportkostnader. Det är svårt att förstå ekonomin i den omfattande exporten av sågade varor till Medelhavet. Exempelvis Stockholmsområdet exporterade mellan 50 och 80 procent av sågade varor till Sydeuropa, trots att det fanns många betydligt närmare marknader och trots att trävaruexporten hade dålig transportekonomi.¹³ Enligt Ralph Davis uppskattningar av relationen mellan fraktens pris och fraktkostnad hade frakt av trävaror den sämsta ekonomin.¹⁴ Ett rimligt antagande i Stockholms fall är att trävaruexporten till Medelhavet var ett sätt att utnyttja skeppskapacitet på vägen till områden där skepp kunde hyras med goda förtjänster. Detta antagande stöds dessutom av

det faktum att redare och trävaruexportörer var samma firmor. Det krävs dock forskning på företagsnivå (rederier) för att kunna jämföra vinstnivåer i trampfarten och varuhandeln och bestämma kvantitativt hur de två sektorerna stödde varandra.

Utöver den ekonomisk-historiska litteraturen har frågan om neutralitetssjöfart studerats av diplomati historiker. Det finns en mycket omfattande svensk forskning rörande Sveriges politik under 1770–1815 och alla dessa arbeten tar på ett eller annat sätt hänsyn till den neutrala sjöfarten, helt enkelt därför att frågan behandlats utförligt i diplomatiskt material.¹⁵ De nämnda Lydia Wahlströms och Seved Johnsons arbeten hör till de viktigaste. Ett typiskt drag i den diplomatisk-historiska litteraturen är fokus på stora aktörer och stora politiska mål. Följaktligen har litteratur om Gustav IV Adolfs utrikespolitik handlat mest om hans relationer till stormakterna och om hans ambitioner att erövra Norge. De ekonomiska motiven tillmäts begränsad roll. Olle Gasslanders försök att lyfta fram de merkantila intressena i Gustav IV Adolfs utrikespolitik tillhör undantagen.¹⁶

Alltså kan vi sammanfatta att ekonomihistoriker inte ägnat mycket uppmärksamhet åt sjöfarten under 1700-talets neutralitet; förklaringen är delvis Heckschers uppfattning om att den svenska sjöfarten inte kunde konkurrera med de mer utvecklade sjöfartsnationerna. Sjöfarten uppfattades som en typisk produkt av den svenska merkantilistiska politiken. Utrikespolitikens historia har skrivits med fokus riktad främst till gustavianska stormaktsambitioner (exempelvis erövring av Norge). De ekonomiska motiven tillmättes betydligt mindre betydelse i utrikespolitiken.

Märkligt nog är situationen helt annorlunda i Danmark, Sveriges partner i neutralitetsförbunden mellan åren 1780 och 1800. Danska historiker har ägnat betydligt mer uppmärksamhet åt landets roll som en ledande sjöfartsnation och lyft fram även neutralitetens betydelse för den danska sjöfartens utveckling.¹⁷ Ole Feldbæk har i flera studier visat neutralitetens betydelse för Danmarks gyllene tid som sjöfartsnation.¹⁸ Hans Christian Johansen, en annan dansk historiker, studerade Öresunds tullregister under senare delen av 1700-talet.¹⁹ Även hans forskning lyfter fram neutralitetens betydelse för expansion av den danska långväga sjöfarten, men Johansen betonar även betydelsen av andra faktorer, som låga sjömanshyror och låga skeppsbyggnadskostnader i Danmark-Norge.

Det senaste arbetet om dansk neutralitetssjöfart har skrivits av Dan H Andersen som i detalj analyserade den danska sjöfarten i Medelhavet utifrån algeriska passdiarier.²⁰ Danska algeriska pass, i likhet med svenska pass, utfär-

dades för alla danska fartyg som seglade söder om udden Kap Finisterre i norra Spanien. Andersens analys visar med all tydlighet sambandet mellan dansk neutralitet och antalet av utfärdade algeriska sjöpass. Men hans resultat visar även att de danska framgångarna inte kan förklaras endast med neutralitet under stormaktskonflikter. I likhet med Hans Christian Johansen betonar även Andersen betydelsen av grundläggande komparativa fördelar, som lägre sjöfartskostnader. De danska historikerna erkänner alltså neutralitet som en högst signifikant faktor i den danska sjöfartens utveckling, åtminstone till den stora katastrofen 1807, när engelsmän bombarderade Köpenhamn och tog i beslag hela den danska örlogsflottan. Med tanke på att Sverige under större delen av 1700-talet befann sig i en liknande situation, är antagandet att neutralitet spelade en liknande roll även i svensk sjöfart högst rimligt.

Den neutrala sjöfartens förutsättningar

Artonhundratalets sjöfart karaktäriserades av stark protektionism. De brittiska navigationsakterna är de välkända exemplen på protektionistisk politik på sjöfartsområdet. Även Sverige och Danmark hade liknande lagstiftning. Det svenska produktplakatet introducerades 1724, dess danska motsvarighet 1742. Många länder hade olika hamnavgifter beroende på om fartyg var inhemska eller främmande. Protektionism hade dock även andra former, som produktionsskydd. Den svenska manufakturpolitiken skyddade exempelvis svensk textilindustri.

I den perfekta merkantilistiska världen skulle det egna landet vara så långt som möjligt oberoende av främmande producenter, men samtidigt skulle det sträva efter så stor export som möjligt. Verkligheten var dock annorlunda. 1700-talets många och utdragna krig ledde ofta till situationer då protektionism inte fungerade. Så sattes det svenska produktplakatet ur spel sommaren 1788, på grund av kriget med Ryssland.²¹ De ständiga krigen var möjligen ett skäl till varför Frankrike aldrig införde en sjöfartsprotektionism. Som en svagare part i sjökrigen mot Storbritannien hade Frankrike mest att förlora på en alltför strikt sjöfartsprotektionism. Med andra ord, de många utdragna konflikterna gjorde merkantilistiska åtgärder delvis oanvändbara. Allt detta skapade alltså nischer för oberoende och "neutrala" aktörer, som de svenska och danska fartygen.

I fortsättningen skall uppmärksamhet riktas endast åt sjöfart under krigstid. De krigförande hade ofta väldigt olika intressen i den neutrala sjöfarten. Bourbonernas Frankrike och Spanien var mer intresserade av att begagna den neutrala sjöfarten och följaktligen mer benägna att respektera de neutrala

flaggorna än briterne. Det var naturligtvis en följd av deras svagare ställning på haven som kontrollerades av den brittiska flottan. Den brittiska utgångspunkten var motsatt. Britterna uppfattade neutral flagga som ett tacke för fiendens varor, ofta med rätt. Den långa perioden av krigen mellan Frankrike och Storbritannien är följaktligen fylld av konflikter om hur man borde tolka neutralitetens principer. Eftersom denna diskussion är väsentlig för förståelse av den institutionella miljön i vilken neutral sjöfart opererade, skall vi ägna den större uppmärksamhet.²²

Neutralitet blev möjlig först när ett någorlunda fungerande internationellt statssystem etablerades, vilket ofta dateras till den westfaliska freden 1648. Neutralitetskonceptet förutsätter existens av ett internationellt rättssystem och åtminstone bilaterala avtal mellan stater. Den första premissen var under 1700-talet fortfarande mest en teoretisk konstruktion. Dock fanns det bilaterala avtal och de spelade en viktig roll för hur begreppet neutralitet tolkades. I praktiken berodde tolkningen, som nämnts ovan, först och främst på de berörda staternas intressen.

Vad gäller sjöfarten brukar neutralitet förknippas med fyra ståndpunkter: (1) neutrala fartyg har rätt att segla fritt mellan de krigförandes kuster och hamnar; (2) de krigförandes varor går fria om de fraktas på neutrala fartyg, med undantag för kontraband, (3) definitionen av kontraband skall vara tydlig och klar, (4) de neutrala behöver inte respektera hamnblockad om denna inte är effektiv.²³ Den viktigaste andra ståndpunkten uttrycktes också i principen att "fritt skepp gör fritt gods". Men Storbritannien erkände inte de neutralas rätt att frakta fritt fiendens varor. Följaktligen gällde den stora striden om neutralitetens tillämpning de neutralas relationer till Storbritannien och utdragna diskussioner om vad som var och inte var kontraband. Den brittiska definitionen av kontraband omfattade skeppbyggnadsvaror, vilka utgjorde en av Sveriges viktigaste export.²⁴ Sverige drabbades således extra hårt av den brittiska politiken.

Den brittiska ståndpunkten i tolkningen av neutralitet utgick från bilaterala avtal som landet skrev med Sverige och Danmark redan i mitten av 1600-talet, och som var diffust formulerade vad gäller kontraband. Så kunde Earl of Holderness konstatera år 1757 om danskarnas och svenskarna neutrala rättigheter:

The Danes have, for many years, pretended to the enjoyment of those privileges that are granted to the Dutch, by the maritime treaty of 1674, and consequently to cover, by their neutral flag, the property of his Majesty's enemies [...] As to Sweden, they cannot have the least pretender to justify this demand, as the last treaty of commerce made with that power

declares, in express terms, that, between the contracting powers, the flag of the friend shall not protect the property of the enemy.²⁵

De neutrala samarbetade för att stå emot Storbritannien. Den dansk-svenska samverkan kring neutralitet går tillbaka till 1691 när de två staterna skrev en "Union des Neutres pour la Securite de la Navigation et du Commerce", och det fanns även försök att etablera ett liknande samarbete under det stora nordiska kriget.²⁶ I början av sjuårskriget slöt Danmark och Sverige ett avtal om gemensam patrullering i Nordsjön. Med Sveriges inträde i kriget förändrades dock situationen.²⁷

Höjdpunkten i de neutralas samarbete mot stormakterna var den beväpnade neutraliteten 1780–83. Sveriges och Danmarks ställning var denna gången betydligt starkare eftersom även Preussen och Ryssland deltog i neutralitetsförbundet. Så småningom blev även Österrike, Portugal och kungariket Bägge Sicilierna medlemmar. Storbritanniens ställning var å andra sidan betydligt svagare under åren 1780–83 än tidigare och den neutrala trafiken kunde löpa utan alltför stora störningar, vilket syns i den svenska handelsutvecklingen och sjöfarten.

Två senare försök att förnya neutralitetsförbundet under de franska revolutionskrigen var inte så framgångsrika. År 1794 slöt Sverige och Danmark ett avtal om gemensamt försvar av sjöfart och handel som riktades i lika utsträckning mot Storbritannien och Frankrike. Även Förenta staterna var inbjudna till förbundet men avböjde.²⁸ Under det sena 1790-talet försämrades relationerna mellan de kvarvarande neutrala och Storbritannien. År 1798 beslagtogs den brittiska flottan två svenska konvojer på väg till Sydeuropa, vilket förgiftade de svensk-brittiska relationerna fram till år 1803.²⁹ De danska incidenterna med britterna ledde till och med till skottväxling. Även de ryska relationerna till Storbritannien försämrades och i december 1800 slöt Ryssland, Sverige, Danmark och Preussen det andra neutralitetsförbundet. Trots sin proklamerade neutralitet riktades förbundet mot britterna och den brittiska reaktionen lät inte vänta på sig. Royal Navy avseglade tidigt i 1801 mot Köpenhamn och i april 1801 tvingade amiral Nelson den danske kungen att lämna förbundet och sluta en separat fred. Samtidigt förändrades situationen i Ryssland, när den nya tsaren Alexander vände om den ryska politiken mot Storbritannien. Det andra neutralitetsförbundet kollapsade efter bara ett halvår.

Efter 1805 försämrades de neutralas situation ännu mer. Först introducerades kontinentalsystemet och den brittiska blockaden. Efter den ryska omvändningen i Tilsit 1807 hade Danmark och Sverige inte längre möjlighet att undvika kriget. Först attackerades Danmark av Storbritannien år 1807, Kö-

penhamn bombarderades och den danska flottan bortfördes. Vintern 1808 var det Sveriges tur. Det ryska anfallet slutade som bekant med Finlands förlust. Åren 1807–09 bevittnade alltså ett fullständigt sammanbrott av Sveriges och Danmarks neutrala strategi. Nämnas kan dock att för det avlägsna neutrala Förenta staterna var även denna tid framgångsrik. Den amerikanska flotta växte under Napoleonkrigen till världens näst största.³⁰

Fokus på de nordeuropeiska makternas neutralitetssamarbete döljer att de hade väldigt olika motiv och förväntningar. Rysslands intressen var först och främst politiska. Eftersom Ryssland inte hade någon betydande handelsflotta kunde det inte heller utnyttja neutralitet på samma sätt som Danmark eller Sverige. Som amiral Nelson uttryckte det under sina förhandlingar i Köpenhamn 1801:

[...] that it was nonsense to talk of a neutral protection of trade, with a power who had none, and that he [the Danish Prince] must be sensible that the emperor of Russia would never have thought of offering to protect trade of Denmark, if he had not hostility against Great Britain.³¹

De danska kommersiella intressena sträckte sig långt bort till Ost- och Västindien. Danska skepp fungerade som förmedlare av handeln med de avskurna holländska och franska kolonierna. De danska aktiviteterna i kolonialhandeln expanderade i verkligheten starkt under krigsperioden.³² De svenska intressena gällde däremot huvudsakligen svensk exporthandel och sjöfart i Sydeuropa. Det fanns även viss svenskflaggad transatlantisk trafik, till S:t Barthélemy och till norra Amerika men ingen svensk hamn hade liknande distributionsfunktion för kolonialhandeln som Köpenhamn – åtminstone inte till 1807.

Bara för att illustrera hur svårt det är att väga de ekonomiska och politiska aspekterna mot varandra i bedömningen av den svenska politiken, kan data om kapade svensk-flaggade fartyg citeras. Under perioden 1793–1801 kapade de franska kaparna och den franska örlogsflottan 218 svenska fartyg; britterna kapade 231 fartyg, vilket dock inkluderar de två nämnda konvojerna från 1798, totalt alltså 449 fartyg. Under samma period, 1793–1801, lämnade 21 837 fartyg Sverige, de flesta naturligtvis gående på korta rutter³³. Samma år utfärdade Kommerskollegium 3 963 algeriska pass för skepp seglande till Sydeuropa (söder om Kap Finisterre). De kapade fartygen representerade alltså relativt liten andel av det totala antalet fartyg i sjöfarten. Ett kapat fartyg dessutom behövde inte vara förlorat. Många fartyg friades efter domstolsbeslut och redare kompenserades. Även om ett fartyg dömdes till pris, kunde

last och sjömanshyror ersättas. Till exempel ersattes konvojerna förlorade 1798 år 1803 av den brittiska regeringen i samband med ett nytt avtal mellan Sverige och Storbritannien.³⁴

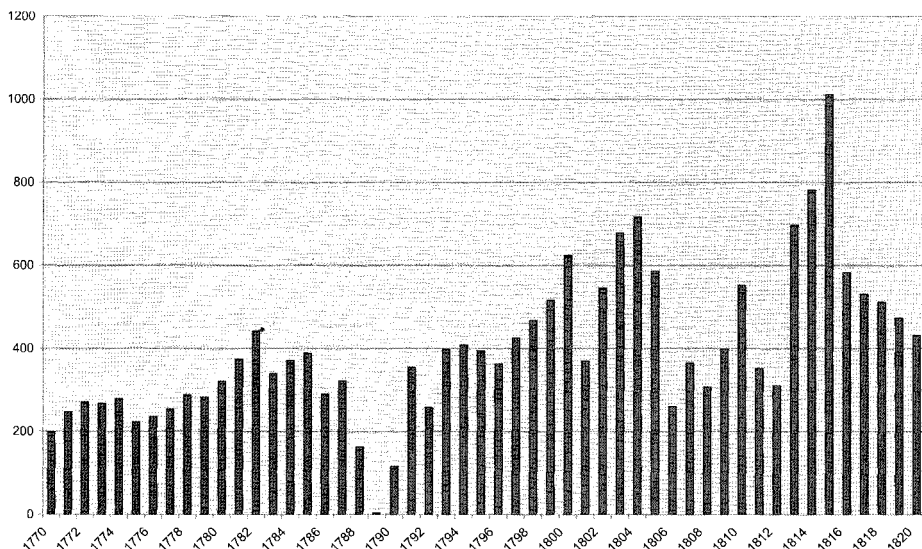
Svensk neutralitetssjöfart och algeriska passregister

Enligt freds- och handelstraktaten mellan Sverige och Alger skulle alla svenska fartyg som seglade söder om Kap Finisterre förses med så kallade algeriska sjöpass. På grund av kaperier i Medelhavet var förmågan att intyga fartygets nationalitet avgörande för fartygets och besättningens säkerhet. Varje försök att missbruka svensk flagga kastade nämligen skuggan av tvivel över Sveriges politik och hotade på lång sikt svensk sjöfart. Därför omgavs utfärdande och återlämnande av passen av stränga rutiner och dokument registrerades noggrant. Från en historikers perspektiv betyder detta att algeriska passregistren kan betraktas som tämligen säker källa.³⁵

Passregistren innehåller information om skeppsnamn, skeppare, hemmahamn, tonnage i svåra läster, antalet kanoner (en viktig uppgift i de osäkra vattnen), destination, datum när pass utfärdades och återlämnades. Passen utfärdades för varje enskild resa och måste återlämnas efter dess slut till Kommerskollegium. Det betyder att tiden mellan passets utfärdande och återlämnande indikerar resans längd, en mycket viktig uppgift om vi är intresserade av trampfarten i Medelhavet. Passen från sålda eller förolyckade fartyg skickades till den närmaste konsuln och tillbaka till Sverige.

Diagram 1 ger en översikt av alla algeriska pass som utfärdades under perioden 1770–1820. Kurvans förändring visar med all tydlighet att den svenska sjöfarten i Sydeuropa var starkt beroende av krigskonjunkturer. Till exempel, mellan 1775 och 1782, de bästa åren under amerikanska frihetskriget, fördubblades antalet pass från 222 till 441. En svag nedgång karakteriserar å andra sidan de fredliga åren mellan 1783 och 1788. Året 1787 utfärdade Kommerskollegium endast 321 pass. Under det svensk-ryska kriget 1788–90 utfärdades mycket få pass vilket naturligtvis avspeglar krigsriskerna. En analys av svenska fartyg i Öresund 1788–90, som gjordes av Hans Christian Johansen, tyder på att vissa svenska fartyg bytte flagga – ett vanligt sätt att undvika risker. Detta gäller speciellt fartygen från Svenska Pommern som snabbt kunde omregistreras i Preussen. Så försvinner den relativt betydelsefulla svensk-pommerska hamnen Barth ur statistiken och ersätts av den preussisk-pommerska Ribnitz. Men Johansens siffror visar också att redare från andra delar av Sverige inte hade samma möjlighet. De brittiska och nederländska fartyg som ersatte svenska kom verkligen från dessa länder.³⁶ Efter kriget förändra-

Diagram 1: Antalet av utfärdade algeriska pass, 1770–1820



Källa: *Sjöpassdiarier (1739–1831), C II b, Huvudarkivet, Kommerskollegium (Riksarkivet, Stockholm)*

des situationen igen mycket snabbt och redan året 1790 utfärdade Kommerskollegium pass för 115 skepp.

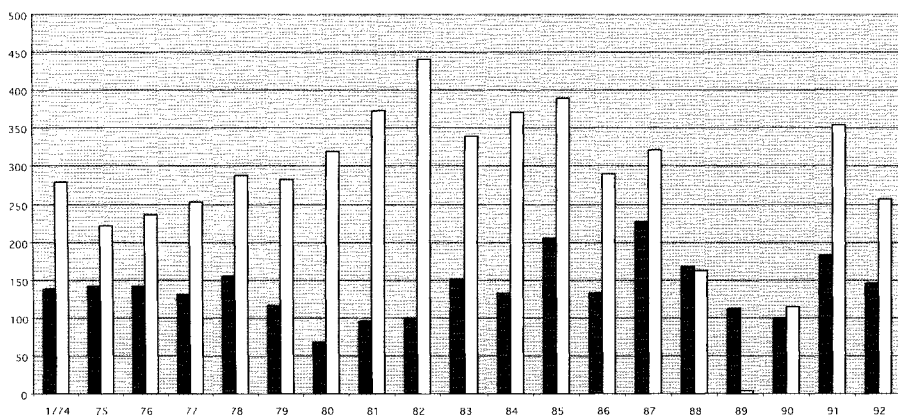
Trots de politiska oroligheterna och de neutralas osäkra situation blev de franska revolutionskrigen en period av kraftig tillväxt för svensk sjöfart. Antalet algeriska pass ökade från 400 år 1793 till ungefär 700 år 1804. Den korta nedgången kring 1801 var en följd av det misslyckade andra neutralitetsförbundet. Men efter att ett nytt avtal med Storbritannien skrivits under, år 1803, utvecklades sjöfarten igen mycket positivt.

Som nämndes ovan hårdnade konflikten mellan Napoleon och Storbritannien åter från 1804, och det försämrade de neutralas sjöfartsvillkor, först kriget och sedan kontinentalsystemet och blockaden. Den kortvariga ökningen av utfärdade pass mellan 1813 och 1815 kan förklaras delvis med kriget mellan Storbritannien och USA, delvis med norska fartyg som från och med 1815 ansökte om svenska algeriska pass.

Diagrammet av utfärdade pass visar alltså stark korrelation mellan passantalet och krigskonjunkturer. Men det säger inte mycket om denna sjöfarts karaktär. Den traditionella bilden av svensk sjöfart söder om Kap Finisterre förklarar krigskonjunkturerna främst med efterfrågan på svenska produkter. Ett tecken på

att det i stor utsträckning handlade om fraktfart för utlänningar, och inte bara om varuexport, är antalet av svenska fartyg inne i Medelhavet. Den franske historikern Paul Desfeuilles uppgifter om svensk sjöfart i Medelhavet mellan 1774 och 1792 tyder på att mellan en och två tredjedelar av fartygen som ansökte om algeriska pass faktiskt seglade genom Gibraltar.³⁷ Det finns dock ganska stor variation, förmodligen beroende på säkerhetsaspekter. Till exempel fanns det mellan 1778 och 1780 en tydlig nedgång av antalet fartyg som passerat Gibraltar in i Medelhavet, samtidigt som antalet utfärdade pass fortsatte att stiga. Allmänt var det amerikanska frihetskriget en period då den svenska sjöfarten kraftigt expanderade, därför att alla viktiga sjöfarande nationer var involverade i kriget. Men åren 1778–80, innan det första neutralitetsförbundet, var spanska, franska och engelska kapare mycket aktiva i Gibraltar och det tycks ha avskräckt de svenska redarna från att ta sig genom sundet.³⁸

Diagram 2: Svenska fartyg i Medelhavet och utfärdade algeriska pass, 1774–1792



Källa: Se Diagram 1 och Desfeuilles, Paul, "Scandinaves et Barbaresques à la fin de l'Ancien Régime", in *Cahiers de Tunisie*, 1956, no 15, s. 327–349. (mörk stapel: fartyg i Medelhavet, ljus stapel: antalet utfärdade pass)

Passregistren ger också information om fartygens destination. Men den uppgivna destinationen är ett ganska oprecist verktyg i analysen av sjöfarten. För det första, uppgifter om destinationen är ofta oklara, som "Västersjön" eller "Östersjön och så vidare". För det andra, den angivna destinationen är naturligtvis endast den första. Om fartyget gick i trampfart fortsatte det från den första uppgivna destinationen till flera andra.

I följande analys av destinationsorter har endast året 1786 använts. Det fanns 287 fartyg som ansökte om pass. 88 av dessa deklarerade Medelhavet som sin destination, 67 Frankrike, 43 Portugal, 12 Spanien, 17 England och Irland, och endast 4 fartyg gick till den svenska kolonin S:t Barthélemy. Övriga fartygs destinationer är svåra att bestämma (Västersjön, Nordsjön, Östersjön), men det tycks ändå stå klart att många (ca $\frac{3}{4}$) direkt avgick till Sydeuropa.³⁹

Om vi jämför antalet fartyg i sjöfarten söder om Kap Finisterre med tillgängliga uppgifter om den svenska handelsflottan, framträder den långväga sjöfartens betydelse ännu tydligare. Enligt Kommerskollegiets uppgifter för året 1785 hade den svenska handelsflottan 1 014 fartyg med ett totalt tonnage av 70 526 svåra läster.⁴⁰ Denna siffra inkluderar dock inte de pommerska skeppen som var särskilt framträdande i den långväga sjöfarten, och som finns bland de fartyg som ansökte om algeriska pass. Enligt uppgifter från en ofta citerad utredning om sjöfartens villkor från 1801, utgjorde den pommerska sjöfarten ca en femtedel av den svenska kapaciteten.⁴¹ Det förklarar förmodligen skillnaden mellan ofta citerade franska uppgifter från året 1786 och Kommerskollegiets data. Enligt den franska uppgiften hade den svenska handelsflottan 1 224 fartyg, alltså ca 200 fler än Kommerskollegiet uppgav. Med det sammanlagda tonnaget om 169 000 ton uppskattades då den svenska handelsflottan som den femte i Europa, större än exempelvis Spaniens flotta med dess enorma kolonialvälde. Enligt samma franska uppskattningar var den danska handelsflottan, med sina 3 601 fartyg, Europas fjärde.⁴²

Antalet pass indikerar trampfartens betydelse i Sydeuropa och det visar klart att sjöfartsaktiviteten tätt följde krigskonjunkturen. Men det säger inte mycket om hur sjöfarten bedrevs konkret i de sydeuropeiska hamnarna. Konsulrapporter från området är den bästa källan om man vill kartlägga detta. Sedan början av 1700-talet hade Sverige ett mycket omfattande konsulärt nät i Sydeuropa, och en av konsulernas viktigaste uppgifter var att informera Kommerskollegium om svenska fartygsrörelser i den respektive konsulns distrikt. Tyvärr räcker de bevarade rapporterna och skeppslistorna inte till en systematisk analys av den svenska trampfarten i Sydeuropa, men de kan mycket väl illustrera hur den bedrevs.

Följande exempel är hämtade från konsulrapporter i Cadiz. Året 1785 registrerade konsuln Hans Jacob Gahn 83 fartyg under svensk flagga. Enligt skeppslistan uppgav 33 fartyg inte någon destination, mest sannolikt därför att de väntade på en lämplig frakt. Majoriteten seglade dock från Cadiz vidare till sydeuropeiska hamnar: Genua, Livorno, Marseilles, Palermo, Trieste, Trapani, Setubal och Sevilla. Även Kanarieöarna fanns bland destinationerna. Detta

kan jämföras med att endast fem fartyg uppgav nordeuropeiska destinationer: Göteborg, Norrköping och Östersjön.⁴³

Ett annat sätt att visa trampfartens betydelse för svensk sjöfart i Sydeuropa är att följa ett enskilt fartygs rutt. Exemplet här gäller snauen *Pelikan*, om 75 svåra läster och tio mans besättning och hemmahörande i Norrköping. Enligt konsulns uppgifter lämnade *Pelikan* sin hemmanhamn i augusti 1775 och nådde Bordeaux i Frankrike i december samma år. Nästa anhalt på resan var Ancona i Italien, i maj 1776. Från Ancona gick snauen tillbaka till Spanien, Alicante (18 juli), igen tillbaka till Italien, Genua (14 september), och från Genua till Palermo (2 oktober) och Cadiz där den låg i december 1776. Den 15 december lämnade *Pelikan* Cadiz, med Setubal som destination. Sannolikt fortsatte den sedan vidare hem med last av salt. Vi kan gissa att den var hemma i Sverige någon gång under våren eller försommaren.⁴⁴

Pelikans segling i Sydeuropa tog alltså nästan två år, vintrarna 1775/76 och 1776/77 seglade fartyget i Sydeuropa. Att övervintra en eller två säsonger i Medelhavet tycks ha varit ett vanligt sätt att bedriva trampfart. Sjöfarten i norra Europa, speciellt i Östersjön, begränsades till den isfria tiden ungefär mellan mars och december, resten av året låg fartygen stilla. I Sydeuropa kunde dock svenska fartyg segla året runt och på sådant sätt minska sina kostnader. *Pelikans* resor visar också trampfartens vanligaste rutter. Rutten mellan Sicilien (Palermo) och norra Italien (Genua eller Livorno) var vanlig för spannmålsfrakter. Även resor mellan spanska och portugisiska hamnar och norra Italien eller Marseilles var mycket vanliga. Dessa fartyg gick ofta med frakter av koloniala varor från Cadiz eller Lissabon. Men svenska fartyg gick även på rutter runt Pyreneiska halvön och till Kanarieöarna. Konsuln Dreyers rapporter från 1769 och 1770 visar att svenskarna hyrdes för saltfrakter mellan Cadiz och Asturien och Galicien i norra Spanien. Samma rapporter visar även att spanjorer hyrde svenska fartyg för transatlantisk sjöfart, och att dessa användes för frakt av spanska trupper till kolonierna.⁴⁵

Att svenskarna ofta gick i trampfart över Atlanten bekräftas även i konsulrapporter från USA. Det tycks ha varit betydligt vanligare än direkt sjöfart mellan Sverige och Amerika. Richard Söderström, den svenske konsuln i Philadelphia, rapporterade under åren 1793 och 1794 om svenska fartyg som gick mellan sydeuropeiska hamnar och Förenta staterna. Dessa fartyg fraktade till Amerika typiska sydeuropeiska produkter, som vin, salt, olivolja, och återvände med kaffe, rom, socker och andra typiska amerikanska produkter. Konsuln noterade även omfattande trafik mellan Förenta staterna och den svenska kolonin S:t Barthélemy.⁴⁶

En kombination av uppgifter från algeriska passregister och konsulrapporter visar att sjöfarten söder om Kap Finisterre var av stor betydelse för Sverige. Uppskattningsvis en tredjedel av det svenska handelstonnaget gick i denna fart och åtminstone hälften av skeppen fortsatte via Gibraltar till Medelhavet och seglade i trampfart. Som diagram 2 visar, mellan 100 och 150 svenska fartyg seglade i Medelhavet under 1770- och 1780-talen, vilket representerar mellan 12 000 och 18 000 läster av hela svenska tonnaget.⁴⁷ Enligt beräkningen i 1801:års utredning användes mellan 12 000 och 15 000 läster endast i trampfart i Medelhavet, med andra ord bekräftar utredningen min uppskattning av trampfarten i Medelhavet.⁴⁸

Konsulrapporter upplyser om att den svenska sjöfarten inte var endast avsett för transporter av import- och exportvaror. De kvarvarande skeppslistorna från konsulaten i Sydeuropa tyder på att de flesta svenska fartyg som seglade i Medelhavet gick i trampfart. Den uppmärksamhet som konsuler, myndigheter, och även politiker ägnade åt sjöfartsfrågor, och inte minst statens beredvillighet att ständigt täcka nya utgifter (för konvojväsendet, konsulattjänster, presenter till Barbareskstaterna, etcetera), är ett annat, indirekt, bevis på trampfartens roll. Dock krävs det betydligt mer forskning för att kunna värdera trampfartens betydelse för den svenska ekonomin i sin helhet.

Koloniala varor och neutralitetssjöfart

Ovan har betonats att den svenska sjöfarten på Sydeuropa var ett typiskt exempel på svensk exploatering av neutraliteten under perioden 1770–1815. Det fanns dock flera kommersiella aktiviteter där man utnyttjade Sveriges neutralitet. Ett intressant exempel är redistribution av koloniala varor. Jag skall ägna min uppmärksamhet i första hand åt den svenska reexporten av te. Men i samma sammanhang skulle man kunna nämna även S:t Barthélemys roll som transitplats i Västindien under franska revolutionskrigen, och Göteborgs spektakulära uppsving under kontinentalsystemets tid.⁴⁹ I bägge fallen gällde transittrafiken handeln med koloniala varor.

Sedan 1731 hade Sverige ett eget ostindiskt kompani, Svenska Ostindiska Kompaniet (SOIK) och följaktligen en egen import av eftertraktade asiatiska varor. Men Sverige, till skillnad från andra länder, hade ingen koloni i Asien. I stort sett all SOIK:s handel gick via Kanton, Kinas enda öppna hamn för handelsutbyte med européer. Den viktigaste varan i Kantons handel blev te och genom att SOIK handlade mest med Kanton blev te något av dess specialitet.

Tehandeln var mycket vinstgivande. Under 1700-talet växte den västeuropeiska tekonsumtionen kraftigt och SOIK med sin specialisering blev en viktig

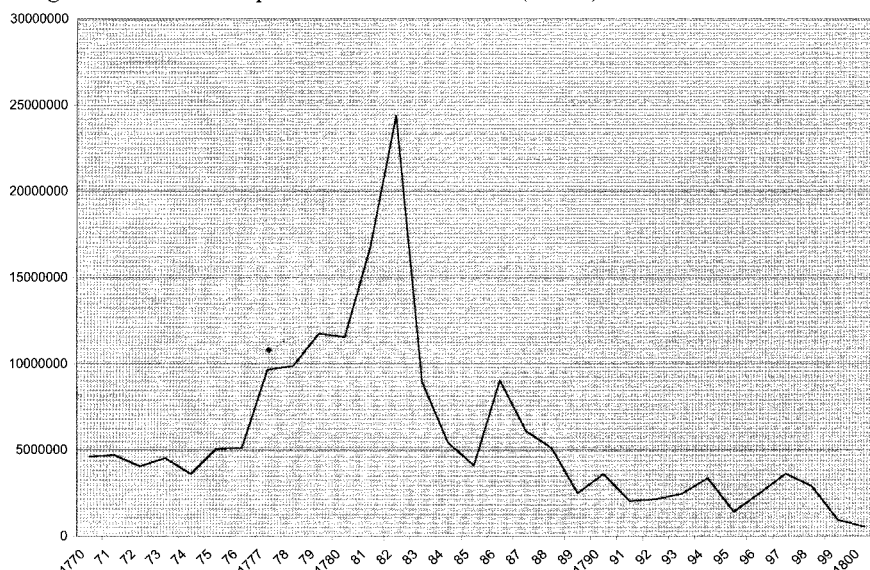
aktör på marknaden, men också mycket beroende av denna vara. Det kan nämnas att under åren 1772–1786, stod te för hela 83 procent av SOIK:s importvärde.⁵⁰ Nästan allt te reexporterades sedan vidare till kontinenten, till österrikiska Nederländerna och Holland, men även till Hamburg, Frankrike, Portugal och smugglades till Storbritannien. På grund av det engelska ostindiska kompaniets monopol och höga tullavgifter blev tepriserna i Storbritannien mycket höga. Det förklarar varför det smugglades så mycket te till Storbritannien, och varför den brittiska marknaden blev så viktig även för SOIK.⁵¹ Svenskarna utnyttjade luckor i stormakternas, främst då Storbritanniens, protektionistiska system. De brittiska myndigheterna var väl medvetna om missbruket. Smugglingens betydelse diskuterats flitigt i parlamentet och Sverige nämndes i dessa sammanhang. Men fram till 1784 hade man inte gjort något åt den.⁵²

Reexporten av SOIK:s varor från Göteborg följde samma utvecklingsmönster som sjöfarten och handeln i stort; den expanderade kraftigt under krigskonjunkturer och sjönk eller stagnerade under fredsperioder. Men det är främst det amerikanska frihetskriget som markerar en guldålder för SOIK:s reexportverksamhet. Enligt den officiella statistiken ökade reexportens värde från ungefär 5 million d.s.m. (daler silvermynt) kring år 1775, till 10 million år 1777 och 1778. Höjdpunkten nåddes år 1782 när det reexporterades för över 24 millioner d.s.m av SOIK importerade varor.⁵³ Detta år var SOIK:s reexport lika med tre fjärdedelar av Sveriges export, som även den expanderade kraftigt under kriget, en mycket anmärkningsvärd siffra för ett land som saknade kolonier. Reexporten sjönk igen till 4 millioner d.s.m. efter kriget (år 1785), och fortsatte dala under resten av århundradet. De franska revolutionskrigen innebar inte längre någon krigskonjunktur för SOIK – till skillnad från den neutrala sjöfarten som visats ovan.

En intressant aspekt av SOIK:s aktivitet under åren 1776–83 var reexporten till Västindien. Eftersom i den svenska handelsstatistiken ”Västindien” inkluderade även norra Amerika, är det möjligt att en del av SOIK:s te gick till de revolterande kolonierna.⁵⁴ I detta sammanhang kan nämnas att nordamerikanska kolonister, i likhet med andra brittiska undersåtar, drack mycket te. Den amerikanska revolutionens början förknippas, som bekant, med protester mot höga teskatter (Boston Tea Party).

Den främsta förklaringen till SOIK:s reexport boom under kriget var en kombination av Sveriges neutralitet och allmänna ekonomiska villkor. Speciellt från 1780, när alla stormakter som hade egna ostindiska kompanier var inblandade i kriget, blev det endast Danmark och Sverige som kunde relativt

Diagram 3: SOIK: reexport värden 1770–1800 (d.s.m.)



Källa: Nyström, Johan Fredrik, *De svenska ostindiska kompanierna: historisk-statistisk framställning*. Göteborg 1883

fritt segla till Kanton. Viss betydelse hade säkert även det första neutralitetsförbundet.

Krigets slut medförde en radikal förändring av villkoren för tehandeln. Först reducerade brittena sina tullar (Pitt's Commutation Act) och ökade dessutom teimporten.⁵⁵ Året 1791 förbjöd holländarna all teimport till Holland, utom det som kom med deras eget kompani. Dessutom, redan 1785, öppnade Förenta staterna sin egen handel med Kanton som ökade mycket snabbt. Dessa omdaningar av Europas temarknad innebar att SOIK förlorade grunden för sin verksamhet. Kompaniet fanns fortfarande under de franska krigen men, till skillnad från det danska kompaniet, lyckades SOIK aldrig att få någon roll i transithandeln under den nya krigskonjunkturen.⁵⁶

Avslutning

Utgångspunkten för denna uppsats var frågan om neutralitetens betydelse för svensk sjöfart under 1700-talet. Det har konstaterats att den utdragna konflikten mellan Storbritannien och Frankrike (1689–1815), det så kallade andra hundraårskriget, skapade för de nordiska neutrala, Sverige och Danmark,

många vinstgivande situationer. Den danska diplomatiska och ekonomihistoriska forskningen har studerat och lyft fram neutralitetens betydelse för Danmarks utveckling som en sjöfartsnation. Men i Sverige har det varit annorlunda. Den svenska diplomatiska historien har inte ägnat särskilt mycket uppmärksamhet åt de ekonomiska möjligheter som 1700-talets neutralitet erbjöd. Forskarna har istället lyft fram det storpolitiska spelet (maktbalansen i Norden, kampen om Norge och liknande) som drivande motiv i svensk utrikespolitik. Ekonomiskhistorisk forskning har å sin sida betonat främst betydelsen av varuhandeln, även om den uppmärksammat krigens påverkan.

Jag har här argumenterat för att neutraliteten var den viktigaste enskilda faktorn som påverkat svensk sjöfart under andra hälften av 1700-talet. Kriget mellan Frankrike och Storbritannien skapade en stor efterfrågan på neutralt tonnage och Sverige med sitt relativt perifera läge och svaga internationella ställning kunde utnyttja detta, ungefär på samma sätt som det gjorde under 1900-talet. Sverige skiljer sig egentligen inte på något sätt från Danmark, Holland – eller USA under perioden 1793–1812 – som också utnyttjade sin neutralitet ekonomiskt. Det är dessutom uppenbart att staten, redarna och köpmännen samarbetade i detta syfte. De ekonomiska motiven för utrikespolitikens utformning var viktigare än den diplomatiska forskningen tillstår.

Det källmaterial som analyserats i uppsatsen (främst algeriska sjöpass) visar att en mycket stor del av det svenska handelstonnaget seglade söder om Kap Finisterre. Men denna analys är fortfarande otillräcklig för att exakt fastslå hur många svenska fartyg faktiskt gick i trampfart. Om vi utgår ifrån att de flesta fartyg som passerade Gibraltar gick i trampfart handlade det om mellan 100 och 150 fartyg årligen, vilket representerar en betydande del (12 000–18 000 läster) av hela svenska tonnaget (60 000–80 000 läster). Utöver det tonnage som passerade genom Gibraltar in i Medelhavet fanns det många fartyg som hyrdes för transporter kring Iberiska halvön och i transatlantisk sjöfart.

En jämförelse med Danmark var en viktig utgångspunkt för denna analys och likheten mellan de nordiska neutrala staterna är uppenbart när vi beaktar de diplomatiska och militära aspekterna. Men detta borde inte tolkas som om Sverige och Danmark hade samma förutsättningar för att bedriva neutralitets-sjöfart. Det är även viktigt att lyfta fram skillnaderna för att förstå att länderna hade olikartade intressen i sin användning av neutralitet. Först och främst måste det noteras att den dansk-norska handelsflottan faktiskt var tre gånger större än den svenska.⁵⁷ Norge och hertigdömena Slesvig och Holstein spelade en viktigare roll i den danska fraktsjöfarten än Svenska Pommern och Finland, även om dessa var viktiga. Exempelvis i Medelhavet dominerades den

danskflaggade sjöfarten helt av fartyg från hertigdömena och Norge; endast en femtedel av de danska fartygen hade Köpenhamn som hemmahamn.⁵⁸ Sveriges sjöfart däremot, även efter det botteniska handelstvängets upphävande, dominerades helt av Stockholm.

Danmark saknade stora exportprodukter, med visst undantag för sågade trävaror och fisk från Norge, och det hade ingen betydande export av skeppsbyggnadsmaterial ("naval stores") som definierades som kontraband av britterna. För Sverige däremot var dessa varor livsviktiga. Den svenska exporten bestod av ett fåtal stora exportvaror (järn, trävaror och skeppsbyggnadsmaterial). En annan viktig skillnad är betydelsen av den koloniala handeln och kolonier. Även om Danmarks koloniala välde inte kan jämföras med det brittiska eller franska, var det betydelsefullt. Danmark hade kolonier i Indien, Afrika och Västindien och förbindelserna med kolonierna var viktiga. Dessutom spelade handeln med koloniala produkter en betydande roll. Köpenhamn fungerade under 1700-talet som Östersjöns viktigaste transitplats för dessa produkter.⁵⁹ Det kan nämnas exempelvis att en stor del av svensk sockerimport kom via Köpenhamn.⁶⁰ Det egna kolonialväldet betydde alltså mycket mer för Danmark, än den lilla ön S:t Barthélemy betydde för Sverige.

Denna uppsats har emellertid lyft främst likheterna i de neutralas situation, speciellt när det gäller sjöfarten i Sydeuropa. Ekonomisk exploatering av neutraliteten var en del av 1700-talets ekonomiska system i vilket krig och handel djupt inverkade på varandra – som vissa såg det, där krigen handlade främst om handel. Den neutrala sjöfarten mildrade krigens inverkan på marknaderna. Det hände ofta att protektionism luckrades upp under kriget just för att mildra dess konsekvenser. Utan den neutrala sjöfarten skulle marknadernas effektivitet – både för transporter och varor – bli mycket sämre och krigens konsekvenser för den europeiska (och globala) ekonomin intensivare, i en period av dramatisk ekonomisk omvandling. Det är även uppenbart att exploatering av neutraliteten var viktig för utveckling av inhemska ekonomier. Men det krävs betydligt mer forskning för att visa den neutrala sjöfartens långsiktiga roll, både på den europeiska och nationella nivå.

Litteratur

Andersen, Dan H. och Voth, Hans-Joachim, "The Grapes of War: Neutrality and Mediterranean Shipping under Danish Flag, 1747–1807", i *Scandinavian Economic History Review*, 2000/1, s. 5–27.

Andersen, Dan H., *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747–1807*, 2 vols, Dissertation University of Copenhagen 2000.

- Carlson, Bengt, "Sverige handel och sjöfart på Medelhavet 1797–1803", i Åke Holmberg (red.), *Handel och sjöfart under gustaviansk tid. Meddelanden från historiska institutionen i Göteborg*, nr 4. Göteborg 1971, s. 1–25.
- Cole, W A, "Trends in Eighteenth-Century Smuggling", i *The Economic History Review*, vol 10, no 3 (1958) s. 395–410.
- Crouzet, Francois, "America and the crisis of the British imperial economy, 1803–1807", John J. McCusker, John J. and Morgan, Kenneth (eds.) *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge 2000, s. 278–315
- Davis, Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry. In the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. London 1962.
- Dermigny, Louis, *La Chine et l'Occident. Le Commerce at Canton au XVIIIe siècle 1719–1833*, tome 1–2, Paris 1964.
- Desfeuilles, P, «Scandinaves et Barbaresques à la fin de l'Ancien Régime» i *Cahiers de Tunisie*, 1956 no 15, s. 327–349.
- Feldbæk, Ole, "Denmark in the Napoleonic Wars. A Foreign Policy Survey", i *Scandinavian Journal of History* 2001/2.
- Feldbæk, Ole, "Eighteenth-Century Danish Neutrality. Its Diplomacy, Economics and Law", i *Scandinavian Journal of History*, 1983, s. 3–21.
- Feldbæk, Ole, "The Anglo-Danish Convoy Conflict of 1800. A Study of Small Power Policy and Neutrality", i *Scandinavian Journal of History*, 1977, s. 161–182.
- Feldbæk, Ole, "Dutch Batavia Trade via Copenhagen 1795–1807. A Study of Colonial Trade and Neutrality", i *Scandinavian Economic History Review*, 1973/1.
- Feldbæk, Ole, *Denmark and the Armed Neutrality 1800–1801. Small Power Policy in a World War*. Copenhagen 1980.
- Feldbæk, Ole, *Dansk søfarts historie, Storhandelens tid 1720–1814*, b. 3. København 1997.
- Gasslander, Olle, "The Convoy Affair of 1798", i *Scandinavian Economic History Review*, 1954/1, s. 22–30.
- Göbel, Erik, "De algeriske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747–1840", i *Arkiv, Tidskrift för arkivforskning* nr 3–4, 1982–83, s. 65–108.
- Harley, C. Knick, "Ocean Freight Rates and Productivity 1740–1913. The primacy of Mechanical Invention Reaffirmed", i *The Journal of Economic History*, 1988/4, s. 851–876.
- Hattendorf, John B m. fl. (red.), *British naval documents 1204–1960*, published by Scholar Press for the Navy Records Society 1993.
- Heckscher, Eli F., "Produktplakatet: Den gamla svenska sjöfartspolitikens grundlag", i *Ekonomi och historia*. Stockholm 1922
- Heckscher, Eli F., *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa. Sjöhistoriska samfundets skrifter*, no 1, Uppsala 1940.
- Heckscher, Eli F, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*. (2 band), Stockholm 1935–49.
- Heckscher, Eli F, *Svenskt arbete och liv*. Stockholm 1963.
- Hildebrand, Ingegerd, *Den svenska kolonin S:t Barthélemy och Västindiska kompaniet fram till 1796*, Lund 1951.
- Högberg, Staffan, "Svensk medelhavsfart och Sveriges handel med Portugal under Napoleontiden", i *Forum navale*, No. 19–20, 1964, s. 16–42.
- Högberg, Staffan, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*. Stockholm 1969.

- Jägerskiöld, Olof, *Den svenska utrikespolitikens historia*, vol. II:2, Stockholm 1957.
- Johansen, Hans Chr. "Østersjøhandelen og den svensk-russiske krig 1788–90", i *Erhvervshistorisk årbog* Meddelelser fra Ehrvervsarkivet XXVII 1976–77, s. 35–54.
- Johansen, Hans Chr., "Danish Shipping Service as a Link Between the Mediterranean and the Baltic 1750–1850", i Fisher, Lewis R. & Nordvik, Helge W. (eds.), *Shipping and Trade (1750–1959)*, Proceedings Tenth International economic History Congress Leuven 1990, Leuven University Press 1990, s. 18–27.
- Johansen, Hans Chr., "Scandinavian shipping in the late eighteenth century in a European perspective", i *Economic History Review*, 1992/3, s. 479–493.
- Johnson, Seved, *Sverige och stormakterna 1800–1804. Studier i svensk handels- och utrikespolitik*. Lund 1957.
- Kent, H.S.K., *War and Trade in Northern Seas. British-Scandinavian Economic Relations in the Mid-eighteenth Century*, Cambridge 1973.
- Kjellberg, Sven T. *Svenska ostindiska kompanierna 1731–1813. Kryddor. Te. Porslin. Siden*, Malmö 1975.
- Lindvall, Axel, "Bidrag til oplysning om Danmark–Norges Handel og Skibfart 1800–1807", i *Historisk tidsskrift* (dansk), 1917, s. 387–478.
- Malmberg, Mikael af, *Neutrality and State-Building in Sweden*. Palgrave Chippenham 2001.
- Møller, Anders Monrad, *Dansk søfarts historie. Med korn og kul, 1814–1879*, b. 4, København 1998.
- Mui, Hoh-cheung och Mui, Lorna H., *The Management of Monopoly. A Study of the East India Company's Conduct of its Tea Trade, 1784–1833*. The University of British Columbia Press 1984.
- Müller, Leos, "The Swedish East India Trade and International Markets: Re-exports of teas, 1731–1813", i *Scandinavian Economic History Review*, 2003/3, s. 28–44.
- Müller, Leos, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720–1815*. Uppsala 2004.
- Nyström, Johan Fredrik, *De svenska ostindiska kompanierna: historisk-statistisk framställning*. Göteborg 1883.
- Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*. Stockholm 2000.
- Shammas, Carole, "The revolutionary impact of European demand for tropical goods." i John J. McCusker och Kenneth Morgan (red.) *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge University Press 2000, s. 163–185.
- Shammas, Carole, *The Pre-industrial Consumer in England and America*. Oxford 1990.
- Smith, S.D., "Accounting for Taste: British Coffee Consumption in Historical Perspective", i *Journal of Interdisciplinary History*, 1996, s. 183–214.
- Svenson, Sven G. *Gattjina traktaten 1799. Studier i Gustaf IV Adolfs utrikespolitik 1796–1800*. Uppsala 1952.
- Tingbrand, Per, "A Swedish Interlude in the Caribbean", i *Forum navale*, No. 57, 2002, s. 64–92.
- Trulsson, Sven G., *British and Swedish policies and strategies in the Baltic after the Peace of Tilsit in 1807. A Study of Decision-Making*. Lund 1976.
- Wahlström, Lydia, *Sverige och England under revolutionskrigens början*. Stockholm 1917.

Appendix: Antalet av algeriska pass relaterat till viktiga utrikespolitiska händelser, 1770–1820

År	Antalet av algeriska pass	Händelser
1770	198	
1771	246	
1772	270	
1773	267	
1774	278	
1775	222	
1776	236	Amerikanska frihetskriget
1777	253	
1778	287	Frankrike i kriget
1779	282	Spanien i kriget
1780	320	Holland i kriget, det första neutralitetsförbundet
1781	373	
1782	441	
1783	339	Amerikanska frihetskrigets slut
1784	370	
1785	389	
1786	289	
1787	321	
1788	163	Ryska kriget
1789	3	Ryska kriget
1790	115	Ryska kriget
1791	354	
1792	257	
1793	398	Början av franska revolutionskrigen
1794	408	Dansk-svenskt avtal om ett gemensamt försvar av sjöfarten
1795	394	
1796	362	
1797	425	
1798	467	Konvojaffären
1799	516	
1800	624	Det andra neutralitetsförbundet
1801	369	Det andra neutralitetsförbundets kollaps
1802	545	
1803	677	Handelsavtalet mellan Sverige och Storbritannien
1804	717	
1805	586	Sveriges krigsförklaring mot Frankrike
1806	259	Kontinentalsystemet införs
1807	366	
1808	306	Sveriges krig mot Ryssland
1809	400	Sveriges krig mot Ryssland
1810	552	Sveriges "krig" mot Storbritannien (fr o m november)
1811	352	
1812	310	Kriget mellan USA och Storbritannien
1813	696	
1814	782	Svensk-norska unionen
1815	1012	Napoleonkrigens slut
1816	583	
1817	530	
1818	511	
1819	473	
1820	431	

Noter

¹ Denna artikel bygger i stora delar på min bok som kom ut som nr 10 i Forum navales skriftserie (Müller 2004) och på ett bidrag till IV International Maritime History Congress, Corfu 2004. Jag vill även tacka Jan Glete och Mats Kero för värdefulla kommentarer och konstruktiv kritik.

² Wahlström 1917, s. xi.

³ En utmärkt introduktion till Sveriges tidiga moderna neutralitet ges i af Malmberg 2001.

⁴ Davis 1962, s. 318–325; Harley 1988, s. 873–875 (tabell 9).

⁵ Johnson 1957, s. 39–40.

⁶ Schön 2000, s. 60.

⁷ För en typisk beskrivning av neutralitetssjöfartens roll se Johnson 1957, s. 40.

⁸ Sveriges diplomatiska historia av 1793–1815 perioden behandlas bl. a. i Wahlström 1917; Johnson 1957; Svensson 1952; Gasslander 1954 och Trulsson 1976.

⁹ Heckscher 1922 och 1940, 1949 (vol. 2), s. 670–678, och även 1963, s. 217–218.

¹⁰ Högborg 1969.

¹¹ Högborg 1964; Carlson 1971.

¹² Johansen 1992, s. 484–485; af Malmberg 2001, s. 63.

¹³ Högborg 1969, s. 138.

¹⁴ Davis 1962, s. 177.

¹⁵ Till exempel Wahlström 1917; Jägerskiöld 1957.

¹⁶ Gasslander 1954, se också Carlson 1971 och Svensson 1957, s. 15.

¹⁷ En utomordentligt välgjord översikt av den danska sjöfartens historia är *Dansk søfarts historie*, band som berör tidig modern och modern sjöfart har skrivits av Ole Feldbæk (b. 3, *Storhandelens tid, 1720–1814*) och Anders Monrad Møller (b. 4 *Med korn og kul, 1814–1879*) Se även Andersen 2000, s. 7–9.

¹⁸ Feldbæk 1977, 1980, 1983, 2001 och andra.

¹⁹ Johansen 1990 och 1992.

²⁰ Andersen & Voth 2000; Andersen 2000.

²¹ Johansen 1976–77, s. 35–54, s. 47.

²² Följande resonemang bygger främst på af Malmberg 2001, s. 14 ff, och Feldbæk 1983.

²³ Feldbæk 1983, s. 7.

²⁴ Jägerskiöld 1957, s. 280.

²⁵ Hattendorf 1993, s. 329.

²⁶ af Malmberg 2001, s. 32–33.

²⁷ af Malmberg 2001, s. 34; Jägerskiöld 1957, s. 195–196.

²⁸ af Malmberg 2001, s. 64, se också Feldbæk 1983 s. 18.

²⁹ Gasslander 1954.

³⁰ Crouzet 2000, s. 305.

³¹ Johnson 1957, s. 47 (not).

³² Feldbæk 1973.

³³ Johnson 1957, s. 40–41.

³⁴ Johnson 1957, s. 41.

³⁵ En jämförelse som har gjorts mellan de danska algeriska passregistren och Öresunds tullböcker bekräftar passregistrens användbarhet. (Gøbel 1982–83) Någon liknande jämförelseanalys har inte gjorts på svenskt material, men inget tyder på att resultatet skulle bli annorlunda.

³⁶ Johansen 1976–77, s. 49 (Tabell 12).

³⁷ Desfeuilles 1956.

³⁸ Müller 2004, s. 113.

³⁹ Data för 1786, Sjöpassdiarier 1739–1831, C II b, Huvudarkivet, Kommerskollegium, Riksarkivet, Stockholm.

⁴⁰ Johnson 1957, s. 247.

⁴¹ Utredningen uppskattade att det fanns svenskt registrerat tonnage om 80 000 läster, av dessa ca 20 000 i Svenska Pommern, Carlson 1971, s. 18.

⁴² Se t ex. Johansen 1992, p 482; Andersen and Voth 2000, s. 6–7.

⁴³ Hans Jacob Gahn till Kommerskollegium, dat. 27 januari 1786, Cadiz vol. 67, Huvudarkivet, Kommerskollegium, Riksarkivet, Stockholm.

⁴⁴ Hans Jacob Gahn till Kommerskollegium, Skeppslista dat. 3 januari 1777, Cadiz, 1719–1802, E VI aa 67, Huvudarkivet, Kommerskollegium, Riksarkivet, Stockholm.

⁴⁵ Arendt Dreyer till Kommerskollegium, dat. 18 april 1769, 27 februari och 12 juli 1770, Cadiz, 1719–1802, E VI aa 67, Huvudarkivet, Kommerskollegium, Riksarkivet, Stockholm.

⁴⁶ Richard Söderström till Kommerskollegium, dat. 1 oktober 1793, Philadelphia, Americana vol. 1, Riksarkivet, Stockholm.

⁴⁷ Det genomsnittliga tonnaget av svenska fartyg i Medelhavet var 120 svåra läster (ca 290 ton) Müller 2004, s. 156 (tabell 5.9).

⁴⁸ Carlson 1971, s. 13.

⁴⁹ Bägge exemplen (S:t Barthélemy och Göteborg) belyses utförligt i Müller 2004.

⁵⁰ Kjellberg 1975, s. 136.

⁵¹ Shammas 1990, s. 77 ff; Shammas 2000, s. 170; Cole 1958, s. 410; Smith 1996 och Kent 1973.

⁵² Kent 1973.

⁵³ Nyström 1883 (bilagor); Müller 2003, s. 36–37.

⁵⁴ Den svenska handeln med Västindien var dock inte särskilt betydande, ca 600 000 d.s.m., detta kan jämföras med SOIK:s normala reexport flera mil. d.s.m. För Sveriges handel med Västindien se Hildebrand 1951, tabeller 1–5, s. 315–318; för SOIK:s reexport se Nyström 1883, (tabell 4).

⁵⁵ Mui 1984, s. 13; Dermigny 1964, s. 539.

⁵⁶ Feldbæk 1973.

⁵⁷ Om tonnage och antalet av danska och norska fartyg se Lindvall 1917, s. 422, för jämförelse se bl. a. Johansen 1992, s. 482.

⁵⁸ Andersen & Voth 2000, s. 22.

⁵⁹ Data för år 1787 visar att 22 % av Köpenhamn-registrerat handelstonnage (7 317 läster) gick på Västindien, och 18 % (6 107 läster) gick på Östindien. Johansen 1982 s. 489. Andelen blir även högre om Island och Grönland räknas som kolonier.

⁶⁰ Under åren 1783–1787 importerade Sverige 41 % av socker från Danmark och 39 % från Frankrike, endast 5 % kom från England. Johnson 1957, s. 37.

Recensioner

Dan H. Andersen, *Mandsmod og kongegunst. En biografi om Peter Wessel Tordenskiold*. Aschehoug Dansk Forlag A/S, Köpenhamn 2004, 389 sid., ill.

anmäld av Lars Ericson

Få personer i den nordiska marinhistorien är så omskrivna och sägenomspunna som den dansk-norske sjöhjälten Peter Tordenskjold. Född 1690 i Trondheim, adlad 1716 av kungen i Köpenhamn och utnämnd till viceamiral 1719, blev han snabbt både en dansk och en norsk sjöhjälte. Det finns i delar av den tidigare Tordenskjoldlitteraturen (främst norrmannen Olav Bergersens tvåbandsverk som utkom 1925) tendenser till att se något av en dansk sammanväringning i akt och mening att sabotera den framgångsrike norrmannens karriär, men i stort sett är danska och norska historiker ganska eniga om tolkningarna. För tolkningsproblemen och de potentiella tvistefrågorna är många.

Många av de legender som spunnits kring Tordenskjold och hans gärning uppträder redan hos Casper Peter Rothe, som 1747-50 gav ut sitt trebandsverk om Tordenskjolds *Heldte-levnets beskrivelse*. Inte så få uppgifter tycks också helt enkelt ha uppkommit under Rothes eget skrivande. Detta har uppmärksamats av tidigare forskning och inte minst den ovan nämnde Bergensen. Men inte desto mindre ha legenderna levt vidare och traderas. Även sentida forskare har, med tillbörliga källkritiska reflektioner, återgett dem. Detta gäller även Dan Andersen, som dock vid flera tillfällen understryker hur mycket av detta legendgods som dyker upp först i Rothes verk, utan spårbar koppling till Tordenskjold och hans samtid.

Andersens bok är ett stycke habilt biografiskt hantverk där vi får följa huvudpersonen från det han såg dagens ljus i Trondheim 1690 till dess han 1720 omkom i en duell i Gleidingen i Tyskland. Här möter vi de klassiska sjöstridearna vid Dynekilen 1716, Göteborg och Strömstad 1717, Göteborg ännu en gång 1719 och slutligen erövringen av Marstrand och Karlstens fästning också det 1719.

För en svensk läsare är det nyttigt att få sig till livs det danska (norska) perspektivet på det sjökrig som rasade mellan våra länder åren 1709-1720. Tordenskjold är ju i högsta grad närvarande i snart sagt alla klassiska marin-historiska verk om den svenska sjömakten under den senare hälften av det stora nordiska kriget. Men fördjupningen i det dansk-norska perspektivet sak-

nas dessvärre ofta i svensk litteratur. Tyvärr måste man konstatera att det motsatta förhållandet i viss mån gäller Andersens bok, som saknar resonemang om det svenska perspektivet. I det avseendet haltar hans bok, precis som många svenska böcker gjort före honom. Vi väntar ännu på ett försök att ta ett samlat grepp på sjökriget i de nordiska farvattnen under Karl XII:s, Frederik IV:s och Peter den Stores inbördes kamp.

En ny och fräsch angreppsvinkel är Andersens försök att utröna verkligheten bakom de samtida klagomålen mot Tordenskjolds hårda agerande som chef. Flera klagomål mot hans hårdföra beteende – bland annat att han ska ha sparkat och missfirmat underlydande – ledde till utredningar från högre ort. Hur förhöll det sig då med grunden för dessa anklagelser, i en tid när en hårdför behandling av inte minst manskapet snarast var legio på örlogsfartygen i de flesta länder? En genomgång av amiralitetets inkomna skrivelser visar att ingen annan besättning än Tordenskjolds (eller Peter Wessel som han hette före adlandet) klagade på sin chef. Skällsord, hugg, slag och sparkar går igen i många skildringar av Tordenskjolds befälsföring. Fram tonar bilden av en för personlig del äregirig och oförvågen fartygschef, som i farans stund tycks ha bekymrat sig föga om besättningens välbefinnande. Andersen anmärker mycket riktigt att en fartygschef som inte bryr sig om att han utsätter besättningen för onödiga risker har betydligt svårare att få de underlydandes lojalitet i svåra situationer, i motsats till den chef som tydligt visar att han inte offrar någon ”i onödan”. Tordenskjold tycks kunna inrangeras i den förra kategorin.

Tordenskjolds äregirighet förledde honom också att tidvis frisera sina rapporter till kungen och överordnade i amiralitetet. Det gäller inte minst det misslyckade angreppet på Strömstad den 19 juli 1717. Tordenskjolds eskader fick dra sig tillbaka med 96 döda och 246 sårade, vilket var mycket ansenliga förluster även i samtidens perspektiv. I sin rapport försökte Tordenskjold balansera intrycket genom att hävda att svenskarnas förluster var minst tre-fyra gånger så stora. I ett brev direkt till kung Frederik IV drog sig Tordenskjold inte från att tala om kanske 700-800 stupade svenskar, ja kanske till och med upp emot 2 000 man. I verkligheten fanns på valplatsen i inloppet till Strömstad 19 stupade och 173 sårade svenskar. Den här opålitliga rapporteringen gjorde, väl så mycket som det misslyckande anfallet i sig, att Tordenskjolds uppåttstigande karriärkurva fick sig ett rejält hack. En dryg månad efter anfallet på Strömstad avsattes han från posten som chef för sjöstridskrafterna i den norska delen av kungariket. Men även hans problem med manskapet och det faktum att han i maj 1717 hade angripit Göteborg utan tillstånd av överordnade bidrog också. Här kan man göra reflektionen att om Tordenskjolds anfall

på Göteborg hade lyckats hade han suttit säkrare i sadeln än någonsin, oavsett om tillstånd hade givits eller inte från högre befäl. Detta bara understryker den gamla sanningen att skillnaden mellan hjältedåd och fördömelse är liten i sjökriget.

Intressant för en svensk läsare är skildringen av det storpolitiska spelet det ödesdigra året 1716 då en rysk-dansk invasion av Skåne stod för dörren och tsar Peter besökte sin allierade Frederik IV i Köpenhamn. Men det skar sig snart mellan de två furstarna och Frederik tycks ha varit okänslig för den maktfullkomlige men stingslige tsarens reaktioner. Därmed missade han också ett gyllene tillfälle att med rysk hjälp föra över massivt överlägsna arméförband till Skåne och besegra de där stående svenska trupperna.

Men frågeställningen är naturligtvis inte så enkel. I Danmark åsåg man med oro den ryska makttillväxten i Östersjön, samtidigt som sjömakterna Nederländerna och Storbritannien för inget pris i världen ville att en och samma stat åter skulle behärska båda sidor av Öresund. Dessa faktorer bidrog starkt till att rädda Sverige från undergången. Inte ens i Köpenhamn var man intresserad av ett totalt svenskt sammanbrott, i alla fall inte om resultatet blev en stark rysk dominans i regionen. Här visar Andersen en klar blick för de marinstrategiska perspektiven, men tyvärr låter han inte dessa resonemang löpa ut till en röd tråd genom hela framställningen. Det hade gett ett bredare perspektiv på och en djupare förståelse för Peter Tordenskjolds agerande.

Detsamma gäller det intensiva kaparkrig som bedrevs av alla parter, även av Tordenskjold samtidigt som denne tillbringade en stor del av sin tid till sjöss med att jaga svenska kapare i Västerhavet. Hans främste svenske motpart Lars Gathe (adlad Gatenhielm) mera känd som "Lasse i Gatan" nämns bara kortfattat av Andersen. Helt korrekt beskrivs han som en kaparadministratör som främst verkade till lands. Den bild man finner i äldre svensk litteratur där Gathe och Tordenskjold likställs som sjökrigare är i sak helt fel, och har främst sin grund i senare generationers mytbildning kring "Lasse i Gatan". För den som, liksom recensenten, själv har forskat och skrivit om "Lasse i Gatan" känns dock avsaknaden av det svenska perspektivet ganska stor. Förklaringen till och beskrivningen av det svenska kaparkrig som upptog en så stor del av Tordenskjolds tid till sjöss lyser nästan helt med sin frånvaro. Därmed undanhålls läsaren i praktiken en viktig pusselbit. För Sveriges del var det livsviktigt att dels förhindra andra staters (främst sjömakternas) handel på de av Ryssland erövrade hamnarna i Baltikum, dels att skära av sjöförbindelserna mellan Danmark och Norge, för att förhindra flödet av danska arméförband till Norge, liksom av norska sjömän, skeppstimmer med mera till Dan-

mark. Insikter om dessa strävanden ger en annan belysning av de intensiva danska motåtgärderna, inte minst utförda av Tordenskjold själv när han vid två tillfällen försöker angripa de svenska kaparnas huvudbas Göteborg.

Dan Andersens bok ger oss en sammansatt bild av den mytomspunne sjö-hjälten Tordenskjold. Här berättas hans framgångssaga, men läsaren bereds också en analys av huvudpersonens svagheter och tillkortakommanden. Det pris som hans omgivning, inte minst de underlydande på hans fartyg, fick betala för att Tordenskjolds karriär skulle fortsätta att röra sig framåt och uppåt berättas också på ett förtjänstfullt sätt. En svaghet med boken är den mycket hårda fokuseringen på huvudpersonen, vilket gör att de större sammanhangen lätt faller bort. Glimtvis analyseras de strategiska sammanhangen med klar blick för vad Danmarks och Sveriges grannar hade för intressen i vårt närområde, men under en stor del av skildringen saknas den typen av analys. Det är synd för med en konsekvent genomförd ansats av att teckna de strategiska sammanhangen hade en bra fond kunnat målas, mot vilken Tordenskjolds agerande hade kunnat göras än mera begripligt.

Christer Westerdahl, *Vänern: landskap – människa – skepp. Om en maritim inlandskultur vid Vänern*. Båtdoksgruppen, Skärhamn 2003, 241 sidor, illustrationer, inbunden.

anmäld av Leos Müller

Vänern är Europas tredje största sjö. Vänern är så stor att den egentligen kan betraktas som ett mindre hav. Det är med denna utgångspunkt – Vänerns som ett instängt svenskt hav – som Christer Westerdahl börjar sin omfattande bok. Och det är ganska naturligt att han hänvisar i detta sammanhang till den store franske historikern Fernand Braudel och hans bok om Medelhavet; Vänern kan ses som ett litet svenskt Medelhav. I Braudels spår anlägger sedan författaren ett strukturellt perspektiv på Vänerns historia. Det är de långa vågornas historia, kulturens, jordbrukets, transportteknikens förändring som han är intresserad av. Westerdahl utgår ifrån att Vänern är så pass stor att den under historien utvecklat en egen maritim kultur och det är denna Vänerns maritima kultur som är bokens egentliga ämne.

Vad är då maritim kultur? Författaren lyfter fram främst två aspekter: ett liv som har att göra med hav (vatten) och en 'sjöbrukares' identitet, som skiljer sig från en jordbrukares, en landkrabbas, identitet (s. 9). Det handlar alltså om en kultur som förknippas med fiskare, sjömän, skeppsbyggare, alla människor som på ett eller annat sätt är beroende av sjön/havet. Dock är gränsen mellan de två kategorierna ofta flytande, även en 'sjöbrukare' kan ägna sig åt jordbruk och en jordbrukare kan använda vatten eller is för att ta sig fram.

Bilden av Vänerns maritima kultur i ett långt tidsperspektiv måste bygga på en tvärvetenskaplig bas. Med sin mångsidiga bakgrund är Westerdahl väl lämpad för sådant angreppssätt. Han kombinerar arkeologiska fynd med historiska dokument, etnologiska observationer och ortnamnsforskning på ett mycket funktionellt sätt. Metoden är en slags tjock beskrivning av de kulturella fenomen som författaren ägnar sin uppmärksamhet. Speciellt när det gäller den inledande del av boken som ägnas åt Vänern under förhistorisk tid och medeltid, fungerar den tvärvetenskapliga metoden utmärkt.

Boken är indelad i två stora delar där den första ger en kronologisk översikt av Vänerns historia utifrån ett maritimt perspektiv. Kapitlet om förhistorisk tid ägnas främst åt båtfynd och belägg av militär och transportverksamhet. Kapitlet om medeltid ägnar mycket uppmärksamhet åt kyrkans roll. Landskapens kyrkor placeras kring sjön, kyrkbåtar och deras resor till de olika kyrkorna

runt sjön beskrivs i detalj. Men författaren ägnar sitt intresse även åt farleder, sjömärken och båttyper. Det tredje kronologiska kapitlet ägnas åt tiden efter c. 1600 och är mer historiskt och mindre tvärvetenskapligt – av naturliga skäl, det finns helt enkelt betydligt bättre skriftlig dokumentation för denna period. Igen ges mycket utrymme åt båtar, deras typer, platser där de byggdes, båtarnas arbetskraft, seglationssäsong, och så vidare. Författaren visar även hur betydelsefullt fiske var för Väneren, med dess många arter och stora fisktillgångar. Dessutom belyser detta kapitel Vänerens stora betydelse för export av järn och timmer under den tidigmoderna perioden.

Den andra delen av boken innehåller två kapitel; det första ägnas åt förlisningar på Väneren, medan det andra uppmärksammar det maritima kulturlandskapets olika element (lotsplatser, fyrar och sjömärken, varv, sjökrokar, ankar- och lastageplatser och liknande). En intresserad läsare hittar en mängd fascinerande uppgifter och detaljer om platser, båtar, förlisningar. Dock saknas det en struktur och en argumentationslinje som för läsaren från empirin till en större sammansatt bild av Väneren som ett svenskt Medelhav.

I bokens inledning tar Westerdahl upp den egna bokens plats i den litteratur som finns om Vänerens maritima kultur (s. 16-17) och han är väl medveten om sina brister och om den klyfta som finns mellan bokens syntetiska ambition och den mer skissartade faktiska uppläggnings. Frågan är om resultatet kunde bli bättre med ännu flera uppgifter om olika aspekter av Vänerens maritima förflutna. Jag tror inte det. Däremot är jag övertygad om att en tydligare kronologisk struktur skulle ge boken det röda tråd som jag ibland saknar.

Det finns ingen tvekan om att Christer Westerdahl är en mycket kunnig och driven arkeolog, historiker och ortsnamnsforskare och att han visar i boken förmågan att sätta sina kunskaper i ett sammanhang. Boken om Vänerens maritima kultur är ett viktigt bidrag till den svenska marinhistoriska forskningen. Det borde även nämnas att boken är rikt illustrerad med teckningar, kartor och fotografier och att den har försetts med en omfattande notapparat och käll- och litteraturförteckning. Den har dessutom ett praktiskt ort-, sak- och namnregister, något som annars ofta saknas i svensk vetenskaplig litteratur.

Kortare recensioner

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, *Varvsliv. Minnen från en svensk industriepok. Sjöhistorisk årsbok 2004-2005*. Stockholm 2004, 281 sidor, illustrationer, inbunden

I och med årsboken *Varvsliv* fullbordas Sjöhistoriska museets trilogi av berättelser och minnen från sjöfart, sjöförsvar och skeppsbyggeri. Till skillnad från de tidigare årsböckerna *Sjömansliv* och *Örlogsliv*, som behandlat även de seglande handels- och örlogsflottorna, är denna volym avgränsad till de större ång- och motorfartygsvarven från mitten av 1800-talet och framåt. Huvudvikten ligger på 1900-talets varvshistoria. Avgränsningen är väl motiverad; det var en helt ny varvsindustri för byggnad av järn- och stålfartyg med ursprung i mekaniska verkstäder som växte fram i Motala, Stockholm, Göteborg och Oskarshamn m.fl. platser. Under 1700- och första hälften av 1800-talen hade huvuddelen av det då allenarådande träskeppsbyggeriet varit lokaliserad till Finland och Norrland.

Boken inleds med en kort översikt av svensk varvsindustris utveckling vilken ger en ram för de följande berättelserna. I ett trettiotal självbiografiska texter skildras sedan hur arbetslivet upplevdes i den mångfald av yrken som fanns på varven: från nagelpojkar och hammarnitare, smeder och filare, kranförare och svetsare, snickare och ritare, till lönekontorister, ingenjörer och varvschefer. Texterna är hämtade från uppteckningar i museiarkiv, arbetslivsskildringar, memoarer och intervjuer. Genomgående har de högt läsvärde och ger en fascinerande bild av en försvunnen industri- och arbetslivskultur – som fortfarande i stor utsträckning är i levande minne.

Den moderna svenska varvsindustrins grundläggare Hugo Hammars mångfulla minnesbilder av sina upplevelser som nittonårig praktikant 1883 – grova yrkesstolta arbetskarlar och en råbarkad humor – går igen i många av skildringarna, som dock ger rikliga tillfällen till nyanseringar. I denna utpräglad manliga industrivärld kommer också fem kvinnliga röster till tals, bl.a författarinnan Aino Trosell som relaterar sin tioåriga yrkesverksamhet som svetsare på Arendalsvarvet. Hon konstaterar att varvsindustrin blev ”jämlig” när tillgången på kvalificerade manliga yrkesarbetare tröt på sjuttio-talet.

De vardagliga upplevelserna står i förgrunden, men läsaren får också följa introduktionen av tekniska innovationer som t.ex. svetsning och den första Götaverksmotorn. Avsnittet om den senare och dess konstruktör ingenjör Ols-

son, "Motor-Olle" kallad, ständigt iförd overall och oljig slokhatt, tillhör bokens höjdpunkter.

Till helhetsbilden bidrar också det omsorgsfulla bildurvalet och bildtexterna. T.o.m. för- och eftersättsbladen visar att inget lämnats åt slumpen i bokens produktion: en rostfärgad fartygsplåt genomskuren av en skärbrännare! Boken avslutas med en förteckning över de varv som förekommer i berättelserna, en kortfattad bibliografi, förklarande noter samt källförteckning.

Mats Kero

Ingvar Henricson, "*Mister Agent, we are sinking!*" *Öden och äventyr kring Haegerstrands, på världshaven sen 1859*. Breakwater Publishing, Göteborg 2004, 163 sidor, illustrationer, inbunden.

Boken är skriven i anledning av shippingföretaget P J Haegerstrands i Gävle 140-årsjubileum 1999. Det är ingen vanlig företagshistoria, vilket författaren också påpekar, utan en blandad kompott av reportage, krönika och skrönor om och kring företagets verksamhet. Den blandade kompotten är också av blandad kvalitet. Till bokens avgjorda förtjänster, förutom det vackra bildmaterialet och författarens djupa kunskaper om Gävles sjöfartshistoria, hör de många levnadsöden i anslutning till den senare som han låter passera revy utifrån bevarade brev och minnesanteckningar. Det är skildringar som bär och fascinerar, samtidigt som det ger en god bild av villkoren för sjöfartens intressenter både ombord och i land under slutet av 1800-talet och första hälften av 1900-talet. Reportagen från en skeppsmäklarfirmas vardag idag ger också intressanta inblickar i en del av sjöfartens "infrastruktur" vilken är lika oundgänglig som hamnar och farleder, men som sällan belyses. Boken avslutas med data om de 12 segelfartyg och 14 ångfartyg som redades av Haegerstrands 1865-1909 samt en förteckning av firmans ägare och agenturer genom åren.

Att på uppdrag skriva underhållande och med substans, även för läsare utanför deltagarna på en firmafest, är nu inte alla gånger enkelt. Måhända har också uppdraget känts författaren övermäktigt då han fyllt ut den vackra volymen med ett övermått av tröttsamma putslustigheter och skissartade allmänna tidsbilder, vilka ibland snarare skapar rastlöshet än färg åt skildringen. (Någon gång blir det också fel, som när han påstår att Winston Churchill inte kämpade i skyttegravarna under första världskriget – vilket han faktiskt gjorde 1915-16.) Att författaren kan bättre är dock uppenbart; med ett mindre

omöjligt uppdrag och pennan hållen i stramare stilistiska tyglar torde vi här ha en populär sjöfartshistoriker av rang.

Mats Kero

Janet Macdonald, *Feeding Nelson's Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Era*. Chatham Publishing, London 2004, 224 sidor, illustrationer, häftad.

Den gängse populära bilden av mathållningen under segelfartygens tid är av ruttet kött och skorpor fulla av mjölbagg, nedsköljd med surt vin, härskan öl och "grogg" för att bedöva smaklöka. Janet Macdonald, författare av bl.a. kokböcker och med mastersexamen vid Greenwich Maritime Institute, hävdar i denna bok att detta ingalunda var normen i Royal Navy under Napoleonkrigen. Hon visar i studien att sjömännens officiella diet var bättre än den som kunde förväntas dem iland. Den gav också ett omfattande kaloriintag vilket var nödvändigt för det hårda arbetet i sjötjänst. Klagomål över mathållningen var heller aldrig den primära anledningen till missnöje bland besättningarna. Trots svårigheterna med att bevara proviant i avsaknad av kyl, frys och konserver hade man inom Royal Navy i stort sett fått bukt med skörbjugg och andra sjukdomar pga bristande näring vid sekelskiftet 1800.

Att åstadkomma detta för en flotta omfattande 150 000 sjömän i 1000 fartyg som ibland låg månader ute till sjöss var en enastående bedrift av Royal Navy's administratörer i *Victualling Board*, hävdar författarinnan. För dem som är bevandrade i den nyare forskningen kring *naval administration* är bokens slutsatser i stort kanske inga nyheter. I detaljer torde de också kunna diskuteras, då mera forskning på området behövs. Jämförelsen med andra flottor, som den franska och spanska, begränsas även av att författarinnan hållit sig till engelsk litteratur.

Inte desto mindre är det en läsvärd studie, som kombinerar en omfattande dokumentation med författarinnans detaljkunskaper rörande praktiska problem runt matförvaring och matlagning. Boken inkluderar värdefulla appendix över tidens snåriga mått och vikter, beräkningar över sjömännens kalori- och vitaminintag, hur administrationens växlar och bokföring fungerade, ordlista samt för den roade gastronomen matlagningsrecept på de maträtter och drycker som inmundigades av Nelsons mannar!

Mats Kero

Sail and Steam. Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen. compiled by Lars U. Scholl and Merja-Lisa Hinkkanen. *Research in Maritime History*, No 27, St John's, Newfoundland 2004, 266 sidor, häftad.

Yrjö Kaukiainen, professor i europeisk historia vid Helsingfors universitet och en välkänd finsk sjöfartshistoriker, fyller 65 år. Han hedras vid detta tillfälle av sina kolleger från International Maritime Economic History Association, som han var president av, med utgivning av hans viktigaste engelska artiklar. Samlingen utkommer i Associationens serie *Research in Maritime History* som nr 27. Eftersom den största delen av Yrjö Kaukiainens omfattande produktion är på finska – även om han också publicerat på svenska – ger denna samling den hittills bästa möjligheten att bekanta sig med hans författarskap för svenska läsare. Kollektionen är inte mindre intressant för att den finska sjöfartshistorien av naturliga skäl även är en del av Sveriges historia.

Samlingen innehåller, utöver tre introduktionsessäer skrivna av Lars U. Scholl, Merja-Liisa Hinkkanen och Lewis R. (Skip) Fischer, sjutton artiklar som Kaukiainen har publicerat i olika tidskrifter och antologier. De flesta kretsar kring några få teman som kan anses som centrala för Kaukiainens sjöhistoriska forskning. Fokus ligger främst på det sena 1800-talet, en period som han även undersökte i sin mest uppskattade engelska bok *Sailing into Twilight. Finnish Shipping in the Age of Transport Revolution, 1860-1914* (Helsingfors 1991). Flera artiklar ägnas åt olika aspekter av sjöfartens övergång från segel till ånga. Ett viktigt område i Kaukiainens författarskap är sjömännena och deras anpassning till nya villkor i slutet av 1800-talet, men det finns även en artikel om rederiernas anpassning och en annan om tävlan mellan den finska kustsjöfarten och järnvägar 1830-1913. Svensk 1700-talshistoria berörs i en artikel om produktplakatets konsekvenser för holländsk sjöfart. Det karaktäristiska för alla bidrag är författarens förmåga att med små exempel från finsk sjöhistorisk forskning belysa de stora frågorna och de stora ekonomiska sammanhangen. På sådant sätt blir Finlands, och följaktligen även Sveriges, sjöfartshistoria en viktig del av den globala kapitalismens utveckling.

Det finns ingen tvekan om att Kaukiainens forskning och författarskap håller en mycket hög standard; det syns inte minst i Lewis R (Skip) Fischers uppskattande ord. Samlingen *Sail and Steam* gör Kaukiainens produktion på engelska tillgänglig i en och samma volym. Detta borde uppskattas inte minst av svenska läsare.

Leos Müller

Hans Åkerlind, *1900-talets fartygsarkitektur i Sverige, del 1-4. Umeå Studies in History and Theory of Art No 8*, Institutionen för konstvetenskap, Umeå universitet, Umeå 2004, 423 sidor, illustrationer, häftad.

De senaste decenniernas utveckling av fartygsarkitekturen står i bjärt kontrast till de linjesköna skapelser som byggdes för svenska rederier under den första efterkrigstiden med höjdpunkter som Transatlantics *Moln*-klass och Johnson-linjens *Seattle*-klass bland lastfartygen och *Kungsholm* och *Gripsholm* bland passagerarfartygen. Lastfartyg anses numera kunna se ut hur som helst; rent av tycks man från beställarhåll anse ”ju fulare fartyg, desto rationellare” som en resignerad f.d. varvsdirektör uttryckt sig. Formgivningen av passagerarfartyg ägnas mera omsorg men sker för det mesta utan kunnande och är modebetonad.

Detta är några av utgångspunkterna för förre stadsarkitekten i Umeå, Hans Åkerlind, som skrivit den första doktorsavhandlingen i Sverige om fartygsarkitektur. Ämnet för avhandlingen har tidigare väckt föga intresse inom akademisk forskning trots, som den kände konsthistorikern Bo Grandien påpekat, att fartygs arkitektur är lika värd att studera som husen på land och förekomsten av många exempel på ömsesidig påverkan mellan land- och fartygsarkitektur.

Del 1 har titeln *Var inte båtarna finare förr?* (64+29 s) och innehåller en övergripande diskussion om olika arkitektoniska motiv som präglar fartygs estetiska utformning: fribord, språng, förhållande mellan längd och bredd, för- och akterstäv, överbyggnad, skorsten, målning/kulörer, interiör mm. I del 2 *Fartygsarkitektur i Sverige 1935-1995. Från estetisk guldålder till renodlad rationalism* (127+87 s) tillämpas sedan analysen av dessa teman på last- och passagerarfartyg över 149 bruttoton från perioden. Del 3 behandlar *Den vita fiskebåten av trä – dess arkitektoniska gestaltning* (31+20 s) och del 4 *Ståltrå-laren – dess arkitektoniska gestaltning* (37+28 s); även fiskefartygen studeras utifrån i del 1 angivna teman.

Delarna kan läsas separat och utgör en sammanläggningsavhandling. De upprepningar som blir följden av denna uppläggning är dock inte tröttsamt och behandlingen av ämnet präglas av en klar och välformulerad prosa. Det stora antalet illustrationer (på särskilt numrerade bildsidor) samt ord- och begreppsförklaringar gör också resonemangen lätta att följa. Undersökningen bygger i första hand på studium av foton och ritningar då de flesta av de be-

handlade fartygen naturligtvis är skrotade. Eftersom avhandlingen är ett pionjärbete har författaren i stor utsträckning fått tillskapa sig egna metoder för att beskriva arkitektoniska förändringar av fartygen. Dessa är emellertid lättförståeliga för sjöfartsintresserade utan kunskaper i konstvetenskap. De teoretiska resonemangen är också enkla och handfasta för en lekman på området.

Åkerlind är heller inte rädd för att framföra sina egna estetiska ideal vad gäller fartygs arkitektoniska utformning. Grunden till den negativa utvecklingen inom området ligger i nya metoder och utrustning för rationell godshantering med containrar, ramper, hissar och osymmetriskt placerade kranar mm., samt de ökade fartygsstorlekarna som i många fall omöjliggör ett traditionellt byggt språng. Men författaren påvisar att mycket estetiskt kunnande i utformningen av fartyg – som inte står i vägen för rationell godshantering och ekonomi – också gått förlorat med nedläggningen av de anrika linjerederierna och svensk varvsindustri. Detta visas av det danska Maersk Lines containerfartyg, vilka fortfarande är omsorgsfullt estetiskt utformade och är allmänt beundrade för sin skönhet. Även bland fiskets folk finns en önskan att skapa estetiskt tilltalande fartyg som inte står i motsättning till moderna fiskemetoder; förmågan hos skeppsbyggarna brister dock tyvärr ofta.

Åkerlinds avhandling är värdefull inte bara för att den förhoppningsvis kan bidra till att uppväcka redares och skeppsbyggares avsomnade estetiska intresse, utan även för att den förtjänstfullt visar på de maritima aspekternas självklara plats i kulturhistoriska sammanhang.

Mats Kero

Summaries:

Lars Ericson: *The hunt for the Guard – a naval incident in the Baltic Sea during the Cold War, in november 1975*

The paper deals with a mutiny that took place on the Soviet robot destroyer *Storozhevoj* (*The Guard*) in Riga on the night 8–9 November 1975. The mutiny was led by the political officer Valerij Sablin, who wanted the Soviet regime to return to a more traditional Leninist policy. The ship managed to leave the harbour, but when she left the Gulf of Riga and entered the open Baltic Sea, a large number of Soviet air planes and naval units followed her. After being shot at, parts of the crew overwhelmed the mutineers and stopped the ship. *Storozhevoj* was taken back to Riga and the mutineers were punished. At least their leader Sablin was sentenced to death and shot. The ship was, with another name, transferred to the Soviet Pacific Sea.

The paper also tries to answer the question of how much of these dramatic events that were seen by the Swedish armed forces and if anyone in Sweden understood what was happening. In the following year, 1976, papers in Sweden and Great Britain wrote about the incident and a lot of speculative rumours were spread.

Later this incident inspired a Swedish historian to write a novel about Swedish intelligence officers in the mid 1970's. Maybe, it also was to a part the inspiration for Tom Clancy's famous novel *The Hunt for Red October* as well as the 1990 movie based on the book with Sean Connery as the main character.

Bertil Åhlund: *The History of The Society for Shipping and Naval Defence of Sweden*

By the end of the nineteenth century the navy had become very important within Sweden's defence policy, in contrast to the earlier central defence strategy. However, the balance between land and naval forces was a matter of extensive debate, as was defence policy in general. At the same time development of the Swedish merchant marine was lagging behind in comparison to the merchant marines in the other Scandinavian countries. In 1906 a number of influential naval officers and shipowners, using the successful German *Deutscher Flottenverein* as a model, decided to found The Society for the Swedish Fleet (*Föreningen Sveriges Flotta*) to promote the interests of the Swedish navy and merchant marine.

The Society, with Crown Princess Victoria as Honorary President, expanded rapidly during the ensuing years, reaching some 8 000 members in 24 local societies. It also took a leading position in influencing public opinion in favour of a stronger national defence before WW I. In 1911, when the new Liberal government decided to postpone the building of a new armoured ship, the Society initiated intensive activity. A national subscription for funds to build the armoured ship was started. After Skr. 17 million (some £35 million in today's monetary value) had been handed over to the government, the construction of the armoured ship was resumed.

During WW I both the activities of and the number of members in the Society decreased as the needs for the naval defence became generally provided for. The Swedish merchant marine was of crucial importance for the country's food supply and industry, and 280 ships and 794 lives were lost as a result of acts of war. The significance of both the navy and the merchant marine for Sweden's national defence and supply situation during the war became important lessons for the Society to pass on in the interwar period.

The post-war disarmament, culminating with the Defence Plan of 1925, hit the army especially hard. As a result, some younger officers of the General Staff started a new military journal, *Ny Militär Tidskrift*, to argue the case for the need to strengthen and reform the army. Various statements made by the group were considered to be directed against the navy by the journal of The Society for the Swedish Fleet, *Vår Flotta*. However, in 1930 the army officers' reform proposals led to a new Parliamentary Defence Committee. The Committee's report was not presented until 1935; these were submitted for

comments and largely debated by the Society in articles and publications. According to the Society, Sweden could afford a naval defence to counter an invasion at sea. When the new defence plan was finally adopted in 1936, the originally very limited role of the navy within the national defence had also been modified.

No decision was taken, however, concerning the future types of vessels in the navy. The question of whether to build new large armoured ships or a fleet of light vessels was still being debated at the outbreak of WW II, when it was decided to concentrate on light ships which could be quickly constructed in fairly great numbers.

Apart from the public debate on the navy's role within the national defence, the immediate prewar years were characterized by great organizational changes within the Society: new regulations, the organization of local committees and a special Stockholm committee with widespread activities. During the war period activities centred on public meetings and festivities to boost defence morale. As the acute problems concerning naval defence were solved the Society also took a larger interest in the problems of the merchant marine. For example, a special correspondence college was started to educate young people for employment in the shipping industry.

In the post-war period the shift in the Society's activities towards the civilian shipping sector was accentuated. In spite of wartime losses of 260 ships and 1 330 seamen, the Swedish merchant marine had a fairly large number of modern cargo ships successfully employed in transoceanic shipping. By contrast, the Swedish coastal tonnage faced increasing difficulties in competition with foreign low cost shipping and land transports. The Society for the Swedish Fleet did not exert any significant influence either on the country's shipping policy or on naval development during the period. The navy's High Command also accepted, with some reluctance, the continuous shift towards a light coastal fleet. However, the Society's youth activities (courses in sailing, navigation and seamanship) were a great success during the fifties, and it was decided to form a special youth section separate from the Society.

When the Society celebrated its 70th anniversary in 1976 it was during the deepest crisis of the Swedish shipping and shipbuilding industry, and the strength of the Swedish navy was also rapidly dwindling. The jubilee was commemorated with an exhibition in the Maritime Museum in Stockholm, opened in the presence of the High Protector of the Society, King Karl XVI Gustaf.

In the early 1980s the economy of the Society was in crisis. Following the downsizing of the administration, negotiations with The General Shipping Society of Sweden (*Sveriges Allmänna Sjöfartsförening*) were started. In 1983 the two societies were united in The Society for Shipping and Naval Defence of Sweden. Nevertheless, the influence of the Society on Swedish shipping and naval policy became weak. In 2002 the Board, facing decreasing financial support from the shipping industry and maritime authorities, concluded that it was impossible to maintain the Society and it was dissolved. Despite this, the local committees in Stockholm and Karlskrona continued with certain activities.

Ulrica Söderlind: *Diet aboard Swedish Navy vessels during the seventeenth century, part 1*

The main focus of this article is the seventeenth century food and drinking habits aboard Swedish Navy vessels. The article is based on interdisciplinary research in both archaeological material and written sources from the same period. This method enriches the results and the two different kinds of sources complement each other very well as they do not always tell the same story. Sources from natural science (modern nourishment recommendations) are also used in an attempt to find out how well-fed the men aboard the vessels were. It is not usual to undertake this type of interdisciplinary work as a historian of the early modern era in Sweden.

The Royal Navy vessels *Vasa* and *Kronan* provide the archaeological material from the period and documents from the Swedish National Archive, the Archive of the Swedish Royal Court and the military archives of Sweden supply the written sources. The *Vasa* and *Kronan* are representative of vessels built in Sweden during the seventeenth century: the *Vasa* is an example of the Dutch manner of shipbuilding at the beginning of the century while the *Kronan* is typical of the English style of shipbuilding at the end of the century.

Next year is the 45th anniversary of the salvage of the *Vasa* and so far the research regarding that vessel has focused on the exterior of the vessel and the reasons for its loss in 1628. However, very little research has been done on the daily life aboard a vessel such as the *Vasa* in Sweden. As the *Vasa* sank on its maiden voyage the vessel was not fully equipped and most of the provisions were intended to be loaded at Dalarö. Even so, during the excavation of the vessel some 100 barrels were found containing different kinds of animal bones and the largest barrels had contained water and beer. Water was a very difficult item to keep fresh for a long amount of time and for that reason the main drink aboard was beer, both for the ratings and the officers.

The *Kronan* had been at sea for 12 days before the vessel exploded and sank during a naval battle with a Danish-Dutch fleet in 1676. The *Kronan* investigation in Kalmar is an ongoing project and so the results from the excavation must be seen as preliminary. Even so, amazing artefacts involving several research fields have been found, including those of the onboard drinking and food habits as the vessel was fully equipped.

The main material from the different archives used in research for this article consists of accounts and rations from the navy and different vessels. Some

of these accounts differ from each other as some are recommended rations and others are the actual daily consumption for the men aboard.

The main questions in this article are: how did provisions affected military operations; how well-fed were the men aboard; and how many calories did they receive on a daily basis. According to the recommendations both ratings and officers received dry pies, hard bread, dried and salted fish, dried and salted meat and beer on a daily basis. However, the archaeological material reveals the presence of spirits, wine, and different types of fish and meat, which is at variance with the regulations, and further that citrus was a part of the food and drinking habits.

A case study covering the years 1643–45 shows that rations both according to the official regulations and actual consumption provided a sufficient caloric value for both ratings and officers. The distribution of the calorie value complicates the picture as the intake of proteins for the ratings and carbohydrates for the officers was slightly less than modern recommendations in 1644. However, there was also an unknown wastage of unfit provisions not reflected in the calculations. In reality the system of provisioning was also sometimes inadequate during naval operations. For example, in 1644 the Swedish Navy's operations against the Danish Fleet in the southern Baltic was hampered by lack of food and the crews endured severe privations.

Per Tingbrand: *The Russian Coastal Raids in Medelpad and Ångermanland in 1721*

Russia and Sweden were the two main combatants of the Great Northern War which raged in northern Europe from 1700–21. This paper deals with the very last of the Russian coastal raids on Sweden. Specifically it gives a detailed account of the Russian attacks on the adjoining Swedish provinces of Medelpad and Ångermanland situated in the north of the country along the coastline of the southern part of the Gulf of Bothnia.

The Swedes had been victorious for many years, but after the battle of Poltava in 1709 the Russians increasingly got the upper hand, putting the Swedes on the defensive. Determined that his country should acquire a powerful navy to secure her communications with the western world through the Baltic, the Russian czar Peter I brought the war over to Sweden proper to bring the enemy to its knees and make it accept Russian peace terms. The means to do this was the creation of a fleet of shallow-draught vessels – mainly so-called galleys – capable of sailing in the shallow Nordic archipelagos which the deep-draught Swedish naval ships could not access.

After having conquered Finland and the Swedish territories of Estonia and Livonia, the czar dispatched galleys across the sea to burn Umeå in September 1714, and one year later Russian galleys were seen in the archipelago of Roslagen. Brief landings were also made on the Baltic island of Gotland in August 1715 and in July 1717. In the summer of 1717 Russian galleys thrice descended on the island of Holmön in the Kvarken straits. After the Swedish king Charles XII had been killed in Norway in 1718, a grand fleet attacked the central parts of Sweden in the summer of 1719 from the Bight of Gävle in the north to Bråviken in the south, also disembarking troops there that tried in vain to force their way through the Stockholm archipelago to the Swedish capital. In May 1720 Umeå was pillaged and burnt for the second time by a Russian task force crossing the sea from the opposite Finnish coast.

Another Russian fleet, designed to administer the final deathblow to Sweden's resistance and commanded by the Irish-born mercenary Peter de Lacy, was dispatched in the early summer of 1721. Between May 18 and June 17 it devastated the mainly defenceless coastline of Norrland from Hamrånge in the province of Gästrikland in the south to Piteå in the province of Västerbotten in the north leaving behind a swath of destruction.

From available sources this Russian galley fleet of 1721 may be assessed as

having consisted of approximately 30 galleys, 30 sloops and 30 skerry boats, 5 000 infantry soldiers and 450 Cossacks with horses brought on specific horse galleys. Aware that the first town along their route – Gävle – had a quite strong garrison, the Russian fleet, arriving from the island of Åland in the southeast, simply passed this town and effected their first landing a little to the north of Gävle. Only skeleton-sized regular military forces had been hurriedly sent to assist local bands of peasantry in defending the towns of Hudiksvall in Hälsingland and Sundsvall in Medelpad. For the defence of Ångermanland's only town at this time – Härnösand – no regular military unit whatsoever had been detailed. Regular Swedish military units from mainly the Västerbotten Infantry Regiment defended Umeå and Piteå in the province of Västerbotten but in view of the superior strength of the Russian forces all Swedish resistance along the long coastline proved to be futile. At this time no Swedish naval ships were operating at all in the whole of the Gulf of Bothnia.

The author presumes that the Russians had acquired at least some previous knowledge of the mainly uncharted waters along the long coastline of northern Sweden. They probably brought their own copies of Petter Gedda's *Grad-Charta öfwer Norre-Botten from 1695* and maps of Ångermanland and Västerbotten that had been drawn in 1714 and somehow found their way into Russian hands through the use of spies. They also captured and forced local fishermen to serve as pilots along their sailing route. Since the knowledge of such fishermen had been normally restricted to their nearest fishing grounds they were regularly set free as new fishermen who could be expected to know more were captured along the sailing route. Similarly the Russians forced the local population to disclose the whereabouts of their hidden valuables, not refraining from the use of instruments of torture if necessary.

The Russians seem to have brought a sufficient number of Swedish-speaking interpreters along their route. Some former Swedish officers, most of them belonging to the nobility in the conquered provinces east of the Baltic or Germans otherwise enlisted into the Swedish army, had been taken prisoners of war during the previous campaigns and had changed sides to avoid the hardships of captivity. Also – as shown in the case of Härnösand's burning – there were people who turned traitors to their country and openly collaborated with the enemy and therefore most probably had to leave with the Russians when they departed to avoid the repercussions of their actions.

To summarise the detailed account of the events, the Russians sailed into Medelpad from the south in the morning of May 24, 1721, and defeated the

weak Swedish forces at Sundsvall on May 25 before pillaging and burning the town. The enemy crossed the border between Medelpad and Ångermanland on May 29, plundered and burned Härnösand on May 30 before detaching galleys upstream on the mighty Ångerman River, everywhere looting for booty and crushing every attempt at resistance, and finally leaving the river delta to continue northward and spread its galleys among the many islands of the High Coast. As was customary they landed detachments of soldiers and mounted Cossacks in several places each day that penetrated deep inland as there was no risk at all of interference from regular Swedish soldiers. They left Ångermanland and sailed into the waters of Västerbotten on June 7, 1721.

Extant Swedish official reports show that the enemy had, in slightly more than two weeks of passing through the coastal waters of Medelpad and Ångermanland, completely ravaged the two towns of Sundsvall and Härnösand, the two ironworks at Galtström and Åvike (both in Medelpad), and 243 farms in Medelpad and 639 farms in Ångermanland. Added to this were a number of remote fishing-villages and cottages and – in spite of strict orders not to ruin churches and chapels – the enemy burned down the churches at Härnösand, Säbrå and Högsjö in Ångermanland. However, at least in the case of Härnösand the destruction of its church seems to have been caused by heavy gusts of winds making other adjoining fires uncontrollable and spreading to the church.

As is often the case with reports from commanding military officers they differ quite substantially depending from which side they emanate. Also the difficulty in understanding the Russian language has for a long time made it almost unfeasible to compare reports. However, in this paper two Russian dispatches from de Lacy are referred to in regard to the coastal raid of 1721. Both were printed in St. Petersburg already in 1865 in the publication of sources *Materialy dlja russkago flota*. These dispatches are both rendered in Swedish translations in Tingbrand 1999 (See literature) and one of them is rendered in this paper insofar as Medelpad and Ångermanland are concerned. Not surprisingly de Lacy's account of the amount of havoc wrought on the Swedish coastline does not entirely tally with the Swedish reports.

When the Great Northern War erupted Sweden was one of the leading powers of northern Europe while Russia had been slumbering like a bear about to wake up from his hibernation. The Treaty of Nystad, concluded on August 30, 1721, resulted in the irrevocable loss of Swedish domination. Now Russia emerged as the new great power in the north.

Leos Müller: *Neutrality and Swedish Shipping 1770–1815*

Sweden's neutrality has much deeper roots than Swedes of today will admit. In fact, neutrality was Sweden's predominant policy since the loss of her great power status in 1721. Even during the era of 1770–1815, the period this article focuses on, Sweden successfully avoided the great continental wars, and together with Denmark carried out a distinct neutrality policy toward the two struggling great powers of France and Great Britain. Undoubtedly neutrality had a significant economic impact in the countries. The Nordic merchant marines expanded rapidly in the late eighteenth century and they played an important role in the functioning of European and Atlantic markets during the turbulent times of war.

Neutrality's role in the expansion of Danish shipping has been recognised by Danish historians for many decades, but in Sweden the impact of neutrality on shipping and trade is largely unknown. On the one hand, Swedish economic historians have paid major attention to the long-term development of their eighteenth-century economy, especially agriculture, iron industries and trade. Only limited attention has been paid to studying shipping, especially shipping under wartime conditions. Additionally, Swedish eighteenth-century shipping has been perceived as a typical outcome of mercantilist policy, in this case of the Swedish Navigation Act (*produktplakatet*). On the other hand, although historians of diplomacy have studied Sweden's neutrality policy they have failed to properly acknowledge its economic importance.

This article attempts, by combining the approaches of both economic and diplomatic history, to evaluate the role of neutrality in the development of Sweden's shipping and trade. The major part deals with the analysis of Swedish long-distance shipping beyond Cape Finisterre. The study is based on examination of the register of Swedish Algerian passports, documents issued for all Swedish ships sailing south of Cape Finisterre in northern Spain. This means that the passport register contains detailed and reliable information on Swedish ships engaged in shipping to the Iberian Peninsula, Mediterranean, Atlantic, and even Indian Ocean. Two major conclusions may be drawn from this analysis. First, there was long-term expansion of Swedish shipping beyond Cape Finisterre; the number of passports issued increased from c. 200 in 1770 to c. 600 in 1800. Second, there is a very strong correlation between periods of expansion of shipping during wartime, and periods of stagnation or even decline during peace periods. The correlation confirms that Sweden's neutrality in the American War of Independence and partly in the French Re-

volutionary and Napoleonic Wars was the decisive factor of the growth of shipping. It is probable that more than half of the Swedish tonnage going beyond Cape Finisterre was employed in tramp shipping for foreigners.

Another example of the economic exploitation of Sweden's neutrality in 1770–1815 involves the spectacular and significant re-exporting of Chinese commodities carried by the Swedish East India Company (SEIC). The Company was one of the big actors in the company trade with Canton and it played a significant role as a supplier of tea to the European markets. The American War of Independence engaged all states with significant East India trade from 1780: Great Britain, France and the Dutch Republic. Sweden and Denmark stayed neutral, which left the Swedish and Danish East India Companies without competition. The trade data indicate that during the course of the war the Danes and Swedes accounted for about one-third of tea imports to Europe. As regards Sweden, the best year of this wartime boom was in 1782, and the value of re-exported Chinese commodities (primarily tea) was then close to the total of Swedish exports; an impressive value for a small country without a colony. However, after the end of the American War of Independence, the re-export trade dramatically declined and the SEIC lost its importance as a leading tea trader.

The two examples of exploitation of neutrality in Swedish shipping and trade highlight neutrality as an important factor of the development of Swedish shipping and trade in the late eighteenth century. Sweden appeared to follow the same path as Denmark in this sense. However, in spite of the similarity in this exploitation of neutrality, we also have to consider significant differences between the two Nordic countries. For example, the Danish merchant fleet was much bigger, and much more dependent on tramp shipping than its Swedish counterpart. Sweden's foreign trade was based on exports of bulky low-valued commodities, such as timber, iron, tar and pitch; Denmark lacked such commodities. In the Danish trade colonial imports and re-exports played a much more important role. Such differences, together with various geo-political situations often resulted in a different understanding of neutrality and interests in foreign policy, and led to antagonistic positions when the neutrality policy was broken. Yet, from a broader European and Atlantic point of view the neutral Nordic marines fulfilled a similar function; in the course of wartime they replaced the carrying capacity of struggling states and thereby reduced the disturbance war caused to markets. From this perspective the neutral merchant fleets played an integral role in the development of the late eighteenth-century Atlantic economy.

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), Dr Leos Müller (Editor) and Lic Mats Kero (Deputy 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>Sune Birke: Ur däckslöggboken</i>	5
<i>Lars Ericson: Jakten på Vaktposten – En marin incident i Östersjön under det kalla kriget i november 1975</i>	6
<i>Bertil Åhlund: Sveriges Flotta. Förening för sjöfart och sjöförsvaret – en historik</i>	17
<i>Ulrica Söderlind: Stormaktstidens kosthållning ombord svenska örlogsfartyg, del 1</i>	38
<i>Per Tingbrand: De ryska kusthärjningarna i Medelpad och Ångermanland 1721</i>	77
<i>Leos Müller: Neutralitet och svensk sjöfart, 1770–1815</i>	107

Recensioner

<i>Dan H. Andersen, Mandsmød og kongegunst. En biografi om Peter Wessel Tordenskiöld. Aschehoug Dansk Forlag A/S, Köpenhamn 2004, anmeldt av Lars Ericson</i>	131
<i>Christer Westerdahl, Väner: landskap – människa – skepp. Om en maritim inlandskultur vid Väner. Båtdoksgruppen, Skärhamn 2003, anmeldt av Leos Müller</i>	135

Kortare recensioner

<i>Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, Varvsliv. Minnen från en svensk industriepok. Sjöhistorisk årsbok 2004–2005. Stockholm 2004</i>	137
<i>Ingvar Henricson, "Mister Agent, we are sinking!" Öden och äventyr kring Haegerstrands, på världshaven sen 1859. Breakwater Publishing, Göteborg 2004</i>	138
<i>Janet Macdonald, Feeding Nelson's Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Era. Chatham Publishing, London 2004</i>	139
<i>Sail and Steam. Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen. compiled by Lars U. Scholl and Merja-Lisa Hinkkanen Research in Maritime History, No 27, St John's, Newfoundland 2004</i>	140
<i>Hans Åkerlind, 1900-talets fartygsarkitektur i Sverige, del 1–4. Umeå Studies in History and Theory of Art No 8, Umeå 2004</i>	141

Summaries

<i>Lars Ericson: The hunt for the Guard – a naval incident in the Baltic Sea during the Cold War, in november 1975</i>	143
<i>Bertil Åhlund: The History of The Society for Shipping and Naval Defence of Sweden</i> ..	144
<i>Ulrica Söderlind: Diet aboard Swedish Navy vessels during the seventeenth century, part 1</i> ...	147
<i>Per Tingbrand: The Russian Coastal Raids in Medelpad and Ångermanland in 1721</i>	149
<i>Leos Müller: Neutrality and Swedish Shipping 1770–1815</i>	152

Pris 200 kr

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

ISSN 0280-6215

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 2005