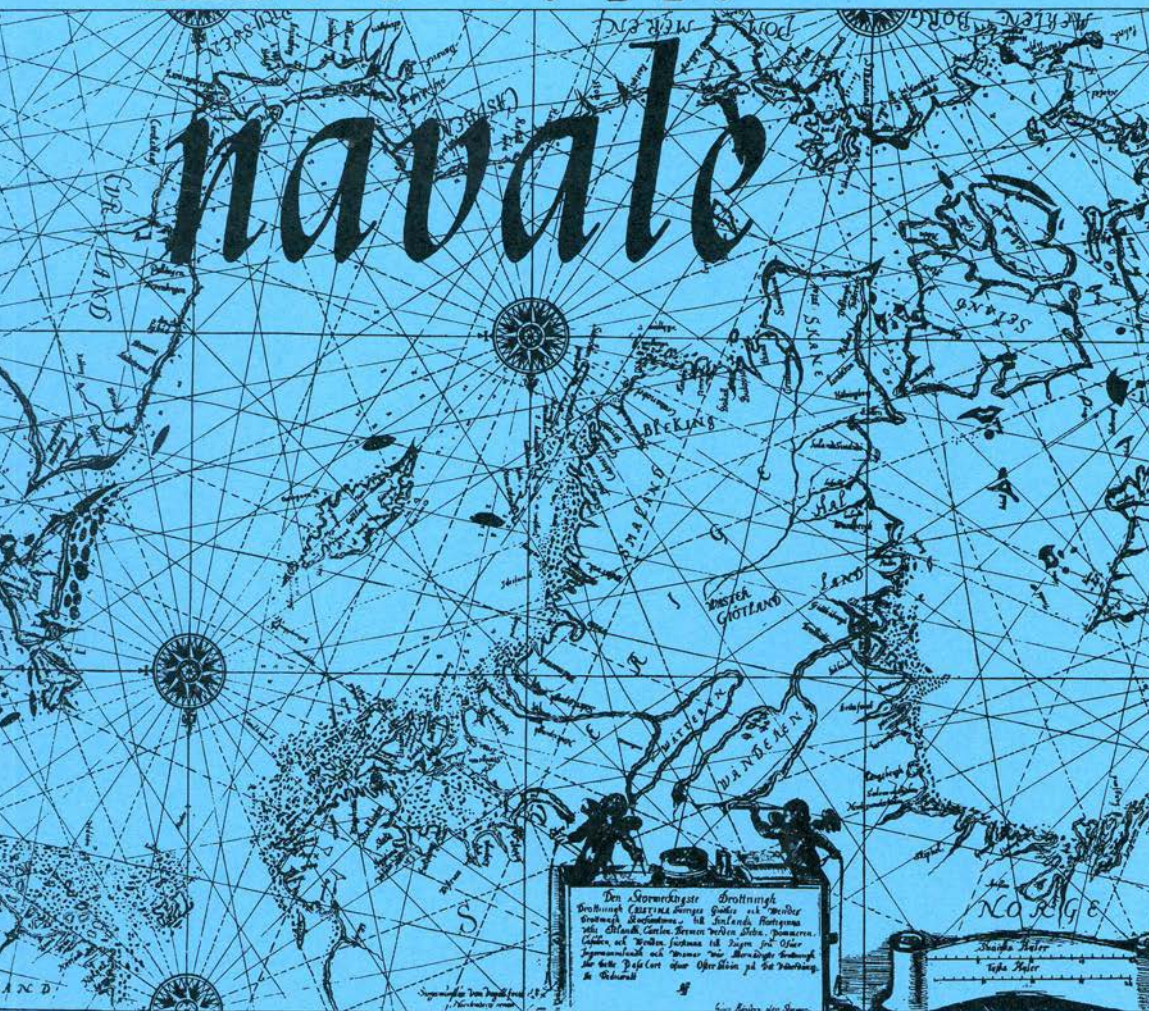


70
år

Forum

Nr 65

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* och *Forum navales* skriftserie*

... anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen

Arbetsutskott: kommendör Bo Wallander (ordförande), professor Jan Glete (vice-ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), fil.mag. Ingvar Sjöblom (skattmästare), docent Leos Müller (redaktör), fil.lic. Mats Kero (redaktör), fil. dr. Ulrica Söderlind (redaktör), samt Lars Bruzelius (webbredaktör).

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 beställas av sekreteraren under ovan angivna adress.

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

Forum navales redaktion:

Leos Müller, e-post: leos.muller@hist.uu.se

Mats Kero, e-post: matskero@yahoo.com

Redaktionens postadress:

Forum navale, c/o Leos Müller, Historiska Institutionen,
Uppsala universitet, Box 628, 751 26 Uppsala.

www.sjohistoriskasamfundet.se

Forum navale

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

*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Nr 65

Innehåll:

<i>Mats Kero och Leos Müller: Förord</i>	5
Korvetten <i>Carlskronas</i> resa till Medelhavet 1844-45. Premiärlöjtnant Govert Indebetous dagboksanteckningar sammanställda av Otto von Fieandt	7
<i>Ingemar Liljegren: Bildandet av Sveriges frivilliga motorbåtskår</i> — ett privat initiativ i nationalismens anda	62
<i>René Taudal Poulsen: Merging fisheries history and fisheries biology:</i> The potential of marine environmental history.....	100
<i>Christoffer H. Ericsson: Sjökriget i finska viken den avslutande</i> sommaren 1944.....	115
<i>Mats Kero och Leos Müller: Ubåtsdebatt</i>	122
<i>Ola Tunander: Det kalla krigets historia, vetenskap och spelet under ytan...</i>	125
<i>Nils Bruzelius: Ola Tunander, Spelet under ytan: teknisk bevisning i</i> nationalitetsfrågan för ubåtsoperationen mot Sverige 1982.	151
<i>Recensioner</i>	
Hanna Hagmark-Cooper, <i>Avsked och återseende: sjömanshustruns liv under</i> <i>1900-talet</i> . Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland nr 704, Helsingfors 2008. Anmäld av Ingrid Kaijser	155
Christer Winberg, <i>Amerikabåtarna: från emigranter till miljonärer,</i> Stockholm: Bokförlaget Arkipelag, 2007. Anmäld av Mats Kero.....	159
Jörnstedt, Bengt, <i>Rena linjer, ren segling: Peter Norlin och hans båtar,</i> Stockholm: Nautiska Förlaget, 2007. Anmäld av Mats Kero	161

Kortare recensioner

Av Mats Kero

- Anders Hedin, *Sveriges fyrar: originalritningar 1678-1902/Lighthouses of Sweden: Original Drawings*, Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2008. 164
- Anders Hedin, *Sveriges sjökartor 1539-1836/Sea Charts of Sweden*. Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2007..... 165
- Johnny Söderlund, *Sjömärken: vägvisare och kulturminnen*. Stockholm: Statens maritima museer, 2007..... 166
- Christoffer H. Ericsson, *Tre städer på Kymmenekusten: Fredrikshamn, Rotschensalm och Lovisa framskapade av krig, gränser och östliga vindar*. Skrifter utgivna av Svenska folkskolans vänner, Volym 179, Ekenäs: Ekenäs Tryckeri Ab, 2007 166
- Bengt O. Hult, *Nautisk uppslagsbok: facktermer för båtfolk*. Stockholm: Nautiska Förlaget, fjärde upplagan, 2008..... 167
- Torbjörn Dalnäs, *Gränslös sjöfart: sjöhistorisk årsbok 2008-2009*, Stockholm: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, 2008..... 168
- Summaries* 170
- Sjöhistoriska samfundets medlemsregister 2008* 176
- Sune Örtendahls stiftelse*..... 183
- Anvisningar för manusförfattare, Forum navale* 184

Förord

Mats Kero och Leos Müller

Sjöhistoriska Samfundet stiftades på ett konstituerande sammanträde i Stockholm den 3 maj 1939. Samfundet kan alltså i år fira sitt 70-årsjubileum, något som kommer att uppmärksammas i andra sammanhang. Redaktörerna vill ändå påminna om att Forum navale är en direkt arvtagare till den skrift som publicerades året efter Samfundets bildande. Skriften bär titeln *Den svenska handelssjöfartens historia sedan Gustaf Vasa*. Sjöhistoriska Samfundets skrifter nr 1, 1940.

Författare var en av 1900-talets största svenska vetenskapsmän, utomlands fortfarande den mest kända och mest citerade svenske ekonomhistorikern, Eli F Heckscher. Heckscher var dessutom en mycket framgångsrik nationalekonom och grundare av ekonomisk historia som akademisk disciplin. Heckschers skrift baserades på dennes föredrag vid Samfundets konstituerande sammanträde. En lång rad bemärkta forskare, publicister och sjömilitärer har sedan dess medverkat i Sjöhistoriska Samfundets skrifter och i dess efterföljare Forum navale. Det är ett arv att vara stolt över men som också förpliktigar.

Detta nummer hoppas redaktörerna visar på den stora spännvidden i sjöhistorisk forskning och även dess relevans för aktuella historiska frågeställningar. För Sveriges del är en av de mest kontroversiella händelserna under efterkrigstiden också en del av vår sjöhistoria, nämligen 1980-talets ubåtsjakter. Detta behandlas i en särskild avdelning under rubriken Ubåtsdebatt med bidrag av Ola Tunander och Nils Bruzelius samt ett förord av redaktörerna. Ingemar Liljegrens artikel om tillkomsten av Sveriges frivilliga motorbåtskår visar hur modern militärhistoria ger intressanta bidrag till allmänna historiska frågeställningar rörande nationalism och manlighetsideal. Den danske historikern René Taudal Poulsons bidrag utgår från ett nytt och spännande område inom marinhistorisk forskning, nämligen "marine environmental history" eller i översättning marin miljöhistoria. Utifrån en fallstudie av historiska fångster av långa och kabeljo i Nordsjön av fiskare på den svenska västkusten visar författaren hur historiker i samarbete med marinbiologer kan dokumentera långsiktiga förändringar i marina ekosystem och människans påverkan av dessa.

Artikeln om korvetten *Carlskronas* resa till Medelhavet 1844-45 visar att örlogshistoria också kan vara av nog så stort kulturhistoriskt intresse. Under

fartygets långa hamnuppehåll får vi fascinerande inblickar i de dåtida lokala förhållandena och svenskarnas reaktioner inför dessa förmedlade av dagboksskrivaren Govert Indebetou.

Numret innehåller också en essä av Christoffer H. Ericsson om sjöstriderna i Finska viken under fortsättningskriget 1941-44. Mycket lite är skrivet på svenska om denna krigföring med minor, improviserade styrkor av gamla kanonbåtar, sjöbevakningsbåtar och fåtaliga moderna torpedbåtar. Slutligen har vi ett antal längre och kortare recensioner av nyutkommen litteratur av sjöhistoriskt intresse. Förutom mer traditionella sjöhistoriska ämnen finns även här bidrag som belyser aktuella frågeställningar som kön, nationalism och rasism.

Liksom under föregående år utkom under 2008 fem titlar i Forum navales skriftserie: Olle Malmqvist & Iréne Welander Larsson, *"De oändligt förbandade sluparna...": episoder från sjöstriderna mot Ryssland 1808-1809*; Claes Bernes, *Segelfartygens tid*; Herman Fältström (red), *Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget*; Herman Nikula, *Svenska skärgårdsflottan 1756-1791* samt Hans Norman & Erik Wallström, *Johan Puke: skeppsgossen som blev generalamiral och statsråd 1751-1816*. Av titlarna utgavs fyra av andra förlag med stöd från Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse. Utöver dessa titlar inköptes och distribuerades till Samfundets medlemmar Bror Stefensons memoarbok *Från periskop och brygga: ubåtsman och amiral under det kalla kriget, minnesbilder från tiden 1948-1991*.

Det är vår förhoppning att, finanskris till trots, kunna fortsätta att hålla en hög utgivningsnivå även under 2009. Det är en utgivning som torde vara unik på det sätt som den kommer Sjöhistoriska Samfundets medlemmar tillgodo, samtidigt som den utgör ett avsevärt bidrag till den blygsamma sjöhistoriska forskningen i Sverige.

När det gäller Samfundets verksamhet i övrigt under det gångna året kan det uppskattade höstmötet ombord på nyrenoverade *af Chapman* särskilt noteras. Det är inte var gång Samfundets medlemmar träffas i en sådan unik marin miljö!

Vetskapen om att Samfundet har en webbplats har uppenbarligen ännu inte nått fram till alla medlemmar. Vi vill därför påminna om denna: www.sjohistoriskasamfundet.se. Webbplatsen byggs successivt ut av Samfundets webbredaktör Lars Bruzelius och innehåller bland annat Svensk sjöhistorisk bibliografi, uppdelat på olika områden som ordböcker, skeppsbyggnadskonst, sjömanskap, navigation m.m. På webbplatsen finns även länkar till viktiga digitaliserade utgåvor av äldre internationella verk i sjöfarts- och sjökrigshistoria. Besök alltså vår webbplats!

Korvetten *Carlskronas* resa till Medelhavet 1844-45

*Premiärlöjtnant Govert Indebetous dagboksanteckningar
sammanställda av Otto von Fieandt*



Presentation av Govert Indebetou

Ett antal dagböcker som skrivits av min fars morfar kommandören Govert Adolf Indebetou (1807-1891) har legat till grund för denna artikel.

Govert Indebetous karriär började som 14-årig kajutpojke på en skonare som seglade från Stockholm och hämtade saltlast i Portugal och slutade som kommandör och stationschef i Karlskrona som då var Sveriges viktigaste örlogsbas.

Efter genomgångna militära skolor i Karlskrona blev han sjöofficer 1827. Eftersom marinen då inte hade någon ledig befattning tog han tjänst i handelsflottan och seglade som styrman runt Medelhavet och till Amerika under åren 1827-30.

Otto von Fieandt f. 1920 har tidigare skildrat Govert Indebetou i *Kajutpojken som blev kommandör* - Marinlitteraturföreningen nr: 83/1998 och är också upphovsman till *Karolinerkrigaren och hans käresta* - Militärhistoriska förlaget 2004, *Sjöofficer för 100 år sedan* - Forum navales skriftserie nr 14, *Krigarliv en 300-årig finsk-svensk släkthistoria* (von Fieandts släktförening 2000) samt *Postryttaren* - Postmuseets årsskrift 1996.

1800-talet kom att innebära helt nya fartygskonstruktioner. Ångmaskiner, propellerdrift samt stål- och järnfartyg ersatte segel och träskrov.

1832 erhöll Indebetou ett stipendium för att hos den engelska marinen studera ombyggnad av segelfartyg till ång- och propellerdrift. Erfarenheter som han sedan skulle delge sina svenska uppdragsgivare och som resulterade i en lärobok: *Om ångfartyg och deras handterande*. Samtidigt deltog han ombord på engelska ångfregatten *Castor* i portugisiska tronföljdskriget 1833.

Åren därpå innebar kommenderingar som befälhavare på de moderna postångarna *Constitution* och *Motala* på traden Ystad-Stralsund och på kanalbåtarna *Erik Nordevall* och *Göteborg*. Postångarnas trafik under denna tid har av undertecknad beskrivits i tidskriften *Postryttaren* – Postmuséets årsskrift 1996.

1853-54 erhöll Indebetou tjänstledighet för att som fartygschef utrusta och föra befälet på kungariket Preussens nya och modernaste ånghjulsdrivna korvett *Danzig*. Fartyget gjorde 1854 en årslång expedition till Medelhavet för att demonstrera Preussens intresse att som nybliven sjönation ta del i det pågående Krimkriget (1853-56). Denna expedition har skildrats i boken *Resa till Levanten* som utkom 1956, redigerad av min far f. d. kommandörkapten Govert von Fieandt.

På grund av att Indebetou betraktades som marinens mest erfarna sjöofficer både när det gällde att framföra segelfartyg och ångmaskindrivna skepp (hjul- och propellerdrivna) var han i tjänst ända till 77 års ålder. På sin fritid undervisade han kostnadsfritt skeppsgossar i teckning och akvarellmålning. Dessutom deltog han aktivt i Karlskronas kommunala styrelse.

Under alla sina expeditioner utomlands skrev han utförliga dagböcker som illustrerades med intressanta akvareller.

När han till slut blev pensionerad som kommandör och tillförordnad militärchef och öfverkommendant i Karlskrona sammanfattade han sin sjö-tjänstgöring på följande sätt:

I svenska marinen 102 månader till sjöss

I engelska marinen 18 månader till sjöss

I preussiska marinen 15 månader till sjöss

På handelsfartyg 82 månader till sjöss

Tillsammans 217 månader utan någon grundkänning.

Från och med början av 1800-talet utrustade svenska marinen årligen minst ett större krigsfartyg för en årslång expedition till främmande vatten – dels till Medelhavet och då ofta för att konvojera svenska handelsfartyg som skydd

mot de där etablerade sjörövarna – dels till de amerikanska kontinenterna för att besöka den svenska ön St. Barthélemy (svensk koloni under åren 1783-1877).

Govert Indebetou deltog i flera långfärdsexpeditioner och skrev då följande dagböcker:

1. Korvetten *Carlskronas* resa till Medelhavet 1844-45 (Govert tjänstgjorde ombord som premiärlöjtnant). Återges nedan.

2. Korvetten *Lagerbielkes* resa till Medelhavet 1858-59. (Govert var capitaine och fartygschef)

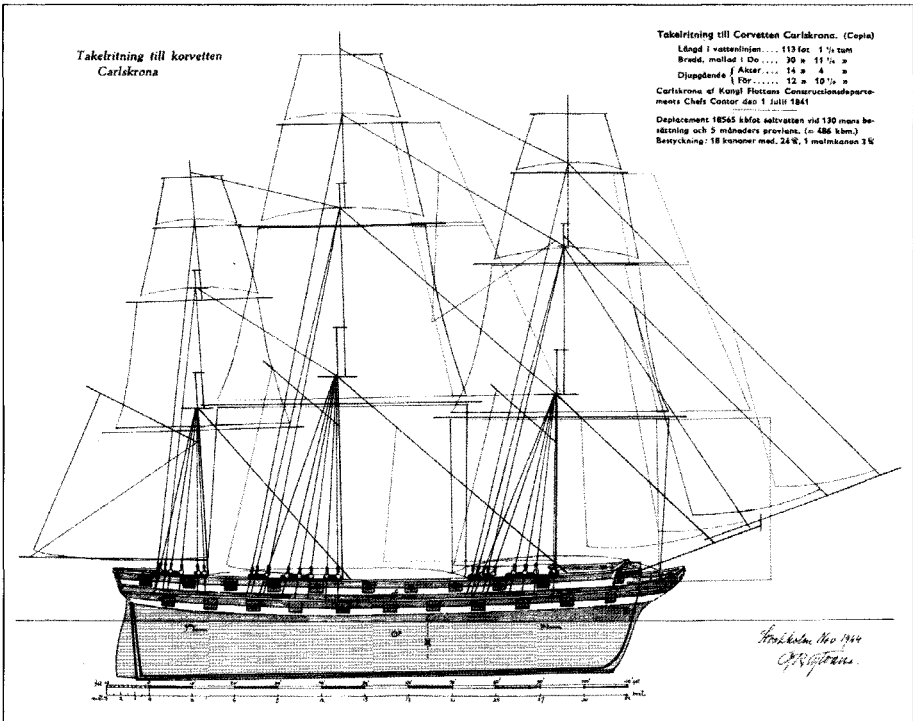
3. Fregatten *Eugenies* resa till Färöarna m.m. 1863 (Govert var kommandörkapten och fartygschef)

4. Linjeskeppet *Stockholms* mobilisering vid norska västkusten 1864. (Govert var kommandör och eskaderchef)

Anteckningarna är mycket detaljrika men ibland litet omständliga. Stavningen är moderniserad och för att göra materialet mer lättläst har jag tagit mig friheten att ibland tillgripa förenklingar och även infoga förklarande tillägg. Dessutom har mindre intressanta avsnitt utelämnats.

Här återges korvetten *Carlskronas* expedition till Medelhavet 1844-45. Inledningen om sjöröveriet i Medelhavet och fartygstyper har skrivits av mig.

Korvetten *Carlskronas* resa till Medelhavet 1844-45



Ur O.R. Sylvans bok *Korvetten Carlskronas sista resa*, *Sjöhistoriska samfundet* 1945.

Inledning

Barbareskstaternas sjöröveri i Medelhavet

Eftersom 1844 års expedition till Medelhavet skulle vara en politisk/militär makt demonstration utanför Marockos kust kräver detta en kortfattad information om den då aktuella situationen.

Svenska handelsfartyg började under 1600/1700-talen att i allt större antal söka sig till medelhavsländerna. Men handeln med dessa länder stördes av ett mer eller mindre legaliserat sjöröveri. Råkade man i sjörövarnas händer var det inte endast fartyget och lasten som gick förlorade. Besättningen som bestod av "otrogna" (kristna) såldes som slavar. För att på något sätt kunna skydda sina sjömän tecknade flera nationer avtal med Barbareskstaternas härskare

som innebar att man köpte sig fri från sjöröveri. För svenskt vidkommande tecknades under åren 1729-43 separata avtal med staterna Algeriet, Tunisien och Tripoli. Samtidigt tillsattes konsulter i hamnstäderna för att kontrollera att avtalsvillkoren efterlevdes. Men de härskande paschorna var smarta affärsmän som skickligt utnyttjade sina sjörövere. Avgifterna ökade efter hand så att de snart blev en betungande utgiftspost i svenska statens budget. Till slut låg flera länder i öppet krig med de välbeväpnade sjörövarnationernas flottor. För att 1779 förnya avtalet med Tripoli skickade Sverige några örlogsfartyg för att samtidigt konvojera 21 handelsfartyg som var destinerade till olika medelhavshamnar.

Örlogsfartygen under befäl av majoren vid amiralitetet L.G. Blessingh bestod av fregatten *Thetis*, kutterbriggen *Husaren* och transportfartyget *Speculation* som var lastat med presenter till Barbareskstaternas härskare i allmänhet och till paschan Jussuf i Tripoli i synnerhet. Men förhandlingarna i Tripoli visade sig mycket mer besvärliga än man räknat med. Blessingh visade paschan Jussuf en lista på alla presenter som skulle överlämnas om ett nytt fredsavtal tecknades på villkor att alla tidigare beslagtagna svenska skepp och tillfångatagna sjömän överlämnades. Men detta intresserade inte paschan utan han krävde 100 000 peso duro, plus alla presenter som fanns ombord på *Speculation* samt *Thetis* fina slup.

Eftersom förhandlingarna med dessa olika bud drog ut på tiden förklarade Tripoli krig mot Sverige som varade så länge som det rådde ett avtalslöst förhållande mellan staterna. Till slut enades man om ett kontantbelopp på 70 000 peso duro samt presenter till paschans alla anställda. Därmed upphörde krigstillståndet och alla tillfångatagna svenska sjömän frigavs.

När Frankrike, England och Italien i början av 1800-talet besatte delar av den nordafrikanska kusten upphörde så småningom det mesta av sjöröveriet.

Sverige säger upp sjöröveriavtalet

Svenska regeringen beslöt att 1844 sända en flotteskader till Marocko för att på vänskaplig bog häva ett obekvämt sjöröveriavtal som hade tecknats på Gustav III:s tid och som nu alltför länge varit i kraft.

Från Sverige utsändes för detta ändamål fregatten *Josephine*, korvetten *Carlskrona* och skonerten *l'Aigle*.

Från Norge kom korvetten *Nordstiernen* samt från Danmark – som samtidigt skulle passa på att föra liknande förhandlingar – krigsångfartyget *Hekla* och kutterbriggen *Merkurius*.

De svensk/norska fartygen ställdes under befäl av chefen på *Josephine*,

kommendören C.H. Ulner som – jämte svensk/norske generalkonsuln i Tanger M. Ehrenhoff – var Sveriges befullmäktigade ombud vid förhandlingarna.

Motparten var sultanen av Marocko, Muley Abd - er - Rahman. Förhandlingarna fördes ömsom ombord på *Josephine* som ankrade upp i Tanger och ömsom i sultanens palats och pågick från januari 1844 till den 9 april 1845. Då undertecknades en överenskommelse som innebar att all vidare betalning upphörde i och med att Sverige betalade en sista tribut på 133 532 Riksdaler Banco. Denna överenskommelse skulle omgående seglas hem av *Josephine*, för att ratificeras av regeringen och skulle därefter träda i kraft först sedan dokumentet, senast före september månads utgång, återlämnades till sultanen.

Fartygstyperna

Det största seglande krigsfartyget är linjeskeppet som har tre råsegelriggade master och tre kanondäck med ett 70-tal kanoner och med en kommendör som fartygschef för cirka 700 mans besättning.

Fregatten är mindre men också med tre råsegelriggade master, men endast två kanondäck med ett 30-tal kanoner och en chef av kommendörkapstens grad.

Korvetten är ytterligare en klass mindre. Hon har också tre råsegelriggade master men endast ett kanondäck med cirka 15 kanoner och är därför artilleristiskt sett den svagaste fartygstypen men i gengäld lättmanövrerad och snabbseglande. En blick på korvetten *Carlskronas* tackelriggning visar därför skyhöga master och stora segel. Besättningen bestod av cirka 130 man plus befäl, uppdelade på artillerister, matroser, jungmän, båtsmän och skeppsgossar.

Skonerten är minst med förliga masten råsegelriggad och mesanmasten snedsegelriggad.

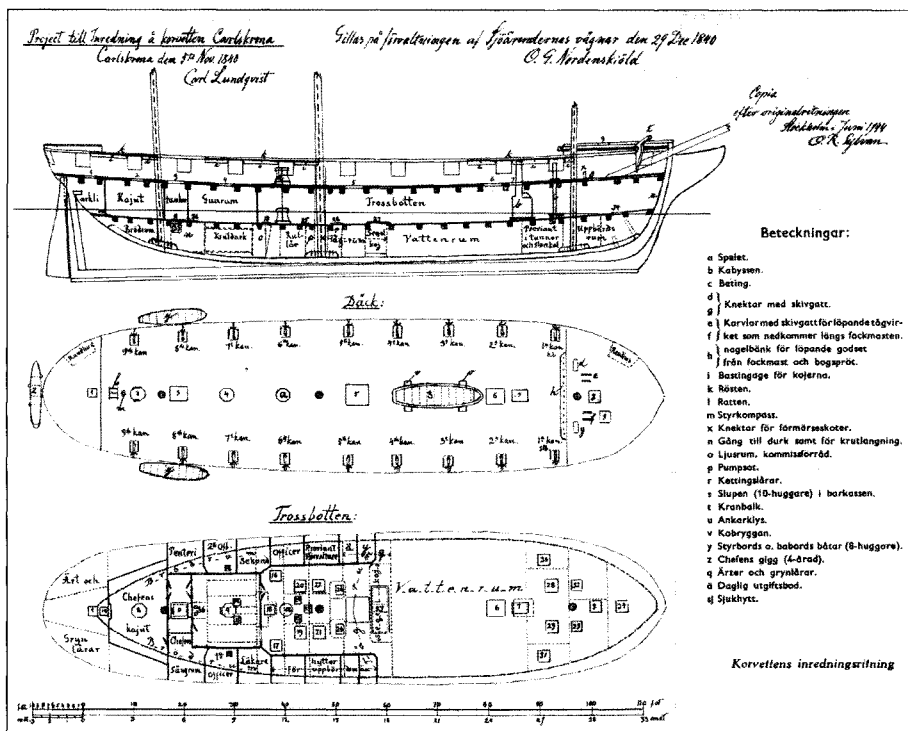
Bland officerarna är sekonden chefens närmaste man och därefter kommer premierlöjtnanten som bl. a. svarar för ekonomin.

Vid den nu aktuella fartygsexpeditionen till Medelhavet var Govert Adolf Indebetou premiärlöjtnant på korvetten *Carlskrona* och härifrån skrev han en utförlig dagbok om denna händelserika expedition.

Här följer ett sammandrag av hans anteckningar.

På Carlskrona redd måndagen den 2 september 1844

På korvetten *Carlskrona* var det ett duktigt rivande och fåktande. Samma dag hade det varit inmönstring och strax kom ostlig vind så att korvetten fick varpas förbi *Manligheten* som hindrade vår segelsättning. Den som hade



Ur O.R. Sylvans bok *Korvetten Carlskronas sista resa*, *Sjöhistoriska samfundet* 1945.

göromål märkte knappt hur Kungsholmen saluterade, lotsen avgick och avsegelpejling togs innan den Elfte Carls kronojuvel förminskades till en liten rand i horisonten.

Då började man se sig omkring inom de relingar som begränsade hemmet för kommande månader och man fann där en hel hop unga levnadsglada och hurtiga officerare, chefen inräknad som med mycken foglighet förde befälet.

Korvetten *Carlskronas* besättning 1844:

Chef. Friherre Gustaf Edvard Ruuth, Capitaine.

Sekond. Capitaine-Lieutenant Eric Adolf Prinzensköld.

Officerare. Premier Lieutnant Govert Adolf Indebetou.

Av ekonomiska skäl utrustades som regel endast ett övningsfartyg om året för långfärdsexpedition och då placerades på detta fartyg ett stor antal sekundlöjtnanter.

Sekund Lieutnanter: Carl Kleman, Abraham Henrik Bildt, Johan Cedercrantz, Jacob Lagercrantz, Vilhelm Söderhielm, Herman Sabelfelt, Anton O. Boy, Eric Odelstjerna, Frantz Gjerling, Axel Bergenstråle, Carl Rålamb, Leonard Rosenqvist, Theodor Palm, Carl Axel Rahm, Claes von Heidenstam, greve Ch.C. Horn.

Doktor: Herman Säterberg.

Proviandförvaltare: Johan Carl Sundin.

Överstyrman: A.W. Berg.

Överkonstapel: Cedergren.

Överskeppare: Lind.

Uppbördstimmerman: Berg

Styrmän: Wigren, Gadelius, Fondahn.

Constaplar: Cedergren, Söderström, Offerman.

Skeppare: Wessgren, Agge, Jonasson.

Cadetter: Centervall, Söderqvist.

Timmerman: Pettersson.

Vidare fann jag en besättning, varav de flesta förut sett Medelhavet och alla tycktes med håg dit återgå. En fördel med att folket varit med förr är att de visste att bete sig ombord som ändå är bra olikt mot deras liv i land.

En båtsman har till exempel inte mera än ett skräpigt torp och bondens hjälp i allt vad han därvid företager. Nu är han inskränkt till en snygg liten koj och hälften så stor säck, där blott två omgångar ytterkläder och dubbelt så mycket linne får finnas, vilket måste hållas i gott stånd.

Vidare fann jag ett fartyg av ungefär lika storlek som ett 200 lästers handelsfartyg, men med mycket större dimensioner på master och tackling.

En ändamålsenlig form under vatten och ren kopparförhydning bidrog till att *Carlskrona* gjorde starkare fart än andra jämförbara fartyg, trots att vi inte alltid kunde föra lika många segel.

Hamrarna på Bornholm

Emellertid nalkades natten och stärkte vinden så att fartyget gick förbi Bornholm utan att jag ens såg det. Eftersom jag förr gått denna väg förande postångfartyg till och från Ystad 1835 till 1838 samt senare också 1859 till 1851 kände jag nu liksom då ansvaret om fartygets säkerhet vilande på mig. Jag hade då inte kunnat njuta av någon sömn. Då det var nattkikaren som hållit ögonlocket öppet och sjökortet som ofta blivit rådfrågat.

Hur olika och besynnerligt var det icke nu att känna sig liksom en kusk som åker ini en vagn och efter slutad vakt går ned att supera och söka vila, utan att fråga efter fartygets ställe som av både vana och kunniga personer uträknades.

Till sjöss är livet indelat i vakter:

Förmiddagsvakten 8-12
Eftermiddagsvakten 12-16
Första plattvakten 16-18
Andra plattvakten 18-20
Första vakten 20-24
Hundvakten 24-4
Dagvakten 4-8.

Tideräkningen och vaktskiftet markeras av glasvakten, som regel en skeppsgosse som med hjälp av ett timglas och skeppsklockan markerar varje halvtimme. Halvtimmen får ett slag, heltimmen får dubbelslag. T.ex. markeras kl 4 med 4 dubbelslag d.v.s. 8 glas som är maximalt antal slag i skeppsklockan. Därefter börjar man på nytt så att 1/2 5 markeras med ett slag fram till kl 8 som då får markeras med 8 glas.

Nyårsnatten får en speciell markering. Först slås 8 glas för att markera 12-slaget därefter följer ytterligare 8 glas för att markera det nya året. Händelsevis hade jag alla tre nattvakterna fria och hörde blott föga av vad som verkställdes av vakten på däck.

Men den häftiga rullningen tillkännagav att sjön gick hög vilket är vanligt i sundet mellan Sandhammaren i Skåne och Hammershus på Bornholm som också kallas Hamrarna. Tidigt nästa morgon den 3 dje september var jag rakad och klädd för att från däck skåda det avlägsna skånska landet samt snart därefter Möen med sin 450 fot höga vita klint.

Framför oss syntes en mängd seglare. Vi upphunno en del trots att vi både revade och minskade segel för att inte pressa fartyget för hårt. Den loggade farten vid bidevind blev 11,9 knop – högst ovanligt. Snart kom dansk lots ombord, en frodig rödlätt karl, som icke tycktes ha slitit mycket ont, såsom man annars påstår att lotsar gör. Det dröjde nu ej heller länge förrän vi ankrade utanför Tre Kronors batteri – en liten holme i det köpenhamnska hamninloppet. På så sätt undkom vi strömmen som med 3 knops fart satte NW-vart.

Vi hade nu varit jämnt 24 timmar från Carlskrona och hade nu framför oss Danmarks stora och vackra huvudstad, som i sig förenar allt vad vi har i

Stockholm, Uppsala och Göteborg av det förnämsta av landets statsmän, vetenskapsmän och handlanden, samt naturligtvis även lyx, elände och fromma stiftelser.

Vid utbytt salut och komplimentering med en marinlöjtnant från vardera hållet, blev jag den som sändes från fartyget och hade jag chefens befallning att anmäla korvettens ankomst hos svenske konsuln samt kontrollera att de saker som blivit beställda hos handlanden J. Frölich vid Store Strandstaede 159, följande dag skulle komma ombord.

Köpenhamn, tisdagen den 3 september

Sedan jag några minuter besett Tre Kronor som är byggt på en bank av huggen sten från Bornholm, landsteg jag vid Tollboden kl 6 på aftonen och gick tillsammans med Sabelfeldt till Frölichs lilla bodkammare.

Medan han skaffade en vägvisare till konsuln besåg vi de saker han hade hemma, resten skulle andra besiktiga medan jag vandrade till konsulatet Kronprinsessegade nr 396 dock utan att träffa någon annan än portvakten. Jag skrev en biljett till svenska generalkonsulatet. Det var ju förargligt att inte få tillbringa en trevlig afton med Nelly Hemberg samt göra bekantskap med hennes man, generalkonsul Everlöf.

Det skulle vara frestande att spatsera i "Rosenborgs have" som ligger mitt emot konsulatet men jag gick istället ut genom Vesterport och tog en vue över Tivoli. En särdeles vacker inrättning som danskarna vurma för och skryta över.

Vad är Tivoli frågar mig många. Det lär vara en rolighetsanstalt, där enligt annonser presenteras njutningar för öga, öra, näsa och naturligtvis även för gom.

Sedan aftonmål intagits på S:t Vincents hotel där på franska och danska tryckta matsedlar presenterades samt alldeles som i Stockholm god mat kom in efter lång väntan, återvände jag ombord med en enspänd sufflettvagn.

I hamnen låg en mängd fartyg varibland jag såg många preussiska och norska samt 3 danska ångbåtar som avgingo på eftermiddagen. Ett linjeskepp och ett par andra fartyg syntes på stapelbädden på Holmen dit jag gärna velat gå för att se den artesiska brunnen som där lär vara under borring. Enligt erhållna underrättelser skulle den nu hunnit till större djup än någon del av Sundet och närliggande saltvatten utan att vatten funnits. Jordmånen som oftast varit flintblandad gjorde att borringen med blott 1 å 2 tum om dygnet kunde avancera.

Sundet den 5 september

Med avslutade affärer och efter att ha erhållits lots på natten till den 5 september seglade vi samma morgon och gjorde ett slag för att komma ut från danska landet, vilket vi ändå gingo nog nära för att kunna bese. Det presenterade sig särledes skönt med de lummiga träden utmed kusten, tätt interfolierade med täcka hus. På vattnet utanför var det livligt, där fartyg av alla slag stävade åt olika håll. Ej alla dagar kommer en snällseglande örlogsman med fulla segel och skum för bogen pressande förbi. Likväl är detta inte sällsynt.

Det var inte stort mer en vecka sedan den omtalade ryska eskadern på nio linjeskepp, ett par fregatter och ångfregatten *Kamschatka* avseglade hem från sin långa och för danskarna välkomna visit i Sundet.

Man ser också dagligen vackra snällgående ångfartyg passera till och från Köpenhamn lastade med passagerare och varor. Då man t.ex. om onsdag från Göteborg rekviderar av Hambros "hermiskt henkokte levnetsmidler", har man dem där följande söndag. Dessa matvaror och sjömanskläder är billigare än de engelska och ha god avsättning.

Av olika slags handelsfartyg är det aldrig brist på i Sundet. Än ser man en grann amerikanare med hampa från Ryssland, som med sin tillbakasvängda galjon, nätta tackling med mycket järn i stället för tågvirke, samt vita segel gör sig utmärkt även om det syns en och annan "man of Colour" bland besättningen.

Än seglar den anspåkslöse holländaren med sin "kleene galiot" om 200 ton, helt blankskrapad med en röd rand, rundgattad och med starkt språng på däck, många stagesegel, breda men föga djupa toppsegel och kanske "svärd" i lovarts storvant. Men framförallt putsad och snygg till det yttersta samt ofta medförande vackra fruntimmer som torde vara döttrar till kaptenen.

Den stora saltlastade finnbriggen gör sig genast igenkänd. Men den är icke så välvårdad, utan har vanligen fula proportioner på antingen skrovet eller seglen. Några pälsprydda matrosar arbetar med ankaret under sång och utvisa en vana vid träget arbete, mager hållning och tunga, ovårdade kläder.

Mycket svartare är var man på den andra briggen som just lossat stenkol från Newcastle och nu skall återvända hem efter ny last. Flaggan är trasig och ser mer svart ut än röd. Hon för mycket segel och ser icke efter om hon möter någon så att den skånska jakten som går med säd måste vika undan för att inte bli överseglad. Eller kanske har hon något otalt med kustbevakarens båt som nyss gått ut från Elsenör och har röd duk i det väl skurna spriseglet.

En svensk skonert hivar redan ankartåget in under ljudlig sång av styrman. Snart lämnar han våra farvatten för att leta sig fram till någon fransk hamn

med sin last av högt staplade bräder på däck och sedan vänta på många andra slags frakter innan han återkommer.

Det blir kanske en längre resa än vår som jag i betraktande av de olika nationerna för en stund glömde till dess kommandoordet "klar vid saluten" påminde att vi var vid det trängsta passet där Kronoborgs fästning räcker sig ut såsom bommen av en halvt öppnad gammal svensk stadstull eller som hatten av en tiggare då man viker om ett gathörn. Därefter vidgar sig farvattnet, lotsen får en båt längs sidan vid första signal och stoppar de rikliga lotspengarna i fickan innan han från röstet hoppar ner i sin båt och låter oss själva navigera.

Kattegatt, torsdag den 5 september

De kala klipporna på svenska sidan måste ha slitit mycket ont innan de beslutat sig att förbli fullkomligt sterila och utan minsta prydnad av grönska på de runda grå och släta sidorna. I hur många århundraden har inte vattnet skvalpat mot dem innan de formats så rundade att ingen kant återstår att nötas bort.

Den största och märkligaste udden på svenska sidan heter Kullaberget där enligt sagan en jätte under namn av Kullagubben regerar. Hans närmare levnadsomständigheter är mig obekanta. Men det har jag hört att ingen skeppare vågar passera honom utan att lyfta på mössan och till minne därav "hönsa" d.v.s. bestå någonting i flytande form av erkänd styrka åt sina kamrater ombord.

På yttre klinten av detta berg ligger Kullens fyr som ser så obetydlig ut mot det stora berget att Gubben inte skulle känna den lilla flugan på sina bergsaxlar. Men ibland är han vresig och då sätter han nattmössan över alltsamman så att människoögat icke ser annat än töcken istället för den blixtrande lanterninens eldöga.

Sådant var nu inte att befara då en jämn ostlig vind förde oss förbi dessa ställen med tydligt sikte först av Nakkehoved i väster och sedan landet allt ifrån Kullen, förbi Hallands Väderö till Varberg som vi mot aftonen passerade sedan vi sett Anholt med sitt fyrskepp om babord och Morups Tanges fyr torn på styrbordssidan.

Vinden ensam var icke nog mäktig att framdriva den snabba *Carlskrona* utan det gick också en ström norrut som lik Ran ihärdigt drog oss framåt så att vi mot aftonen fick Winga i sikte lång förr än vi önskat. Det blev klokast att lägga bi till lotsen hörsammat skottet och infunnit sig. Trots att han före dagar var på sin post kunde han dock under hela förmiddagen intet uträtta av brist på vindfulla segel.

Det är med segel som med en börs, att har man dem fulla så kan man

komma vart man vill och känner medgångens övermod. Men utan något innehåll kommer deras sidor att bukta sig och är innehavaren underkastad spott och spe i sin hjälplöshet.

Lyckligvis saknade vi inte pengar då en fiskare kom utroende till oss med skön fisk och ändå präktigare hummer. För en blå tvåa (två riksdaler) åto alla 20 i gunrummet sig väl mätta på båda delarna. Ändå mer belåtna visade sig många anleten då vi på eftermiddagen sträckte upp till Rivö Fjord.

Vid Elfsborg fästning gavs salut och vid svaret föll som av en trollkraft elva av våra segel på en gång tillhopa så att märssegel, klyvare och mesan återstod att gå till ankars för. Denna trollkraft var med chefens kommando väl uttänkt, avpassat och inövat hos den färska besättningen. Kommandoorden är för den oinvigde ett obegripligt språk som vid detta tillfälle förmodligen löd på följande sätt:

"Räck undersegelns gigtåg och gårdingar, klart att bärga bram- och överbramsegel."

"Klart att bärga ledsegel."

"Avdelt manskap till märsarna."

"Klart att bärga jagaren."

"Hal dör. Upp undersegel. In ledsegel, In bram- och överbramsegel."

"In jagaren."

Benämningen på de elva seglen var:

"Föröverbramsegel, storöverbramsegel, kryssöverbramsegel, förbramsegel, storbramsegel, kryssbramsegel, jagaren, focken, storseglet, lovarts förbramsegel, lovart storbramsegel."

Snart låg korvetten till ankars på 4 famnars botten nedanför Nya Varvets stränder.

Nya Varvet, den 7 september

Bakom en liten bergkulle sade man att Göteborgs station av K.Maj:ts Flotta skulle vara belägen, men den såg alls inte inbjudande ut, ty med undantag av ett magasin syntes ej ett enda hus från det ställe där vi låg. Jag fick tillfälle att komma dit med båt som gick för att fylla vatten. Eftersom vädret var vackert tyckte jag och kamraterna Söderhielm och Rålamb att det skulle vara roligt med en promenad i bergen. Ju mer vi nalkades ju mer spärrade vi upp ögonen för att betrakta ett väl ordnat och väl anlagt etablissement i en dæld mellan bergen, lika lövbeväxt och leende som om man befunnit sig vid Mälaren. Närmast landstigningsstället träffade vi på artilleri som var avsedda för kanonslupar, därefter stora skjul vari en mängd kanonslupar och jollar stod uppdragna.

En tjänstaktig kvartersman följde oss till den nybyggda skonerten *Puke* som stod på land tills man muddrat för dess avlöpande. I våra ögon var hon en pygmé ty vi kom från en korvett och gjorde jämförelser.

Varvsbyggnaderna ligger i en halvcirkel kring stranden. Därövan ligger stationschefshuset med en mängd andra grå stenhus, snyggt hållna och omgivna av trädgårdar och tvenne parker. I den ena som kallades officersparken finns ett monument över amiralinnan af Wirsén.

Den andra som kallas Grottan har karousel och lummiga träd samt en i år anlagd gångstig uppåt det från korvetten synliga berget, där man har en vacker översikt av närmaste nejen ända åt Majorna.

Här uppehöll vi oss i sällskap med några officersfruntimmer vilka gått dit för att se den ovanliga tilldragelsen nämligen mönstring av stationens enda seglande fartyg med åtföljande salut av 6 skott för mönsterherrarna.

En mängd fartyg, mest norska, inkom från sjön även nattetid då de nya ledfyra vid Buskär och Böttö tjänade till hjälp vid lotsningen.

Om dagarna passerade fiskare i breda rundgattade och ovanligt korta båtar. De avnämde hummer för 2 1/2 rd. per tjog.

En dag var jag ombord på *L'Aigle* som var under upprustning med alldeles ovant folk. Den hade uti 6 sneda cisterner vatten för 30 dygn samt proviant för lika antal dygn. För 30 man fanns alla slags vapen, nämligen musköt, pistol, pik, huggare och änterbila vilka placerades akter om stormasten, där yngste officern bodde mitt över durken. Upplyftningen av krutlangning skedde genom hans kajuta.

Kabyssen var en aln och 10 tum lång och 19 tum bred med cirka 2 fots höjd. Den hade en liten stekugn mellan två eldstäder. Besättningens mat kokades i två kittlar vilka avlyftades då officernas grytor skulle begagnas.

Fartyget förde 4 st 12-pundiga och 2 st 6-pundiga kanoner.

Elfsborgs fästning

Lördag eftermiddag den 14 september skulle några officerare landa på fästningen för att från vallen taga en tidvinkel¹ och det föll sig så att doktorn och jag kunde följa med.

Göta artilleri gör vakt där under befäl av löjtnanterna Retzelius och Qvan-ten. Dessa bevaka 130 fångar vilka icke behöva arbeta och dessutom finns omkring 200 personer på klippan. Denna koloni är inte särskilt enig. Dels är kommandanten hatad och förlöjljad, dels vill kvinnfolk av olika slag regera och råda.

I mitten står ett högt fyrkantigt hus som lär vara kyrka. I norra sidan sit-

ter tvenne och i västra sidan 21 kulor av 36 till 18 pounds storlek vilka 1719 då Tordenskiold anföll Göteborg blivit ditskjutna av danskar från ett danskt batteri på ett skär i nordväst.

Runtomkring kyrkan ligger snygga hus varav kommandanten har ett ensamt, medan platsmajoren bara har fått ett litet rum med tambur.

I kasematterna bor fångarna och på vallarna står några 12-pundiga kanoner på lavetter färdiga att beskjuta inloppet.

Fästningen har även en hamn med pålverk samt en mängd kasserade kanoner och odugliga stångkulor.

Så lever vi livet ombord

Jag har redan varit på sjön i mer än halvannan vecka och har inte sagt ett ord om min boning på det våta elementet. Eftersom min vän fartygsläkaren och tillika författaren, Herman Säterberg², beskriver livet ombord mycket bättre än jag själv skulle kunna göra, har jag tagit mig friheten att komplettera min dagbok med hans fina uppsats som här följer:

Korvetten Carlskrona är ett av flottans nyaste fartyg, byggt år 1840 och utmärkt som en god och vacker seglare.

Var så god och kom och se.

Behagas det att lägga till med båt vid styrbordssidan så släpps det genast ned tvenne fallrep. Grip hurtigt tag i dem och stig trappan upp.

Jag har den äran att vara till mötes för att föra dig omkring uti vår lilla flytande fästning.

Låt oss då först gå till vänster nedåt styrbords halvdäck och därefter stiga upp på hyttan för att taga hela däckets i ögonsikte.

Längs vardera relingen ligger ett batteri av sammanlagt 18 tjugofyrapundiga kanoner. Knubbiga, svarta som dödens natt ligga de där på sina välformade starka lavetter och blicka ut över det vida vattnet för att finna vem de skulle kunna uppsluka.

Närmast ser vi med blankskurade mässingsramar det vackra skylightet (takfönstret) till chefens rymliga boning och framom är nedgången till gunrummet.

Gunrummet är officerarnas gemensamma rum. Det är matsal, förmak och arbetsrum precis som det faller sig och överensstämmer med tiden på dygnet. Det har sitt särskilda skylight, tillräckligt för att släppa in fullkomlig dager och luft.

Kring gunrummet är en del av våra hytter belägna och andra utanför på trossbotten där bland annat jag har min enkla boning.

Var så god och stig på, här är rum för tre personer d.v.s. om en är beskedlig och sätter sig på bordet. Min boning är således icke mycket större än Diogenes' tunna och såsom den rullade så rullar stundom även mitt lilla hus.

Ett enda fönster i taket 2 1/2 tum brett och 1 1/2 kvarter långt, släpper in allt det ljus som står mig till buds. Utsikten är nämligen inåt genom dörren till gunrummet.

När helst det behagar någon vandrare på däck att sätta sin fot på mitt fönster, det lilla patentglaset, har jag det så mörkt som det var dagen före skapelsedagen. Men min lilla hytt är ändå rätt bra i all sin enkelhet med sin röda rosiga dörrgardin, sin spegel, sitt trekantiga bord, som kan fällas ner, sin tvättkommod av betsad al och sin rymliga chiffonier, visserligen något fullskräpad med musikalier och böcker – men i alla fall rätt väl gjord av herr Dreissner i Carlskrona – samt över densamma en guitarr fasthängande mellan karaffställningen och klädhängaren.

Inom fartyget dväljas omkring 130 själar och från kl 4 om morgonen, när de börja arbeta med rengöring, skura däck med sina sandstenar och skoffar ända till aftonen surrar det omkring som i en kvarn.

I det lilla gunrummet åter surrar det som i en bikupa ty officerarnas antal utom chefen är femton personer. Lägg nu därtill ett oupphörligt knarrande i alla fartygets fogar, skramlande av vapen och förrådssaker, slående i dörrarna, när fartyget rullar, vågornas brusande mot den tunna brädvägg vid vilken jag har min huvudgård etc. etc. så förstår du att jag knappast lider av lugn och ro.

Men man vänjer sig vid allt, heter det och jag börjar nu bli van. Den som tänker vara kinkig må helst låta bli att gå till sjöss. Man bör vara ung till kropp och själ för att kunna vänja sig vid sjömannens besynnerliga liv. Men låt oss vandra vidare. När vi lämnat gunrummet och kommit ut på trossbotten är vi med densamma i manskapets lokal. Där spisa de, där arbeta de stundtals, där krypa de upp varje afton i sina hängmattor eller kojor och ligga liksom puppor i sina skal till dess signalen ljuder: "Rejs, rejs opp alle man" då de förvandlas till fjärilar, börjar fladdra omkring bland tackel och tåg och sprida sig åt olika håll.

Den ena ridande på en märsrå, den andre på ett rep, den tredje frampå spetsen av bogsprötet o.s.v. allt efter omständigheterna. Men råkar någon av dem falla ner och stöta sig eller på annat vis bli obrukbar för flykt, så hör han genast till mitt folk och återgår till natur puppa. Även på trossbotten finns några hytter för officerarne och vår proviantförvaltare, han som är föreståndare för bordet och ordnar så att ingenting oss tryta må.

Stackars vår lille förvaltare. Han ser så ledsen ut ty han har upptäckt att det börjat växa smådjur i grynförrådet. Aj, Aj, Aj, man kan bli ledsen för mindre

än sådant. Tjuvar i grynförrådet, små vita knappt synliga odjur med horn på alla knän.

Man vet inte ens till vilket djurrike de hör – om de är fågel eller fisk – men som ändå så obemärkt knappra på vår gemensamma livstråd. Det är verkligen mycket ledsamt, men jag försäkrar att jag inte kan hjälpa till med något enda medel av alla dem som finns i medikamentslådorna eller i instrumentkistan. De är för små att dra ut tänderna på, de kan omöjligen gapa över tandnyckeln.

Pikar, musköter, sablar, yxor och pistoler möter våra blickar överallt omkring oss upphängda i den bästa ordning. Men även dessa duger ej att nyttja mot de små banditerna och ännu mindre alla de där ståtliga kanonkulorna som du ser ligger runt omkring trossbotten likt det vackraste pärlband.

Låt oss nu gå förut. Här ser vi kabyssen där kockarne har sitt ämbetsrum. Det fräser och puttrar i den stora kitteln – ärter är på elden.

Men vem är denna besynnerliga figur som dragit sig undan i en vrå, liksom hörde han ej till denna värld? Är det en människa eller en ande? Kanske fartygets skyddsande som för en stund gjort sig synlig och antagit skepnaden av en – turk.

Nej det är egyptiern Hadgi Ali som har blivit skickad från vicekungen Abbas Pascha av Egypten med en giraff som present åt vår konung Oscar I som i mars i år ärvde kronan efter Bernadotten Karl XIV Johan och nu – efter fulländat uppdrag – skall följa med på vår korvett till Gibraltar för att därifrån bege sig vidare till Alexandria – han längtar hem, den stackars Hadgi, från vår kalla nord och vi tröstar honom med försäkran om att fartyget ej kommer att bli liggande här mer än ett par dagar. Hans färd hade dock varit förgäves för giraffen var död vid framkomsten.

Klockan 3 på morgonen den 15 september kom vakthavande officer och väckte mig med underrättelsen att vinden gått över till ostlig och att vi om en timme skulle lätta ankar.

Kom upp och se vilken gudomlig natt vi har och tag avsked av nordens norrskenshimmel. Stjärnorna brunno i överjordisk glans på det molnfria valvet och norrskenet drog ännu sina ljusa strimmor över horisontens svarta rand.

I en timmes tid stod vi och betraktade det sköna skådespelet. Helt och hållet överlämnade åt våra känslor och av ingenting störda, ty natten vilade ännu tung över nejden och över fartyget med dess sovande innevånare. Endast då och då avbröts vårt lågmälda samtal av en enslig sjöfågels skri vilket väckte jägarsinnet hos oss – eller betraktade vi de nyvaknade vågornas lek vilket vi förmodade inom kort skulle förbytas i allvar och föra oss bort från fosterjorden.

Vid sådana avskedsstunder är det som om ögonen blev öppnade och vi såg på ett annat sätt allt som omger oss. Vanan vid tingen tycktes förlösa blicken som vill bedöma dem, eller ser vi dem ej rätt, därför att de är för nära inpå oss. Men när steget till avsked är taget faller på en gång slöjan bort, och vi ser klarare än förut. Vad som nyss förefallit oss enformigt och tröttande betraktar vi nu med ett nyvaknat intesse och vad som redan behagat blir i samma stund för oss dubbelt kärt.

Vi visste väl nu att vi snart skulle skåda söderns rika länder om vilka sonen av björkarnas land gör sig så besynnerliga föreställningar. Men morgonen var härlig och frisk så hela vårt samtal gick ut på att prisa det kära Norden. Så småningom började dagern rodna över klipporna i öster, morgonens gudinna, den rosafärgade, hade vaknat, drömmarnas timmar var förbi och alla nattens stjärnor hade slocknat.

Signalen till besättningen att stiga upp – blåsningen i skepparpipan och det tredubbla ropet "Reis, Reis, Reis, Upp o.s.v." hördes från trossbotten.

Det för en stund sedan i slummer försänkta fartyget vars tystnad blott då och då stördes av skeppsklockans monotona klockslag – glas – för varje halvtimme och ropet "allt väl" framställde nu en tavla av det rörligaste liv.

Kojerna lades i den ihåliga relingen – bastingeringen – som när den fyllts med kojer utgjorde ett effektivt skydd mot fientliga kulor.

Skeppsgossar sprang runt i ankarspelet efter taktfast dragspelsmusik och seglen hissades – Farväl Sverige.

Farväl, för ett år eller för evigt – vem vet vad havet ämnar. Farväl mitt fosterland. Jag ser dig blekna i fjärran och förlorar dig i den gränslösa vattenvärlden och slutligen försvinna.

Inspirerad av stundens allvar diktade jag:

"FARVÄL

Min fosterbygd, du är mig kär
 Dig hör mitt hjärta till
 Varthän min långa vandring bär
 För dig jag leva vill.

Till andra land jag ilar ut
 på havets falska stig
 Men längtar åter dock till slut
 Att vila få hos dig

Farväl du stilla lugna dal
 Där nu min moder går
 och saknar mig i tystnad sal
 och offrar mig en tår.

Farväl, fränder, vänner
 Som menat mig så väl
 Vill himlen, åter mötas vi
 Men nu – farväl farväl."

Därmed säger jag farväl till doktor Säterbergs skaldekonst och fortsätter för egen maskin i min dagbok.

Kalaset, den 15 september

Sedan lördagen den 14:de narrat oss att komma till segels med oförrättat ärende beroende på den gamla vindens återkomst blev det allvar av söndagen de 15:de.

Vi följdes av *L'Aigle* på ett avstånd som ökade allt mer sedan vi släppt lotsen kl. 8 och satt alla lätta segel för att komma ur Kattegatt. Kl. 12 middag hade vi Skagen 2 sjömil från oss varefter farten minskade till 9 knop.

Till dinén hedrade oss för första gången chefen med sin närvaro. Brodern i refectorium som det skulle hetat i ett kloster eller Mamma som vi kallade redaktören för hushållet hade gjort sitt bästa. Se här hur ett kalas ombord tillgår, varvid vädret bör vara vackert och hamn nyligen varit att tillgå.

Sedan vi placerat oss 14 man kring en ren duk på ett 4 1/2 alns långt bord, bjöds stekta flundror eller rödspättor samt vitling, vartill dracks antingen port eller madeira. De äldste officerarna proponerade efter hand chefen och resten varandra. Därefter kom en tämligen vanlig sviskonsoppa som kallas manöversoppa, troligen emedan en var efter omdöme manövrerar med vin och socker till dess de utgör en kännbar beståndsdel. Man behöver numera icke uppmanas att dricka till soppan och när vin är sällsynt på bordet blir det gärna efterhållet liksom i tävlan. Gemensligen uppsöker envar någon att nicka åt i det man dricker, liksom därav ursäktad för törst eller snålhet.

En fiskare i den Bohusländska skärgården hade fått den ljusa idén att föra ett slaktat får till oss och därav dragande all möjlig fördel hade vi nu en färsk fårstek. Den omfattades med all iver och kärlek av alla närvarande. Detta krävde nu med all rätt återigen sitt glas. Och detta efterföljdes av en riskaka, men som den inte hade annan sås än sylt och socker måste den också sköljas och nedsättas med ost på engelskt vis.

Man säger att ost är om morgonen som guld, eftermiddagen som silver och vid kvällstiden som bly. Vare därmed hur som helst mig förefaller den aldrig tung att bära utan ersätter lätt all söt dessert, helst när den som nu efterföljdes av caffè med goldwasser eller cognac.

Nu fick de på däck hungrande kamraterna äntligen ombyte samt efterträdde oss i plats och nit. Emellertid tilltog vinden och rullningen så att mången hade känning därav och fick dela med sig åt fiskarna av vad som icke var i gott förvar. Innan midnatt hade vi storm och skildes kl. 4 på morgonen från *L'Aigle* under det var och en gjorde sitt bästa att bärga sig för den höga sjön.

Storm, måndagen den 16 sept

“Uti skeppet halvt begravet, hur man än må ösa havet, öser man det ej ut ändå”. (Tegnér).

Det var arbete den natten både utan och innan. Invändigt med allt arbete som erfordrades innan alla rev blivit intagna under regn, mörker och stark slingring, bramrår nertagna, stänger strukna, storsegel och krysssegel beslagna samt stormstagegel satta för att stötta fartyget.

Med utvändigt arbete menar jag hela fartyget som var så våldsamt att jag ej sett maken på seglande skepp och vill nämna som exempel att lä reling ibland lades helt och hållet under vatten så att sjön gick över bastingeringen³.

På däck tjöt stormen i tackel och tåg, men högre ljödo kommandoropen till den arbetande besättningen som överallt var sysselsatt med att taga in segel och att surra fast allt vad löst var, under det att fartyget sköljdes av oupphörliga störsjöar, som rusade in över relingen.

Låringsbåtarna som voro upphissade på ömse sidor om fartyget, högre än relingen, voro nära att ryckas bort av de hungriga vågorna.

Utan mantåg kunde man ej förflytta sig på däck. Några var riktigt sjuka och många var rädda.

Den vakthavande skriker order dels till alla gemensamt, dels till var och en för att få något gjort eftersom alla är ovana vid varandra och vid oväder.

Och hur är det inunder. De som har sysslor att sköta möta där stora hinder av sina våta kläder, av brist på någon fast plats att håll sig i, av ramlande saker och av vatten som slår in. Det är bråttom att få upp ett par taljor, ett par mattor och några klotsar åt timmerman, det är viktigt att väga ut proviant för morgondagen, skriva skeppsjournalen, laga signallanternor, fästa några handvapen som ramlat ner och stuva om någonting som slår i proviantkällaren.

Mitt i natten lossnar gunrumsbordet och är nära att spränga den ena dörren. En officer går med livsfara att skaffa hjälp och timmermansverktyg.

Ljus, och elddon är förbjudna. Den officer som kommer från vakten kan ej få ljus inne hos sig och den som skall avlösa har svårt att i mörkret hitta kläderna som ramlat ner.

Men den som har natten fri är lika illa lottad i det han vaknar av vatten som blött allt omkring honom och det dryper Gud vet varifrån. Följande dag framvisar skador av vätan och saker som förflyttats på ett obegripligt sätt.

Det starka skeppet går dock framåt med säkerhet och ordning över detta rörliga klippland som i vart ögonblick formar nya berg där nyss en dal utbrett sig för att mottaga fartyget mellan sina islika bräddar. Och ögonblicket därefter återstår varken höjd eller djup utan blott en fradga efter det uppkastade vattnet. Och detta besynnerliga vatten tycks nästan vara besläktat med elden då den rasar och sluppit lös. Om natten kastar nämligen marelden gnistor på däck eller utvisar efter fartyget en lång rand av gnistor som från en omskakad ångbåtsbrasa.

Det är icke blott i vår närhet som dessa mäktiga vågor följa varandra, det är så långt ditt öga kan nå, det är vida längre än du med tanken kan fatta, ty ju mer du sett av detta vida hav desto större förefaller det. Men det är havets oförutsägbara väg som är utstakad för oss.

Nordsjön, avresa från svenska kusten

Början av vår färd i Nordsjön var visserligen gjord redan söndagen den 15 september men egentligen voro vi dessa första dagar i den djupa delen som gränsar till Ishavet.

Nu nalkades vi fort de grunda trakterna där den vilseförda seglaren med hjälp av lodet upphämtar sandkorn för att efter dess färg och storlek gissa var han är.

Är han då kunnig i detta språk, har han medel i sin hand att väl bestämma sin position. Ty Nordsjön är i dessa trakter ovanligt grund (30 till 12 famnar) och bankarna så bestämt olika varandra att stormar, dimmor och strömsättningar utsätter seglaren för faror.

Mera lyckliga voro vi, dansande fram med jämn fart, först SW-vart till Doggers Bank varvid den starka vinden avtog så att blott en hög dyning återstod.

Därefter ställdes kosan sydvart över Silverhålan och Svarta och Bruna Banken under beständigt lodande var timma.

Exempel av botten som för var gång uppfångades med lodets talgboll utgjorde en vacker samling av först vit sand med svarta prickar därefter brunare sand blandad med snäckskal eller småsten.

Det är på dessa bankar som fisken trivs så bra året om att här finns oräkneliga fiskefartyg, mest från England och Holland. De få en mängd flundror av olika arter varav en större sort "turbot" (piggvar) säljs á en guine i London och de mindre "soles" (sjötunga) som liknar skosulor.

Ju mer man nalkas det smala passet mellan de två rivaliserande länderna, desto mer ser man sjökortet uppfyllt av grundare bankar å ömse sidor. Den engelska kusten är den farligaste. Men den är också försedd med de bästa sjömärken som finns.

Vid nästan varje bank finns ett fyrskepp varav Gallopers är ett av de förnämsta och detta fick vi i sikte torsdag den 19:de. Passagen därifrån till Calais kallas av svenskar "Hofden" varför vet jag ej.

Innan skymningen, uppstack engelska landet vid Ramsgate och snart också North Forelands fyr. Strax därpå tändes gaslyktorna i staden som lyste lika tydligt som de i triangel anbragta fyrarna på Goodwins fyrskepp.

Fredrika-dagen, torsdagen den 19 sept ("Kärleken lockar oss till bålen")

I hemlighet gjordes en plan upp att fira första åsynen av England. Förevändningen var dagens namn. De tre mest namnkunniga punschbryggarna sattes i arbete så att ångorna spriddes långt fram till backen där observatörerna höll på att förvillas. Med undantag av de 2 vakthavande sammanträdde officerare och chefen i gunrummet. Vi drack en, ja två skålar för Fredrika varvid en var tilläts tänka på sin käresta och dricka för grannens Fredrika eller överflytta skålen till det namn som låg honom närmast om hjärtat. Sånger sjöngos och glädjen stod högt i tak. Därefter gick vi upp i det vackra månskenet för att bese de granna fyrarna och njuta av det härliga vädret. – Sjömanslivet är härligt.

Spanska sjön, den 27 september

Den 21/9 tog vi avsked av Lizards höga dunkla land (Englands sydligaste udde) och seglade in i Spanska Sjön. Så kallar svenskarna hela havsområdet av Atlantiska Oceanen som börjar vid Engelska Kanalen och räcker till Medelhavet. Engelsmännen kallar det The Bay of Biscay. Vinden ökade och med den farten. Ofta hade vi bottenreven inne, bramrårna nere och vatten välvande från däckets ena sida till den andra. Ja, fader Aeolus var nu så rakt efter oss att vi hade fyrkant brassade rår när vi styrde WSW.

Det var en alldeles märkvärdig segling, aldrig mindre än 150' men väl över 180' om dygnet (' = 1 distansminut = 1852 m).

Måndag kväll stillnade det men det var bara för att hämta nya krafter. Fram-

emot midnatt kom Boreas (nordanvindens gud) så grym att att det fräste efter och framom honom. Alla segel blev beslagna utom ett bottenrevat förmärssegel och revad fock och ändå loggades 13' (över två svenska mil i timmen) under ett par timmars tid⁴.

I sitt sällskap hade han krokodiltårar och en sjö som man snarare skulle trott att han lånat av åskans gud än av Jupiter som ju är himlens och väderlekens gud.

Vi passerade Cap Finisterre, Lissabon och fredag den 27 låg vi väster om Portugals sydligaste udde, Cap S:t Vincent. Nu kom söderns värme emot oss så att man nästan besvärades därav under däck men njöt därav ovan däck och i aftonens vackra månsken. Äntligen minskade rullningen då vinden kom SW och vi höll SO till S mot Gibraltar Sund. Enligt beräkningarna kunde vi inträffa där påföljande afton och således måste mycket ordnas och putsas som dels blivit förstört under sjögången, dels försumrats.

Plötsligt kom en uttröttad turturduva att vila sig på korvettens rår. Hon var för rädd för att få mat av oss och efter en vilopaus styrde hon in mot land.

Vår fartygsdoktor Herman Säterberg, som efter hemkomsten blev en berömd poet och författare, förärade mig framåt kvällen följande lilla dikt:

DEN LILLA TURTURDUVAN I SPANSKA SJÖN

Vad vill du här du vackra turturduva
 på havets vilda rymd där stormar ruva.
 På varje våg, på varje blommig sky.
 Vi flydde du ditt hem, det lugna, stilla
 att dig i dödens skumma nejd förvillla.

O fly, O fly.

Men när du vilat ut en stund på jorden
 så tag min hälsning, ila bort mot Norden.
 Försvinn i ljusa skyar, tills du ser
 mitt kära hemland ur en klarnad dimma.
 Belyst av solens eller månens strimma.

Och där slå ner.

Och hälsa fränder, mina vänner alla.
 Hur högt omkring mig havets vågor svalla.
 Ej skymms dock undan minnets rika land.
 Där lever jag med dem i kvällens stunder
 och ristar deras namn i Söderns lunder.

Vid havets strand.

Gibraltar, den 28:de september

Om aftonen syntes land förut men på långt avstånd. Vi minskade segel så att vi passerade första udden kl 7 nästa morgon. Detta var Cap Espartel som är början på det afrikanska landet. Bergen är höga och av storartad form och ändå högre inåt landet med uppstickande bergtoppar från Atlas-kedjan.

Nära innanför Cap Espartel ligger Tanger som omgivet av vita murar och högt uppstaplade ljusgula hus syntes vara välmående. När vi gjorde en långsam förbisegling hälsades vi med flagghissning från portugisiska och engelska konsulaten. I hamnen låg en fransk brigg, en engelsk skonert och två franska ångbåtar.

Diset lättade och kursen sattes mot Gibraltarklippan i norr. Då man närmar sig så mycket att tecken till hus och murar kan upptäckas kan man inte undgå att beundra den briljanta färgblandning vari det hela framträder.

Snart upptäcktes det gula fyrtornet på Europas Udde, den hopträngda staden, de framträttande fästningsverken och på ömse sidor de blåskimrande spanska bergen på gudvet hur många mils avstånd.

Vinden driver oss friskt förbi Algeciras på vikens västra strand. Vi rundar de många fartygen och och ankaret går vid vår utsedda plats på 14:de dagen efter avseglingen från Göteborg. – En ovanligt snabb resa.

Gibraltar Rock, den 1 oktober 1844

En mängd båtar skyndade till oss så snart vi ankrat, saluterat Englands grund med 21 skott och fått praktika d.v.s. frihet från karantän.

Salut: Enligt 1803 års salutreglemente skall salut avges med 21 skott när utländskt fartyg anlöper främmande hamn vilket skall besvaras med samma antal skott, så nu blev det ett förfärligt skjutande.

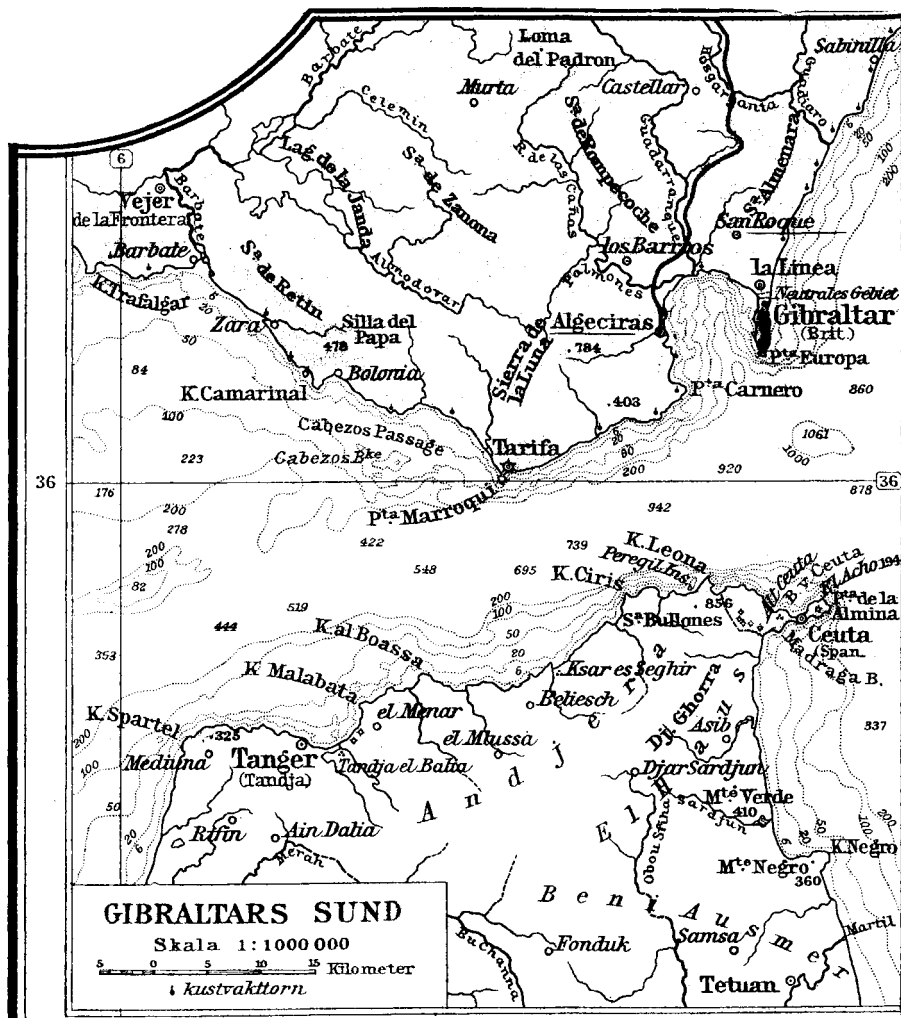
Ibland har det vid salutgivning inträffat olyckor enär man glömt att vid första skottet avlägsna kanonkulan i salutkanonen.

Det skall passera 5 sekunder mellan varje skott så därför hade vi avdelat fyra kanoner för att hinna med omladdningarna. Salutreglementet anger dessutom att man vid sorgesalut skall skjuta samma antal skott men då skall 30 sekunder passera mellan skotten.

Vid prinsars födelse skall 42 skott skjutas i två omgångar medan en prinsessa inte värderas till mer än 21. Ett kungligt bröllop firas med 36 skott.

Efter utbyte av saluthälsningar sände de härvarande örlogsmännen välkomsthälsningar till oss med förfrågningar vad vi var för gästar. Denna artighet skulle besvaras och jag blev utsedd att avlägga komplimenterna.

Min första expedition gällde engelska linjeskeppet *Albion* och Commodore



Lockyer. Honom fick jag inte se men pratade med officerarna och de förundrade sig över vår snabba färd.

En österrikisk korvett *Adria* blev därefter besökt. Besöket blev kort emedan chefen en äldre man ödmjukt mötte mig vid fallrepet och blott på italienska genom en officer besvarade mina på engelska och franska gjorda framställningar, utan att göra minsta min av att fortsätta samtalet.

Näst i tur var danska krigsångfartyget *Hekla* där jag kunde bruka modersmål och där den största takt och artighet visades mig. Chefen, capt. Mourier

underrättade mig att intet var avgjort med Marocko för dem eller för oss samt att vi troligen icke skulle komma i land i Tanger på flera månader. För vidare upplysning lånade han mig månadens nummer av Gibraltar Chronicle som är imperiets äldsta brittiska tidning utanför England.

Återstod så norska korvetten *Nordstiernan* och capten Connor. Sekonden Friis kände jag redan sedan kadettåren. Jag inbjöds att dricka kaffe med officerarna i hytten akterut där det röktes kopiöst och såg halvrent ut.

Dessutom låg här ett 50-tal ång- och segelfartyg från en mängd olika nationer. På förmiddagen hade en roddare överlämnat ett brev från våra danska vänner på *Hekla*:

Örlogs-Dampsk. Hekla pr 30. Sept. 1844.

Messens officerer i Dampskipet *Hekla* udbeds sig den aere av to av corvetten Carlskronas officerers naervarelse till middag onsdagen den 2:e october 1844 kl. 4.

Til messens officerer i corvetten Carlskrona.

Jämte Hejgensköld från *L`Aigle* och två officerare från *Mercurius* samlades vi kl 4 på *Heklas* däck och överlämnade vårt tack i ett förseglat brev med blå/gult lack till sekonden P. Smith.

Middagen var riklig och började med välkomnande i champagne. Därefter serverades soppa, fisk, stek, kakor, ost och frukt. Därtill rikligt med madeira, port och sherry samt goda röda viner. Trakteringen varade till solens nedgång och fortsatte med goda Manilla cigarrer vartill yngste doktorn spelade svenska melodier på fortepiano. Vi skildes undert muntert glam och lovade att ofta råkas.

Engelska 90-kanonersskeppet Albion

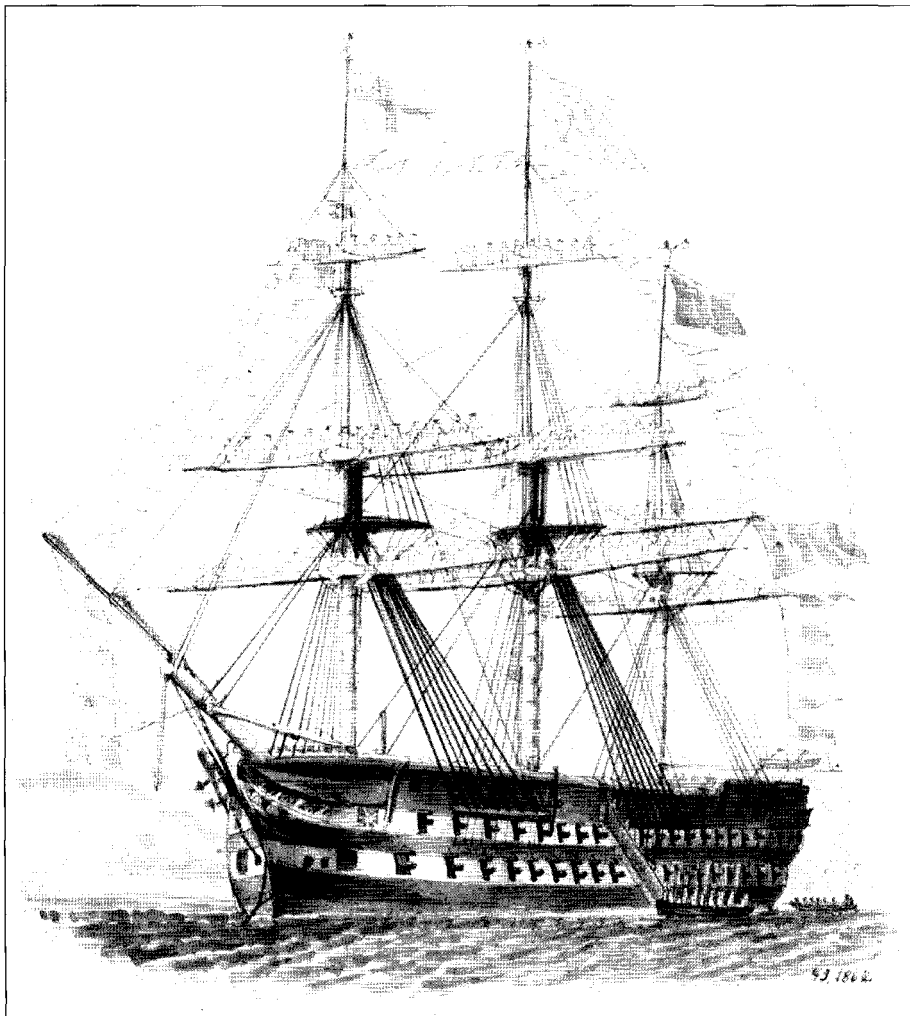
Tillsammans med vår chef var jag, Söderhielm och Odelstjerna den 3dje oktober inbjudna att bese detta skepp som var engelska flottans nyaste och största två-däcks skepp. Det är dubbelt så brett och dubbelt så långt som vår *Carlskrona*. Vi visades runt av commander Chambers som farit på samma fartyg som Oscar Trägårdh.

På övre batteridäck låg officerarnas messrum och där bodde 4 officerare. Där fanns också kadetternas skola.

Förut låg ett skönt sjukrum sedan en stor kabyss med tillhörande skafferier. Midskepps var en byggnad där många får, kalkoner, ankor, höns och duvor bor och gödas.

På undre batteri messade midskeppsmännen och där rorpinnen gick över ett stort bord med hylla under för skrivlådor.

Mellan kanonerna över hela skeppet var engelska rosen i färger eller bild-



Engelskt linieskepp med stor flaggning och råmaning. Teckning av G. Indebetou 1862.

huggeri anbragt. Ankarspelet var grannt belagt med målade delfiner, men högst litet blankverk. (Varemot sådant överflödades på *Carlskrona* som kostade oändlig tid att putsa.)

Fartyget hade 78 st. 32-pundiga kanoner och 12 bombkanoner (8 inch).

Chefen, commodor Lockyer, hade varit tapper i Amerikanska kriget då han slog commodor Jones' kanonslupeskader vid New Orleans.

Signalstationen på Gibraltarklippan

En länge önskad promenad till klippans mellersta topp förtog jag i sällskap med Odelstjerna, Gjerling och Rahm.

Efter att ha vandrat uppför en mängd trappor befann vi oss vid Moriska Tornet där det var slut med varje skugga som vi så väl behövt. Därefter gick vägen i zigzag rätt brant uppför. Vi passerade två vaktstationer där frågan blev om tillåtelse. Men genom samtal försvann hindret.

Snart träffade vi på trenne grottor som voro rätt märkvärdiga med dropsten som bildade valv och pelare långt in i berget. Som svalkan där var lagom vilade vi där en stund, varefter vi vandrade nära en och en halv timma, då vi nådde bostaden för posthavande underofficer med kringliggande byggnader. Här hade man en vidunderlig utsikt med de spanska bergen som en karta under oss och som små prickar syntes fartygen i hamnen. Gibraltarklippan består av tre bergkammar varav detta är den mellersta.

Sedan vi svalkat oss, druckit vin och vatten samt skrivit våra namn i en nyligen påbörjad bok måste vi tänka på återtåg.

Vi tog nu en annan väg och nådde en terrass där ingången fanns till en högst märkvärdig grotta av ofantligt omfång. Detta var S:t Michaels grotta. Ju längre in man gick ju större syntes rummet. Stort nog att rymma ett vanligt handelsfartyg med full tackling. Vi gissade 100 till 80 fot i höjden. Men vi fick nu bråttom ner och efter hand började växtligheten med ett slags dvärgpalmer. Sedan kom trädgårdar med fikon och orangetråd. Vi skyndade genom stadens gata ner mot hamnen för att komma i tid före nattskottet. En timme därefter skulle utestänga oss för att återgå ombord med den då ankomna båten.

Detta nästan ihåliga berg är en ointaglig fästning som erövrades av engelsmännen genom en överrumpling 1704. Spanjorerna har vid flera tillfällen försökt att erövra sitt lands sydspets. Men förgäves!

Norrut, åt spanska sidan öppnar sig stora kanongluggar för tunga kanoner vars räckvidd är dimensionerade för att nå gränslinjen med den spanska staden som naturligtvis döpts till La Linea.

Den 8:de oktober inbjöds *Carlskronas* officerare att bese just dessa befästningar mot spanska sidan.

Så här var tillståndsbeviset avfattat:

Gibraltar, 8th October 1844.

The undermentioned persons have permission to visit on the 9th instant,

Saint Georg's Hall at 7 o'clock, a.m.

The officers of the Swedish Corvette "Carlskrona".

B. Wilson

General and Governor

Vi möttes vid Moriska Tornet av en sergeant som öppnade de låsta spjöldörarna för gångarna och visade oss vägen.

Den första vägen var nedsänkt c:a 6 alnar i berget som här består av hård sandsten, men snart kom en lång tunnel in till kanongallerierna. Dessa består av rymliga valv och är försedda med dager vid varje kanon. Kanonerna är riktade nedåt mot spanska gränsen och mitt för var och en, en ammunitions-kista med tio karduser.

Sedan vi sett Georgs Hall som har kanoner åt 3 sidor och således ligger liksom i ett torn, skrevo vi våra namn och gingo ut på den terrass som bildar dess tak.

Inne i valvet sjöng vi "Svearna" som sergeanten åhörde med andakt. Han förde oss till närmaste utgång och emottog inte ogärna ett par piastrar. Uppe på fästningsbergets topp lever de berömda bergaporna som här för en bekväm och bekymmersfri tillvaro. Sägningen förtäljer nämligen att den dag markattorna dörr skall Gibraltar övergå i spansk ägo. Få djur i vår Herres hage är därför så väl ompysslade.

Gibraltar är en brittisk kronkoloni med cirka 15 000 invånare som huvudsakligen består av spanjorer. Men därtill kommer cirka 5 000 engelska soldater med sina familjer.

Vi har ju haft många tillfällen att bese denna märkliga lilla hopträngda stad som är en sådan blandning av söderns livlighet och det strikta engelska.

När permissionsbåten lägger till vid kajtrappan möts man av ett vimmel av folk med de mest olika fysiognomier, dräkter och språk. Trasiga, solbrända pojkar komma omkring oss och på ett språk av hopblandat engelska och spanska bjuda ut sina varor.

Anda, caramba! Dra åt..... är merendels det lakoniska svaret när vi inte förstår. Några steg vidare är vi vid handelsplatsen där frukthandlarna ha sitt tillhåll. Här finns mycket att välja på: kastanjer, granatäpplen, valnötter, fikon, druvor. Jag tror vi stannar här när Säterberg diktar:

Nog äro söderns himlar ljuva,
Med purpur guld och azur på,
Dess vackra tärnor ävenså
Men bäst är ändå söderns druva.

Det är fullkomligt allvar. Druvorna äro onekligen det bästa Pomona har att bjuda i detta land. Av druvor finns här ganska många olika slag. De största är blå och stora som krikon – man kallar dem Corazon de Cabrera – Gethjärta. De minsta är de välbekanta muscatellerna. De är gula och av en mild ljuvlig

smak – ej olik kyssen av en älskvärd blondine. Varthän man kastar ögat möts man av stora rågade korgar. För omkring 2 skillingar banko får man en icke så liten klase.

Här finns ett vimmel av spanjorer, mulåsnedrivare, dagdrivare och vattenhämtare med sina stackars små borickor (åsna från franskan *bourrique*) som knegar under bördan av fyllda vattentankar, halv nakna mohrer i vita turbaner, hukande halvspringande judar med små svarta kalotter, unga spanskor med en gång såsom västanvinden, och slutligen en stolt kavalkad av engelska damer och herrar.

När vi ser på byggnaderna är stilen varken engelsk eller spansk. Den är en blandning av bäggedera. Alla husen strax under berget är låga och bilda liksom en passande övergång till själva bergets hålor och skrovligheter. De utgör en besynnerlig blandning av murar, gränder och gårdar så att man nästan tycker sig vara i en labyrinth tillhörande bergatrollen. Vid de större gatorna råder den engelska stilen.

Vi vandrar vidare söderut på väg mot Europas Udde och kommer då till den vackra Alamedan som är ett planterat torg⁵.

Mitt i planteringen finns en tempelliknande byggnad. Här finns en stor staty över general Elliot som med framgång försvarade Gibraltar mot fransmännens och spanjorernas anfall 1781. Här finns också en skulptur i trä som är skuren ur det tagna spanska linjesleppet *Don Juan:s* bogspröt vid samma krig. Som tidigare nämnts befolkas Gibraltar av en stor militär garnison. Den är ytterst väl beklädd och exercerad vilket utmärker trupper som utomlands representerar sin nations krigare.

Det skotska regementet har i synnerhet tilldragit sig vår uppmärksamhet genom dess prunkande uniformer eller kostymer som kanhända vore en mer passande benämning på dessa dräkter som snarare synes tillhöra Apollos än krigsgudens teater. Med sina lysande dräkter under deras raska militära evolutioner är det, det grannaste man får skåda. Ett för ögat så behagligt färgspel att man nästan tycker att en fiende näppeligen kan ha hjärta att skjuta på så granna trupper. Men enligt mitt tycke passar de tunga björnskinnsmössorna rätt illa till den lätta dräkten med de nakna benen.

Regementets musik utgöres till största delen av säckpipor som är den besynnerligaste regementsmusik jag någonsin i min dar har hört.

Fregatten Josephine, Gibraltar den 11 december 1844

Tillsammans med skonerten *L'Aigle*, norska korvetten *Nordstiernan* och

danska ångkrigsfartyget *Hekla* hade vi lämnat Köpenhamn den 5 september och ankommit Gibraltar den 28 september. Avsikten var att fregatten *Josephine* skulle avsegla något senare.

Då vårt kvarliggade här troddes upphöra med *Josephines* ankomst var det många gissningar när hon skulle anlända. Vi hade fått brev att avseglingen skett från Carlskrona den 11 oktober och från Köpenhamn den 16 oktober. Kl. 8 den 12 november saluterades äntligen hennes ankomst efter 29 dygns resa, att jämföras med *Carlskronas* snabba segling på 14 dagar.

Josephine hade haft en svår resa med stormskador som åsamkat stora läckor av den beskaffenheten att ständigt vatten måst ösas ur gunrummet, trossbotten och hytter. Genom våldsamma slingringar uttuggades dessutom drevet över vattenlinjen och kring hela akterskeppet och ur däckets vilket hade åsamkat ständigt läckage.

Med *Josephine* följde förhandlingsdelegationen som skulle bortförhandla det gamla sjöröveriavtalet med Marocko på andra sidan om Gibraltarsundet.

Vi hade nu legat här i överksamhet i 10 veckor och efter *Josephines* ankomst hoppades vi att snart få fortsätta vår färd mot nya hamnar i Medelhavet. Men vi fick vackert ligga kvar ytterligare någon tid. Men i överksamhet är förstås inte sant. Vi är flitiga med dagliga lektioner i navigation, sjömanskap, rundhult, vapenexercis m.m. Den 12 december fick en vältränad besättning visa att övning ger färdighet trots att vi låg vid boj.

December är här stormarnas årstid och Aeolus glömde oss inte. Vid midnatt blev det plötsligt ett hiskeligt tjutande i taklingen och vågorna började titta in över bogen liksom för att se vad det var.

När så chefen gav order "Stryk stänger och rår" (för att minska luftmotståndet) krävdes det att en vältränad besättning som även i mörker snabbt kan arbeta i riggen med ett tungt arbete utan att några olyckor händer.

Ett litet äventyr

Men vi hade också mycken frihet som utnyttjades efter bästa förmåga. Ibland beviljades nattpermission som för unga och oerfarna officerare kunde få pinsamma följder. Några kamrater festade muntert och missade lördagens sista permissionsbåt. Helt bekymmerslöst bestämde de sig för att övernatta på värdshuset.

Men när räkningen kom var pungen tom. En kamrat fick ligga kvar i sängen och låtsades sova medan de övriga roddes ombord. Litet flata kom de upp på däck i civila kläder just när söndagens chorum pågick. Efter avslutad bön

gick de runt till sina vänner och skrapade ihop pengar för att lösa ut panten som låg kvar på värdshuset.

Vår passagerare seglar hem

Från *Carlskrona* medföljde som tidigare nämnts giraffleverantören, egyptien Hadgi Ali som passagerare.

En vacker dag kom ett för honom efterlängtat egyptiskt skepp – *Delta* – som antligen skulle föra honom hem till Alexandria och därmed försvann detta för oss så exotiska inslag i gunrummet.

Gibraltar hamnen

Fartyg från Egypten är sällsynta men dagligen skiftade hamnen utseende vad beträffar nationsflaggor och fartygstyper. Varje dag kommer eller går något handelsfartyg, utom de privata ångbåtar som ett par gånger i veckan underhåller kommunikationer med Cadiz, Malaga, Almeria m.fl. orter.

De spanska barkarna ro väl och segla förträffligt med sina stora besynnerliga segel. De föra en 24-pundig kanon midskepps och ha över 30 mans besättning, som kan förmås till allt för pengar. Antingen att lurendreja engelska varor till sitt eget fädernesland, eller att gå som kapare och röva fartyg för gibraltarköpmäns räkning men då sker det under marockansk flagga.

Den flagga man ser mest är den engelska, oftast på små lätta och nätta skonoter. Däremot svajar det spanska tecknet mer på barkar och briggas i vacker form.

Den franska trikoloren hade vi mest tillfälle se på örlogsångfartyg och den amerikanska granna flaggan svajar oftast från stora väl hållna handelsfartyg.

Svenska, danska och norska fartyg som är destinerade till annan ort avlämna här ofta någon proviant i fall deras last består av potatis eller split-peas (skalade ärter) vilket kom oss väl till pass. En säck potatis kostar i land 2 1/2 dollar (9 rd.) Men nu köpte jag av kapten Kraft från Göteborg samma kvantitet för 1 1/2 dollar.

Genuesarna seglar vanligen nätta briggas utan märs eller salning med så kallad polack-tackling⁶ som är gängse i Medelhavet. Mellan alla dessa större skepp vimlar en mängd smärre båtar av vilka de spanska utmärkte sig för snabb rodd och vacker byggnad. De höll ofta till med fiske men försummade inte att vid varje lägligt tillfälle stjäla begärliga varor. Följaktligen hade vi varje natt vakt på däck. En mörk natt observerade vakten en båt med ett par man som förtöjt vid vår boj. Det har ofta hänt att sådana skälmar kapar bojfästet och

släpar det i land för försäljning. Trots anrop vägrade de att släppa bojen om jag inte betalade varför jag var tvungen att utsända en båt och driva bort dem.

En vandring till Algeciras

Jag tyckte att jag sett Gibraltarklippan både invändigt och utvändigt och dagligen iakttagit hur marknadsförsäljare, varvsarbetare och annat folk strömmade ut och in från väster och från norr.

Varifrån kom de?

Min nyfikenhet krävde ett svar och lockade till en vandring utanför fästningsstadens gränser.

På andra sidan bukten låg den spanska hamnstaden Algeciras dit Säterberg och jag en vacker dag ställde kosan. Vi började vandringen längs stranden men då den blev allt mer dygig tog vi oss upp till en liten landsväg där vi snart nådde gränsen och hejdades av en bom och en vaktpost som vägrade att låta oss passera.

När jag bad att få tala med vaktchefen förde han oss till en koja med ett omöblerat rum.

Ur en smutsig tällsäng stack chefen upp sitt håriga ansikte och morrade något åt soldaten varefter vi tilläts att passera.

Vi följde stranden och genom en mängd gårdar med skrikande barn, höns och grisar kom vi till färjeläget vid floden Guadarranque. Färjkarlen halade oss över floden på en öppen pråm.

Efter 2 svenska mils vandring var vi äntligen framme vid staden Algeciras. Endast för att konstatera att detta var en besvikelse. Till vår glädje hittade vi alla fall ett enkelt värdshus där vi fick en liten frukost och förfrågade oss genast hur vi på bästa sätt skulle komma tillbaka. Först fick vi det rådet att rida tillbaka men då måste hästskötaren följa med för att föra hästarna tillbaka. Men det blev dyrt och sjömän till häst kan bli skavsår både här och där.

Till slut hittade vi två raska svenner – fiskarna André och Sebastian – som erbjöd sig att ro oss till *Carlskrona* för 1 1/2 piaster (6 rsd). Vi fick springa ut genom bränningen och hoppa i båten med det välklingande namnet *Santa Marta*. Det var en nästan rund bytta och sannerligen den minsta man kunde ha för fyra personer som skulle ros över en rätt orolig Gibraltarvik. Sjön slog in så vi fick ösa under tiden som våra roddare med naket överliv rodde en sjömil på en timme fram till *Carlskronas* fallrep. Därifrån skulle de sedan ro 6-7 timmar hem till Tarifa. Vår fridag var till ända. Sjömansbenen som var ovana vid så långa vandringar behövde vila i vårt gungande hem.

En vandring till San Roque – Men först lite Gibraltarhistoria

En dag bjöd konsulinnan Lindblad *Carlskronas* officerare på the. Jag uttryckte då min besvikelse över vandringen till den fattiga byn Algeciras som hon hade full förståelse för. I stället rekommenderade hon en vandring till den lilla staden San Roque som befolkats av de ursprungliga gibraltarborna. Bakgrunden till detta kunde hon berätta om.

Redan på 700-talet erövrade araberna Gibraltarklippan och behöll området som en fästning i flera hundra år. År 1160 räknar man som Gibraltarstadens grundande när muhammedanerna erövrat hela Spanien. I slutet av 1400-talet tog katolska kyrkan över makten och kung Ferdinand av Aragonien befriade Spanien från morerna⁷. Det nya Spanien fortsatte att befästa Gibraltar som räknades till världens ointagbara fästningar. Men engelska flottan lyckades 1704 genom överrumpling erövra Gibraltar. Befolkningen på cirka 6 000 spanjorer flydde nästan mangrant till San Roque. Utvandarna tog med sig alla offentliga handlingar och dokument och alla kyrkoprydnader. Spanjorerna försökte flera gånger att återerövra staden. Men förgäves.

Det mest bekanta anfallet företogs under en belägring åren 1779-83 som blev en av krigshistoriens ryktbaraste belägringar. Det tappra försvaret leddes av guvernör Elliot vars imponerande staty står på Alamedanplatsen. Nästan alla hus blev då bombarderade så därför finns det praktiskt taget inget riktigt gammalt hus i Gibraltar.

Efter 1704 års utvandring har en ny befolkning invandrat till Gibraltar. Visserligen är huvuddelen från Spanien men här finns invandrare från Portugal, Italien, Malta och en stor grupp judar.

Alla talar en speciell spansk dialekt som är mycket uppblandad med engelska eftersom den engelska garnisonen är stor.

San Roque som rekommenderades av konsulinnan lät ju intressant så Säterberg och jag bestämde oss för en vandring dit vid nästa fridag.

Vi startade en tidig morgon och vandrade norrut längs en fin sandstrand i skuggan av den lodrät stupande klippan Calpe som är det äldsta namnet på Gibraltarklippan.

Strax före gränsen låg den lilla byn Componento där flera engelska familjer har sommarhus. Som vanligt blev vi stoppade av den beväpnade vakten vid gränsbommen utanför staden La Linea. Alla som regelbundet passerar ut eller in till Gibraltar har personliga pass vilket vi saknade. Men med litet övertalning med fingerspråk och den lilla spanska som vi kunde kom vi igenom med en axelryckning.

Härifrån gick en slingrande stenbelagd väg mot kullen där man såg staden

San Roque som räknar cirka 12 000 invånare.

I en backe sprutade gott vatten från en naturlig källa ut ur 3 pipar. Den omgavs av pojkar och karlar där fyllande sina krukor som de lastade på små åsnor, som tålmodigt väntade på att få bära dem till San Roque. Jag satte munnen till och fick en vederkvickande sup. Vi fick snart en vägvisare som förde oss till kyrkan dit gibraltarborna på 1700-talet flydde med sina heliga dyrbarheter. Nog fanns här prydnader i de många koren. T.ex. vaxbilder föreställande Maria eller någon helgonbild inom glas. Ett stort konstverk var vackert anbrakt så att dagsljuset kontrasterade mot skenet av den framförvarande flämtande lampan. På andra ställen hängde stora medelmåttiga målningar. Flera biktstolar funnos mellan pelarna. Men de såg mest ut som klädskap.

Koret var grant och hade altare åt tre sidor. Men det var fredag och mycket folk i kyrkan som vi inte ville störa i deras andakt, utan gick snart ut till Alamedaplatsen. Där kunde vi köpa varmt bröd, äpple och en klase vindruvor som blev vår frukost.

Sedan var det tid att vända hemåt varvid vi hittade en annan väg mot gränsstaden Lineas. I en backe låg en kyrkliknande herrgård som visade sig vara amerikanska konsuln Mr. Riggs lantgård.

När vi kom fram till gränsbommen var det just vid den tiden då spanjorerna återvänder från arbeten i Gibraltar. Eftersom det är allmänt känt att de lurendrejar med varor som förs ut från Gibraltar blir alla pass och personliga tillhörigheter noga visiterade. En del är ridande på granna hästar och då måste även sadelmunderingen genomgå undersökning. Passage åt andra hållet in mot Gibraltar slipper igenom utan kontroll.

Dagen lider mot sitt slut, solen sänker sig ned mot de västliga bergen över Cap Cabrita – det är att skynda tillbaka till staden, ty skymningen är mycket kort i detta land och natten överraskar vandraren innan han vet ordet av. Ännu några ögonblick – och vi se redan det strålande världsklotet sjunka ned bland bergen som nu pryda sig med en krona av guldmoln.

Fyrtornets ledstjärna på den yttersta udden av Europa tändes redan och månen stiger upp över den resliga klippan för att måla den tavla i silver som dagens konung nyss målat i strålande guld.

Vid återkomsten till staden vilar vi vid en kopp te på det engelska hotellet. Men när klockan lidit till 9 samlas alla som bo på vägen vid det så kallade Ragged Staff där vi släppas ut genom en fästningsport vid sjön för att stiga i våra båtar och ro tillbaka till fartyget på redan.

Dessa återfärder har sitt eget behag när stjärnhimmeln brinner över havet i sydländsk klarhet. Men det är inte endast stjärnorna som upplyser havet, utan

för varje årtag lyser vattnet av ett underbart sken. Fenomenet kallas Mareld och härrör från de i vattnet befintliga infusiorerna⁸. Det framkallas av varje rörelse i vattnet, av åornas slag, av vågornas brytning och fiskarnas språng i vattenytan.

Vid varje årtag regnar det miljoner diamanter från årbladet. Man tycker sig nästan förflyttad till en trolldö och förväntar sig att i varje ögonblick vattnets fé skall höja sitt diamantrydda huvud över vattenspegeln.

Men redan glimmar korvettens lanternorna över våra huvuden. Man ropar an oss: "Vem där?". Vi svarar och fallrepen nedkastats vid trappan och denna dagens förströelse är tilländalupen.

Julafton 1844 i Gibraltar

Konstigt nog ligger vi fortfarande kvar i Gibraltar medan förhandlingar om sjöröveriavtalet pågår på andra sidan sundet.

Vi tänker oss december med snö i skägget eller åtminstone med iskappa värmande sig vid sitt fyrfat. Sådan är den icke i Hisperiens milda klimat. Här bränner solen om sommaren bort alla växter men giver dem om vintern rikligt regn och lagom värme för att uppbringa dem till högsta fågring, såsom man blott hos oss ser i drivhus eller i krukor.

I staden är det lövmarknad och fruarna Ehrenhoff och Lindblad hjälpte mig att inhandla blomster och lövdekorationer till julprydnader ombord. Nerium-Rosenlager med ljusröda blommor och kvistar med fastsittande apelsiner skulle pryda vårt middagsbord.

Chefen inbjöd 16 personer kl 5, till gunrummets middagsbord. De två vakthavande åto efteråt med kadetterna som gäster. Första rätten var färsk fisk. Därtill åts potatis med fisksås. Sedan kom präktig risgröt kokad på litet getmjölk som av några åts med vin, men av de flesta prisades enbart med socker och kanel.

Nu – Tyst överallt:

Ty nu var löftets timma och in bars Frejas galt.

Med kransar omkring bogen och äpple uti mund

Och fyra knän hon böjde på silverfatets rund. (Tegnér)

Löftet, det bestod i att dricka varandra till och i en allmän skål för hemmavarande påminde mig om mina käraste.

Grisen den var av större och fetare beskaffenhet än jag någonsin sett och behövde därför oliver, äpplen och blomkål till begravningshjälp, vinet oberäknat. Näst kom en ny rätt av små räkor med ost och rädisor. Därefter kom

dessert av fikon, valnötter, russin och mandel samt apelsiner som plockades från sina kvistar.

Framåt kl 8 inrättades aktra platsen på trossbotten utanför gunrummet för att där uppföra scenen "Stjärnan".

Denna sed med sina dels högtidliga dels komiska scener är så högt värderad av sjöfolket att de skulle anse det mycket hårt om de icke tillätes roa sig därmed. Allt vad fartyget kunde uppbringa till kostymer hade anskaffats genom att officerarna lånat ut värjor, hattar, epoletter och handskar. Övrigt som behövdes hade köpts genom officerarnas bidrag, liksom uppmuntrande punsch från officerarnas förråd.

Efter förevisande av kung Herodes med sina "Elimit" (drabanter), herdar, jungfru Maria, Joseph, kung Oscar, tyske kungen och svarte kungen kom ett litet sällskap med en bock och föredrog en lång visa.

Därefter började allmän dans på trossbotten som visserligen var så låg att man fick dansa nästan hopkrupen. Kl. 11 upphörde festen med kojernas nedtagande varefter ännu något oljud förmärktes av elaka ölsinnen innan dagen slutade.

Juldagen

Någon julotta kom ej i fråga för först skulle örlogsfartyget städas så att det blev fint som ett välklätt människobarn. Frampå förmiddagen ställdes ut bänkar på trossbotten och stolar till befälet för beivrande av en nått liten gudstjänst varvid jag läste en av Rogbergs predikningar. För övrigt blev juldagen en vilodag.

Annandagen

Vinden blev västlig med regn vilket var otur för alla dem som skulle kläda sig till den stora festen som de tre nordiska nationerna tillställde ombord på *Josephine*, som omedelbart därefter skulle avsegla till förhandlingar i Tanger. Vi yngre officerare skulle hälsa våra 56 gäster från *Carlskrona*, *L'Aigle*, *Hekla*, *Mercurius*, *Nordstiernan*, plus 8 vakthavande och officerarna på *Josephine* välkomna. Dessutom var speciellt inbjudna 8 engelska officerare från örlogsfartygen *Scout* och *Frame* samt 3 danska och 3 svenska konsulter nämligen Lindblad, Crusenstolpe och Robert som hade med sig 3 söner.

Batteriet var utmärkt vackert dekorerat med 3 nationers flaggor och i mitten var spelet prytt med en massa gröna löv. Det berättades att danska matrosar varit uppåt klippan för att hugga buskar med löv och vidhängande apelsiner. Dessa vandringsmän med sina släpor hade med förundran bevakats av befolk-

ningen. Sålunda gladdes man att få se så mycket grönt vid en julfest.

Var kanon var begagnad som kandelaber och på båda sidor omgiven av bekväma soffor där officerare med olika uniformer broderligt sågs samspråka – icke ens av graden skilda åt.

Stjärnan

Sedan vi väl satt oss och druckit the framförde fartygets personal "Julstjärnan", i stor sett samma långa pjäs som vi sett på julaftonen hos oss.

Detta var något helt nytt för danskar och en del normmän samt förklarades för engelsmännen att det motsvarade deras upptåg då de passerade linjen (ekvatorn).

Därefter fingo vi höra ståtlig och verkligen god dansmusik utförd av alla fartygens gemensamma musikanter som en tid övat tillsammans.

Plötsligt ropades "Tystnad" och alla undrade vad som nu skulle hända.

Det visade sig att det fanns en ridå på styrbordssidan. Förhänget drogs åt sidan och Nordens tre gudar framstod som härliga gestalter.

Det var våra kamrater utklädda till Oden, Tor och Frej.

Den ädle, högsinte Oden var en svensk (Bildt), draperad i de svenska färgerna.

Tor var en dansk (Wilcke) som bar som sinnebild av sin vildare natur den norska flaggans färger.

Den sköne Frej omhörde sina starka men mera ungdomliga lemmar med det bördiga Danmarks glada färger, trots att han representerades av normmannen Ferdinand Wedel-Jarlsberg.

Tavlan var utomordentligt skön och upplyftande och passande till den skönsjungande kvartettens:

Fädernesland ! Frihetens stamort på jorden

Jag tänkte då på Tegnér's ord:

Och hållen I tillhoppa, I söner tre
Er överman, det vet jag, skall Nord ej se.

Sedan man sett detta ett par gånger hade man snart det nöjet att i livlig vals svänga om med själva gudarna i sina jordiska uniformer. Man säger att damer är dansens enda nöje – vad vet jag – men jag antager att man då kan ha damerna med sig i tankarna, ty att det nu gick rasande galant för 2 karlar att svänga om med varandra det är säkert.

Dansen avbröts snart för uppförandet av en teaterpjäs som tablåer diktad av vår doktor, poeten och författaren Herman Säterberg. Han hade döpt den

till "Aeneas i Kartago" ("A" var son till Afrodite och en av Trojas tappreste krigare) som jag ville kalla en burlesk tragedi. Speciellt Eric Odelstjernas tolkning som Venus framkallade publikens framropningar.

När sedan dansen fortsatte ville alla dansa med den vackra "gudinnan" och när vår älskade och allvarlige kommandör Ulner förde gudinnan genom valsen då blev bifallen och handklappningarna allmänna. Till och med den tystlåtna och ovige konsul Lindblad valsade ett varv.

Nu föreföll det mig som om självaste Oberon (älvornas konung) varit med i orkestern när baron Ruuth var dam åt engelske kaptenen Drummond och vår sekond slöt sin arm kring doktorsn midja.

Premierlöjtnant Fries, på *Nordstiernan*, som är övermåttan fet trippade icke mindre lätt i valsen och tvenne officerare vilka voro för långa att stå raka, lade huvudena på varandras axlar och virvlade bort. I pauserna kastade man sig flämtande dels på vilsofforna bordvarts dels på stolarna i chefens kajuta som godhetsfullt upplåtits. Där hängde porträtten av våra kungligheter, bland vilka prinsessan Eugenie utgjorde de ungas förtjusning.

Men kajutans övriga skatter försmåddes inte heller då dessa bestod av alla slags förfriskningar. Talrika voro de handslag där gåvos, talrika de glas, genom vars botten man såg och många tallrikar tömdes och fylldes igen med valnötter, russin eller apelsiner.

Styrkt av dessa utsvävningar störtade man igen in i dansens virvlar utan att akta de knuffar som frikostigt utdelades med varandra. Men nordbon är enligt ordspåket svår att göra i lag innan hans mage blivit tillbörligen fylld. Därför hade man sörijt för supè som vid detta laget kom väl till pass.

Tre kanoner var överförda till styrbordssidan och där hade i stället placerats präktiga bord väl lastade med allt vad man på ett julbord kunde vänta sig, med undantag av lutfisk, men med tillägg av sådant som aldrig funnits på ett julbord i Sverige. Men här låg grisar med äpple i munnen som på sina knän tiggde om att bli uppskurna. Mitt på på varje bord stod en tårta med vajande nordiska flaggor.

Vi fick förklara för engelsmännen vad julgröten var som de tyckte att man skulle äta med gaffel. Då förstod de bättre kalkonen, skinkan, pastejerna och glassen.

Fyra skålar utropades:

1. För monarkerna med åtföljande nationssång.
2. För de nordiska folken och deras mariner, med sång av dr. Säterberg.
3. För sångens författare.
4. För frånvarande vänner.

Det sjöngs från alla håll och icke var det brist på sångarnas ansträngningar även om tonen och orden ibland icke stämde så bra.

Konsulerna roddes iland i god tid före kl 12 då sista stadsporten stängdes. Därefter avgick den ena båtlasten efter den andra till de olika fartygen. Så här löd en av Säterbergs skåldikter:

En skål för Nore, Svea, Dana!
 En varm och trofast brödraskål.
 Vi fäktat under samma fana
 och rätt och sanning är vårt mål.
 Vår gamla tvist är slutad vorden,
 Varann vi prövat nog i strid,
 I ständigt endräkt blomstre Norden.
 Tredubbelt stark i fejd som frid.

Därmed var ett rejält julfirande över. Allt hade försiggått på absolut bästa sätt enligt de traditioner som så väl uppskattas och vårdas av flottans folk ombord på seglande skepp i utrikes hamnar. Nu återstod nyårshelgen.

Nyårsnatten 1844/45

Danske officern Wilke hade organiserat att vi skulle samlas på redan klockan 10 på kvällen i småbåtar och där tända facklor som han anskaffat och sjunga våra nationella sånger.

Trots ett ihållande regn samlades vi som avtalat. I vätan var det omöjligt att få eld på facklorna. Men sången var det inget fel på. Sedan vi hurrat tre gånger för varje fartygschef rodde vi under mycket skratt och blöta hem. Sedan vi väl kommit ombord slog klockan 12 vilket firades med att chefen bjöd på punsch.

Nyårsdagen firades som juldagen med gudstjänst på trossbotten varvid jag läste en predikan av Rogberg. Dagen ägnades åt visiter till och från de olika fartygen.

Den 21 och 22 januari 1845 innebar ett angenämt avbrott för mig med en segling till Afrika.

Chefen hade varit på bal hos guvernören tillsammans med de engelska fartygscheferna och erfarit att hjulhus-ångaren *Frame* skulle göra en visitresa till Marockos huvudstad Tetuan.

Hjulhusdrivna segelfartyg är det nyaste inom flottan. Vår flotta studerar

med intresse denna modernitet och jag skulle nu ombord på *Frame* få tillfälle att sätta mig in i hur konstruktionen fungerade.

Bland de övriga gästerna märktes lord Arthur Lennox, captain Paget och major Rope.

Med seglens hjälp passerade vi Cap Negro och ankrade upp i mynningen av en flod varifrån vi kunde se den muromgärdade staden med delvis snötäckta berg i bakgrunden. Här ställdes hästar till vårt förfogande och vi red genom stadsporten fram till engelske konsulns bostad där vi bjöds på the med gott bröd och honung. Mycket folk stod i dörrarna för att se på oss och många pojkar följde efter oss.

Karlarna är klädda i den bruna kaiken med kapuschong eller om de är förnäma i vita mantlar. Alla hade skägg och klara mörka ögon.

Kvinnorna hade vanligast halmhattar med snoddar som uppbar skyggdukar som dolde ansiktet upp till ögonen och iklädda vidlyftiga gulvita kläder. Kvinnorna föreföll att vara feta. Enligt morenas smak är en kvinna först då fullkomlig när hon utgör lagom börda för en kamel.

Konsuln förde oss till paschans palats för att överlämna en presentlåda som medfördes av löjtnant Postle. Vi kom in genom några zig-zak gångar där åtskilliga vakter posterade in till inre borggården. Över borggården med springvattenbrunnar gick vi genom åtskilliga rum utan möbler men med golv och dörrar i mosaik.

Vi visades in i en trädgård där den gamle paschan satt hopsjunken i dörröppningen. En och en steg vi fram och tog honom i hand och bugade. Presentlådan överlämnades och visade sig innehålla porträtt av drottning Viktoria och prins Albert i ganska enkla ramar. Prinsen är långt vackrare än drottningen. Men eftersom hon är drottning är hon alltid vacker, sade gubben.

Därefter visades vi in i ett rum med vackra mattor på golvet och madrasser längs väggarna som var täckta med grannt stickade täcken. Här satte vi oss á la turque d.v.s. med benen i kors. Små bord bars in och ett orimligt sött the serverades. Därmed var besöket över och vi red tillbaka till fartyget. Hemfärden dagen därpå gick i stilla väder med hjulkraft så att jag fick noga studera allt i detalj.

Avsked från Gibraltar den 24 februari 1845

Äntligen kom den dag då våra ankare fick släppa Gibraltors hårda sandbotten och visa sig för den sköna sol som uppgick den 24 februari. I mer än 5 månader hade vi legat i Gibraltar som vi lärt känna både innan och utan. Nog var det en intressant upplevelse men ändå långsamt för en sjöman som hellre vill se

buktande segel och höra sköna vågors sång.

Men att komma ut ur Medelhavet är för ett seglande skepp ibland lättare sagt än gjort. Det krävs nämligen ostliga vindar i kombination med utgående ström. Så här års är den ostliga vinden en efterlängtd raritet.

I Gibraltar låg 60 skepp och i Malagabukten mer än 120 fartyg som alla väntade på detta enda medel att komma ut ur Medelhavet.

Ute till havs höll vi oss beredda och den 26 februari blev det en förskräcklig trängsel i sundet när ostan äntligen var på rätt humör. Enligt gudasagan är det nu man skall tacka Njord för förlig vind och välgång på havet. Efter att i sakta mak och svaga vindar ha rundat Afrikas udde lät vi ankaret gå på Tangers redd.

När man länge varit på ett ställe förefaller varje ombyte alltid märkvärdigt. I synnerhet för dem som icke förut varit i Tanger. Viken är vacker men öppen åt nordväst därifrån alltid dyning känns och stundom så stark så att fartygen får in vatten från båda relingarna.

I en fördjupning mellan tvenne backar ligger en massa vita hus omgivna av höga krenelerade murar, med här och där uppsatta flaggstänger för flera Europeiska flaggor. Detta är Tanger.

Att man inte är i ett hyfsat land märker man genast vid landstigningen, som måste ske vadande eller på roddarnas ryggar. Vid porten hålles vakt av ett halvt tjog soldater med famnslånga bössor och väldiga svärd. De sitta mest på bänkar i en öppen vaktstuga och stänger porten när det artar sig till folkskockning.

Gatorna i Tanger är märkbart redigare än i Tetuan med en riktig storgata där det svenska konsulatet är det förnämsta huset. Bredvid ligger moskén.

Innevånarna äro till utseendet ruskiga, klädda i sina svart- och vitrandiga kappor som kallas gillebb eller gelab. Köpmän eller förnämare folk ha vidlyftig vitgul yllemantel smakfullt draperad så att den liknar romarens toga. Skägg på haka, överläpp och kinder är outhärliga inom varje klass, judarna inberäknade.

Generalkonsul Ehrenhoff tog emot oss och bjöd med välbekant frikostighet alla på frukost i sin vackra trädgård där det doftade av pomeransträd, hyacinter och andra härligheter.

Nu kom vinden hårt från norr varifrån hamnen är oskyddad och vräkte sjö omkring Cap Spartel så respektlöst att det från roddbåten var en lyckträff att komma torr ur båten till fallrepstrappan.

Fregatten *Josephine* som låg längre ut satte segel och gick till den trygga hamnen i Gibraltar.

Nästa dag var vackert väder och vi gick tillbaka till Gibraltar för att förena oss med *Josephine* men också för att proviantera och fylla vattenförrådet. Här fick vi det angenäma beskedet från chefen att vår lilla eskader skulle samlas i Marseille.

Marseille

Den 15 mars skedde avsegling i god vind från Gibraltar. Med alla de skönt skurna seglen väl ställda stod den nätta *Carlskrona* förbi den stora mängd seglare som lämnade Gibraltar Bay.

Ack se, hur härligt vinden rymmer !
 Att brassa fyrkant upp var man !
 Läseglens massa himlen skymmer,
 Stolt rullar skeppet av och an,
 Vad det är skönt att framåt rulla
 Från avdrift fri i lyckans famn.

Så sjunger rorgångaren och ofta ha dessa rader slagit an då jag som vakthavande slutat sätta segel och känna bröstet lyfta sig vid susningen av de fradgande små vågor som av bogens kopparbeklädnad sönderslås för att lämna rum åt det majestätiska slott som lyder under mig.

Och *Carlskrona* var en äkta race, hon lämnade den våta öknens alla barn långt efter sig och snart också det spanska landet och Balearerna som vi i en rymlig halvcirkel kringlupo de följande tre dagarna, så att knappt en dunkel skuggning av det höga Minorca syntes på vår babordssida. Oftast gick det med en fart motsvarande 1 1/2 svensk mil i timmen (8 knop).

På femte dagens afton låg vi så nära franska landet att vi fick lägga bi. Morgonen därpå var ruskig och det var svårt att se landet. Men snart bordades vi av en kronolots som signalerade till en ångbåt att komma ut och släpa oss in i den smala hamnöppningen, samtidigt som vi saluterade Pomague, fått svar från Chateau d'If och passerat mellan dessa öar och Cap Dame.

Hela kusten i Montredon - Bai var bebyggd och däröver höjde sig den höga fästningen "Nostra Signora de la Garde".

Inloppet är ganska smalt och därinne ändå trängre med inte mindre än 18 ångfartyg. För ordningens skull avsändes en båt till Sundhetsbyrån.

Men – vad är detta?

I den återkommande båten voro två karlar på vilkas hattar står "Intendence Sanitaire" och officern rapporterar att vi blivit ålagda 7 dagars karantän emedan vi varit i Tanger.

Detta blev en stor besvikelse för ungdomarna som blivit inbjudna till en stor konsert och redan var permissionsklädda. Ingen landgångspermission och återgång till vardagsklädsel.

Just i rätt tid hade vi i alla fall kommit in i den väl skyddade hamnen, där fartyget låg säkert förtöjt. Detta behövdes verkligen. Ty redan följande morgon började den häftiga vinden som är känd under namn av "Mistral" att blåsa. Den kommer från nordväst och som den nedstörtar från Pyrenéerna har den en häftighet som känns så mycket skarpare eftersom den i köld liknar våra vinterstormar.

Ett och annat fartyg kom inlänsande i hamnen för små stormsegel och försökte lova upp bland de tätt sammanpackade fartygen vilket ofta slutade med ett lättare haveri. Under tiden gällde stormen som skäl för oss att icke förhala till karantänön Pomegue som man ålagt oss.

Påskafton, den 22 mars 1845

Efter tre dagar kom tillåtelse för oss att på grund av stormen få kvarligga i hamnen på villkor att krutet lossades och korvetten förtöjdes nedanför Fort S:t Jean.

På påskafton fick jag order att gå dit med barkassen lastad med 7 skeppund krut och 3 000 patroner. Det var vackert väder och vi kommo torra fram till det långt norr om staden belägna fortet där krut m.m. upplades.

Vid återkomsten ombord fick jag emottaga jouden som idag var arbetsam. Under stormen hade mycket salt skum och grått damm yrt över fartyg och tackling så att allt ända från toppen, rår, sida, kanoner m.m. måste tvättas.

Under dessa mina bestyr på påskafton fick jag ej vara med om middagen med påskäggen som chefen bjöd på. Äggen hade ett par av oss prytt med små deviser eller teckningar för att alstra munterhet inom gunrummet, vilket var välgörande i den påfrestande isoleringen.

Annandagen randades och vår befrielsestund var inne. Besökande svenskar träffade nu äntligen sina landsmän och affärsmän erbjödo sina tjänster och leveranser.

Jag såg mig om i staden, flanerade ofta i sällskap med svenskar från konsulatet, en trevlig ung man Guillemot, dr Behm, en f.d. skolkamrat Leonard Cassel och var ibland bortbjuden eller såg på "spectaclet". På café Commerce fanns Aftonbladet som vi med nöje studerade helst som det var blott 14 dagar gammalt.

Den 5 april var det dags för avsegling från Marseille. Lördag morgon

återtogs krutet ombord och korvetten togs på släp av en ångbåt för att förtöjas vid boj på redden.

Vi uppehölls några timmar av stiltje men kl 10 sattes segel. Kabeln kastades loss och där gungade vi iväg från Marseille även medförande mina tre vänner som skulle få följa med lotsen tillbaka.

Snart ilade den högtoppade korvetten från franska kusten "som en fågel" sade lotsen med förtjusning, varför han och de tre passagerarna skyndade sig ner i lotsbåten för att segla tillbaka.

Vårt nästa uppehåll var satt till Tunis vilket betydde en flera dagars lång segling.

Den 8 april syntes i SW udden av Sardinien och när den var passerad kom hård ostlig vind med häftig dyning. Men vår pina blev kort ty dagen efter kunde vi åter öka segel och siktade snart ön Galita som står på post utanför Cap Blanc som vi om natten den 10:nde passerade. Sedan gick det hastigt söderut, ty det anses snabbt att segla de 6 graderna från Marseille till Tunis på 5 dagar, som vi gjorde.

Ankomst till Tunis redd den 10 april

I viken om styrbord syntes en mängd stora palats och moskéer samt på Kartagos udde ett ordentligt fyrtorn. Ännu mer visade sig civilisationen genom att flera örlogs- och handelsfartyg höjde sina master över den låga udden där byn Goletta ligger.

Knappt hade vi ankrat förrän konsulns agent kom ombord med sina maltesiska följeslagare som lotsades oss längre in. Där saluterade vi först svaret på en nationssalut från land samt därefter de 101 skott som kungen vid ett tidigare besök lovat återgälda.

Lördagen den 12 april rodde jag med min kamrat Bildt till Goletta som egentligen är en fästning som ligger vid den kanal som från havet leder till den lagun där Tunis ligger. I Goletta hyrde vi en båt för färden upp till Tunis. Vinden blåste hårt och byig rakt från Tunis så lagunen stod som en ärtvälling i full kokning. Efter två timmars kryssning inlupo vi i Tunis hamn och en man av båtbesättningen bar upp våra saker till engelska hotellet.

Dagen därpå foro vi sjöledes till Karthago. Det blev ett minnesvärt besök att beskåda ruinerna av den stora stad som Dido anlade, som uppfödde Hannibal, vilken kom Rom att darra och som genom sitt fall gav Scipio sitt odödliga tillnamn "Africanus" 200 år före Chr.

Det var redan mörkt när vi återkommo till vårt hem *Carlskrona*, efter att ha tillbragt en av de märkligaste dagar under denna expedition.

Måndagen den 14:de kom en hop konsulter för att ta avsked av oss. Sedan de lämnat fartyget lättade vi ankar och under laber bris gungade vi sakta genom den svåra dyningen ut ur Tunis vik, vägleda dels av Kartagos goda blänkfyr, av månen och av utsikten av ön Zimbros.

Vår nästa hamn skulle bli Valetta på Malta.

Seglingsresa till Malta den 14-17 april

Afrikas kust försvann under natten och *Carlskrona*, påsparkad av sin goda tur, sköt fart ty "vädret rår för årsväxten men vinden för lycka", så att vi räknade med att på morgonen vara mitt emellan södra kusten av Sicilien och Malta. Men till vår förvåning varskoddes land rätt förut redan kl.4 om morgonen den 16:de efter hårt blåsande NW under natten.

Vi lade bi och när det dagades upptäckte vi att landet var ön Gozo. På tolv timmar hade vi drivit 17' (distansminuter) i sydostlig riktning. Vi gingo nu söder om Gozo och låg där under hög dyning sakta framdrivna av den sovande Zefyren (grekernas gud för västanvinden) som satte oss mellan de gula lodräta stränderna av Malta samt den besynnerliga holmen Filfolä.

Under denna dag exercerades besättningen med att avlossa sina musköter som de under expeditionen lärt sig hantera bättre än beväringsskarlar. Emellertid hann vi inte in före mörkret utan kryssade under natten öster om Malta så att vi om morgonen den 17 inlup i Valettas hamn.

Där låg engelska linjeskeppet *Formidable*, 84 kanoner, med sir Edward Owens röda flagga, corvetten *Amazon*, 24 kanoner, som avgick samma dag till Smyrna, briggen *Snake*, 16 kanoner, Marseille-paketet⁹ *Sydenham*, 300 hkr. som utbogsrade *Amazon*, samt två franska ångbåtar varav den ena i karantän.

Vi blevo ålagda 8 dagars observationskarantän och förtöjdes tätt akter om *Formidable*.

Hamnen är en djup vik som genom sitt trånga inlopp är säker i alla väder. Alla fartygen har sina namn inskurna i murarna vid karantänplatsen. Vi vistades där dagligen och ökade på inskriptionen.

Ombord sysselsatte man sig med att skriva logg- och fördelningsböcker, journaler, brev, rekvisitioner på persedlar för besättningen m.m. Mattimmarna voro för många viktiga avbrott och därför sökte vår "mamma" undfägna oss på bästa sätt med ypperligt bröd och kött, färska grönsaker, apelsiner och smultron samt en slags frukt som såg ut som små gula päron som smakade som plommon och hade 3 kärnor, liknande kastanjer.

Torsdagen den 24 april fingo vi fira Albertinas dag med att nedhala karan-

tänslanternorna samtidigt som sekonden på *Formidable* commander Cannon kom på visit och överlämnade följande skriftliga inbjudan till middag:

The officers of H. Majestys ship *Formidable* request the honour of the company of the officers of H. Majestys ship *Carlskrona* at diner on Friday next 25:th inst. at half past six.

H.M.S. *Formidable*, Wednesday.

Vårt svar:

The officers of H.Swed.M:s Corvett *Carlskrona* best compliments to the officers of H.M. ship *Formidable* and accept their kind invitation.

H.S.M. C:tte *Carlskrona*, Thursday.

Några av oss gingo i land för att se på Guvernörspalatset, där Malteserordens rustkammare finns. I arsenalen funnos massor av pikar, gevär, pistoler, järnrustningar, bågar, sköldar och huggare prydligt anbrakt så att det var ståtligt att se.

Medan vi dröjde på borggården kom gamle amiralen Sir Edward Owen på visit. Han lär vara 82 år men är oaktat sin stora figur mycket rörlig och utfärdar själv alla order. Han kom i droska, utsteg utan hjälp och gick uppför trapporna utan besvär. De är visserligen de bekvämaste jag sett, blott stigande 3 tum per steg.

En färd inåt Malta den 25 april

Trots att vädret var ostadigt gjorde doktorn Sabelfelt och jag en färd utanför staden.

Vi hyrde en "calesa" eller täckvagnskärra, medan Sabelfelt föredrog en ridhäst. På köpet fick vi ett släp som är ett nödvändigt ont på Malta, där så många söker förtjänst. Vi ropade åt dem att vi inte behövde någon följeslagare, men det hjälpte föga.

Den som tagit fast i hästens svans släppte inte förrän det gick i fyrsprång. Kusken springer ofta bredvid i all synnerhet vid trånga passager ty han har inga tömmar utan blott ett grimskäft.

När vi raskt passerat Strada Reale passerade vi fästningsporten, vallgravarna och utanverken, allt hugget i den gula stenen. På avstånd märktes en grupp poppelltigt uppspirande cypresser, samt några större byggnader. Detta var S:t Antonio, guvernörens lantställe, dit vi gjorde en liten avstickare.

Medan hästarna pustade ut, upphöll vi oss i nära en timme i den behagliga trädgården, njutande av doften från 500 apelsin- och citronträd som stod i blom.

Vi fortsatte uppför den höjd där fästningen Citta Vecchia är belägen. Där avsteg vi och begav oss till Cathedral-kyrkan naturligtvis åtföljda av en mängd tiggare. Kyrkan har namn efter aposteln Paulus, ty efter vad vi vet från Apostlagärningarna blev han hitdriven av en östlig storm och fartyget förläste i en vik som bär hans namn.

När vi passerat ett litet torg, stod vi framför en dörr varöver stod ristat "Catacomba". En präst ledde oss hukande genom en lång gång huggen i klippan sänkande sig med trappsteg. Slutligen vidgade sig valvet till en offersal med ett altare. På alla sidor voro gravar inhuggna i klippan men halvfyllda med grus där den forskande allmänheten grävt för att finna eventuella skatter. Vitmålade av sandstenen kommo vi åter upp, belåtna med att ha sett detta ovanliga läge under en stad. Men ett starkt bevis på att vi ännu var bland de levande var ett likstämmigt klagomål över hunger.

Väl var klockan 2 då vår ledsagare sade att vi först skulle besöka nunneklostret. Efter att ha bultat länge på klostrets samtalslucka blev vi insläppta i en pelargång omgivande en vacker trädgård. Men här fanns endast tiggande bröder. På vår förfrågan efter de heliga systrarna svarade man endast att damerna låta icke se sig.

Vi voro rätt hungriga och orkade ej lyssna till vår följeslagares beskrivning på märkvärdigheter som skulle finnas på andra våningen utan skyndade vidare till Hotel Victoria, där en enkel frukost väntade.

Vi fick bröd i mängd med holländsk ost, medvurst och rom, några förlorade ägg och en butelj dåligt vin. Sedan vi satt oss upp i vagnen för återfärd, kom fler springande för att sälja förstenade tänder m.m. och tiggde pengar.

Väl ombord gällde det att snabbt klä om sig för middagsbjudningen på *Formidable* kl. 7. Officerarna var 18 och hade ett så stort bord att man icke bekvämt kunde tala med andra än närmaste granne. Det var annat det, än det som är hos oss på *Carlskrona*, där vi sitta 14 hopklämda kring bordet, räckande faten förbi 2 eller 3 som icke passa på någon annan än sig själva och med 3 man som vänta på däck för att få komma ner och äta när vi slutat.

Den 2 maj gjordes avskedsvisit hos konsuln med dans och musik. Under tiden bogserades fartyget av 88 åror från 7 engelska fartyg och 26 åror från våra egna småbåtar till förtöjning vid en moring varifrån vi nästa morgon kunde sätta segel och avsegla. När lots och konsul lämnat oss kl 12 kunde sjömansögat blott se en liten gul strimma där Malta låg.

Sicilien kröp snart fram ur den molnmassa varmed den omgivit sig. Sedan vi hela natten mellan den 3 och 4 maj kryssat genom sundet mellan Sicilien och Malta gav oss Etna en vacker presentation av rök och snö.

När Malta åter kom i sikte fick några ungdomar idén att dit skicka brev i butelj. Under uppehållet i Malta hade en miss Cunchetta så förtjust ungdomarna att man knappast talade om annat. Till henne skulle nu vågorna föra fram en hälsning från svenska kadetter. Så snart alla ömma adresser inproppats i buteljen skulle kyssar och suckar även inneslutas innan korken ditsattes för sista gången.

Högtidligt marscherades i procession upp på hyttan, där med stor gest buteljen kastades över bord och sedan syntes länge den i toppen fästade fjädern vicka från toppen av vågorna. Men vi seglade åt andra hållet med kurs på Malaga.

Segling över halva Medelhavet den 3-17 maj

Väderleken var ganska ostadig och de flesta dagarna voro bottenreven inne. En hög dyning vräkte den stackars *Carlskrona* som om hon varit under Cap Horn.

Emellertid sken solen nästan alla dagar och havet blänkte så blått att den som inte sett det knappt vet vad blått är. I det underbara solskenet skådades den 16 maj Sierras snöiga hjässa glimma uti de rosenfärgade solstrålarna.

Följande stranden på ett par mils avstånd med sydvästlig vind kom vi den 17 maj i sikte av den långa armen med fyrtornet som bildar Malagas hamn längst in i bukten.

Det förnämsta som syns över de hopträngda husen är katedralen med ett färdigt och ett ej färdigbyggt torn samt tullhuset, ett 4-våningars palats som ej lär ha sin make i Europa.

Vi landade mitt för Alamedan-platsen, prydd med marmorstatyer utan näsor samt granna vattenkonster av vit marmor. Jag liknar staden vid en övermåttan stor by med moriskt inredda hus. Det såg ut som om moreerna nyss flyttat ut och spanjorerna använt deras hus så bra de kunnat.

Tjurfäktning

Så snart vi ätit middag tog konsuln oss med till "Plaza de Torros". Vi skulle få se en tjurfäktning. En stor folkmassa strömmade mot arenan. Där inne var ett förfärligt buller medan vi vandrade uppför de långa trapporna. Allra överst var den logerad där svenske konsuln skaffat platser. Under oss var 16 cirklar med fullsatta bänkar enligt uppgift 11 á 12 000 personer.

Alla sökte var på sitt sätt bullra med barntrompeter, skramlor, käppar, lurar och rop, så att man inte hörde om de två orkestrarna spelade eller inte. Ja, ibland var oväsendet så oerhört att taket säkert fallit in – om det funnits något.

Där var dessutom en märklig blandning av människor. Vördiga ämbetsmän, mantiljklädda signoritor med solfjädrar och unga sprättar – spanjorer klädda i den andalusiska dräkten.

Äntligen öppnades stora porten och in kom hela sällskapet, bestående av 4-6 ridande "picadorer" och 10 personer till fots varav de med kappor kallas "chulos". Dessa är klädda i sidenjackor med så rikt broderi att färgen knappast syns. Röd gördel, tätt slutande knäbyxor, vita strumpor och skor. Vidare två matadores, 2 banderilleros och ett spann mulåsnor.

Till sällskapets direktör nedkastade stadens guvernör nycklarna till tjurarnas dörr och sedan all överflödig personal avlägsnat sig öppnades denna. Blott 3 väl ombonade picadores och 7 chulos var kvar då tjuren kom utrusande.

Det var en stor svart best med långa spetsiga horn och en nacke som jag aldrig sett make till. Han märker de fläktande kapporna och rusar däråt men chulos flyr genast bakom skärmar. Nu återstår blott ryttaren som med fälld lans tar emot den kraftiga stöten.

Men motståndet är för svagt – hästen faller och ryttaren under sin häst.

De fladdrande kapporna drar tjurens uppmärksamhet så mycket att häst och ryttare hinner komma upp. Emellertid anfaller den retade tjuren nästa ryttare som också vräks omkull.

Chulos rusar fram för att locka segraren bort medan två drängar upphjälpa ryttaren som får bäras ut. Hästen gör ett försök men faller ned död.

Tjuren fortsätter att retas av kapporna och anfälls också av de ridande picadorerna. Han tröttnar alltmer men sårar en häst som får magen uppfläkt av de spetsiga hornen. Men ryttaren sitter fortfarande kvar på den arma kraken.

Då ljuder en trumpetsignal åt banderilleros som vardera har 2 pilar med rött och blått band. Med fara för eget liv hugger de in pilarna i tjurens hals för att reta honom till nya angrepp. Han gör nu blott korta språng mot de näsvisa sidenkapporna som aldrig lämnar honom ro.

Då framträder matadoren som med sin skarpa värja skall sätta in en stöt mellan bogbladen så att den träffar i hjärtat. Regeln är nämligen att djuret skall dödas utan att märkbart blod flyter, ty i motsatt fall anses tjuren mördad och stöten dålig.

Se nu vilket språng, hopen jublar. Endast värjefästet syns över den höga halsen. Det utmattade djuret vacklar och faller. Kampen är slut.

Nu inkörs de tre mulåsnorna dragande en bom som fasthakas till en snara lagd om hornen och den livlösa tjuren utsläpas i fyrsprång varefter de på platsen liggande hästarna likaså avfärdas.

Hu! Det var en faslik lek sade någon av oss.

Andra talade icke. De torkade den bleka pannan och gnuggade ögonen, emedan synen var skum av ansträngd uppfattningsiver och av blodets häftiga omlopp. Vi gick därifrån. Vi hade fått nog av djurens pinande och likväl var blott en sjättedel av spektaklet förbi.

Ja, nu är det egendomliga och märkliga äventyr och seder en sjöman får uppleva i främmande hamn. Gud ske lov att sådant spektakel inte förekommer i gamla Sverige.

Avsegling från Malaga den 20 maj med kurs på Gibraltar

Sedan konsulns avskedsmiddag var slut och chefen kommit ombord lättade vi förtöjningarna och stod ut från hamnen i skymningen under en laber ostlig bris som räckte till jag kl 10 tagit emot vakten. Då kom västlig vind mot vilken vi kryssade i flera dagar.

Om nätterna stod vi över till afrikanska landet så att Apeberget och Atlas snöiga toppar syntes på samma gång som de spanska bergen. Men när vi åter kom nära de sistnämnda hade strömmen satt oss ned fullt så mycket som vi i kryssningen vunnit och Malagas torn syntes ännu i samma streck varje afton.

Detta tyckte vi var otur, ty under dessa dagar försegick i Gibraltar den stora Corpus Christi – festen med processioner och illuminationer – 3 veckor efter Christi Himmelfärdsdag.

Efter mycken storm, ett par dagar regn och någon stiltje passerades äntligen fyrtornet på Europas Udde den 30 maj, varefter vi kom till ankars på det väl kända stället i Gibraltarbukten. Allt var sig likt, blott klippan var grönare än vanligt efter ett kraftigt regn som denna årstid är sällsynt. Brev och order fanns att hämta. Vi fick order att segla hem så fort ske kunde och förskaffade oss därför snabbt erforderliga förråd av vatten och proviant.

Men under tiden dog den ostliga vinden ut och vi fick vänta i två dagar innan vi kunde komma iväg med hjälp av vind från SSW. Den var särskilt välkommen eftersom det gällde att komma ut ur hamnen före kl 12 den 6 juni på Gustaf-dagen, annars hade vi inte kunnat undvika våra många kungliga saluter.

Men när man skall ut ur Gibaltarsundet var SSW kinkig, varför vi måste kryssa och när vinden om aftonen dog ut, tog strömmen oss helt simpelt tillbaka in i Medelhavet så som det ofta hänt för andra fartyg. Men lyckan var nu med oss, ty i dagningen kom ostlig vind och vi dansade genom sundet, medan tjocka och stiltje hindrade de i Gibraltar liggande fartygen att gå ut.

Väl ute i Atlanten styrde vi västerut tills vi hade Portugals yttersta udde långt

akterut. I dessa farvatten där stora flottor minst 3 gånger (S:t Vincent 1796, Trafalgar 1805, Lagos 1833) avgjort varandras och dynastiers öden påmindes vi därom av de mot varandra kämpande dyningarna från NW och NO.

Under denna tråkiga kryssning begagnades tiden till exercis. Ömsom skiftades märssigel, ömsom slogs ett bottenrevat märssigel under såsom i storm eller övades segelbärgning.

Den 19 juni var doktor Säterbergs födelsedag som firades med stekt höna. Men det arma djuret hade av sitt instängda liv förlorat sina muskler. Hon var seg och smakade dåligt.

Midsommarafton i Kanalen

Midsommar fick vi fira på 45 gr latitud och långt västerut där vinden, hur vi än vände, kom rakt från det håll vi önskade gå.

All färsk mat var slut. Det enda avbrott mot det salta dåliga köttet var något pannkaksverk samt ypperligt vin varav vi dagligen drucko 2 glas "Dry Malaga". Midsommarafton fick besättningen extra förplägnad av rött vin som upphandlats i stället för brännvin.

Två kanoner om styrbord vändes långsskepps och dans tillställdes. Orkestern utgjordes av en viol, doktors gitarr, 2 par kastanjetter, en trumma och en triangel gjord av laddstakar som jag skötte. Det var stor munterhet och åtskilliga dansade och svängde om med officerarna. Detta var ibland riskabelt, ty fartyget rullade ansenligt och man kunde inte alltid ansvara för att inte trampa varandra.

Natten därefter kom god vind och vi gick raskt mot Englands yttersta udde. Den länge omtalade målskjutningen med handgevär verkställdes dessa dagar. En tunnboten som tavla upphängdes under styrbords fockråspira och de skjutande ställdes mellan stormasten och fallrepstrappan. Även officerarna fick skjuta: löjtnant Gjerling, baron Ruuth och löjtnant Lagercrantz träffade med 4 av 10 skott. Jag endast 4 av 18 skott.

Om natten började det blåsa så att jag fick tre-reva och nedtaga bramrårna. Men ändå gick korvetten med 8 á 9 knops fart. Att var 4:de timma lägga bi och loda var ett stort uppehåll ty därvid åtgår mycken tid att mana linan och hala in den på 118 famnars djup.

Ännu hårdare blåste det om morgonen som i förening med regn och tjocka gjorde seglingen obehaglig. Efter vanligheten rullade *Carlskrona* så att vattnet gick över kanonerna och ibland stänkte in på ömse sidor av halvdäck.

Kl. 11 syntes land och beräkningarna slog bra in fast vi på 2 dagar saknat observation. Det var Start Point.

Vi hade passerat inloppet till Plymouth, Lizard och Eddystone utan att ha sett något därav. Nu kom lotskuttrar i alla väderstreck och den först erbjuda lotsen togs ombord. Seglen ökades, så att vi dansade med 10 knop för att hinna till Isle of Wight före mörkret.

Inloppet till Portsmouth är smalt så man gör bäst i att passera det vid dager.

Då vi passerade Cowes, den beryktade yachtklubbens tillhåll, funno vi *L'Aigle* där. Hon var ett dygn före oss och redan färdig att avsegla.

Vid Ryde blev vi anvisade ankringsplats på Spithead. Där låg en stor engelsk flotta, nämligen tredäckarne *S:t Vincent*, *Trafalgar* och *Queen*, linjeskeppen *Albion*, *Vanguard*, *Canopus*, *Rodney* och *Superb* vardera med 80 kanoner samt skruvångarfartyget *Rattler*.

Eftersom *Queen* vilket var vakt skepp gjort visit, måste jag återgälda detta. Captain Walker tog utmärkt artigt emot mig och bad mig stiga in och frukostera. När vi stigit upp från bordet förde Sir Baldwin mig upp i övre kajutan för att bese detta Englands största skepp. Men tyvärr blåste det upp så jag kunde inte låta båten vänta längre eftersom det blev tungt att ro ombord igen.

Under uppehållet i Portsmouth gjorde officerarna besök på Drottningens lustångfartyg *Victoria and Albert*. Vi besökte också tredäckaren *Queen* där vi blev bjudna på middag. Här träffade jag flera av mina kamrater från min tidigare kommendering på engelska *Castor* – chefen Sir Richard Grant och överskepparen Mr Downs. Kl. 12 den 4 juli saluterade vi och de båda amiralskeppen vår kung Oscar I:s födelsedag och med anledning av dagen kom en mängd folk på visit.

Hemsegling den 5 juli

Vi avseglade kl. 3 för att med hjälp av tidvattnet och en laber bris passera utloppet vid S:t Helens. Mot jämnt blåsande kryssade vi upp till Dungeness. Natten till den 7 passerade vi Dover och samma dag lämnade vi över lotsen vid Galloper till en engelsk skonare.

Hur välkommet var det inte när vi nästa dag bordades av en fiskare som sålde torsk i överflöd. När man får fisken ur sjön i grytan är den alltid smaklig, ehuru vi vet att torsk liksom hummer icke duger då bokstaven "r" saknas i månadens namn.

Nordsjön passerades i vackert väder och under tiden exerceerades med kanoner samt målsköts med musköter. Vid höjden av Jutlands norra udde sågos alla fartyg hålla direkt dit för att nå Kattegatt.

Men vi följde den föråldrade vanan att söka sikte av Lindesnäs, helst som

Enemarecks olycka forfarande var ihågkommen. 1836 hände det nämligen att ångfartyget *Oden* som var flottans största fartyg under befäl av dåvarande premiärlöjtnanten, sedermera konteramiralen Carl Magnus Enemarck vid hemresa från London kom för nära Jutländska kusten och förliste. Enemarck tog på sig hela ansvaret vilket förskaffade honom all aktning.

Kl 10 om morgonen siktades Mandal i Norge varefter vi höll ned på Skagen och därefter kurs mot Winga. Mitt i natten togs lots vid Winga och denne förde oss in i Rivöfjorden utanför Elfsborg där vi ankrade kl 4 om morgonen den 11 juli.

Denna dag blev alltså den sista med hög avlöning. Återstoden av resan fick vi nöja oss med hälften. Detta är i hög grad obilligt, därför att den högre avlöningen gäller först 2 månader efter det att man lämnat svensk lots.

Orsaken till detta är att man anses hemma ha försett sig med billiga förråd för denna tidsrymd, dels också måste man besinna att den utländska provianten som man måste ha kvar någon tid efter hemkomsten kostar vanligen mera än den svenska avlöningen kan täcka samt att denna avlöning är bra liten.

Men vem tänker på fattigdom och elände vid ett tillfälle då man längtar efter underrättelse från sitt hem. Därför åtföljde jag kamraterna som hyrt en fiskebåt för besök i Göteborg. Det var en båttyp som inom flottan ofta kallas Sydowbåt emedan skeppsbyggaren Sydow infört den till avisbåt i Stockholm.

Sedan våra saker blivit uppburna till Göta Källare blevo brev skrivna och promenerades genom staden ut till Vinberga Vårdshus där det var musik. Därifrån återkom vi inte förrän midnatt emedan vi träffat bekanta som arrangerat en bål. Avsikten var att vi skulle avsegla från Göteborg samtidigt med *Josephine*. Vi hade inte sett henne sedan Marseille.

Men kommandören hade på återresan besökt Tanger och trots att han därefter tillbrakt flera dagar i Lissabon fick fartyget ligga två dagar i observationskarantän.

Men den 14 juli kom vinden frisk och god och tillsammans seglade vi ut i det stormiga Kattegatt men med tråkig kryssningsvind. Inte förrän den 17 kunde vi saluera Kronoborgs fästning.

Örlogsmän behöva inte såsom andra stanna för att klarera men en båt utkom från vaktkorvetten för att komplimentera.

Vår chef visade inte den artigheten att minska segel när den danske officeren skulle lägga till så den lilla slupen höll nästan på att gå under varvid vår baron stod i fallrepet och befallde hur han skulle lägga sig längs sidan.

Med den danske officern skickade vi hälsningar till våra danska vänner på *Hekla* och *Merkurius* som längesedan hemkommit.

Hemkomsten den 18 juli 1845

Min resebeskrivning närmar sig slutet.

Vi minskade segel under natten så att vi skulle få se den efterlängtnade blekingska kusten närma sig i dagsljus. Hem kommo vi galant och togo emot amiralen Otto Gustav Nordensköld samma eftermiddag, varvid vi excererade och vår vältränade besättning visade prov på prima sjömanskap till amiralens stora förnöjelse.

Själv hade han inte varit till sjöss sedan 1828. Som befälhavare på några kanonslupar hade han deltagit i 1808 års finska krig vid anfallet mot Umeå i krigets slutskede 1809. Nu var han mer sjömilitär än sjöman och innehade befattningen som överkommendant i Karlskrona.

Efter avslutad inspektion lät vi ankaret gå för att fastna i svensk botten. Som så många gånger förr konstaterades att det roligaste äventyret med en långresa är hemkomsten.

Nu efteråt kan man konstatera att vi hade tur att inte bli kommenderade till nästa "Carlskrona-expedition" som slutade tragiskt med svenska marinens största haveri.

Vi hade ju upplevt *Carlskrona* som en fin snabbseglare men en riktig slingerbult som i hårt väder lätt tog in vatten över kanonportarna.

Kanske var detta en bidragande orsak till katastrofen den 30 april 1846?¹⁰

Källor och litteratur

Leos Müller. *Consuls, corsairs and commerce*. 2004.

Eskil Borg. *Svenska konsulter och slavar i Barbareskstaternas Tripoli*. 1987.

JH Kreuger. *Sveriges förhållande till Barbareskstaterna i Afrika*. 1856.

Noter:

¹ Tidvinkel eller timvinkel för en himlakropp mot meridianer, uttryckt i grader eller tid, togs för att bestämma longituden utifrån kännedom om GMT (Greenwich Mean Time) i observationsögonblicket.

² Herman Säterberg (1812-97), medicine doktor, senare känd författare och poet, bl.a. till den bekanta "Vintern rasat ut i våra fjällar".

³ Bastingering, en ovanpå de äldre örlogsfartygens relingar av trä byggd rädda vari besättningens hängmattor stuvades.

⁴ Dvs 13 knop.

⁵ Torget skapades av den brittiske guvernören general sir George Augustus Eliott (1717-90).

⁶ Polacka, i Medelhavet använt två- eller tremastat segelfartyg.

⁷ Hela Spanien utom ett område i norr erövrades av muslimerna i början av 700-talet. Den kristna återerövringen sträckte sig över 700 år och avslutades med Granadas fall 1492 (under kung Ferdinands och drottning Isabellas tid).

⁸ Flimmerdjur.

⁹ Paketbåt som befördade brev och paket.

¹⁰ *Carlskrona* förliste 1846 i Floridagolfen varvid 114 besättningsmän omkom. ("Korvetten Carlskronas sista resa", O.R. Sylvan, Forsners Förlag Stockholm 1945, Aktuellt 1996 – Marinmuseum, faksimile).

Bildandet av Sveriges frivilliga motorbåtskår — ett privat initiativ i nationalismens anda

av *Ingemar Liljegren*

Inledning

I en atmosfär av starka nationalistiska strömningar och en tid med mycket djupgående politiska motsättningar bildades Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj år 1913. Några år senare skulle denna ombildas till en av Sveriges första riksomfattande försvarsorganisationer, Sveriges frivilliga motorbåtskår, som var verksam till år 1941 då den ersattes av den nybildade Sjövärnskåren för frivilligutbildning i Marinens regi. Artikeln redogör för tillkomsten av denna relativt okända försvarsorganisation i en för Sverige ovanligt turbulent politisk period och analyserar de bakomliggande motiven för dess bildande.

Bakgrund

Striden kring försvarets utformning i Sverige under tiden före första världskriget var inte någon isolerad svensk företeelse. Utmärkande för det intellektuella klimatet i Europa under förkrigstiden var att i en rad länder fick nationalistiska rörelser påtagliga effekter på inrikespolitik och offentlig debatt. Utomparlamentariska opinionsrörelser var vanligt förekommande. Särskilt försvarets utformning blev ett folkligt intresse främst för medelklassen i städerna, medan de proletära skikten antingen stod likgiltiga eller i egenskap av socialister och internationalister förhöll sig direkt fientliga mot försvaret.¹ Frapperande är även den huvudroll den marina upprustningen spelade på flera håll.²

I Sverige bildades en rad organisationer i syfte att stödja försvaret och främja en upprustning av krigsmakten. Många av dessa rörelser hade sina rötter i högerorienterade kretsar och deras verksamheter främjades direkt och indirekt av den kungliga familjen och ledande officerskretsar inom armén och flottan. En sådan organisation var föreningen Sveriges Flotta, som ansågs ha en ledande ställning av de frivilliga försvarsvänliga organisationerna med

Ingemar Liljegren f. 1942, fil.mag. Pensionerad verkställande direktör. Doktorand i nordisk historia vid Åbo akademi och arbetar f n på en avhandling om oscariska sjöofficerare. Artikeln baserar sig på en C-uppsats i historia ht 2005 vid Högskolan i Kristianstad, handledare Thomas Sörensen.

marin anknytning. År 1902 hade dåvarande kronprinsessan Viktoria fört fram tanken att bilda en svensk försvarsförening efter mönster av den tyska Flottenverein. Idén genomfördes även i Sverige genom att det bildades en motsvarande organisation, Sveriges Flotta, efter ett uppprop av kronprinsessan år 1906. Föreningens ändamål var att väcka, vårda och stärka svenska folkets insikt om nödvändigheten av en stark örlogsflotta och den nationella betydelsen sjöfarten hade för riket. Ett annat exempel på en försvarsvänlig organisation var bildandet av Kvinnoförbundet för Sveriges sjöförsvär. Denna grundades redan år 1894 i Stockholm. Ytterligare förbund tillkom kort därefter såväl i Karlskrona som i Göteborg och dessa samverkade med Stockholmsförbundet, dock utan att bilda någon gemensam riksorganisation.

Ett starkt försvar blev också en symbolfråga för dem som ville slå vakt om det bestående i samhället. Den politiska högern såg försvarsfrågan som ett sätt att mobilisera befolkningen och därmed stärka de samhällsbevarande krafterna. Kungahuset, militären och högerpolitiker agiterade för ett starkare försvar. Socialdemokrater och liberaler talade för ökad demokrati och parlamentarism. Motsättningarna var mycket starka. Historikern Carl Grimberg beskrev stämningarna: "Oron ökade genom den ena upptäckten efter den andra av ryska spionerier och mystiska stölder av hemliga militära papper." Luften var fylld av hemska rykten. Upphetsningen steg till sådan höjd, att hela den liberala ministären utskreks som försvarsfiender, och de konservativas lösen "Försvaret främst!" döptes om av motpartiet till "Förtalet främst!".³

För att landet skulle kunna skyddas på ett bättre sätt hade försvaret under 1800-talet koncentrerats kring en central förrädsfästning (doktrinen om centralförsvar). Armén förlades till Syd- och Mellansverige med Karlsborgs fästning som mittpunkt.⁴ Under större delen av 1800-talet sköts därför flottan i bakgrunden och ett betydande förfall tilläts. Först 1882 antog riksdagen ett förslag till upprustning av flottan. Under intryck av krigshändelserna i amerikanska inbördeskriget, som i ett slag gjorde hela den dåvarande flottan av träfartyg omodern, byggdes ett antal fartyg av så kallade monitorer. Under slutet av 1800-talet genomfördes ett omfattande program för upprustning och modernisering av den svenska flottan och omkring år 1904 fanns sammanlagt 69 stridsfartyg varav tolv pansarskepp.⁵ Moderniseringen av flottan påverkades också av en förändring av den svenska försvarsdoktrinen från centralförsvar till ett gränsförsvar. Flottans främsta uppgift blev nu att anfälla en invaderande fiendes transportflotta.⁶

Den svenska försvarsdebatten var också påverkad av "förryskningspolitiken" som tsardömet återupptagit i Finland från år 1910 och den tyska

upprustningen som inleddes redan före sekelskiftet som ett led i Tysklands koloniala ambitioner. Risken för en stormaktskonflikt mellan Ryssland och Tyskland i Östersjöområdet ansågs betydande. Flottrustning i kombination med en omfattande agitation åstadkom av naturliga skäl en stark motrörelse i Storbritannien, världens då ledande marina makt. En propagandaorganisation med lokala föreningar Navy League medverkade till att skapa vad brittiska bedömare benämnt "hysteri".⁷ Också i detta land liksom i Tyskland har forskningen spårat penningstöd från vapenfabrikanter till den utomparlamentariska agitationsverksamheten. Ett välkänt faktum är att den tysk-brittiska kapprustningen påverkade övriga stormakter till liknande ansträngningar.⁸

Under intryck av unionsupplösningen och en rad internationella kriser och pågående internationell upprustning väcktes försvarsfrågan därför till liv igen på den politiska agendan i Sverige. En följd av att man tillsatte ett antal försvarsutredningar efter unionsupplösningen under perioden 1906-1911 blev att upprustningsprogrammet för flottan avstannade. Visserligen tillkom ytterligare ett par enheter, pansarskeppet *Oscar II* och pansarkryssaren *Fylgia* år 1907, men byggnationen av dessa var beslutad tidigare och fullföljdes därför. Den stora frågan blev hur den fortsatta inriktningen av hela försvaret och kanske framför allt utbyggnaden av sjöförsvaret skulle ske. Ett stort antal alternativ togs fram på olika fartygstyper och man kom slutligen fram till att förorda alternativ F, varefter riksdagen beslutade att pansarskepp av denna typ skulle byggas.⁹

Allmän rösträtt för män kunde tillämpas i valet år 1911 till riksdagens andra kammare. Socialdemokraterna gick då starkt fram, liberala partiet i stort oförändrat och högern gick tillbaka. När Karl Staaff bildade regering efter valet hade han ett i försvarsfrågan splittrat liberalt parti och ett starkt försvarskritiskt socialdemokratiskt parti att handskas med. Per Albin Hansson, som senare blev Sveriges statsminister, hade formulerat socialdemokraternas inställning: "Icke en dag eller ett öre mera åt militarismen".¹⁰

Ministären Staaff var inte försvarsfientlig men ifrågasatte ändå byggandet av båtar av F-typ som "är vida underlägsna de stora nationernas dreadnoughts, dyrbara, föga lättmanövrerade i skärgårdens trånga passager, där en samverkan mellan undervattens- och torpedbåtar, fasta och flytande batterier och minor kan åstadkommas."¹¹ Statsministern var troligen influerad av amiral Ludvig Sidner, som varit sjöförsvarsminister under Staaffs första regeringsperiod och som inom flottan var förespråkare för ett utbyggnadsprogram med smärre fartygsenheter i ett större antal. Det är då inte förvånande att den staaffska regeringen, mot bakgrund av den politiska oenigheten och den pågående stora

försvarsutredningen, valde att skjuta upp det beslutade bygget av den så kallade F-båten. Detta utlöste en av de kanske skarpaste och hätskaste politiska debatterna någonsin i svensk politik. En våldsam politisk agitation startade.

En av de mest framträdande personligheterna i denna debatt var upptäcktsresanden Sven Hedin. Han var utpräglat konservativ och engagerade sig politiskt i försvars- och utrikesfrågor. Hedin publicerade i januari 1912 den vitt spridda pamfletten *Ett varningsord* som gick ut i en miljonupplaga. Pamfletten fick ett stort inflytande på den nynationella rörelsen och Sven Hedin fick många inbjudningar att tala i försvarsfrågan på politiska möten. Han blev snabbt accepterad av högerkretsar och blev också kungahusets förtrogne, vilket kom till uttryck i att han senare tillsammans med generalstabsofficeren löjtnant Carl Bennedich skrev utkastet till Gustaf V:s borggårdstal inför bondetåget 1914. Hedin gav i sin skrift även uttryck för det nya manlighetsideal som börjar etableras vid denna tid.¹² Traditionella viktorianska dygder var på alla sätt lovvärda, men inte tillräckliga för att värna civilisationens framsteg. Hedin förband Sveriges förmåga att försvara sig med den nya attityden till manlighet. Han förespråkade en gentlemannamässig, hård, disciplinerad och kraftfull maskulinitet. För honom handlade samtidens ideologiska motsättningar även om en kamp mellan olika manlighetsideal.¹³

Beslutet att inställa bygget av pansarskeppet, som väckte en storm av protester i nationella och konservativa kretsar, fick bland annat till följd att i början av år 1912 togs två initiativ till frivillig insamling: Svenska pansarbåtsföreningen och Nationalinsamlingen för pansarbåt. Insamlingarna inbragte drygt 17 miljoner resp. 360 000 kr. Det förstnämnda initiativet togs av en grupp direktörer och ingenjörer inom Svenska Teknologföreningen med civilingenjör David Bergman som initiativtagare. Denne lade fram en plan till en stor nationalinsamling i januari 1912. En försvarsinsamling bland medborgare var troligen ursprungligen en tysk idé, även om ingen av initiativtagarna skulle tänkas kunna erkänna det. Manfred Björkqvist, senare biskop i Stockholm, som var initiativtagare till den andra insamlingen, hävdade att idén kom över honom ”som en uppenbarelse” medan han höll på att skriva brev under sin tid som folkhögskolerektor.

Motorbåtskåren bildas

Vid denna tid av djupa motsättningar, inte minst i försvarsfrågan, föreslog en grupp ledande medlemmar ur Göteborgs handels- och sjöfartskretsar att de skulle ställa sina motorbåtar till marinens förfogande i krig. År 1910 hade kommandanten på Älvsborgs fästning lyckats intressera ett antal privata mo-

torbåtsägare att biträda med sina båtar i fästningens övningar. På initiativ av dåvarande direktören för Eriksbergs Verkstad och Varv i Göteborg organiserades detta samarbete i en flottilj. Denna första flottilj var Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, grundad den 2 maj 1913.¹⁴ År 1914 tillkom en flottilj i Stockholm och kort därefter även en i Norrköping.

Tillkomsten av flera flottiljer runt om i landet ledde till att det från ett flertal håll fördes fram tanken att bilda en riksorganisation. Åsikterna bröt sig dock om formerna för en sådan organisation. De båda flottiljerna i Göteborg och Stockholm hävdade att de fungerade bäst som självständiga enheter och önskade snarast statlig sanktion för fastställelse av flottiljstadgar och reglementen, som de föreslagit för sin verksamhet. Kungliga Svenska Segelsällskapet (KSSS) och Kungliga Automobilklubben (KAK) hade också tidigt intresserat sig för denna del av frivilliga försvarsrörelsen och genomförde egna utredningar om hur motorbåtsflottiljerna och det samtida förslaget till bildande av en frivillig automobilkår borde vara organiserade. Motsättningarna blev skarpa och debatten fördes bland annat genom artiklar och insändare i dagspressen. Inte minst Göteborgsflottiljen företrädde uppfattningen att man ansåg sig själva kunna sköta ledarskapet och önskade inte inblandning av utomstående. Man hotade till och med att antalet medlemmar skulle bli så lågt att man måste lägga ned verksamheten, om man tvingades in i en central organisation.¹⁵

KAK och KSSS lämnade sina organisationsförslag till de militära myndigheterna, som efter egen utredning fann dessa vara ändamålsenliga. Detta inte minst mot bakgrund av att det världspolitiska läget gjorde att försvaret behövde förstärkas med alla tillgängliga medel. Frivilliga automobilkåren bildades i december 1914 och i maj 1915 lämnade chefen för Marinstaben i samråd med generalstabschefen in ett förslag till organisation av Sveriges frivilliga motorbåtskår till Kungl. Maj:t för fastställelse.¹⁶ Den 11 juni 1915 fastställdes organisation och reglemente och chefen för Marinstaben, amiral Sidner, utsågs till kårens första chef.¹⁷

Sveriges frivilliga motorbåtskår fick till uppgift att stå till krigsmaktens förfogande, dels i krig eller vid mobilisering, dels i den mån man förbundit sig även i fred. Kårens verksamhet reglerades inledningsvis av reglementet utfärdat den 11 juni 1915 av Kungl. Maj:t. I detta föreskrevs bland annat att kåren skulle ledas av en kårstyrelse placerad i Stockholm. Denna styrelse skulle bestå av ordförande och vice ordförande utsedda av Kungl. Maj:t och två militära ledare utsedda av Generalstaben respektive Marinstaben samt av samtliga flottiljchefer eller deras ställföreträdare. Verksamheten bedrevs i ett antal flottiljer, som fick relativt stor frihet rörande interna angelägenheter. Dock

skulle även valet av flottiljernas ordförande och vice ordförande underställas Kungl. Maj:t för fastställelse. Kårstyrelsens och flottiljernas civila medlemmar erhöll tjänsteställningar inom kåren motsvarande sjömilitära tjänsteställningar från kommandörkapten av 1 gr till fänrik och redan i det första reglementet fanns föreskrifter om bland annat uniformsbestämmelser. Kårens första chef var chefen för Marinstaben som hade viceamirals tjänsteställning. Även de efterföljande cheferna hade amirals rang under perioden fram till år 1930. Därefter var kårcheferna kommandörer.¹⁸

Medlemskap i flottilj och kår erhöles efter kallelse av flottiljs styrelse. Till medlem kunde endast kallas svensk medborgare, som antingen förfogade över sjöduelig motorbåt eller väntades på annat sätt gagna kårens verksamhet. Vid inträde i flottiljen måste den nya medlemmen lämna en förbindelse att under en tid av fyra år tillhöra kåren och i förekommande fall ställa sin motorbåt till kårens förfogande i händelse av krig, mobilisering och vid vissa övningar i fredstid. Kårens reglemente innehöll även bestämmelser om kårmedlemmarnas krigstjänstgöring. Besättningsmännen i kårmedlemmarnas båtar intog en särställning. De kunde krigsplaceras i respektive flottilj trots att de inte tillhörde kåren. Motorbåtsägaren var skyldig att tillse att det fanns tillräcklig besättning för båtens manövrering och underhåll. Detta förklarar varför det som regel var välbärgade motorbåtsägare, som i första hand blev medlemmar i kåren.

Antalet flottiljer ökade under perioden mellan första och andra världskriget. År 1941 ombildades Sveriges frivilliga motorbåtskår till en militär organisation inom marinen med eget båtmaterial, Sjövärnskåren. Vid krigsutbrottet den 1 september 1939 kunde motorbåtskåren ställa upp med en organisation bestående av 1 600 man officerare, underbefäl och meniga. Den förfogade över 472 av medlemmarna ägda motorbåtar. Motorbåtar och besättningar var fördelade enligt en fastställd organisationsplan på olika marindistrikt, sjöstyrkor, kustartilleriförsvar med flera förband.¹⁹ Mot slutet av sin existens fick kåren även ett mindre antal kvinnor som passiva medlemmar.²⁰ Kåren fanns i verksamhet fram till den 1 november 1941, då den ombildades till Sjövärnskåren och blev en integrerad del av marinen, direkt underställd chefen för marinen.²¹

Under första världskrigets avspärning fick kårens insats inte någon egentlig betydelse. Kårens främsta insats i aktiv tjänst var sjökontrolltjänst i neutralitetsvakten inom sydkustens och västkustens marindistrikt under den för Sverige kritiska perioden våren 1940, när Tyskland anföll och ockuperade Danmark och Norge. Krigsmakten fann dock att varken material eller personal fyllde kraven för mer långvarig tjänst, varför beslut togs att ombilda kåren till en militär organisation, Sjövärnskåren.²²

Stiftarna

Kapten Georg Lindberg skriver på uppdrag av den pensionerade generalen Sam Bolling i en artikel 27 år efter det att den första frivilliga motorbåtsflottiljen bildats hur idén till Göteborgs Motorbåtsflottilj föddes. Han frammanar en nästan idyllisk bild av relationer mellan civila och militärer i Göteborgsområdet vid tiden före första världskrigets utbrott. Inte minst genom beskrivningen av speciellt vänskapen med ägaren till Eriksbergs varv, direktör Erik W Flobeck, som ”Liksom alla Göteborgare hade Flobeck från barndomen älskat sjön och västkustens saltmättade luft, varför han som en naturlig sak helst tillbragte fritiden på det våta elementet”, får man en uppfattning om de personliga relationer som fanns.²³

Lindbergs berättelse om samvaron i Göteborgs skärgård återspeglar väl den nationalromantiska bild av strävan till umgänge med naturen, som den tidens svenska nationalism gav uttryck för. Även om Lindbergs beskrivningar av de gemensamma turerna med motorbåt i skärgården under somrarna 1906-1912 och hur viss civil medverkan vid kustartilleriets övningar från år 1910 skedde återger en riktig bild, innehåller hans minnesanteckningar en del smärre sakfel.²⁴ Det framstår som en förenklad bild av det verkliga skeendet, när det första initiativet beskrivs som att Flobeck vid ett av deras många sammanträffanden spontant begärde: ”Kan Du inte tala med din vän Bolling och lägga fram vad vi resonerat om och fråga honom, om han är villig att ställa sig i spetsen för ett upprop till de personer, som kunna anses vara lämpliga och villiga att gå in i en dylik sammanslutning med sina båtar?”²⁵ Motiven och tillkomsten av den nya föreningen rymmer sannolikt betydligt fler dimensioner än den bild av ”kamratlig samvaro i skärgården” som Lindberg ger.

Göteborgs politiska och ekonomiska liv styrdes i stor utsträckning av en mycket liten krets makthavare, som både yrkesmässigt och privat hade sociala kontakter i en rad olika sammanslutningar. Exempel på sådana sammanslutningar var de ordnar och olika sällskap som var typiska för Göteborg och som beskrivs i en avhandling av historikern Anders Simonsen.²⁶ Även kommunalpolitiken behärskades av en snäv krets delvis beroende av den tidens rösträttsregler men också på grund av en medveten politisk organisation. I den första stadsfullmäktigeförsamlingen i Göteborg var 33 av de 50 ledamöterna köpmän och av de 33 var 29 grosshandlare. Köpmännens politiska dominans vidmakthölls i praktiken ända fram till första världskriget. Ett instrument för denna kontroll var en valkorporation, den så kallade Merkantila föreningen. Den hade ett starkt begränsat medlemsantal och utgjordes av tongivande köpmän, industriidkare och ämbetsmän. Det proportionella valsättets införande

vid kommunala val år 1910 inledde dock en politisering av valen och innebar början till en förändringsprocess av det politiska inflytandet, som dock inte slog igenom förrän efter kriget.²⁷

Man kan finna en rad exempel på hur grundarna hade en mängd gemensamma "arenor". Detta är av betydelse för att söka förstå hur det sociala nätverket såg ut mellan flottiljens olika medlemmar och kan även i viss mån återspegla motiven för deltagandet i en frivillig försvarsorganisation. Gruppen representerade tillsammans ett betydande kontaktnät eller vad som med den kända franska sociologen Pierre Bourdieus terminologi skulle kunna kallas ett omfattande socialt kapital.²⁸ En genomgång av medlemmarnas biografier visar att bland militärerna, som var drygt en tredjedel av den första gruppen medlemmar, fanns bland annat kommandanten på Älvsborgs fästning, officerare vid kustartilleriet, chefen för landstormen i Göteborg och flera sjöofficerare.

De civila medlemmarna representerade ett tvärsnitt av ledande personer inom handel och sjöfart. Gruppens sociala status understryks även av att flottiljens styrelse lyckades värva landshövdingen friherre G Lagerbring som hedersledamot redan i juli 1913, d.v.s. långt innan flottiljen fått något officiellt erkännande av de militära myndigheterna och därmed erhållit officiell status i det militära systemet.²⁹ Vid denna tidpunkt bestod flottiljens medlemmar fortfarande i stort sett endast av stiftarna. Andra exempel på det sociala nätverket är att några av dessa var ledamöter av stadsfullmäktige. Segelsällskapen Göteborgs Kungliga Segelsällskap (GKSS) och Segelsällskapet Aeolus är också föreningar, där flera av grundarna redan tidigare hade gemensamma intressen och möten även utanför yrkesrollen. Noteras kan att en av de allra mest inflytelserika personerna i Göteborg vid denna tid, Dan Broström, var styrelseordförande i GKSS tillsammans med många andra uppdrag som han innehade i vilka flottiljens medlemmar kunde möta honom. Förutom professionella kontakter ingick flera av dessa personer också i andra styrelser och även stadsfullmäktige, där Broström var ledamot åren 1901-1916.

Ett annat exempel på räckvidden i det samlade nätverk som de första medlemmarna hade tillgång till är det som varvsrepresentanterna Erik Flobeck och Hugo Hammar ägde. Varven var vid denna tid tillsammans de överlägset största industriarbetsplatserna i Göteborgsområdet, cirka 3 000 varvsarbetare.³⁰ Hugo Hammar hade internationella erfarenheter genom att han bland annat varit anställd som mariningenjör i USA:s flotta. Hammar hade dessutom politiska uppdrag, stadsfullmäktige för Högern åren 1914-1919, senare riksdagsledamot i andra kammaren.³¹ Han hade också en rad förtroendeuppdrag på nationell nivå som styrelseledamot i Sveriges allmänna exportförening, Sveriges industriför-

bund, Sveriges Verkstadsförening. Andra av de första medlemmarna tillhörde släkter som gjort sig kända genom stora donationer och tillhörde Göteborgs ”köpmannararistokrati”. Även massmedia var representerade genom redaktör Fritz Schéel från Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning och även han hade andra förtroendeuppdrag, till exempel inom GKSS.³²

Motiven till motorbåtskårens bildande

I källmaterialet kring den första flottiljen framställs de uttalade motiven till bildande av flottiljen som att deltagarna ville ställa personella och materiella resurser till förfogande för försvaret och därigenom stärka detsamma i Göteborgsområdet. Det är mindre troligt att detta skulle ha varit ett avgörande motiv. Det är inte heller sannolikt att ett antal inflytelserika, mycket välbärgade män i övre medelåldern verkligen hade för avsikt att personligen medverka som navigatörer och motorbåtsförare i händelse av mobilisering eller krig. En uppgift som de på många sätt var överkvalificerade för. En betydligt mer rationell lösning hade i så fall varit att de ställde båtarna och den egna personalen till krigsmaktens förfogande. Den avlönade besättningen på motorbåtarna hade mer än väl erforderlig kompetens genom sin i många fall tidigare anknytning till skärgården och sin vana att handha båtarna.

Tidningen *Ny Tids* första artikel om flottiljens bildande är betecknande för reaktionen från den omgivning, som socialt och politiskt kunde hänföras till ”motståndarsidan”. Tidningen betecknade inrättandet av den första flottiljen som att ”nu hade överklassen fått en leksaksflotta”.³³ *Ny Tid* skärpte senare tonläget i sitt förhållningssätt till företeelsen, då man uppenbarligen kom att betrakta bildandet av flottiljen i Göteborg och den nationella motorbåtskåren som en politisk handling från ”Högern”. Detta kom bland annat till uttryck i en tidningsartikel drygt ett år senare, då man betecknade verksamheten som ”i militarismens tjänst”.³⁴ Det går att påvisa tydliga influenser inom flottiljen från de tyska militära idealen, vilket bland annat framgår av en rad föredrag som hölls av militärer på olika medlemsmöten. Beskrivningen av framgångarna för motorbåtskårer i de tyska och österrikiska krigsmakterna framhölls som föredömen. Kaptenen vid kustartilleriet Nordbecks föredrag om frivilliga motorbåtsorganisationer i andra länder kan ses som ett av flera exempel på detta. Både detta föredrag och andra liknande som hölls på de interna mötena återgavs senare i dagspressen.³⁵

Den första flottiljens stadgar och övriga handlingar visar tecken på att grundarnas avsikter med tillkomsten av föreningen till viss del kan tolkas som en avsikt att som grupp agera politiskt genom skapandet av en ny

försvarsorganisation. Detta i en tid av pågående försvarsdebatt och flera nationella insamlingar, vars syfte var att stödja försvaret, till exempel "F-båtsinsamlingarna" och "Kulspruteinsamlingen". Stadgarna och protokollen innehåller formuleringar, som styrker att initiativtagarna inte hade för avsikt att bilda någon nationell rörelse utan tvärtom eftersträvade att genom begränsningsregler i stadgarna ge föreningen karaktären av en i högsta grad sluten association. Inval av ny medlem i föreningen kunde bara ske genom förslag av styrelseledamot och skulle enhälligt godkännas på medlemsmöte, där minst tre fjärdedelar av flottiljens samtliga medlemmar skulle vara närvarande. Redan vid det andra styrelsemötet markerade man dessutom ytterligare genom att besluta "att styrelsen inte skulle göra propaganda för en medlemsanslutning till flottiljen".³⁶ Styrelsen förde också interna diskussioner om relationer till andra försvarsvänliga organisationer i Göteborg. Den nyvalde ordföranden, överstelöjtnant Bolling, som även var styrelseledamot i Föreningen för främjandet av Göteborgs försvar, såg inte något motsatsförhållande i de två organisationernas verksamhet. Tvärtom kunde han utlova stöd till flottiljen från denna inflytelserika förening, vars ändamål var att ekonomiskt stödja försvaret genom insamlingsverksamhet.

Ett annorlunda motiv för initiativtagarnas medverkan i flottiljens bildande och verksamhet skulle kunna vara att denna tillkommit i "sann folkrörelseanda" och var tänkt verka för föreningens medlemmars gemensamma intressen, skapa social samvaro och idka sjöliv. Mot detta talar flera skäl. Ett är att flertalet redan var medlemmar i något av de större lokala segelsällskapen och i flera fall till och med innehade förtroendeposter i dessa.³⁷ Ett annat skäl var att några av de ursprungliga initiativtagarna efter relativt kort tid valde att starta en av de första motorbåtsklubbarna på västkusten.³⁸ Denna svarade mer mot syftet att vara en ideell intresseorganisation med ovan angivna målsättning. Uppdraget som ordförande och sekreterare i den nystartade motorbåtsklubben innehades dessutom av personer som även var medlemmar i flottiljen. Det finns heller inget i källmaterialet, varken i flottiljens eller i tidningarna från perioden, som tyder på att orsaken till den nya klubbens bildande skulle ha sin grund i någon form av schism om ändamålet med flottiljen eller annan form av konflikt.

Ytterligare ett intresseområde, tänkbart som grund för de ursprungliga stiftarnas vilja att medverka till bildandet av den nya organisationen, skulle kunna vara motiv relaterade till deras yrkesroller. De första medlemmarna i flottiljen representerade i nästan samtliga fall anknytningar till delar av näringslivet i västra Sverige som kunde tänkas ha ett intresse av nära och goda relationer

med krigsmakten och då i synnerhet flottan. Tyngdpunkten i gruppen hade med några få undantag intressen inom shipping, varvsindustri, kreditväsendet eller som underleverantörer till varvsindustrin. Gruppens medlemmar var visserligen till viss del konkurrenter men tillsammans behärskade de helt eller hade ett dominerande inflytande i alla de tre stora varven i Göteborg vid denna tid. Dessa hade under de föregående åren levererat ett antal större krigsfartyg till Flottan och Götaverken hade nyligen fått den första ordern på F-båten. Denna skulle senare komma att döpas till Sverige och vara det första i en planerad serie om fyra fartyg av denna typ.

Även om beslut ännu inte fattats om fortsatt byggande av fler F-båtar, fördes ändå politiska diskussioner i bland annat riksdagen om en fortsatt byggnation av pansarskeppen. Under denna period pågick också anbudsförfrågningar om en serie jagare som skulle byggas i Sverige. Den främsta konkurrensen till Göteborgsvarven i fråga om komplicerade varvsbyggen, som krigsfartyg innebar, var Kockums varv i Malmö. Flottiljstyrelsens agerande visar tydligt att man i första hand var inriktad på relationerna med den högsta militärledningen och eftersträvade en legitimering från denna av flottiljens verksamhet. Det går att se likheter i gruppens agerande med den beskrivning som den tyske socialdemokraten Liebnecht ger i sin analys av samspelet mellan militärer och krigsmaterielproducenter.³⁹

Andra omständigheter pekar också på att de civila medlemmarna på olika sätt hade kommersiella intressen som en grund för sin medverkan. Hugo Hammar, chefen för Götaverken, publicerade vid denna tid en skrift som behandlade på vilket sätt varvindustrin kunde förenkla byggandet av krigsfartyg och höll även föredrag i ämnet, vilket naturligtvis ingick som ett led i att stärka det egna varvets konkurrensläge.⁴⁰ Hammar försökte också på andra sätt att upprätthålla goda relationer och kontakter med ”sina vänner i Kungliga Marinförvaltningen” och anger själv att han personligen i många fall därigenom hade goda möjligheter att följa interna diskussioner kring bland annat F-båtens tillkomst.⁴¹

Att medlemmarna hade god kännedom om vilka politiska diskussioner som fördes bakom kulisserna i försvarsfrågan kan man utgå ifrån med tanke på de politiska kontakter som de hade. Flera av deltagarna innehade politiska uppdrag på lokalplanet och som exempel kan nämnas att bland dessa kontakter fanns Dan Broström, som förutom sina uppdrag som stadsfullmäktigeledamot i Göteborg och riksdagsledamot, också varit ledamot i sjöförsvarskommittén åren 1906-1910.⁴² Broström kunde genom den av honom ensamt ägda Broströmkoncernen från och med år 1915 genom köp av hela aktieinnehavet från

Erik Flobeck kontrollera Eriksbergs varv och mekaniska verkstad. Hammar var under denna period ledamot av kommittén för moderniseringen av Karlskrona örlogsvarv. Det är därför inte förvånande att flottiljstyrelsens ordförande på ett tidigt stadium uppvaktar cheferna för lantförsvars- och sjöförsvarsdepartementet och den högsta marinledningen. Under perioden fram till sommaren 1914 uppvisar styrelseprotokoll och mötesanteckningar ett flertal noteringar om att flottiljstyrelsen hade täta kontakter med Stockholm.

I den grupp militärer som fanns med bland flottiljens grundare utgjorde officerare från kustartilleriet flertalet. Dessa representanter för det nybildade vapenslaget hade också ett intresse att visa på aktiviteter som kunde stärka kustartilleriets kapacitet. Dessa båda grupper, industrimäns och kustartilleristers intresse av att agera mot den högsta politiska och militära ledningen inom krigsmakten sammanföll uppenbart och kan förklara varför fokus av styrelsens arbete kom att ligga på att upprätthålla relationerna med flottans politiska och militära ledning snarare än att verka för att skapa en positiv debatt i Göteborgsområdet i försvarsfrågan. Ledarsidorna i de lokala tidningarna hade under denna period, sommaren 1913 och fram till årsskiftet 1913/1914, ett stort antal inlägg i försvarsfrågan.⁴³ Det hölls också många offentliga möten i Göteborg med försvarsdebatt som ämne och med kända debattörer som Sven Hedin, Rudolf Kjellén, Per Albin Hansson och statsministern Karl Staaff som talare. Trots detta verkar det som att flottiljens medlemmar inte tagit aktiv del i denna offentliga debatt.

Medlemmarnas värdering av social status framträder tydligt i källmaterialet. Stadgarnas reglering av att besättningsmedlemmar inte fick bli medlem i flottiljen är ett sådant exempel. Besättningsarnas underordnade ställning framgår av den diskussion som fördes inom både GKSS och segelsällskapet Aeolus. Båda föreningarna hade ingående reglerat ordningen för de avlönade besättningarna i ett ”gastreglemente”. Detta tillställdes också flottiljens styrelse för synpunkter.⁴⁴ Betydelsen av social rang kunde ta sig uttryck som dagens samhälle kan finna något lustiga. Under den första perioden innan kåren stadfäst lämnade Marinstaben anvisningar om lämplig uniformering. Både Göteborgs- och Stockholmsflottiljens medlemmar blev mycket upprörda över att de skulle tvingas bära en uniformsmössa av flottans underofficersmodell och inte den som officerare bar.

Flottiljstyrelsen i Göteborg skrev i ärendet till Marinstaben och protesterade skarpt. Stockholmsflottiljens medlemmar blev så upprörda att man startade en namninsamling bland medlemmarna för att tvinga styrelsen utlysa ett allmänt medlemsmöte, som man ville skulle besluta om att skriva till Kungl. Maj:t för

att protestera. Styrelsen lyckades efter det att namnlistan inkommit förhålla ärendet i avvaktan på kårens bildande, varför det inte skickades någon skrivelse till kungen. Uniformens utformning, tjänsteställning och gradbeteckningar kom under lång tid att bli frågor, som tog stor plats i diskussioner och skriftväxling mellan flottiljerna och med Marinstaben. Av dessa skriftväxlingar kan man utläsa att det var uppenbart att medlemmarna önskade en uniformering, som efterliknande den som bars av sjöofficerare i aktiv tjänst. Med tiden blev så också fallet. Att frågan gavs sådan betydelse kan förklaras av att sjöofficers tjänsteställning och uniform gav hög social status men också på grund av att officersrollen väl föll inom borgerlighetens manlighetsideal.⁴⁵

Organisationsstriden

Krigsutbrottet i månadsskiftet juli/augusti 1914 och den efterföljande svenska mobiliseringen ändrade i ett slag den politiska försvarsdebatten i Sverige. De djupa motsättningarna, som kulminerat under den så kallade Borggårdskrisen i februari 1914, sköts åt sidan och det uppstod en nationell samlings kring behovet av att stärka försvaret. Under de första dagarna av mobiliseringen deltog motorbåtar från Göteborgsflottiljen i den militära verksamheten genom att medverka i bevakningstjänst på västkusten.⁴⁶

På liknande sätt anslöt sig några privata motorbåtsägare i Stockholmsområdet till tjänstgöring vid de militära förbanden som var förlagda vid Oscar Fredriksborg. Dessa motorbåtsägars erfarenheter gjorde att de i oktober 1914 väckte frågan om att bilda en frivillig försvarsorganisation liknande den som redan fanns i Göteborg. Detta skedde vid ett extra styrelsemöte i den nybildade organisationen Sveriges Motorbåt Sällskap.⁴⁷ Styrelsen beslutade utreda frågan. Resultatet blev att man efter ett antal kontakter med Flottan och Göteborgsflottiljen senare på hösten kallade till ett medlemsmöte för att bilda en underavdelning till sällskapet med uppgift att ställa sina motorbåtar till krigsmaktens förfogande i händelse av krig. Detta medlemsmöte beslutade att bilda en ny flottilj men att den skulle vara en självständig organisation, Stockholms frivilliga motorbåtsflottilj. Styrelsen skickade därför i december 1914 i sitt namn in ett eget förslag till reglemente till Kungl. Maj:t med hemställan om fastställelse.

Under hösten 1914 hade ytterligare initiativ tagits att bilda en frivillig försvarsorganisation för motorbåtsägare. Såväl KAK som KSSS bildade kommittéer för att utreda hur man skulle bilda en nationell kår. Detta motiverat med uttryck för försvarsvilja och att man av fosterländska motiv ville medverka till Sveriges försvar i händelse av att landet skulle dras in i kriget. Inom KAK

verkade man också för att bilda en försvarsorganisation med frivilliga insatser för att ställa motorfordon och förare till arméns förfogande. En sådan nationell organisation kom också till stånd innan den frivilliga motorbåtskåren etablerades.⁴⁸ De inblandade organisationerna uppgav alla fosterländska motiv för sina initiativ och det finns inte heller anledning att betvivla en önskan att ge uttryck för försvarsvilja genom att aktivt stödja försvaret. Trots detta utbröt under vintern 1914/1915 en något märklig tidningsdebatt i Stockholmspressen om formerna för och tillvägagångssättet för bildandet av en frivillig motorbåtskår på nationell basis. De olika berörda parterna kritiserade varandras förslag och ifrågasatte motiven för att organisationen hade agerat. Det gick till och med så långt att debatten övergick till offentliga personangrepp mot styrelseledamöter i de olika föreningarna.

Framför allt styrelsen för KSSS menade att de hade mandat att ta ett nationellt ansvar att verka för att det bildades en nationell frivillig försvarsorganisation för den framväxande motorbåtsrörelsen, vilket man formulerade som ”att i fosterländsk försvarsvilja ta sitt ansvar att leda utvecklingen.”⁴⁹ Styrelsen skickade även en skrivelse till den nybildade flottiljen i Stockholm och motiverade sitt agerande: ”ansett det som sin ofrånkomliga plikt, då nu den politiska situationen bragt frågan till aktualitet”⁵⁰ Både KSSS och KAK lämnade med ungefär samma motivering därför in sina respektive förslag till reglemente för en sådan organisation. Deras förslag hade tagits fram utan hörande av varken flottiljen i Göteborg eller systerföreningen GKSS eller den nybildade flottiljen i Stockholm.⁵¹ Våren 1915 hade därför statsmakten genom Marinstaben ett flertal förslag till reglemente för den tänkta frivilligorganisationen att ta ställning till. Utöver de externa förslagen kom ju även den egna pågående utredningen.

Vid ett medlemsmöte, som KSSS styrelse hade kallat till och som återgavs i ett flertal tidningar, framgick med all önskvärd tydlighet hur meningsmotsättningarna bröts mot varandra och hur ”stridslinjerna” formerats. Något anmärkningsvärt var också att styrelsen endast tre dagar före mötet, som skulle ge medlemmarna möjlighet att för första gången under demokratiska former uttrycka sin åsikt i frågan, hade skickat in sitt förslag till reglemente och organisation för motorbåtskåren till Marinstaben.⁵² Sakfrågan kom för en tid att skymmas av uppenbara prestigefrågor av typ vem som kom med idén först, vems förslag till reglemente som var det första, om KSSS styrelse hade överträtt sina befogenheter genom att lägga förslag till motorbåtsverksamhet och dessutom utan att ens höra medlemmarna först, om man hade plagierat varandras förslag etc.

Den avgörande skiljelinjen mellan de olika föreningarnas förslag gick i frågeställningen om den nya frivilligrörelsen skulle ha en gemensam överbyggnad i form av en central överstyrelse eller ej. Under den pågående tidsningsdebatten hade styrelserna för flottiljerna i Stockholm och Göteborg upprepade kontakter rörande organisationsfrågan. Från båda flottiljerna lämnades skarpt formulerade invändningar mot någon form av nationell centralstyrelse. De menade att eftersom de var initiativtagare och redan startat verksamhet samt dessutom var de organisationer vars medlemmar ställde resurserna till marinens förfogande fanns det ingen anledning för andra sällskap att "lägga sig i!". Styrelsen för Göteborgsflottiljen kunde däremot tänka sig att bli en regional överstyrelse för eventuellt nytillkommande flottiljer i västra och södra Sverige.⁵³ Man motsatte sig uppenbart att bli styrd från Stockholms horisont. Båda flottiljerna gick så långt i sitt ställningstagande att de offentligt framförde hot om att lägga ned verksamheten om KSSS och KAK:s förslag om överstyrelse förverkligades.⁵⁴

Marinstaben valde under våren 1915 att sända ut ett samlat förslag på remiss till de organisationer som lämnat förslag till reglemente. Därutöver gick remissen även till ett antal militära myndigheter för yttrande. Under den perioden togs också ett antal personliga kontakter i olika sammanhang. Till exempel uppvaktade styrelserna för flottiljerna i Göteborg och Stockholm tillsammans Marinstaben efter att haft en egen gemensam överläggning. KAK:s styrelse valde att besluta att icke agera ytterligare i frågan och KSSS styrelse beslutade att rekommendera sina medlemmar, som hade motorbåt, att ansöka om medlemskap i Stockholmsflottiljen och erbjöd sig att betala den första årsavgiften i sådant fall. Allt i syfte att återställa fokus på den tidigare uttalade målsättningen att verka för en förstärkning av försvarets resurser och samtidigt lugna upprörda känslor. Sjöförsvarsministern begärde i ett personligt brev också särskilt in yttrande från styrelserna i de båda flottiljerna.

Något händer uppenbarligen, eftersom motsättningarna tonas ned efter det att hela marinledningen inklusive sjöförsvarsministern och delar av Göteborgsflottiljens styrelse träffats i Göteborg under Pansarbåtens Dag den 3 maj 1915 vid sjösättningen av pansarskeppet *Sverige*. Kort tid därefter presenterar amiral Sidner sitt slutliga förslag till reglemente för en nationell motorbåtskår. När Kungl. Maj:t fastställt reglementet svalnade temperaturen i ordkriget mellan de olika organisationerna snabbt. Ett tecken på de förbättrade relationerna var att KSSS styrelseordförande kabinettskammarherre Holterman, trots de offentliga djupa motsättningarna innehållande personliga angrepp, efter drygt ett år också blev medlem i Stockholms frivilliga motorbåtsflottilj. Han utsågs

sedermåra till hedersledamot efter att en period ha varit flottiljens ordförande och fick också med tiden tjänsteställning som kommandörkapten 2 gr.⁵⁵

En viss kritik mot beslutet om bildandet av en nationell kår kvarstod dock. Den handlade om medlemmarnas invändningar mot att Kungl Maj:ts beslut endast gällde för en period om ett år. Kritikerna menade att beslutet naturligtvis skulle gälla tills vidare eller åtminstone för en period om minst fyra år. I praktiken kom detta inte att ha någon betydelse eftersom kåren överlevde fram till och med år 1941. Den ombildades då till Sjövärnskåren. Marinstabschefens förslag om tidsbegränsning till ett år kan troligen ses som ett tecken på att en viss tveksamhet kvarstod till kårens bildande, inte minst på grund av tvistigheterna inför beslutet.

Från hösten 1915 sker en tydlig kantring av verksamhetens innehåll i de olika flottiljerna mot ett socialt umgänge. Tydligast kommer detta fram i källmaterialet från Stockholmsflottiljen. Samvaron mellan medlemmarna och marinens officerare får en mer framträdande plats och övergår till betydligt gemytligare former. Detta återspeglas i skrivelser, räkenskaper och i form av ett antal tackbrev samt beslut om räkningar från gemensamma fester med militären.⁵⁶ Inbjudningar till höga militärers mottagningar, till exempel att styrelsen inbjuds till "Thé mottagning" hos amiralen och chefen för kustflottan ombord på dennes flaggskepp, kan också ses som en bekräftelse på social status. Inte ens en kortvarig konflikt kring en ansökan om att få bilda en Svealandsflottilj, vilket utlöser en ny kompetensstrid eftersom styrelsen för Stockholmsflottiljen uppfattade detta som ett intrång, påverkade bilden av den nyvunna harmonin i någon högre grad. Frågan löstes genom bildandet av Stockholms skärgårds frivilliga motorbåtsflottilj med en avgränsad geografisk uppdelning av respektive flottiljs verksamhetsområde.

Marinstaben agerar

Marinledningen var naturligtvis inte opåverkad av tidens starka polarisering och djupa skiljelinjer mellan de politiska partierna, inte minst i hur försvaret skulle organiseras. Flottans upprustning runt sekelskiftet och det ökade inslaget av värnpliktig personal skapade behov av mer utbildad personal i befälsställning. På det hela taget kan man ändå påstå att flottan hade ett försteg jämfört med armén genom omvärldens omfattande satsning på upprustning av dess kapacitet av sjöstridskrafterna. Utbyggnaden av den svenska flottan vid tiden efter sekelskiftet skapade en betydande sysselsättning för den svenska varvsindustrin under en period, som i övrigt präglades av lågkonjunktur och

konflikter mellan arbetsmarknadens parter. År 1902 hade också det fasta kustförsvaret kommit att organiseras som ett särskilt vapenslag, kustartilleriet, vilket också krävde sina resurser. Flottan och kustartilleriet fördes ihop under en gemensam ledning och betecknades som Marinen.⁵⁷

Det ändrade försvarspolitiska läget genom unionsupplösningen ledde också till en omorganisation av flottans stab genom bildandet av Marinstaben, som blev gemensam för flottan och kustartilleriet. Interna motsättningar inom flottans ledning kom troligen att få betydelse för tillkomsten av motorbåtskåren. Första tillfället som det är känt att förslag lämnas på användning av civila motorbåtar i krigsmaktens tjänst till flottans ledning var genom den kontakt som redaktör von Gegerfelt tog år 1908 med chefen för kustflottan amiral Wilhelm Dyrssen. Denne sjöofficer hade blivit känd för allmänheten som en karismatisk och handlingskraftig ledare genom sitt befäl över den eskader av kustflottan, som drogs samman på västkusten sommaren 1905 inför hotet om en väpnad konflikt med Norge. Han var också en kort period åren 1906-1907 statsråd och sjöförsvarsminister i Arvid Lindmans högerministär.

Gegerfelt presenterade idén att använda motorbåtar bemannade med frivilliga i flottans tjänst och ansåg sig ha blivit välvilligt bemött av en intresserad marinledning. Redaktören fick även en artikel i ämnet införd i tidskriften *Svenska seglaren* samma år.⁵⁸ Något ytterligare agerande från flottans ledning med anledning av uppvaktningen har inte stått att finna. Till saken hör att det inom flottan pågick en intern diskussion, som skapade två olika läger som företrädde olika synpunkter på vilken inriktning den fortsatta upprustningen av flottans fartygsmateriel skulle ha. De två skolorna, där den ena menade att man skulle satsa på en utbyggnad av större fartyg med svårt artilleri och som stod i motsats till den andra uppfattningen att flottan skulle satsa på smärre och fler enheter inte minst av ekonomiska orsaker, skapade djupa motsättningar inom den högsta ledningen. Amiral Dyrssen, chefen för kustflottan, representerade den första inriktningen och marinstabschefen amiral Sidner den andra.⁵⁹

Även om det av den offentliga debatten förefaller som flottans officerare inte aktivt deltog i de politiska striderna på sätt som en del av arméns officerare gjorde denna tid, var de naturligtvis inte opåverkade av de politiska motsättningarna. Detta i kombination med de interna stridigheterna ledde bland annat till att den nyutnämnde chefen för Marinstaben, kommendör Ankarcrona, efter en kort tid som chef tvingades bort av politiska skäl från sin befattning av den staaffska ministären⁶⁰ och amiral Sidner blev för andra gången chef för Marinstaben.⁶¹ Ankarcrona begärde avsked från flottan och upprätthöll en personlig tjänst hos kungen under åren 1914-1916.

Sidner hade under sin karriär tidigare förutom chef för Marinstaben även varit statsråd och sjöförsvarsminister åren 1905-1906 under Karl Staaffs statsministerperiod. Genom hans utnämning fick den inriktning som han företrädde ökat inflytande. Detta fick också betydelse genom att han redan efter de första uppvaktningarna från den nybildade motorbåtsflottiljen i Göteborg lämnade ett utredningsuppdrag i frågan till en av sina närmaste män, kapten Otto Lybeck. Denne avancerade kort därefter till avdelningschef vid den nyinrättade operationsavdelningen inom Marinstaben och utnämndes till kommendörkapten.⁶² En rad kontakter mellan de olika intressenterna i frågan om motorbåtsflottiljernas organisation och reglemente kom därför att kanaliseras genom Lybeck.⁶³

Marinstaben bör även ha haft kännedom om att kollegorna i Royal Navy och den tyska Kriegsmarine vid denna tid också intresserade sig för möjligheterna att använda smärre motorbåtar i flottans krigstjänst. Engelska amiralitetet tillsatte år 1913 en kommitté för att utreda i vad mån privata motorbåtar kunde användas i krigstjänst. Kort efter krigsutbrottet bildades en organisation under ledning av en pensionerad amiral, Motor Boat Reserve. I Tyskland bildades vid samma tid en liknande organisation med likartade uppgifter, Freiwillige Motorboots Corps, som fick stor anslutning av frivilliga deltagare.⁶⁴ I vad mån de civila initiativtagarna känt till dessa organisationer vid Göteborgsflottiljens bildande är däremot inte känt. Ett tecken på att det förekommit visst informationsutbyte mellan organisationerna i de olika länderna även i dessa frågor är det lyckönskningstelegram som Stockholms frivilliga motorbåtsflottilj fick från kollegor i ”das Deutsche Freiwillige Motorboots Corps, Aschenborn”.⁶⁵

Betydelsen av de personliga kontakterna accentueras än mer av att antalet sjöofficerare inom flottan totalt var mindre än 300⁶⁶ och att följaktligen kretsen flaggmän och regementsofficerare var väldigt begränsad, varför det var av vikt att etablera de rätta kontakterna om man ville kunna påverka utvecklingen. Amiral Wilhelm Dyrssen, som var en av de första i ledningen som mött förslaget till användning av civila motorbåtar från civil representant, motsatte sig offentligt den av Marinstaben föreslagna organisationen av den frivilliga motorbåtskåren. Han ansåg att kårens personal borde ingå i flottans reserv och inte bilda en självständig fristående enhet.⁶⁷ Detta kan också ses som ett uttryck för Dyrssens negativa inställning till civilt inflytande på krigsmaktens verksamhet. Bidragande till Dyrssens inflytande bland flottans flaggmän vid denna tid var att hans tvillingbror Gustaf också var amiral och en äldre bror varit sjöförsvarsminister åren 1898-1901.⁶⁸ Trots att Sidner blev hårt angripen av gruppen kring Wilhelm Dyrssen, vilka betraktade honom som förrädare mot

flottan, gav hans nära förbindelser med den vid denna tid sittande ministären onekligen ett betydande inflytande på utvecklingen.⁶⁹

Ett annat tecken på den förändrade inställning till tanken på en motorbåtskår, som marinledningen omfattade efter Sidners tillträde som marinstabschef, är det faktum att både flottiljen i Göteborg och senare även i Stockholm som sina första ordförande hade regementsofficerare på aktiv stat. I Göteborgsflottiljen var chefen för Älvsborgs fästning överstelöjtnant Bolling mycket aktiv både vid flottiljens bildande och kort därefter genom ett antal uppvaktningar i Stockholm hos såväl statsråden i försvarsdepartement och marinledning som förkämpe för att flottiljen skulle accepteras som en del av det militära försvaret.⁷⁰ Bolling utnämndes året därefter till överste och chef för Karlskrona kustartilleriregemente och slutade sin militära karriär som general.

Stockholmsflottiljen fick vid sitt bildande kommandör Carl Ulff som ordförande och kaptenen vid flottan B. von Sydow som vice ordförande.⁷¹ von Sydow spelade dessutom en aktiv roll vid förberedelserna för etableringen av en motorbåtsflottilj i Stockholm genom att utföra en del utredningsarbete, bland annat att ta fram förslag till stadgar och reglemente till det konstituerande mötet. Stockholmsflottiljen fick omedelbart militärens stöd genom att officerare i flottan, som inte var medlemmar, ställde sig till förfogande som lärare vid utbildning av den nyetablerade flottiljens medlemmar och även medverkade vid dess övningar, trots att flottiljen då ännu inte fått officiell status i förhållande till marinen.⁷²

Det förefaller inte troligt att dessa militärer skulle ha tagit på sig uppgiften att delta, varken som aktiva medlemmar i de nybildade frivilliga motorbåtsflottiljerna eller utbildare till desamma, om de inte under hand fick fullt stöd av marinledningen. Det är till och med rimligt att anta att marinledningen inofficiellt lämnade direktiv i frågan. Denna tankegång förstärks även av att andra frivilligorganisationer inte fick representation från krigsmakten av officerare med motsvarande höga tjänsteställning. Som exempel kan nämnas Frivilliga automobilkåren, vilken tillkom ungefär samtidigt som motorbåtskåren och rekryterades ur samma sociala samhällsskikt. Automobilkårens första kårchef var kapten i armén. Detta trots att automobilkåren till skillnad från motorbåtskåren redan från start var föremål för aktivt intresse från kungens sida genom bland annat dennes inspektioner i samband med bilkårens övningar.⁷³ Landstormsorganisationens befäl tillsattes inte heller med yrkesmilitärer av motsvarande höga nivå på tjänsteställning.

Det går naturligtvis inte heller att bortse från betydelsen för motorbåtskårens tillkomst och status att Dan Broström var sjöförsvarsminister i den Hammar-

skjöldska ministären åren 1914-1917 och på ett tidigt stadium hade kännedom om flottiljen i Göteborg genom sin personliga bekantskap med flertalet av dess medlemmar. Även om Broström var den andra sjöförsvarsministern i ordningen, som inte var yrkesmilitär, bör ändå hans yrkesmässiga bakgrund som "kofferdist", redare och ägare av både ett stort antal handelsfartyg och inflytande i ett av landets största varv, ha skapat förutsättningar för att hans personliga kompetens respekterades av sjöofficerarna, trots att han inte var militär och därmed ökat hans möjligheter att påverka utvecklingen. Broström valde också att som statsråd ta direkt kontakt med styrelserna för flottiljerna i Stockholm och Göteborg, och enbart dessa, i organisationsfrågan när motsättningarna var som störst. Detta trots att Marinstaben samtidigt genomförde ett formellt remissförfarande till samtliga berörda organisationer av marinstabschefens förslag till reglemente för en nationell motorbåtskår.

Marinledningens önskan, att få kontroll över den paramilitära organisation som motorbåtsflottiljen var, framträder tydligt genom att Marinstaben på ett tidigt stadium uttryckte sitt intresse för att skaffa sig insyn och kontroll. Det är troligt att man påverkats av den snabba utvecklingen och tidigare erfarenheter av statsmaktens oro över bristande kontroll över skarpskytteföreningarna i dess inledande fas på 1860-talet. Främst Stockholms skarpskytteförening upplevdes då som ett latent hot mot bestående ordning genom att den innehöll grupperingar, som stod för önskemål om förändring av den rådande samhällsordningen och även uttryckt att detta skulle kunna ske med våld.⁷⁴ Den konservativa pressen spådde, att "vid tillfällen av politisk agitation, dessa beväpnade corpser skulle kunna utöva terrorism mot andre samhällsmedlemmar".⁷⁵ Militären fann inte något effektivt sätt att inordna skarpskytterörelsen i samarbetet med Landstormen och dess behov av vapenövningar. Först år 1905 fick Landstormen genom riksdagsbeslut någon form av fredstida organisation. Riket delades in i landstormsområden och befälhavare och adjutant förordnades. All verksamhet bedrevs dock i frivillighetens tecken med förhoppning att skytteföreningar skulle kunna medverka vid vapenövningar. Befälsutbildning anordnades också som frivilliga kurser.⁷⁶

Att försvarsledningen troligen ansåg kontrollen av den nya frivilligorganisationen som viktig speglas av att marinstabschefen tidigt officiellt uppmärksammade bildandet av Göteborgsflottiljen och uttalade intresse för den nya organisationen. Sidner menade vid denna tidpunkt att det "nu närmast gällde att fastslå de erforderliga kvalifikationerna, att finna den lämpliga formen i fredstid för det nya hjälpvapnet, att uppgöra effektiva övningsprogram. Och därmed håller man nu på som bäst."⁷⁷ Uttalandet kan också ses mot bakgrund

av en önskan att det inte skapades en oreglerad civil organisation med militära uppgifter i en tid då de politiska motsättningarna vuxit sig starka i framför allt försvarsfrågan. Det fanns också ett uttalat missnöje inom officerskretsar med förhållanden inom krigsmakten och dess roll i samhället.

Det förefaller vara en allmän uppfattning vid årsskiftet 1913/1914 att stämningläget bland officerarna, särskilt de yngre arméofficerarna i huvudstaden, var sådan att tanken på en omvälvning med våld, i varje fall under hot om våld, inte var främmande. Vidare är det påfallande att militärerna i sina resonemang vill gå förbi de politiska partierna och riksdagen och knyter sina förhoppningar direkt till kungens person.⁷⁸ Även bland flottans yngre officerare grodde ett missnöje. Detta hade även kommit till den breda allmänhetens kännedom genom upprop i tidningsartiklar.⁷⁹ Officerarna som stod bakom uppropet kritiserade främst rutinerna och förutsättningarna kring befordring till högre tjänstegrad inom Flottan.⁸⁰ Antal officerare som lämnade tjänsten i förtid upplevdes också som besvärande.

Sett mot denna bakgrund är det troligt att både den politiska och militära ledningen funnit det viktigt att skaffa sig kontroll över utvecklingen genom att eftersträva en association med de framväxande motorbåtsflottiljerna, trots dess ringa numerär och begränsade militära värde. I annat fall förefaller det märkligt att man skulle ha ägnat tillkomsten av den nya organisationen den stora uppmärksamhet som blev fallet. Detta med tanke på den politiska och militära situationen som rådde både inom landet och i omvärlden. En viktig orsak var sannolikt att de civila medlemmarna i de två flottiljerna utgjordes av ett antal mycket inflytelserika personer ur samhällets högsta sociala skikt och representerade ett politiskt inflytande som inte borde negligeras. Medlemmarnas samhällsinflytande har utvecklats närmare på annan plats i artikeln.

Marinledningens agerande att ställa resurser till förfogande, då framför allt till den nya Stockholmsflottiljen, redan innan man formellt hade accepterat föreningarna som knutna till försvaret, kan alltså uppfattas som ett medel att skaffa sig inflytande på utvecklingen i ett tidigt skede. De officerare som deltog i verksamheten, antingen som medlemmar och/eller som lärare, verkade aktivt för att verksamheten skulle falla inom ramen för den militära kontexten. Uniformsfrågan blev tidigt ett tecken på detta. Andra medel som användes för denna process var utbildning av medlemmarna i militära rutiner som navigation, signalering, ordergivning och uppträdande.

Flottiljerna gavs också tillgång till militära områden, där annars civila inte ägde tillträde och det utfärdades militära legitimationskort för medlemmarna. När flottiljernas verksamhet inordnats i det militära systemet genom beslut av

Kungl. Maj:t, ställdes också krav på löpande avrapportering av rullor, verksamhetsberättelser och att vissa val skulle underställas regeringen för godkännande.⁸¹ Krav ställdes också på att medlemmarnas åtagande skulle regleras genom individuella kontrakt med normalt fyra års löptid.⁸² Detta trots att det inte gavs någon ekonomisk kompensation för det kontrakterade åtagandet.

Ett utslag av tidens anda?

I kapten Lindbergs minnesanteckningar frammanas en idyllisk samvaro mellan militärer och civila präglad av oscarianska ideal och ”punschdoftande mässtaftnar”. Det framkommer i och för sig idealistiska argument av typ försvarsvilja och fosterlandskärlek bakom tillkomsten av den första frivilliga motorbåtsflottiljen i Göteborg, men det var sannolikt även andra motiv bakom stiftarnas agerande. Detta styrks också av att bilden av de grundläggande motiven för de olika parternas agerande tycks genomgå en betydande förändring, då krigsutbrottet i ett slag förändrade den politiska kartan i Sverige. Den första motorbåtsflottiljen bildades helt klart på privat initiativ. Tillkomsten av kåren förefaller däremot ha skett genom samspel mellan ett flertal aktörer, där såväl organisationer som militära intressenter även finns med.

Tidens manlighetsideal, som det kom till uttryck genom beundran för polarforskarnas strapatser och borgerlighetens strävan att efterlikna officerskårens hederskoder, framträder inte lika tydligt som motiv till medlemmarnas intresse för ett aktivt medlemskap. Detta innebär inte att man kan dra slutsatsen att de var opåverkade av tidens manlighetsideal i sitt beslut att delta. Dessa ideal kan mycket väl ha varit en stark drivkraft. Att de ville ingå i den militära sfären tog sig dock mer synliga former. Uniformsfrågan var uppenbarligen av stor vikt enligt medlemmarnas värderingar och ett uttryck för deras ideal. Rätten att bära sjöofficers titel och uniform gav sannolikt också hög social status för dess innehavare. En strävan till naturen och naturupplevelser återkommer inte heller uttalat, trots att även detta ingick i den tidens sociala kontext genom att nationalismens nationalromantiska värderingar var starka i högborgerliga kretsar.

Denna påverkan bekräftas bland annat av att en särskild artikel, som hyllar naturupplevelserna i skärgården, tagits med i minnesverket över motorbåtskåren.⁸³ De rapporter, som lämnas från flottiljernas övningar i Stockholms och Göteborgs skärgård, ger dock inte anledning att anta att dessa skäl var dominerande motiv för deltagandet även om de sannolikt var av viss betydelse för deltagarna likaväl som känslan av ”kamratskap”. Övningarna skedde under

ganska korta tidsperioder sommartid och kan knappast karakteriseras som särskilt strapatsrika. Flertalet medlemmar hade dessutom anställd personal, gästar, som i praktiken skötte framförandet av båtarna. Den sociala distansen mot dessa avlönade besättningar upprätthölls genom att de inte fick bli medlemmar i flottiljen, trots att de rullfördes av militära myndigheter för sin uppgift som deltagare i respektive flottiljs verksamhet.

Den första stadgan och reglementet visar på en avsikt från initiativtagarna att åstadkomma en mycket autonom association. Detta trots att man sökte legitimering genom att underställa reglementet Generalstabens och Marinstabens prövning i syfte att få det fastställt av Kungl. Maj:t. Enligt den tyske sociologen Max Webers definition präglades organisationens ledarskap av "autokefali", d.v.s. ledaren och hans stab tillsätts enligt organisationens egna regler och inte genom utomstående beslut. I ett inledande skede gav dock de militära myndigheterna en relativt hög grad av utrymme för självständigt agerande för flottiljernas styrelser. Alla sociala relationer är i sista hand en fråga om makt och maktutövning menar Weber.⁸⁴ Det går att finna ett mönster i den första flottiljens medlemmars agerande som tydligt talar i den riktningen.

Ändamålen med flertalets deltagande kan hänföras till att dessa genom medlemskap i sammanslutningen fick ingå i en sluten grupp, som gemensamt hade ett betydande ekonomiskt och politiskt inflytande. Göteborgsflottiljens agerande under framför allt tiden fram till första världskrigets utbrott visar också på syftet att genom direkta kontakter positivt påverka relationerna till militärledningen. Denna uppfattning stärks också av att flottiljens medlemmar, varken som grupp eller enskilt, inte deltog aktivt i den offentliga debatten i syfte att påverka opinionen i försvarsvänlig riktning. Även om man inte kan ana någon konspiratorisk avsikt från den första gruppen framträder dock ett agerande som intressegrupp, vilket med moderna termer skulle betecknas som "lobbying".

Det är betecknande att tidningen *Ny Tid* i sin karakteristik under verksamhetens första år svänger från benämningen "leksaksflotta" till "militarismens redskap". *Ny Tid* refererar i flera debattartiklar till utvecklingen i Tyskland under påverkan av den kritik, som framförts av den tyska socialdemokratiska politikern Karl Liebknecht.⁸⁵ I hans analys av hur militären och industrin samverkar i Tyskland och även i andra länder kan man se likheter i det som skedde mellan näringslivet och militären i Göteborg. Både sociologen Weber och politikern Liebknecht framhåller krigsmaterielproducenternas intressen som en viktig faktor i den politiska utvecklingen. Även om omfattningen inte gick lika långt och med samma förödande resultat som i Tyskland, kan

samarbetet inom Göteborgsflottiljen ändå ses som ett utslag av militarism och i den bemärkelsen som en politisk handling. I moderna termer kan det som skedde i Göteborgsområdet benämnas som ett begynnande ”militärindustriellt komplex”. Man kan också konstatera att det vid krigsutbrottet återupptagna och utvidgade flottutbyggnadsprogrammet till stor del föll på varven i Göteborg. En slutsats blir alltså att den sociala gemenskapen i den första flottiljen bestod av en grupp från positivt privilegierade yrkesklasser, som samverkade målinriktat rationellt för gemensamma intressen, enligt Weber en association som betecknades som ”Vergesellschaftung”.⁸⁶

Plikt och ansvar svarade väl mot de ideal som borgerligheten hämtat från militära kretsar. Eric Hobsbawm, en brittisk marxistisk historiker, har beskrivit de värderingar som representerades av bourgeoisins ”idealpatriarkat”. Deras gruppsamhörighet vilade på gemensamma värderingar, åsikter och handlingsmönster. Den gode samhällsmedborgaren skall i sin roll som familjefadern ha ansvar för familj, tjänare, släkt, som arbetsgivare och för samhället. Han var socialt inte bara familjefar utan också en *master*, *Fabriksherr* eller en *patron*.⁸⁷ Det sociala ansvaret i vid bemärkelse ansågs troligen i första hand knutet till individens samhällsställning i denna grupps värderingar. En tidstypisk skildring i skönlitteraturen av dessa karaktärer och deras värderingar på gott och ont är den engelske författaren och nobelpristagaren i litteratur John Galsworthys *The Forsyte saga*.

Traditionen att ”brukspatronen” styr och ställer i allt från världslig till andlig välfärd för sina underlydande var sannolikt ett välbekant manlighetsideal för såväl industrialisterna som högborgerligheten även i Sverige. Hugo Hammar beskriver en äldre kollegas relation till sin arbetare med begreppet ”gammalpatriarkalisk”.⁸⁸ Det kan troligen också anses vara belagt att begreppet patriark vid denna tid användes i betydelse av en ledare som visar omsorg och ansvarstagande på sätt som artikeln försöker påvisa. Ett uttryck för dessa ”allomfattande ansvarstagande” ideal kan man även uppfatta i KSSS styrelses formulering för att motivera sitt ställningstagande att trots risk för konflikt med andra organisationer ta initiativet i frågan om en nationell motorbåtskår: ”att som sin ofrånkomliga plikt ta ett ansvar för”. Medlemmarna i Göteborgsflottiljen har inte uttryckligen formulerat sig på detta sätt men det finns ändå anledning anta att de omfattade samma värderingar, där plikt och personligt ansvar intar en framträdande roll, eftersom det fanns betydande likheter i social tillhörighet jämfört med stockholmsorganisationernas medlemmar.

Även Max Weber behandlar auktoritetsförhållanden som baseras på personligt beroende och tradition. Hans teorier om det patriarkaliska herradömet, där

makten är knuten till ålder, män och faderskap, har dock i modern forskning ersatts av nya teorier, till exempel av den engelska sociologen Sylvia Walby och den amerikanska feministen Heidi Hartmann. Walby har utvecklat sina teorier om en modern feministiskt definierad form av patriarkat i boken *Theorizing Patriarchy*. Hartmann anger patriarkat, ”som en uppsättning materiellt baserade sociala relationer mellan män, som trots att den är hierarkisk etablerar och skapar beroende och solidaritet mellan män”. Hennes slutsats är att denna form av samverkan finns även i det moderna samhället och används av män för att förtrycka kvinnor.⁸⁹

Med utgångspunkt från Webers och Hartmanns teorier överförda på medlemmarna i motorbåtskåren och baserat på undersökningen skulle ett alternativt perspektiv kunna vara att patriarkala värderingar även ledde till att dessa individer kände och tog ett individuellt ansvar för sin omgivning och samhället i stort. I detta fall för att bevara nationen, samhället, genom att bilda den nya organisationen och därigenom aktivt medverka i försvaret. Denna mer positiva tolkning bygger på att man även beaktar effekter sprungna ur medlemmarnas ”viktoriaiska ideal” om patriarkatets, det vill säga männens, ansvar och plikt som samhällsmedborgare i en privilegierad klass. Slutsatsen är mindre repressiv och skuldbeläggande och därigenom skiljer den sig från de hegemoniska och patologiska varianterna som tar ett betydande utrymme i dagens genusforskning.⁹⁰ Tankegången innebär inte att denna typ av patriarkat utesluter genusforskarnas definition utan båda tolkningarna kan vara möjliga. Thomas Johansson, professor i socialpsykologi och som bland annat sysslat med mansforskning, menar också att det finns anledning att nyansera den historiska bilden av patriarkatet och faderskapets diskursiva och prediskursiva historia och lyfta fram komplexiteten.⁹¹

Den tyskfödde och mycket inflytelserike brittiske historikern George L. Mosse menar att det fanns en stark koppling mellan manlighet och de ideal inom den nya nationalistiska rörelsen som växte fram i slutet av 1800-talet.⁹² Det är rimligt att anta att personer ur det sociala skikt som medlemmarna i de första flottiljerna tillhörde, väl kände till dessa ideal och accepterade dem som rättesnöre. Dessa män ur överklassen fann det sannolikt helt naturligt att ta ett individuellt ansvar för att skapa resurser för att enligt tidens nationalistiska strömningar medverka till att stärka försvaret. Detta individuella ansvarstagande, som resultat av samhällsklassens ideal, kan troligen ställas i motsats till det kollektiva ansvar, som den allt starkare socialistiska rörelsen betonade och som allt snabbare blev förhärskande i den lägre medelklassen och arbetarklassen.

Idé- och lärdomshistorikern Claes Ekenstam använder begreppen manlighet och maskulinitet för att beskriva förändring av mansrollen i slutet av 1800-talet. Viktorianerna hyllade ett manlighetsideal som hade en påtagligt moralisk dimension. Efter sekelskiftet blev det allt vanligare att beskriva manlighet med nya termer som att "maskulinitet" var en blandning av aggressivitet, fysisk styrka och manlig sexualitet.⁹³ Sven Hedin använder dessa begrepp i sina skrifter, till exempel *Ett varningsord*, och kopplar ihop dem med de ideal som försvarsvilja och nationalism står för.⁹⁴ Detta nya manliga ideal krävde för att kunna förverkligas något utöver det som en traditionell viktoriansk uppfostran gav. Den amerikanske pedagogen Stanley Hall, som verkade vid denna tid, var förespråkare för en uppfostran som gav utrymme för en mer kraftfull man, som kunde stå emot de destruktiva krafterna i samhället. Den amerikanske presidenten Theodore Roosevelt formulerar detta än skarpare. Hos honom kombineras traditionens moraliska manlighet och den nya tidens aggressiva maskulinitet till en syntes.⁹⁵ Traditionella viktorianska dygder var på alla sätt lovvärda men inte tillräckliga för att värna om civilisationens framsteg. Dessa dygder måste kombineras med virilitet och kampinstinkt. Denna maskuliniseringstendens var en tydlig trend i västvärlden under 1900-talets inledning.⁹⁶ Dessa normativa manlighetsideal kombinerades med det sociala mönster som flottiljmedlemmarna präglades av och som uppenbarligen styrde deras handlande.

Statsmakten, då främst marinen, sökte med hjälp av flottans personal på ett tidigt stadium kontrollera organisationen genom legitimering i form av olika formella beslut. Ett medel var användning av utnämningssinstrumentet. Den nya organisationens knytning till samhällets elit i kombination med användning av militära tjänsteställningar skapade troligen också en hög status för dess medlemmar, vilket förmodligen var avsiktligt från samhällets sida. Kåren fick också som ett tecken på detta som sin första chef en amiral i aktiv tjänst och i kårstyrelsen ingick officerare från såväl Marinstaben som Generalstaben. Frivilliga automobilkåren, som bildades ungefär samtidigt, fick inte samma uppmärksamhet.

Det är också anmärkningsvärt att tillkomsten av en central överordnad organisation skedde genom beslut ovanifrån och inte växte fram genom krav och önskemål från de lokala organisationerna. Det är ganska uppenbart att militärledningen ansåg det angeläget att skapa kontroll över flottiljerna trots deras uttalade motstånd mot en gemensam överstyrelse. Marinstabens agerande skall också ses mot bakgrund av en situation där politiskt agerande från höga arméofficerare och tecken på bristande lojalitet hos de yngre sjö-

officerarna bidrog till den allmänna osäkerhet som betecknade det politiska läget vid denna tid.

Den svenske historikern Jarl Torbacke har fört fram betydelsen av den utomparlamentariska verksamheten med starka inslag av såväl förberedelsearbete som propagandaverksamhet, som från militära kretsars sida kan förknippas med Allmänna försvarsföreningen samt det Karolinska förbundet och att detta gjorts till föremål för vetenskaplig analys. Allmänna försvarsföreningen, menar författaren, representerade en militär tradition i fråga om agitatorisk verksamhet. Det är möjligt att spåra yttringar av en med kraft och energi driven militär propaganda i försvarsfrågan under mer än ett kvarts sekel ända fram till Bondetåget och Borggårdskrisen.⁹⁷ Något agerande från flottiljernas medlemmar av detta slag har inte gått att finna.

Det fanns ett betydande inslag av militärer på aktiv stat bland medlemmarna i de första flottiljerna, vilket kan uppfattas som motsägelsefullt, då dessa naturligtvis hade helt andra uppgifter än att verka i de frivilliga motorbåtsflottiljerna i händelse av mobilisering eller krig. Deras deltagande var uppenbarligen sanktionerat av den militära ledningen. Det finns därför anledning anta att detta var tecken på en strävan från militärledningens sida att i ett tidigt skeende kunna följa utvecklingen och även indirekt ha kontroll över vad som annars skulle ha kunnat växa fram till en helt fristående paramilitär organisation. Denna nya organisation hade dessutom i ett tidigt skede ett betydande politiskt och ekonomiskt inflytande trots sin mycket begränsade numerär, mindre än 200 personer inklusive yrkesmilitärerna.

Det är möjligt att tillkomsten av en nationell frivillig motorbåtskår också underlättades av att den befälhavande amiralen för Marinstaben år 1913 var förespråkare för en sjöförsvarsdoktrin som var inriktad på smärre enheter med tonvikten på ett skärgårdsförsvar. Det koncept som motorbåtskåren innebar, med snabba motorbåtar som hjälp för transporter och kommunikation i skärgården, passade uppenbarligen in i det synsätt som Sidner representerade. Möjligen kan Sidner personligen haft en mer positiv syn på civil medverkan i försvaret. Redaktör Gegerfelts artiklar och kontakt några år tidigare med dåvarande chefen för kustflottan, som hade en annan syn på hur sjöförsvaret skulle organiseras, fick inte samma respons. Wilhelm Dyrssen lär ha fällt omdömet att ”det vore amiralens fasta öfvertygelse att frivilligheten mycket snart skulle tröttna; möjligen skulle ett antal motoryachtmän hålla ut 1 á 2 år, men därpå komme helt säkert intresset att dö ut.”⁹⁸

Utbrottet av det första världskriget innebar att de djupa motsättningarna i försvarsfrågan sköts helt åt sidan. Försvarsvilja, fosterlandskärlek och vikten

av att försvara Sverige blev allmänt omfattade honnörsbegrepp. Frågan om att bilda en nationell frivillig försvarsorganisation, en ”riksmotorbåtskår”, väcktes under hösten 1914 av flera olika personer och organisationer. Göteborgsflottiljens styrelse gav dock inte uttryck för en sådan vilja utan tvärtom motsatte man sig i det längsta denna utveckling och värnade om en självständighet. De olika initiativen från Stockholms horisont ledde till att börja med till en offentlig debatt om en ny organisation. Debatten passerade det ena lågvattenmärket efter det andra under vintern 1914/1915. Marinledningen, som enligt uppgift under en längre tid utrett frågan, intog en medlande ställning och i maj 1915 presenterade man ett utredningsförslag som fastställdes av Kungl Maj:t. Därmed hade det bildats en nationell frivillig motorbåtsorganisation under samhällets kontroll, Sveriges frivilliga motorbåtskår.

Nationalism och manlighetsideal

De tre professorerna Björn Hettne, Sverker Sörlin och Uffe Östergård menar att forskningen kring nationalism numera bedrivs inom en rad olika discipliner och att man inte längre kan tala om en teoretisk hegemoni eller ett dominerande paradigm. Snarare handlar det om att samma komplex av idéer och beteenden studeras från olika sidor med olika metodiska apparater. Historisk forskning om nationalism och nationell identitet, som inte tar företeelsen för naturgiven, är i stort sett ett resultat av första världskrigets nyordning av det internationella systemet. Denna forskning var under 1900-talets första årtionden huvudsakligen inriktad på de minoritetsförhållanden som uppstått genom Europas nya gränser.

Max Weber var en av de samhällsforskare under denna period som klarast såg sambanden mellan medvetande, symboler, historia, klasser och ekonomi. Weber lyckades dessvärre inte skapa någon sammanhängande teoribildning på detta område. Patrik Hall, svensk statsvetare, har fört fram nya teorier om hur man skall se på nationalismens framväxt över tiden och dess innehåll under olika tidsepoker. Bland annat menar Hall att nationalism som företeelse kan spåras bakåt i tiden avsevärt längre än vad som tidigare varit den förhärskande uppfattningen. I sin avhandling, *The Social Construction of Nationalism*, presenterar han fyra olika vetenskapliga teorier om nationalismen, naturalism, idealism, moderniseringsteori och elitismen. Hall menar att mot slutet av 1800-talet uppträder en ny, organisk-korporativ syn på nationen, vilken betonar statens integrerande roll och den nationella helheten som ett värde i sig, höjt över individer och det civila samhället.

Den forskning som utgår från Eric Hobsbawm och George Mosse har fördjupat förståelsen för vad det "nationella" är och hur nationalismen har inverkat på framväxten av samhällen och gemenskaper i den moderna värld, som uppstått under 1800- och 1900-talen. Denna forskning har i hög grad kommit att handla om att förstå kulturer som rit, symbol och ideologi. En annan av de mer framträdande manlighetshistoriska forskarna är den brittiske historikern John Tosh, som i första hand har studerat det viktoriaiska England och lämnat förslag till manlighetens införlivande i den historiska analysen. Han betonar mångfalden i varje historiskt skede och menar att varje samhällsform vid en given tidpunkt domineras av en viss form av manlighet, kopplad till en socialt och kulturellt sett snäv grupp av män, som i sin maktutövning uppbär en specifik manlig identitet. Patrik Halls teoribildning kring elitismen har varit av särskilt intresse vid studien av de olika grupperingar, som haft inflytande på framväxten av den frivilliga motorbåtskåren. Elitismen förklarar nationalismens framväxt och betydelse, enligt Patrik Hall, som att nationalismen är en strategi som olika aktörer använder sig av för att öka sin makt och sitt inflytande i samhället. Nationalismen är denna elits egenintresse, utklädd till det allmänna intresset

Den första motorbåtsflottiljen bildades på privat initiativ. Göteborgsflottiljens medlemmars agerande under framför allt tiden fram till första världskrigets utbrott visar på gruppens syfte att för eget ändamål positivt påverka relationerna till militärledningen. Tillkomsten av den nationella kåren år 1915 verkar däremot ha skett under inverkan av nationalistiska strömningar och försvarsvilja genom samspel mellan ett flertal aktörer, där såväl privatpersoner, ideella organisationer som militära intressenter fanns med. Man kan också påvisa ett mönster i den första flottiljens medlemmars agerande som tydligt talar för att flertalets deltagande kan hänföras till att dessa genom medlemskap i sammanslutningen fick ingå i en sluten grupp, som gemensamt hade ett avsevärt ekonomiskt och politiskt inflytande. Gruppen representerade tillsammans ett betydande kontaktnät eller vad som med sociologen Pierre Bourdieus termer utgör ett omfattande socialt kapital. Genom sina anknytningar till näringslivet i Göteborg hade de troligen även ett starkt intresse av nära och goda relationer med krigsmakten och då i synnerhet flottan. Detta kan väcka frågor om i vilken utsträckning näringsliv och flottans personal var informellt lierade i frågor som gällde utbyggnaden av Sveriges sjöförsvar. Det finns en riklig forskning om arméofficerares aktiva roll i att försöka påverka försvarspolitikerna vid tiden före första världskriget. Sjöofficerarnas agerande under samma period har inte studerats i motsvarande omfattning.

Statsmakten sökte med hjälp av flottans personal på ett tidigt stadium kontrollera de nya frivilliga försvarsorganisationerna, bland annat genom legitimering i form av olika formella beslut och aktiv medverkan av militär personal. Ett annat medel var användning av utnämningssinstrumentet. Styrelsemedlemmarna fick höga militära tjänsteställningar och valet av flottiljchefer måste godkännas av regeringen. Däremot användes inte någon form av ekonomiska styrmedel. Tillkomsten av en gemensam nationell organisation, trots de lokala flottiljernas motstånd, kan också ses som ett uttryck för samhällets krav på kontroll av den nya framväxande frivilliga försvarsrörelsen.

Det förefaller troligt att det bland motiven för de män som agerade för skapandet av och deltagandet i den nya organisationen, för det var länge enbart män, fanns ett inte oväsentligt inslag av interaktion mellan tidens nya och gamla manlighetsideal, och viljan att utifrån sin sociala position i samhället och de ideal som den stod för, ta ett betydande individuellt ansvar för samhällets bevarande och skydd. Detta tog sig uttryck i bildandet av en ny frivillig försvarsorganisation. Sven Hedins sätt att integrera manlighetsideal, nationalism och försvarsvilja i sin agitation kan sannolikt även det ses som uttryck för en kulturell strömning, som påverkat medlemmarna i gruppen. De var i den bemärkelsen individer fångade i sin samhällsklass kulturella värderingar. De befann sig i samma diskurs. Sett mot den bakgrunden är deras agerande logiskt och förståeligt.

Den patriarkaliska attityden övergick inte heller till någon form av paternalism, det vill säga överförande av makt och/eller resurser till någon underordnad i organisationen, vilket ytterligare skulle kunna bekräfta deras manlighetsideals syn att den utvalde individen skulle göra en personlig insats och inte lämna över ansvaret till andra. Detta utesluter inte att möjligheten att få samverka med likasinnade i en mycket exklusiv kamratkrets också fanns bland motiven. Det finns inte heller något motsatsförhållande i att Göteborgsgruppens medlemmar troligen även uppträdde som en intressegrupp med kommersiella motiv. Tvärtom var detta helt förenligt med medlemmarnas egenintresse och yrkesroll och var förmodligen inte i konflikt med de sociala förväntningar som kunde möta dem. Det är alltså en alltför förenklad bild att enbart se gruppens agerande som en symbolhandling, utan det fanns troligen en rad bakomliggande motiv hos respektive individ.

Aristokratiska manlighetsideal kom att påverka borgerliga kretsars manliga hedersbegrepp i allt större utsträckning under senare delen av 1800-talet. Den moderna manliga stereotypen var redan från första början förknippad med de nya nationalistiska rörelserna under 1800-talet. Det manliga idealet kunde i

den tidens kontext endast i viss utsträckning hylla individens frihet. George Mosse menar att framväxten av nationalismen också fick starkt inflytande på utformningen av manlighetsideal.⁹⁹ Historikern Thomas Sörensen har beskrivit den svenska officerskårens manlighetsideal under samma period.¹⁰⁰ Bland dessa män fanns det en stolthet över att tillhöra samhällets elit och att denna inställning var knuten till ett manlighetsideal, som i allt väsentligt motsvarar det ovan beskrivna. Med manlighet menades ideal som laglydighet, moral, dygd, samvete, aggressivitet och mod. Eric Hobsbawm har beskrivit de värderingar som representerades av bourgeoisieens "idealpatriarkat". Deras gruppanshörighet vilade på gemensamma värderingar, åsikter och handlingsmönster. Under influens av dessa värderingar och tidens nationalistiska strömningar bildades alltså en ny frivillig försvarsorganisation.

Artikeln vill också lyfta fram ett alternativt perspektiv på patriarkatets betydelse. Detta skulle kunna vara att patriarkala värderingar ledde till att det i tidens manlighetsideal även ingick att man kände och tog ett individuellt ansvar för sin sociala omgivning och för samhället i stort. I fallet med i motorbåtsflottiljerna kom detta till uttryck genom att dess medlemmar ville medverka till att bevara nationen, samhället, genom att bilda den nya organisationen och därigenom aktivt stödja försvaret av fosterlandet. Troligen var även KAK:s och KSSS styrelser påverkade av samma värderingar när man trots risken för motsättningar med andra organisationer, vilket i sig skulle kunnat vara kontraproduktivt, ändå agerade för att bilda en nationell motorbåtskår. Denna mera positiva tolkning av patriarkala värderingar, jämfört med den gängse som återfinns i dagens feministiska genusforskning, bygger på ett betraktelsesätt om effekter sprungna ur medlemmarnas "viktoriaiska ideal" om patriarkatets, det vill säga männens, ansvar och plikt som samhällsmedborgare i en privilegierad klass.

Slutligen kan man ändå ställa sig frågan hur det kunde komma sig att ett antal medlemmar av samhällets elit lade ned så mycken tid och intresse på en militärt sett ganska obetydlig fråga. Förklaringen ligger troligen inte enbart i starka känslor av nationalism och en allmän försvarsvänlighet eller ekonomiska motiv utan måste nog också sökas i orsaker som var förknippade med den tidens manlighetsideal. Genom militära övningar i uniform under ledning av militära ledare kunde medlemmarna under utövande av båt- och friluftsliv "leva upp" till manlighetsideal som kunde ge både personlig tillfredsställelse och ökad status inom den egna sociala sfären.

Referenser.

Otryckta källor

Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj (Krigsarkivet Fört 543:6)

- styrelseprotokoll
- koncept huvudserien
- rullor/matriklar
- koncept och inkomna handlingar
- kassaböcker

Stockholms frivilliga motorbåtsflottilj (Krigsarkivet Fört 543:7)

- styrelseprotokoll
- inkomna skrivelser
- utgående skrivelser
- diverse bilagor och övriga inkomna handlingar

Sveriges frivilliga motorbåtskår (Krigsarkivet Fört 783)

- protokoll
- inkomna handlingar

Marinstaben (Krigsarkivet Fört 0550/001:Ö/B I/68 , även Fört 543:7)

- skrivelse ang. utredningsförslag Sveriges Frivilliga Motorbåtskår
- skrivelse till Kungl Maj:t
- generalorder

Tryckta källor

Offentligt tryck.

- Reglemente för Sveriges Frivilliga Motorbåtskår, SFS 1915:198
- Statsverkspropositionen 1914.

Dagstidningar (juni 1913-juli1915):

- Dagens Nyheter
- Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning
- Göteborgs Morgonpost
- Ny Tid

Tidskrifter:

- Med segel och motor, årgång 1914-1916
- Svenska seglaren, årgång 1908

Litteratur

- Attman, Arthur, *Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962, band I:1 Göteborg 1863-1913*, Göteborg 1963, Elanders boktryckeri AB.
- Attman, Arthur, *Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962, band I:2 Göteborg 1913-1962*, Göteborg 1963, Elanders boktryckeri AB.
- Attman, Artur, Boberg, Stig & Wählstrand, Arne, *Göteborgs Stadsfullmäktige 1863-1962, III, Stadsfullmäktige, Stadens styrelser och förvaltningar*, Göteborg 1971, Elanders boktryckeri AB.

- Bernström, Åke, *Officerskår i förvandling, den svenska arméofficerskårens rekrytering, utbildning och tjänstgöringsförhållanden från 1860-talet fram till 1920*, Stockholm 1988
- Connell, Robert W, *Maskuliniteter*, Göteborg 1995, Daidalos.
- Dunér, Arthur, *Sveriges landstorm, kortfattad historik*, Sveriges landstormsföreningars centralförbund, Stockholm 1926, Aftonbladets tryckeri.
- Ekenstam, Claes, "Manlighetens kriser & kransar: mansbilder och känsloliv vid tre sekelskiften", i Anita Göransson, (red.), *Sekelskifte och kön, Strukturella och kulturella övergångar år 1800, 1900 och 2000*, Stockholm 2000, Bokförlaget Prisma
- Ericson, Lars, "Från sällskap till akademi", i Erik Norberg (red.), *Fäderneslandets försvar, Kungl. Vetenskapsakademien 1796-1996*, Stockholm 1996, Atlantis.
- Ericson, Lars, *Medborgare i vapen, värnplikten i Sverige under två sekel*, Lund 1999, Historiska Media.
- Fahl, Magnus, *Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962, II Biografisk matrikel*, Göteborg 1963, Elanders boktryckeri AB.
- Glete, Jan, "Den industriella samhällsomvandlingen 1870-1920", i Erik Norberg (red.), *Fäderneslandets försvar, Kungl. Vetenskapsakademien 1796-1996*, Stockholm 1996, Atlantis.
- Glete, Jan, *Kustförsvar och teknisk omvandling, Teknik, doktriner och organisationer inom svenskt kustförsvar 1850-1880*, Stockholm 1985, Militärhistoriska förlaget.
- Grimberg, Carl, *Svenska folkets underbara öden*, band IX , Stockholm 1925, P.A. Nordstedt & Söners förlag.
- *Göteborgs Motorbåtssällskap 50 år*, styrelsen i mars 1965, Göteborg 1965, Bröderna Töpels tryckeri.
- Hammar, Hugo, *Önskvärdheten af förenklingar vid krigsfartygsbyggnader*, Stockholm 1912, Svenska Teknologföreningen, Afd. för skeppsbyggnadskonst.
- Hammar, Hugo, *Minnen III, I den svenska sjöfartsnäringsens tjänst*, Lars Olsson (red.), Göteborg 1994, Tre Böcker.
- Hall, Patrik, *Den svenskaste historien*, Stockholm 2000, Carlsson Bokförlag.
- Hall, Patrik, *The Social Construction of Nationalism, Sweden as an Example*, Lund 1998, Studentlitteratur.
- *Handbok för Sjövärnskåren*, Göteborg 1943, C. R. Holmqvists tryckeri A.B.
- Hedin, Sven, *Ett varningsord*, Stockholm 1912, Albert Bonniers Boktryckeri. (Medföljer Jönköpings Läns Nyhets- o. Annonsblad).
- Hettne, Björn, Sörlin, Sverker, Östergård, Uffe, *Den globala nationalismen*, SNS förlag Stockholm 1998.
- Hobsbawm, Eric, *Kapitalets ålder*, 1981, Tidens förlag
- Hobsbawm, Eric och Ranger, Terence, *The invention of Tradition*, Cambridge 1983.
- Holmström, C. T., "Människan – Båten – Naturen", i Thorsten Wennerström, (red.), *Sveriges frivilliga försvar – Frivilliga Automobilkåren, Sveriges Frivilliga Motorbåtskår*, under medverkan av prins Wilhelm, Stockholm 1942
- Insulander, Per och Ohlsson, Curt, *Pansarskepp, Från John Ericsson till Gustaf V*, Falkenberg 2001, C B Marinlitteratur AB.
- Johansson, Thomas, "Fadern som försvann", i Claes Ekenstam, Thomas Johansson, Jari Kuosmanen (red.), *Sprickor i fasaden, Manligheter i förändring*, Smedjebacken 2001, Gidlunds förlag.

- Liebknecht, Karl, *Militarism och antimilitarism. Med särskild hänsyn till den internationella ungdomsrörelsen*, Malmö 1908, Förlagsaktiebolaget "Fram".
- Lindberg, Georg, "Minnesanteckningar om händelser i samband med Sveriges första frivilliga motorbåtsflottiljs uppkomst", i Thorsten Wennerström, (red.), *Sveriges frivilliga försvar – Frivilliga Automobilkåren, Sveriges Frivilliga Motorbåtskår*, under medverkan av prins Wilhelm, Stockholm 1942.
- Lindgren, Bengt, "Sveriges frivilliga motorbåtskårs historia och verksamhet", i Thorsten Wennerström, (red.), *Sveriges frivilliga försvar – Frivilliga Automobilkåren, Sveriges Frivilliga Motorbåtskår*, under medverkan av prins Wilhelm, Stockholm 1942.
- Lindgren, Bengt, *Sjövärnskåren under den förstärkta försvarsberedskapen, 1 september - 30 juni 1945*, Malmö 1946, Allhems förlag.
- *Marinstaben 1884-1934, en minnesskrift utarbetad inom Marinstaben*, Stockholm 1934.
- Mosse, George L., *The image of man, the creation of modern masculinity*, New York Oxford 1996, Oxford University Press.
- Nisser, Carl (red.), *GKSS 1897-1997, hundra år som kunglig klubb*, Uddevalla 1997, Risbergs tryckeri AB.
- Norborg, Lars-Arne, *Sveriges historia under 1800- och 1900-talen – svensk samhällsutveckling 1809-1998*, 4:e upplagan, Lund 1995, Liber AB.
- Nygren, Rolf, *Disciplin, kritikkraft och rättssäkerhet, Studier kring militieombudsmannaämbetets (MO) doktrin- och tillkomsthistoria 1901-19015*, Uppsala 1977, Almqvist & Wiksell international.
- Simonsen, Anders, *Bland hederligt folk, Organiserat sällskapsliv och borgerlig formering i Göteborg 1755-1820*. Göteborg 2001, HB Amund Grefve.
- Sjöberg, Katarina, "Patriarkat", i Thomas Brante, Heine Andersen, Olav Korsnes (red.), *Sociologiskt lexikon*, Stockholm 2001, Natur och Kultur.
- Stuart Hughes, H, *Contemporary Europe: A history*, New Jersey 1961.
- Sundström, Einar, "Frivilliga automobilkårens bildande, verksamhet och betydelse". i Thorsten Wennerström, (red.), *Sveriges frivilliga försvar – Frivilliga Automobilkåren, Sveriges Frivilliga Motorbåtskår*, under medverkan av prins Wilhelm, Stockholm 1942
- *Svenska flottans historia*, Tredje bandet, Malmö 1945, Allhems förlag
- Sörensen, Thomas, *Sista striden, de Mörnerska husarerna vid Bornhöft*, Svensk militärhistoriskt bibliotek, Luleå 2004.
- Thomson, David, *England in the Nineteenth Century*, Aylesbury 1950.
- Torbacke, Jarl, "Försvaret främst", *tre studier till belysning av borggårdskrisens problematik*, Tyresö 1982, Almqvist & Wiksell International.
- Walby, Sylvia, "Introduktion till Theorizing Patriarchy, Patriarkatet som system och olika strukturer", i Anna G. Jónasdóttir, Gunnela Björk (red.), *Teorier om patriarkatet, Betydelser, begränsningar och utvecklingslinjer*, Örebro 2003, Örebro universitet, Universitetsbiblioteket.
- Weber, Max, (svensk översättning av Agne Lundkvist), *Ekonomi och samhälle, Förståendesociologins grunder*, band 1-3, Lund 1985, Grahn boktryckeri.
- Wennerström, Thorsten, (red.), *Sveriges frivilliga försvar – Frivilliga Automobilkåren, Sveriges Frivilliga Motorbåtskår*, under medverkan av prins Wilhelm, Stockholm 1942
- *100 år med frivilliga skytterörelsen*, Stockholm 1960, Bokförlaget Gothia AB.

Noter

¹ Torbacke, s. 13.

² Stuart Hughes, s. 27 f.

³ Grimberg, band IX, s. 641.

⁴ Ericson (1996), s. 107.

⁵ *Marinstaben 1884-1934, Marinstaben*, s. 12.

⁶ Glete (1996), s.226.

⁷ Thomson, s.214 f.

⁸ Torbacke, s. 13.

⁹ Insulander & Ohlsson, s. 150 f. Den försvarsutredning som verkade 1907-10 föreslog bland annat byggande av en ny och större typ av pansarbåt. Olika tänkbara alternativ framlades med bokstavsbezeichnungarna A-F, som skilde sig från varandra i fråga om storlek, fart, artilleribestyckning och pansarplåtens tjocklek Valet av alternativ F innebar ett förord för artillerifartyg av typ slagskepp med huvudbestyckning av 4 pjäser av 28 cm kaliber och ett displacement på cirka 6 800 ton. Fartygstypen var betydligt större och kraftigare beväpnad än de pansarskepp som tidigare byggts i Sverige.

¹⁰ Norborg, s. 178.

¹¹ Remissdebatten i riksdagen 1911-01-24.

¹² Ekenstam, s. 81-83.

¹³ *Ibid.*, s. 82.

¹⁴ Lindgren (1942), s. 152.

¹⁵ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, skrivelse till Marinstaben, 1915-04-01, nr 137 (kopiebok).

¹⁶ Sundström, s. 47.

¹⁷ Lindgren (1942), s. 152.

¹⁸ Wennerström, s. 180-186.

¹⁹ Lindgren (1946), s. 1.

²⁰ Lindberg, s. 247 f.

²¹ *Handbok för Sjövärnskåren*, s. 5.

²² Lindgren (1946), s. 6.

²³ Lindberg, s. 188-190.

²⁴ Lindbergs lista på grundarna stämmer inte med originalprotokollet från det konstituerande mötet 1913-05-02.

²⁵ Överstelöjtnant vid kustartilleriet Sam Bolling, chef för Älvsborgs fästnings kustartilleri-detachment.

²⁶ Simonsen, passim.

²⁷ Attman, *band I:1*, s. 370-371.

²⁸ Simonsen, s. 20.

²⁹ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, styrelseprotokoll 1913-07-10.

³⁰ Attman, *band I:2*, s. 26.

³¹ Attman, Boberg & Wählstrand, s. 84.

³² Nisser, s. 10.

³³ *Ny Tid* 1913-05-03.

³⁴ *Ny Tid* 1914-06-13.

³⁵ Nordbecks föredrag refererades två gånger i Göteborgs Morgonpost, första gången som en

nyhetstext utan hänvisning till föredraget, 1914-12-09, och andra gången återgavs texten i sin helhet med hänvisning till föredragshållaren och plats, 1914-12-19.

³⁶ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, styrelseprotokoll 1913-05-07.

³⁷ GKSS, Segelsällskapet Aeolus och Badgästernas Segelsällskap.

³⁸ Göteborgs Motorbåtssällskap 50 år, s. 5.

³⁹ Liebknecht, Då i den tyska upplagan uppgifterna om Sverige ansågs vara för knappa, har P. Albin Hansson utarbetat kapitlet om utvecklingen i Sverige i den svenska upplagan, s. 51-55.

⁴⁰ Hammar (1912), passim.

⁴¹ Hammar (1994), s. 90 f.

⁴² Fahl, s. 183.

⁴³ Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, Göteborgs Morgonpost och Ny Tid.

⁴⁴ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, styrelseprotokoll 1915-03-15.

⁴⁵ Bernström, s. 45. I avhandlingen redogörs för en omfattande forskning om officersyrkets sociala status. Skilda forskare har visat att exklusiviteten ökar med stigande grad.

⁴⁶ Mobiliseringsorder utfärdades för flottan den 3 augusti 1914.

⁴⁷ Bildades 1914-06-05.

⁴⁸ I december 1914 fastställde Kungl. Maj:t reglementet för den Frivilliga automobilkåren och dess första ordförande blev armékaptenen Anders Sjöstedt.

⁴⁹ Referat i "Med segel och motor", 1915 nr 4.

⁵⁰ Inkommande skrivelse Stockholms frivilliga motorbåtskår 1915-02-15.

⁵¹ GKSS hade sedan några år tillbaka en motsättning då KSSS hade lyckats förhindra att segelsällskapet i Göteborg skulle få använda sig av "Kunglig" i sitt namn och på sin flagga trots att de sedan länge haft ett löfte från kung Oscar II att få göra så. KSSS menade att segelsällskapet i Göteborg i stället kunde bli en underavdelning till det i Stockholm. Det kungliga löftet hölls dock efter en uppvaktning. Tvisten kallades för "Flaggstriden".

Källa: *GKSS 1897-1997*.

⁵² Dagens Nyheter 1915-02-15 och Med segel och motor, 1915 nr 4.

⁵³ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, styrelseprotokoll 1915-02-02.

⁵⁴ Dagens Nyheter 1915-02-12.

⁵⁵ Oscar Holterman hade nära anknytning till hovet genom tjänstgöring hos prins Carl och prinsessan Ingeborg. Han utnämndes till kabinettskammarherre av sin gulfader Oscar II.

⁵⁶ T.ex. tackbrev från regementskvartermästaren vid Vaxholms grenadjärregemente: "Utomordentligt angenäma festen den 11 dennes samt under densamma visad gästfrihet." Oscar Fredriksborg 18/10 1915. (Krigsarkivet).

⁵⁷ Glete (1985), s. 91.

⁵⁸ Svenska Dagbladet 1915-01-20.

⁵⁹ Glete (1996), s. 247-250.

⁶⁰ *Svenska flottans historia*, III, s. 437.

⁶¹ Marinstaben 1884-1934, en minneskrift utarbetad inom marinstaben, s. 105.

⁶² Lybeck kom från en tjänst som flaggadjutant hos amiral W. Dyrssen som då var chef för kustflottan. Otto Lybeck var en kort period under år 1921 försvarsminister och slutade sin militära karriär som viceamiral och chef för Marinstaben.

⁶³ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, styrelseprotokoll 1914-12-16.

⁶⁴ Göteborgs Morgonpost 1915-06-26.

⁶⁵ Redovisat i protokoll 1915-06-15.

⁶⁶ Statsverkspropositionen 1914, fjärde huvudtiteln.

⁶⁷ Svenska Dagbladet 1915-06-03.

⁶⁸ Nygren, s. 48-53. En äldre bror, Gerhard Dyrssen, var sjöförsvarsminister 1898-1901 och kommendör i flottans reserv men tvingades avgå som statsråd efter pressens krav på hans demission och skarp kritik i riksdagen mot honom angående hans ingripande i befordringsärenden, den så kallade ”Dyrssenaffären”.

⁶⁹ Glete (1996), s.249.

⁷⁰ Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj, styrelseprotokoll 1913-05-07 och avrapporterades 1913-05-28.

⁷¹ Stockholms frivilliga motorbåtskår konstituerande möte 1915-01-29.

⁷² Dagens Nyheter 1915-02-18. Lärarna var kaptenerna Meister, Carlsson och Modin samt löjtnanterna T. A:son Johnson och Hilding.

⁷³ Sundström, s. 51-54.

⁷⁴ *100 år med frivilliga skytterörelsen*, s. 40. Som statsrådet Bredberg konstaterade i skriftväxling med S.A. Hedlund ”tolererade inte regeringsformen någon krigsmakt, som inte kungen förde befälet över”.

⁷⁵ Ericson (1999), 1999, s. 90. Se även Grimberg, s. 279.

⁷⁶ Dunér, s. 176.

⁷⁷ Dagens Nyheter 1914-06-18.

⁷⁸ Torbacke, s. 13.

⁷⁹ Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 1914-01-14.

⁸⁰ Nygren, s.48 f. För befordran upp till kaptens grad var anciennitet grund. Därefter avgjordes befordran i praktiken av ett förord från en befordringskommission vars yttrande inte var offentligt.

⁸¹ ”Reglemente för Sveriges Frivilliga Motorbåtskår”, SFS 1915:198.

⁸² SFS 1915:198, Reglementets 5§ 3mom.

⁸³ Holmström, passim.

⁸⁴ Weber, s.19 f.

⁸⁵ Liebknecht, s. 51 f.

⁸⁶ Weber, s. 29.

⁸⁷ Hobsbawm (1981), s. 332 f.

⁸⁸ Hammar (1994), s. 19.

⁸⁹ Sjöberg, Sociologiskt lexikon, Stockholm 2001.

⁹⁰ Connell, passim.

⁹¹ Johansson, passim.

⁹² Mosse, s. 6 f.

⁹³ Ekenstam, s. 79.

⁹⁴ *Ibid.*, s. 82.

⁹⁵ Roosevelt lämnade en ministerpost i regeringen och tjänstgjorde i fält under spansk-amerikanska kriget på Kuba år 1898. Han återvände som krigshjälte till hemlandet och blev efter återkomsten vald först till delstatsguvernör och senare till vicepresident. Då president McKinley mördades år 1901 inträdde Roosevelt som USA:s 26 president. Han erhöll 1906 Nobels fredspris för att ha mäklat fred efter rysk-japanska kriget 1904-05.

⁹⁶ Ekenstam, s. 80.

⁹⁷ Torbacke, s. 45.

⁹⁸ Svenska seglaren, 1908-11-15 nr 28.

⁹⁹ Mosse, s. 7.

¹⁰⁰ Sörensen, s. 54.

Merging fisheries history and fisheries biology: The potential of marine environmental history

René Taudal Poulsen

*Introduction*¹

The oceans cover more than 70 per cent of the globe. Nevertheless, until recently, many historians have completely neglected the role of maritime activities in their analyses of European history, focusing only on terrestrial activities such as agriculture and industry. The oceans have indeed played a major role in the historical development of European societies and over the decades European fisheries historians have worked thoroughly to document the significance of maritime activities.² Fisheries historians have examined the economic and social development of fishing communities. They have asked what constitutes a maritime community, and analysed the social structure within such communities. Furthermore, they have assessed the overall importance of fisheries to national economies. This research has increased our understanding of coastal communities. In addition, it has demonstrated that maritime activities often were more important to European societies than most historians would tend to think they were.

Fisheries history has even more to offer. By incorporating methodologies from natural science, fisheries history can produce highly relevant knowledge and input to the ongoing debates on the state of natural environments. Indeed, the state of many of the world's fish stocks is a hot topic in today's society and fisheries historians can provide significant input to the environmental debate. In 2004 the United Nations' Food and Agricultural Organisation (FAO) estimated that 26 per cent of the world's fish stocks were overexploited, depleted or recovering from depletion and 52 per cent were fully exploited.³

The debate on the exploitation of the oceans suffers from a lack of a long-term historical perspective; for example, most fisheries management schemes in the European Union are based on time series that only extend back to the 1960s. The history of marine environment is virtually unknown before 1950.

René Taudal Poulsen (b. 1976) is Assistant Professor in maritime history at the Department of Maritime Research and Innovation of the University of Southern Denmark in Esbjerg. He has authored two books: "An Environmental History of North Sea Ling and Cod Fisheries, 1840-1914" (Fisheries and Maritime Museum, Esbjerg, 2007) and "I Nallebladets kølvand... Historien om Weilbach og Det blå Danmark" (Iver C. Weilbach & Co. A/S, Copenhagen, 2008).

In essence, a historical baseline is useful to evaluate the present state of the marine ecosystems. If we adopt a historical approach, we can consider whether the present state of marine ecosystems is unprecedented in a long-term perspective. The question is simple: Were fish stocks more abundant in the past? By cooperating with fisheries biologists in joint research projects, historians can indeed answer this question. Historical records allow for calculations of past fish stock abundances. In this way, historians and biologists can push ecological baselines much further back in time.⁴

Moreover, historians should seek to discover how humans have interacted with marine ecosystems in the past and how they have responded to ecosystem changes. Ecology is an important driver of change in maritime communities, but historians have often neglected this aspect. Variations in fish stock abundances clearly influenced the economic and social development of coastal communities, and ecological changes should be accounted for in any historical analysis of fisheries developments.⁵ These issues are at the core of the new and emerging field of marine environmental history and this essay will present the discipline in more detail.

The essay is split into two parts: the first part relates to the calculation of historical fish stock abundances. How can historians and biologists calculate past fish stock abundances? What data sets and what methodology are required to undertake such an analysis? This part of the essay also presents some of the first findings of a research project which has been carried out along these lines.

The second part presents research on the environmental history of fisheries by asking: what caused changes in maritime communities? The article argues that methodology from marine ecology can improve our understanding of a historical development. The article asks how ecological changes, and in particular changes in fish stock abundances, influenced maritime communities in the past and how fishermen responded to such changes.

Marine environmental history forms a bridge over the otherwise wide gap between history and ecology. Ecologists can learn from studies of historical fish populations, and ecology can increase historians' understanding of historical developments by elucidating the ecological driving forces of history. The most important contribution of marine environmental history is the merger of ecological, economic and social analyses.⁶

A Swedish case study

The research for this article was carried out as part of the global research

programme History of Marine Animal Populations (HMAP). HMAP is a 10 year programme, which aims at understanding long-term changes in the oceans and assessing their impact on human societies. The programme does so by integrating the disciplines of fisheries history and marine biology, thus building the new discipline of marine environmental history. The programme has undertaken several case studies world wide, ranging from the Barents and White Seas to the Pacific Sea and the Mediterranean.⁷ This article presents the results of one such case study, which focused on the nineteenth-century Swedish North Sea fisheries for ling and cod. The Swedish fishermen involved came from the county of Bohuslän, to the north of Göteborg. There are four reasons for choosing this case study.

Firstly, North Sea cod stock is currently in a very critical situation. After many years of stock decline, the biologists are advising fisheries managers to implement a complete closure of the fisheries for cod. They argue that the cod stock is at a historically low level. However, we only know what changes have occurred in North Sea cod stock abundances since 1963, and it would be very useful to apply a longer time perspective on this development. Stock abundance estimates from the nineteenth century will allow us to assess more clearly whether the current situation is historically unique.

Secondly, the fisheries for cod and ling were among the most important fisheries in Europe. Historically, these fisheries have played a major role in the development of many European coastal communities. Thus, they deserve a detailed historical analysis.

Thirdly, significant changes in North Sea fisheries' fishing technology took place in the latter half of the nineteenth century and it is relevant to examine the ecosystem before these changes were initiated. In the late 1880s and 1890s, efficient steam ships replaced many sailing vessels in the North Sea. They had a much higher efficiency and catching power than their predecessors. Hence, the patterns of ecosystem exploitation in the 1860s and 1870s differed markedly from the late 1890s. By reconstructing historical fish stock abundances before the introduction of efficient steam vessels, we can enhance our understanding of long-term ecosystem changes.

Fourthly, the choice of case study was determined by the availability of source material. Detailed and reliable fisheries statistics are available for the nineteenth century Swedish longline fisheries for North Sea ling and cod. This source material enables marine environmental historians to calculate past stock abundances.

*The Swedish North Sea fisheries for ling and cod*⁸

Historically, the county of Bohuslän in Western Sweden was the county most dependent on fisheries in Sweden. Fisheries were of great economic and social importance to the population of Bohuslän. The two largest fisheries were the deep-sea fisheries for ling, cod and haddock and the highly fluctuating herring fisheries in the Bohuslän archipelago. For centuries, Bohuslän fishermen had caught ling and cod in the Kattegat and Skagerrak. In 1859 the first official fisheries statistics were collected in Bohuslän and they showed that approximately 1,200 men were employed in the fisheries for ling and cod in the Skagerrak and northeastern North Sea. In addition, an unknown number of men fished for cod and haddock in the Kattegat. Swedish fishermen used sailing vessels with crews between six and fourteen men and they employed longlines with hooks spaced 4-5 metres apart to catch ling, cod and other demersal (bottom living) species. They used small pieces of haddock as bait. In the mid-nineteenth century, fishermen did not cure the catch onboard the ships. The curing operation only took place ashore, after the catches had been landed.

During the latter half of the nineteenth century, Swedish fishermen gradually ventured to more distant fishing grounds. The spatial expansion of the fishery took place in three phases. In the 1850s the Swedes established fisheries in the northeastern part of the North Sea, on the fishing ground called Jäderen, situated to the west of southern Norway. The fishing grounds were located in the deepest part of the North Sea, the Norwegian Trench, and fishing took place in depths down to 300 metres. A few years later, in 1861, Swedish fishermen discovered the very rich fishing ground of Storeggen, located to the west of the Norwegian town of Ålesund. The voyage from Bohuslän to Storeggen was several hundred kilometres long and the Swedes set up a significant fishery for ling and cod on this ground during the 1860s and 1870s. After 1880, however, they abandoned the fishery off Ålesund. Some of them transferred to the herring fisheries, whereas others continued the longline fisheries on the Skagerrak and Jäderen grounds. From the 1890s a new phase of expansion was initiated. The Swedes bought sailing smacks from British fishermen, who were introducing steam ships at the time. Even though sailing smacks became technologically obsolete in Britain, they were very useful in the Swedish fishery. They enabled Swedish fishermen to expand the fishery to new, distant fishing grounds off the Shetlands. The Shetland fishery developed into the main fishery for Swedish longline fishermen, who therefore reduced the fisheries on the Skagerrak and Jäderen grounds after 1890.

For the marine environmental historian, the question is: what was the ecological basis of this fishery and why did the fishery change?

Target species in the Swedish fisheries ⁹

Fisheries biologists use the concept of target species. This concept refers to the species that the fishermen aim to catch. Some fisheries are multi-species fisheries, such as the demersal fisheries for cod and haddock, which are often caught simultaneously. The Swedish longline fishery was also a multi-species fishery and catches consisted of species such as ling, cod, haddock, tusk and rays. The question is which of these species was specifically targeted by Swedish fishermen. Obviously, some of the species caught were just considered bycatch and of little economic importance to the fishermen.

A statistical analysis of published catch and price data from the 1870s and 1880s surprisingly showed that ling rather than cod was the main target species of the fishery. Economically ling was the most important species to Swedish fishermen. This conclusion was unexpected because currently ling is only caught in very small quantities in the Skagerrak and is certainly not among the main target species in modern North Sea fisheries.

The analysis of the target species was based on the published Swedish fisheries statistics for the years 1873-86. For each of the years, the statistics recorded the individual vessels' catches by species and total catch values. No information is available on the income from individual species. The basic structure of the data set is displayed in Table 1. The published data set from 1873-86 was very useful in determining which species generated the bulk

Fishing community		Mollösund
Name of vessel		Wilhelm
Tonnage		18.76
Crew		12
Fishing ground		Jäderen
Catches (in numbers)	Ling	4,480
	Cod	510
	Tusk	700
	Etc.	...
Catch value (in total)		5,810
Landing harbour		Göteborg
		Mollösund

Table 1. An example of the Swedish catch and fishing effort statistics from the period 1873-86. (Gerhard von Yhlen, Berättelse öfver Göteborgs och Bohus läns hafsfisken 1883, Göteborg).

of the fishermen's income. The target species could be identified through a correlation analysis in which correlations between total catch values and the number of each fish species caught were examined. The correlation analysis examines the relationship between an independent variable (the fish catches) and a dependent variable (the total catch values). No or very weak correlations between total catch values and the catch of a particular species indicates that this particular species was unimportant in generating income for the fishermen. However, if the correlation analysis demonstrates a strong relationship between the catch of a particular fish species and total catch values, this indicates that this particular species was economically important to the fishermen. By searching for significant correlations it was possible to identify the economically important species. The scatter plots in Figures 1 and 2 provide a graphic representation of this analysis. The plots distinguish between the fishing grounds, as each ground is marked with a particular symbol. The two

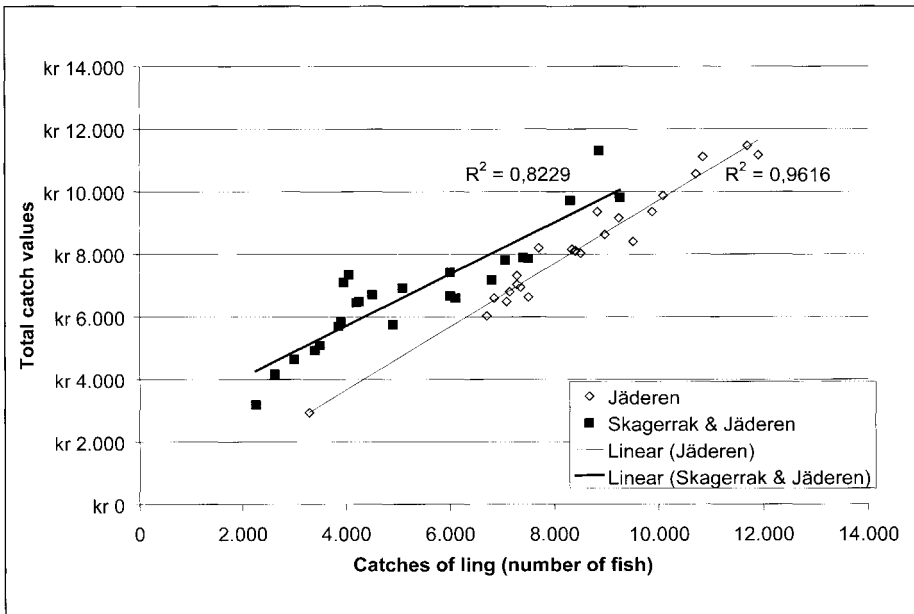


Figure 1. Linear regression relationships showing dependence of total catch values on ling catches (numbers) for three different fishing grounds in 1886. Each dot represents the total annual catches by different fishing vessels. (Poulsen, R.T., 2007).

plots clearly indicate a strong linear relationship between ling catches and total catch values, whereas there is only a weak linear relationship between cod catches and total catch values.

For the vast majority of fishing vessels operating between 1873 and 1886, ling catches and total catch values were closely correlated. When ling catches were high, income was also high and vice versa. The output of the correlation analysis for ling and cod are shown in Table 2 and Table 3, respectively. Ling and cod produced the highest correlations. An R^2 -value – a measurement of correlation – of 1 indicates a perfect linear relationship and 0 indicates that there is no relationship at all. In most years, the R^2 for ling was 0.85 or higher, indicating that on the Skagerrak and Jäderen grounds ling catches constituted the main economic result of the fishery. For other species, no or only very weak correlations were observed. This indicated that they were bycatch of only minor economic importance to the fishermen.

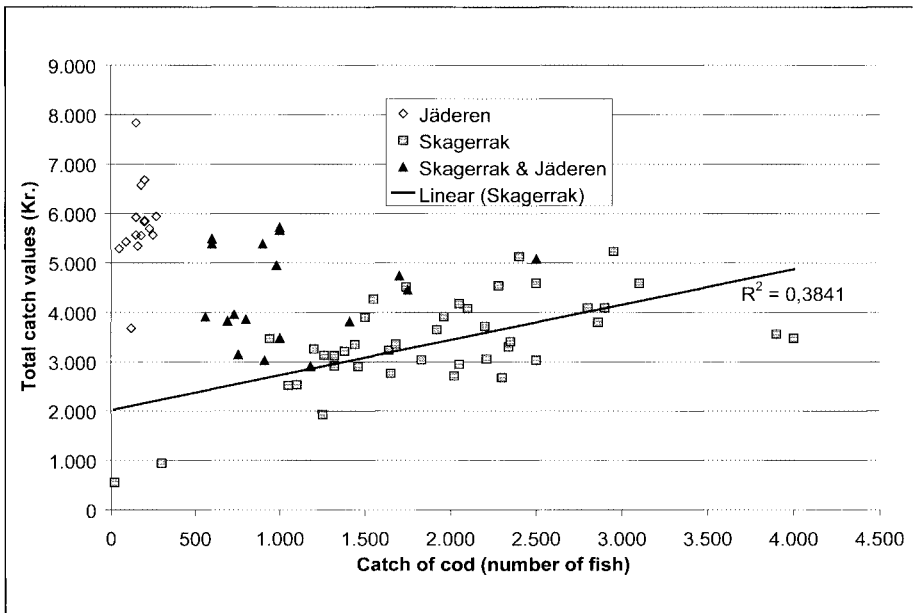


Figure 2. Linear regression relationships showing dependence of total catch values on cod catches (numbers) for three different fishing grounds in 1886. Each dot represents the total annual catches by different fishing vessels. (Poulsen, R.T., 2007).

	Skagerrak	Skagerrak & Jäderén	Jäderén
1872			0,90
1873		0,82	0,96
1874	0,94	0,88	0,99
1875	0,93	0,80	0,97
1876	0,95	0,66	0,96
1877	0,85		0,89
1878	0,90	0,35	0,86
1879	0,41	0,86	0,71
1880	0,48		0,36
1881	0,80		0,30
1882	0,29	0,62	0,56
1883	0,21	0,00	0,78
1884	0,49	0,03	0,15
1885	0,79	0,82	0,70
1886	0,60	0,80	0,83

Table 2. Correlation between ling catches and total catch values, by fishing ground, 1872-86. R^2 -values: 1 indicates a perfect linear relationship, and 0 indicates no relationship. (Poulsen, R.T., 2007).

	Skagerrak	Skagerrak & Jäderén	Jäderén
1872	0,03	0,49	0,18
1873	0,36	0,02	0,07
1874	0,21	0,23	0,01
1875	0,01	0,57	0,03
1876	0,77	0,57	0,24
1877	0,60		0,35
1878	0,08	0,36	0,02
1879	0,51	0,38	0,00
1880	0,58		0,28
1881	0,44		0,58
1882	0,29	0,06	0,06
1883	0,56	0,46	0,01
1884	0,47	0,37	0,05
1885	0,37	0,01	0,26
1886	0,38	0,01	0,07

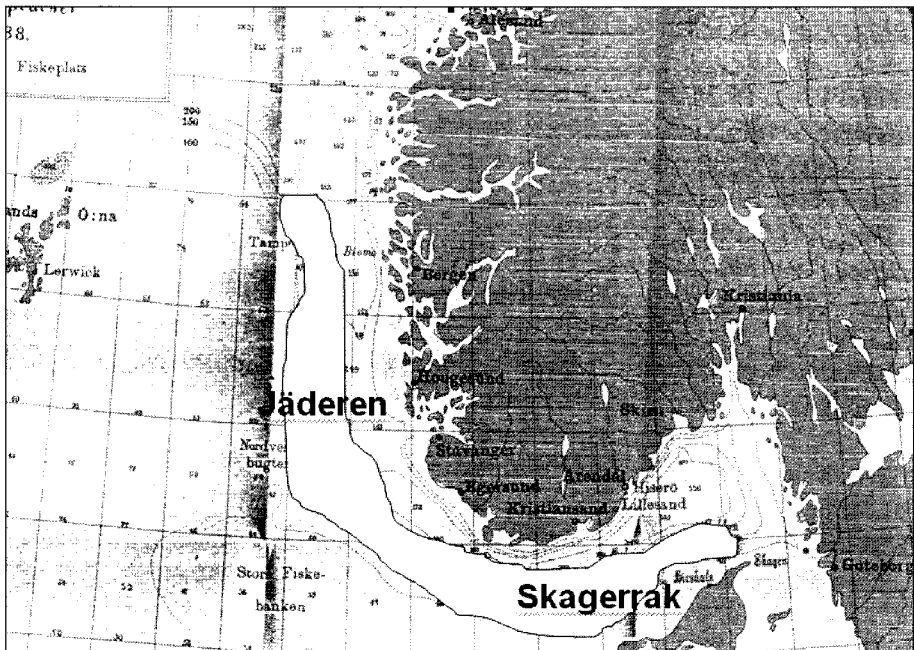
Table 3. Correlation between cod catches and total catch values, by fishing ground, 1872-86. R^2 -values: 1 indicates a perfect linear relationship, and 0 indicates no relationship. (Poulsen, R.T., 2007).

In conclusion, ling was the most important species to the Bohuslän longline fishermen. The catch statistics from the 1870s and 1880s indicate that ling catches determined the economic result of the fishery, and that ling rather than cod or haddock was the main target species in the Swedish demersal fishery

in economic terms. Numerous other sources supported this conclusion. In fact, ling was economically the most important target species in the fishery at least from the 1830s to 1914. For instance, Swedish fishermen called the longline fishery simply ‘the ling fishery’ and nineteenth-century fisheries scientists produced scientific reports with the same conclusion. Furthermore, fisheries statistics from the 1860s and 1910s showed that ling was the main target species of the Swedish fishery.

How abundant were ling and cod in the 1870s? ¹⁰

The surprising conclusion that ling was the main target species in the Swedish fishery begs a new question: how abundant were ling and cod in the North Sea in the nineteenth century, before the introduction of steam vessels? Furthermore, has the ling stock declined from the 1870s to the present? The calculation of historical fish stock abundances were undertaken by fisheries statistician Andrew B. Cooper, fisheries biologist Brian R. MacKenzie, historian Poul Holm and myself.



Map of Skagerrak and north-eastern North Sea showing location of the area for which ling and cod abundances have been derived for 1872.

In order to estimate the historical extent of fish stock abundances, data sets on total catches and fishing effort in the Skagerrak and north-eastern North Sea through a period of time were required. Such data sets were available for the Swedish longline fisheries for the period 1872-86. Based on Swedish fisheries statistics and supplementary Danish and Norwegian data sets, we were able to estimate the total catches of ling in the Skagerrak and north-eastern North Sea in the 1870s and 1880s. We knew the catches of most vessels, and for the remaining vessels we were able to estimate catches because we knew the total value of the catches. Our estimates of total catches were conservative and the actual, historical, catches may have been higher. Therefore, the historical stock abundances may also have been higher than our estimates. Data sets from the fish markets in Göteborg and Uddevalla, the largest town of Bohuslän, supported our estimates of the total catches. The fish market data sets showed the annual number of ling traded in the two fish markets in the 1880s, and they agreed well with our catch estimates.

The next step in calculating historical fish stock abundances was based on the catch rate approach. In technical terms, catch rates are described as catch-per-unit-effort (CPUE), which is a measurement of the fishermen's catch success. The higher the catches, the higher CPUE. Usually, fisheries biologists use very detailed definitions of CPUE. In longline fisheries, for instance, CPUE is commonly defined as the number of fish caught per X numbers of hooks, baited with a particular type of bait, after X minutes of fishing. Obviously, it is impossible to transfer this concept directly to a historical analysis. However, a looser definition of CPUE is feasible. In this case, the annual catch (number of fish) per fisherman was used as a proxy of CPUE. This was feasible for the analysis of the fishery in the 1870s and 1880s when no major developments in Swedish fishing technology took place. It was reasonable to assume that a fisherman's catching power, i.e. his efficiency, was more or less the same in the 1870s and 1880s.

Knowing the total number of fish caught, and knowing the effort required to catch the fish, we can estimate the total number of fish in the sea. This article will not go into the modelling behind the calculations of historical stock supplies. They have been thoroughly described in an article published in *Fisheries Research* and interested readers are kindly referred to this paper.¹¹

Our historical stock abundance estimates showed that ling, a species of moderate commercial importance to the modern North Sea fisheries, was highly abundant in the Skagerrak and northeastern North Sea in the 1870s. We estimated that the ling population of 1872 consisted of 94 million individuals

(aged 3 or older), and the standard deviation of the estimate was +/- 55 million individuals. The standard deviation indicated great uncertainty in the estimate. Since no stock assessment of ling is carried out today, a detailed comparison between historical and modern abundances is impossible. Nevertheless, the analysis indicated that a decline in ling stock may have occurred from one century to the next. All the historical evidence suggests that the present status of the ling population is worse (lower biomass) than it was in the 1870s. These observations indicated that the low-tech, nineteenth-century longline fisheries were probably already impacting on the abundance of ling stocks.

The study also sought to estimate the abundance of cod in the Skagerrak and northeastern North Sea in 1872. Unfortunately, there was some uncertainty as to total removals of this species. We knew the Swedish cod catches, but we had difficulties estimating the Norwegian and Danish catches of the period. Accordingly, the abundance estimates based on the Swedish catches were only tentative and did not indicate any major change in the abundance of cod from the early 1870s to the present. It must be emphasised, however, that the historical estimate was a minimum; the stock may very well have been larger than the estimate. The 1872 estimate for cod was based only on Swedish catches and thus disregarded the fact that Danish and Norwegian fishermen also caught substantial numbers of cod at that time. Thus, the estimate is conservative, and the actual, historical stock abundance may have been higher. Significantly, we knew that cod were caught from open rowing boats very close to the Danish Skagerrak coast. Today it is impossible to make similar cod catches, which indicates significant long-term changes in the ecosystem. It is also important to emphasise that fishing for cod and ling had long been practised in the North Sea before 1872. Thus, the calculations of abundances in this particular year did not represent an ecosystem before fishing.

*Driving forces in the Swedish fisheries*¹²

CPUE is a crucial methodology for the calculation of historical fish stock abundances. However, it is equally useful to the fisheries historian analysing the driving forces of fisheries. In short, the catch rates reflect the successes and failures of fishermen. In a historical analysis, it makes sense to define catch rates as the annual catch of fish per fisherman. The higher the catch rates, the greater the success of the fishermen. Obviously, fluctuating catch rates have influenced fishermen's fishing strategies. The challenge for the historian is to explain how fluctuating catch rates influenced the development of the fisheries.

How did fishermen respond to declining catch rates? Did they build more efficient fishing vessels? Did they sail to more distant and formerly unexploited grounds to maintain catch rates? Or did they abandon the fishery to engage in other activities ashore? Fisheries historians can answer these questions more thoroughly when they adapt the catch rate approach in their analyses.

In the Swedish case, there was often a clear relationship between variations in catch rates and the fishermen's changing fishing strategies. Analysis of the Swedish case demonstrated how changes in catch rates influenced the spatial patterns in the fisheries. Before the 1850s, the Skagerrak grounds had been Swedish fishermen's main focus, but the more distant Jäderen grounds became increasingly frequented during the 1850s. In the early 1860s, a fishery for ling and cod on Storeggen, off Ålesund, was established. Ecology played an important role in the spatial expansion of the fishery in this case. Catch rates for ling were higher on the Jäderen and Ålesund grounds than in the Skagerrak. Fishermen were attracted to the more distant grounds by high stock densities. This demonstrated how catch rates, and ultimately ecology, were one of the important drivers of change in the fisheries.

During the period from 1878 to 1889, the Swedish longline fleet decreased, and the most distant ling and cod fisheries, off Ålesund, were abandoned. In this case, the decline was primarily due to human factors. Declining fish prices, increasing Norwegian competition and alternative employment opportunities in the Swedish coastal herring fisheries all combine to explain this development. There is no indication of a decline in the stock abundances off Ålesund at the time.

The period from 1890 to 1914 was characterised by technological advances and territorial expansion. Using former British sailing smacks, the Bohuslän fishermen increasingly began to focus on the distant fishing grounds off Shetland. Though outdated in Britain, the sailing smacks were superior to the old Swedish vessels. By the turn of the century, most Swedish fishing took place off Shetland. Market forces, ecology and technological innovation all played a part in this shift in fishing strategy. For some years, the British fish market attracted Swedish fishermen, and Swedish catches were landed in Britain. Significantly, catch rates for ling were higher off Shetland than on the Jäderen and Skagerrak grounds. Furthermore, declining catch rates for ling, cod and haddock in the Skagerrak may have forced Swedish fishermen to head for the more distant grounds. Technological innovation, in the form of the sailing smacks, enabled the spatial expansion of the 1890s. Overall, Bohuslän's longline fishermen succeeded in maintaining their catch rates for ling during

the period from the 1840s to 1914 by means of technological innovation and a spatial expansion.

To sum up, the catch rate approach offers new insights into historical development. The annual catch per man is a strong proxy for the success and failure of fisheries. Data sets on the catch, location of the fishery and number of men employed are all that is needed for such an analysis. The application of methodology from marine science within an historical analysis offers encouraging possibilities for new insights into the driving forces of history. In fact, CPUE can increase fisheries and marine environmental historians' understanding of the underlying causes of the fluctuations of fisheries and will ultimately allow for a better comprehension of how human societies have adapted to ecological changes.

Conclusion

Marine environmental history is a newly developed discipline with great research potential and it is of high relevance to the ongoing debates on the present state of marine ecosystems. Until recently, fisheries historians and fisheries biologists rarely communicated, but marine environmental historians are now building a bridge over the otherwise wide gap between the two disciplines. Marine environmental history can change our understanding of the history of the oceans and their importance to society. Furthermore, methodologies used in fisheries biology can be applied by historians to enhance their analysis of the development of past coastal communities and more clearly assess the impact of environmental change on fishing communities.

The case study of nineteenth-century Swedish longline fisheries in the North Sea surprisingly documented that ling was of greater commercial importance to Swedish fishermen than cod. In fact, ling abundances often determined fishermen's choice of fishing ground. This was because a large stock of ling resided in the Skagerrak and north-eastern North Sea in the nineteenth century. The historical evidence suggests that the status of the ling population is presently worse than it was in the 1870s. The abundance of ling has declined from the nineteenth century to the present. These observations indicate that the low-tech, nineteenth-century longline fisheries were likely already impacting on the abundance of ling stocks. The Swedish case study demonstrates the potential of combining history and biology. In short, marine environmental history can document significant long-term changes in marine ecosystems.

Bibliography

- Bolster, W. Jeffrey, 2006. 'Opportunities in marine environmental history'. *Environmental History* 11, issue 3, p. 567-597.
- FAO, 2004. *The State of World Fisheries and Aquaculture*, FAO, UN, Rome.
- Gray, Malcolm, 1978. *The Fishing Industries of Scotland, 1790-1914*, Oxford University Press, Oxford.
- Hasslöf, Olof, 1949. *Svenska västkustfiskarna: Studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*, Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, Göteborg.
- Heidbrink, Ingo, 2004. *Deutschlands einzige Kolonie ist das Mer!: Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts*, Schriften des Deutschen Schiffartsmuseums 63, Bremen.
- Hilborn, Ray & C. Walters, 1992. *Quantitative Fisheries Stock Assessment: Choice, Dynamics and Uncertainty*, Kluwer, Boston/Dordrecht/London.
- Holm, Poul, 1991. *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*, Fiskeri- & Søfartsmuseet, Esbjerg.
- Holm, Poul, T.D. Smith & D.J. Starkey (ed.), 2001. *The Exploited Seas: New Directions for Marine Environmental History*, International Maritime Economic History Association/ Census of Marine Life, St. John's, Newfoundland.
- Jackson, J.B.C., 1997. 'Reefs since Columbus', *Coral Reefs* 16, p. 23-32.
- Pauly, Daniel & J. Maclean, 2003. *In a Perfect Ocean: The state of fisheries and ecosystems in the North Atlantic Ocean*, Island Press, Washington, DC.
- Poulsen, Bo, 2008. *Dutch Herring. An environmental history, c. 1600-1860*, Aksant, Amsterdam.
- Poulsen, René Taudal, Andrew B. Cooper, Poul Holm & Brian R. MacKenzie, 2007. 'The importance of historical baselines to fisheries management – An abundance estimate of ling (*Molva molva*) and cod (*Gadus morhua*) in the Skagerrak and northeastern North Sea, 1872' in *Fisheries Research*, Vol. 87, Issues 2-3, p. 196-207.
- Poulsen, René Taudal & Poul Holm, 2007. 'What can maritime historians learn from marine science? The concept of catch per unit effort (CPUE)', *International Journal of Maritime History* 19, No. 2.
- Poulsen, René Taudal, 2007. *An Environmental History of North Sea Ling and Cod Fisheries, ca. 1840-1914*, Fiskeri- & Søfartsmuseets skriftserie 22, Fiskeri- & Søfartsmuseet, Esbjerg.
- Poulsen, René Taudal, Andrew B. Cooper, Poul Holm and Brian R. MacKenzie, 2008. 'Beware the misapplication of results: Response to Cardinale and Svedäng (2007)' in *Fisheries Research*, Vol. 89, p. 307-308.

- Rijnsdorp, Adriaan D., P.I. van Leeuwen, N. Daan, H.J.L. Heessen, 1996. 'Changes in abundance of demersal fish species in the North Sea between 1906-1909 and 1990-1995', *ICES Journal of Marine Science* 53, p. 1054-1062.
- Robinson, Robb, 1996. *Trawling: The Rise and Fall of the British Trawl Fishery*, University of Exeter Press, Exeter.
- Rosenberg, Andrew A., W.J. Bolster, K.E. Alexander, W.B. Leavenworth, A.B. Cooper & M.G. McKenzie, 2005. 'The history of ocean resources: modelling cod biomass using historical records', *Frontiers in Ecology and the Environment* 3, 2, p. 78-84.
- Starkey, David J., et al. (ed.), 2000, *England's Sea Fisheries. The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*, London, p. 206-16.
- Solhaug, Trygve, 1976. *De norske fiskeriers historie, 1815-1880*, Universitetsforlaget, Bergen.

Endnotes

- ¹ Acknowledgements: I would like to thank the A.P. Sloan Foundation; Forskeruddannelsesrådet; the History of Marine Animal Populations (HMAP); "Mariners" at the Centre for Maritime and Regional Studies, University of Southern Denmark/Fisheries and Maritime Museum; the research programme CONWOY; and the Danish research councils for funding. My PhD-supervisor, Professor Poul Holm and Dr. Bo Poulsen have given me highly important advice for this work. I presented an earlier version of this article at a maritime history conference at L'Université de Bretagne Sud, Lorient in November 2007 and I would like to thank the participants of the conference for valuable comments to the paper.
- ² See Hasslöf, 1949; Solhaug, 1976; Gray, 1978; Robinson, 1996; Holm, 1991; Starkey, 2000; Heidbrink, 2004.
- ³ FAO 2004, part 1, p. 32.
- ⁴ Jackson 1997; Pauly 2003; Rosenberg, Bolster, Alexander, Leavenworth, Cooper & McKenzie 2005; Poulsen, Cooper, Holm & MacKenzie 2007.
- ⁵ Holm, Smith & Starkey 2001; Poulsen, B. in press; Poulsen & Holm 2007; Poulsen, R.T. 2007.
- ⁶ Jackson 1997; Holm, Smith & Starkey 2001; Bolster 2006.
- ⁷ <http://www.hmapcoml.org/>
- ⁸ Poulsen, R.T., 2007.
- ⁹ Poulsen, R.T. 2007.
- ¹⁰ Poulsen, Cooper, Holm & MacKenzie 2007; Poulsen, Cooper, Holm & MacKenzie 2008.
- ¹¹ Poulsen, Cooper, Holm & MacKenzie 2007.
- ¹² Poulsen, R.T., 2007.

Sjökriget i finska viken den avslutande sommaren 1944

av *Christoffer H. Ericsson*

Finlands vinterkrig, 100 dagar 1939-40, utspelades på land. Med mycket låga temperaturer var isarna svåra och med de ryska vattnen längst i öster spärrade tidigt i januari. Sovjet angrep med ett slagskepp av Gangut-klassen kustfortet Koivisto (Björkö) på Karelska näset, där fortet brukade sitt artilleri väl. I väster hölls Östersjön länge öppen och Stockholmstrafiken upprätthölls över norra Åland med konvojer. Här förlorades *Aura* (ex *Seagull*, von Rettigs ångdrivna yacht) på egna felhanterade sjunkbomber. Trafiken löpte väl med insats av svenska konvojstyrkor. Fientligheterna var kortvariga och upphörde medan isarna låg fasta.

Den marin som i krisläget 1939 svarade för kontroll och bevakning var en improvisation från höstmånaderna, då allt som flöt togs i tjänst. Enligt våra generaler med tysk jägarutbildning skulle Finland inte ha en krigsmarin. Finland var ett skogsland som blickade mot ett östligt skogsland, inte mot kusterna och havet. Sedan den ryska revolutionen hade några mindre fartyg kvarlämnats i sydliga hamnar: torpedbåtar, minläggare och fyra ångdrivna enheter, nyttjade såsom allround konvojbåtar. Nya var fem ubåtar, de två kustpansarfartygen som med politiskt agerande fått till stånd, byggda i Åbo. De hade kostat stora pengar, vilka bättre placerats i kustjagare, konvojfartyg och snabba minfartyg, vilka saknades. I krigssituationen nyttjades sjöbevakningens – tidigare tullverket – lätta och relativt snabba bevakningsfartyg, kallade "vemmor". Dessa kom att göra viktig tjänst såsom konvojfartyg, eskort och röjsvepare. Med nya Boforspjäser blev den träbyggda VMV-båten den finska marinens kustjagare.

Några äldre ryska minläggare hörde till antikviteterna och nyttjades vid utbildningen. Minsveparna var små träbyggda enheter från varvet i Tolkis, utrustade med alltför svaga motorer från fabrikerna i Vasa. Under krigsåren togs nybyggda havsbogserare ur krigsskadeståndet från 1940 i bruk såsom röjsvepare, då större fartyg beordrades till sjöss. Farten var allmänt för låg i ett modernt krig och helheten var en tvivelaktig improvisation. Bemanningen

Christoffer H. Ericsson, f. 1920, professor, finländsk sjöhistoriker, sjösportskribent och författare. Deltog i vinterkriget och fortsättningskrigets inledningsskede i armén, därefter i flottan, sjöofficer (kaptenlöjtnant). Varit verksam bl.a. som museiman och forskare vid Åbo Akademis sjöhistoriska enhet.

var i alla situationer otillräcklig och det saknades kunskaper i sjökrigföring och brast i sjömanskap, vilket gällde för landets finsktalande.

Minvapnet låg i kompetenta händer

Minvapnet är den svagare partens stridsmedel, där man undgår att möta motståndaren till sjöss, och kan önska att han mister materiel och folk i rätt placerade fält. Det kejserliga Rysslands marin var inte känd såsom sjögående, men gällande sjöminor stod Ryssland sedan Krimkriget högt. Finland såsom provins hade lämnat folk till flottan, och de hade tillägnat sig teknologi och praktiskt hanterande.

Den nya republiken tog arv efter tsarernas flotta, men med små otillräckliga resurser. I stora drag kopierade man ryska konstruktioner, hanteringsmetoder och taktiska idéer, men man tog också intryck från Kaiser Wilhelms mäktiga men nu upplösta Kriegsmarine. Minvapnets fartygsbestånd var också ryskt eller ryskinfluerat, till antal och kapacitet otillräckligt. Nya snabba minläggare tillkom 1940 då Åbovarvet levererade systrarna *Riilahti* och *Ruotsinsalmi*, vilka fick mångsidigt bruk.

Minvapnet förutsatte förråd förlagda vid navigabelt vatten främst i sydkustens skärgårdar, som kunde aktualiseras i en ny krigssituation. Gällande sjöminor av brukliga typer hanterades de på minräls på land, på däck och bryggor och i förråden, där de flyttades av små truckar. Kontaktminor var mekaniskt enkla verkstadsprodukter, billiga i förhållande till torpeder, och var ofarliga under transporter fram till läggandet. Republiken hade råd med mindre serier av kontaktminor, som höll leverantören aktiv. Resurserna var blygsamma; värre var det med minläggarna som var nedkört tsaristiskt skrot och som var utrustade med den standardiserade minrälsen.

Finland klarade vinterkriget utan strider och utan förluster till sjöss. Året 1940, som fick en varm sommar, blev en andhämtningspaus, under hårt sovjetiskt tryck för upprustning och befästande. Gällande flottan fortsatte improviserandet med allt tänkbart som flöt och kunde bestyckas.

Finland drogs in i Barbarossa

År 1941 vid midsommartid inledde Hitler sin östliga offensiv under täcknamnet "Barbarossa". Med provokativa radiotal drevs Finland, hårt pressat av ett aggressivt Sovjet, att lieras med naziriket. Liberaler och brittsympatisörer protesterade, men nationalister, tidigare Lappo-folk, och nazisinnade drev hårt på regeringskretsarna. Det nya kriget blev snabbt ett sjökrig på Finska viken där Finland tog del med improviserade styrkor, såsom här sagts. Nationen

hade med Karelen förlorat Hogland och utöarna samt Hangö med hamnar och viktiga leder.

Sedan tyska arméer invaderat Baltikum och tagit Reval (Tallinn) från landsidan, skedde ett stort och dramatiskt sovjetiskt uttåg över Finska viken mot Hogland och Kronstadt. Vägen hade minerats av tyskar och finnar och hade inte kunnat svepas ren. Resan blev därför för ryssarna en katastrof med väldiga förluster av krigs- och civila (estniska) fartyg. I december 1941 uppgav Sovjet Hangö-positionen där den starka garnisonen evakuerades med mindre krigsfartyg, vilka besköts av kustartilleri i förträngningen Porkala - Nargö. Hangö återtog med hamnen skadad men med staden i gott skick.

Minor i östra Finska viken

Hogland markerade sovjetiskt havsområde, i vilket ingick de förlorade utöarna Lövskär (Lavansaari), Seitskär (Seiskari) och Tytärskär (Tytärsaari). Längst in låg Kronstadt med den sovjetiska flottan inspärrad och utsatt för Luftwaffes angrepp av Stukaplan. Svåra skador anställdes, men de stora slagskeppen kunde, även liggande på hamnens botten, bruka sitt grova artilleri mot tyskarna på landsidan. Det sovjetiska ubåtsvapnet som hade ca 20 båtar i brukbart skick, spärrades in av mineringar och av tysk övervakning i Porkalagattet. Tyska Kriegsmarine svarade för den estniska kusten till Narva och disponerade många klasser av mindre, lätta fartyg, nybyggda vid utländska varv. Det rörliga kriget kom att gälla mineringarna, vilka 1942-43 växte sig allt större. Finland svarade i stort för Hoglandsvattnen, och sedan motortorpedvapnet förbättrats med nybyggen från yachtvarvet Åbo Båtvarf, följde snabba angrepp mot sovjetiska positioner på främst Lövskär. De djärva men sällan resultatrika nattliga angreppen imponerade på fienden.

Sent under hösten 1941 inträffade i Finska viken ett statiskt läge; man höll positionerna och strävade inte till förändringar.

Kriget gick efter Stalingrad allt sämre för riket, men Hitlers maktapparat erkände inte nederlag! Den finländska krigsledningen gick sin egen väg, men observerade inte motståndarens upprustning och nya stridmoral. USA hade tillfört sin allierade effektiva bombplan, och i avlägsna fabriker byggde Sovjet egna plantyper för striden mot Hitler och hans allierade.

Våren 1944 inleddes ett nytt skede. Finland hade förhandlat om fred och Sovjet hade tryckt på med tre flygangrepp mot Helsingfors. Fienden samlade stora styrkor i Leningrads förstäder, vilket den finländska spaningen observerade. Varningarna togs inte på allvar och i juni kom den sovjetiska offensiven på Näset, riktad mot Viborg.

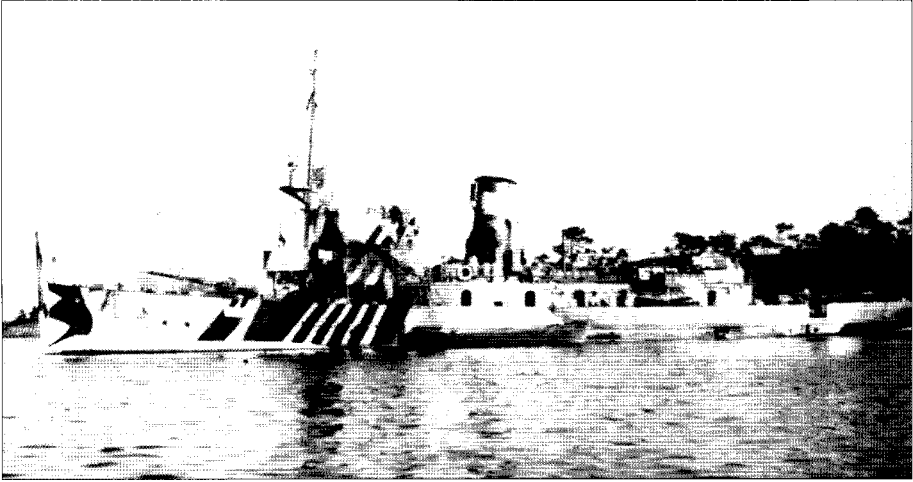
Ett förändrat krigsläge våren 1944

Det blev livligt på Finska viken där Sovjet satte in sitt aktiva och förstärkta flyg, men flottan låg låst. Också ubåtarna pressade på men hejdades av det tyska nätet i Porkalaförträngningen som höll. Minfälten var intakta. Landstriderna på Näset nådde Viborg och Viborgska viken där ett sjökrig i grunda och trånga vatten fördes i juni och juli. Sovjet satte in sitt effektiva attackplan Iljusin (Il-2) i stora mängder, brukade fältartilleri stående på den östra stranden, och snabba torped- och kanonbåtar (katrar).



Taisto-klassen, en förbättrad Baglietto-byggd M.A.S.-båt, var en mycket snabb torpedbåt med Isotta-Frascini-motorer. Serien var avsedd såsom huvudaktör i insatserna kring de Sovjetbesatta f.d. Finska utöarna i innersta Finska viken, men Åbo båtvarf levererade serien för sent för att brukas i strid.

Den finska marinen samlade allt tänkbart i improviserade grupper utan samverkan; de gamla kanonbåtarna rustade med Boforsartilleri, tyska trubbnosiga färjor (av oss kallade ”kilpikonnat” = sköldpaddor), några vemmor med boforsare. Belysande för bristen på flytetyg var att några gamla ångtrålarare från Petsamo vid Ishavet seglades ned och fick någon kanon ur det rikliga förrådet av gamla ryska skepps- och fästningspjäser. De tillhörde överste Nordström i Lovisa, en betydande redare och officer med tysk jägarutbildning under första världskriget.



En av 4 "kanonbåtar" med varierande uppgifter 1939-44. De ursprungligen för tsarflottan byggda ångdrivna båtarna hade 1917 tjänat tyskarna, men återlämnades för att läggas till den nya republikens marin. Bestyckningen var tidigare rysk, men förbättrades stegvis för att under de senare krigsåren bli Boforsare. Här Uusimaa

Striderna, med syftet att minera fiendens övergång till den västra sidan och vägarna mot Fredrikshamn och huvudstaden, lyckades under kaotiska förhållanden med dimridåer och brandrök. Skadorna på egna fartyg blev stora, men endast något civilt fartyg förlorades. Bas för operationerna var Kotka, där varvet tog hand om skadade fartyg.

Kotkas hamn och industrier angreps konstant med stora skador på bebyggelsen. Stadens luftvärn var svagt och jaktplan saknades. Då tyskarna nyttjade hamnen placerade man här Flakschiff *Niobe*, ex holländska *Gelderland*, som tagits av tyskarna och förvandlats till stationär luftvärnsenhet. Den var fint uppmålad, men var inte ett aktivt krigsfartyg. Den sovjetiska spaningen trodde sig ha funnit det länge undandömda pansarfartyget *Väinämöinen*, och gick snabbt till attack med 130 plan. Angreppet lyckades och *Niobe* sänktes liggande till ankars inne i hamnbassängen.

Flygangrepp mot finska positioner

Öster om Svensksundbassängen låg Kyrkogårdsön med ett kustfort och ett stort minförråd, som stått för mineringarna kring Hogland. Då egna kontaktminor förbrukats hade tyska minor beställts och levererats från Stettin. Partiet hade lossats i land, och tyska mintransportfartyg låg tomma vid bryggorna. Sovjetiskt bombflyg av USA-tillverkning angrep i sol och bästa sommarvä-

der. Minförrådet sprängdes och tyska *Otter* sänktes på grunt vatten, med små skador. Efter detta inträdde lugn och tidigt i augusti avtalades om ett vapenstillestånd. Definitiv fred gjordes långt senare.

Vår flotta skulle föras till baser i Åboland och lämna Finska viken. Finland ålades att svepa rent i östliga vatten, vilket blev en tråkig operation. Ubåtsnätet vid Porkala sänktes till botten, och sovjetiska ubåtar fördes gruppvis under lotsning till Utö för att löpa ut i Östersjön; katastrofalt då ryssarna angrep all sjöfart, också svensk. Ett svårt åtagande var krigföringen mot den ryska Lapplandsarmén som vedergällde med att bränna och ödelägga Nordfinland.

Hitler vägrade in i det sista att lämna Estland och Finska viken med planen "Tanne". Tanne West gällde Åland, Tanne Ost besättandet av Hogland, då i finländska händer men ryskt. I september landsattes tyska styrkor från krigsfartyg på Hogland, vilka möttes av starkt artilleri och drevs tillbaka. Operationen blev ett totalt nederlag för tyska landtrupper och sjöstyrkor från Reval. Senare nödsakades Finland att med allmogeskutor från sydkusten föra sovjetiska landstyrkor till Ösel och Dagö, som länge hölls av tyskarna. Många galeaser förlorades, men besättningarna klarade livet.

Strider mot tyska Kriegsmarine

Stridskonflikterna med Kriegsmarine försköts under hösten 1944 till öppna Östersjön och Ålands hav. Planen Tanne West realiserade inte av hänsyn till det upprustade Sverige och en effektiv flotta. Kriegsmarine saknade nu stora artillerifartyg, men den effektiva åttatumskrussaren *Prinz Eugen* hade länge kännning med Ålandsöarna, men öppnade inte eld. Däremot gick det till ubåtsstrider där de finländska båtarna inte tog del. Stockholmstrafiken hölls i gång med svensk eskort, bl.a. av äldre långsamma kustpansarfartyg.

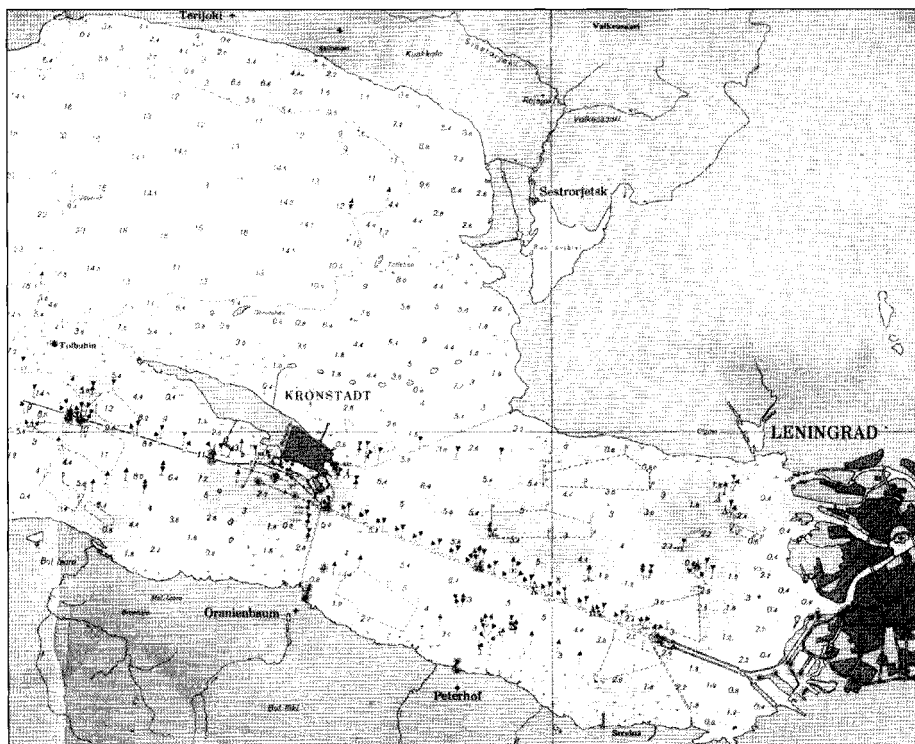
Finland var militärt illa tilltygat av den sovjetiska sommaroffensiven, och hade uppgett sina östkarelska erövringar, men var inte ockuperat land. Hamnar och flygfält var i sovjetiska händer. Handelsflottan seglade för segrarmakten men kortvarigt. Flygtrafiken hade stoppats. Men nationen regerades av eget folk som skötte avtalade förpliktelser, inte minst det mycket betungande krigsskadeståndet, som ansträngde folket fram till 1950-talet.

Avrustning och uppstädning till sjöss

Sjökriget var nu glömt! Det hade med mycket begränsade resurser skötts väl, och gett bättre resultat än kampen på Karelska näset. Sovjets flotta hade effektivt stängts in i Kronstadtsbukten och togs fram i augusti-september för att hämtas till Åbovarvet för ett mäktigt reparationsprogram.

Vår improviserade flotta rustades ned; av statsmaktens egna fartyg återstod inte mycket. Det undangömda och sällan brukade kustpansarfartyget *Väinämöinen* såldes till Sovjet. Ubåtsvapnet förbjöds och båtarna skrotades. De mycket effektiva och snabba motortorpedbåtarna berövades torpeden och torpedrören, men rustades med Boforsare. De till allt brukade VMV-båtarna hade blivit få, men återgick till Sjöbevakningen. Ett fåtal stålbyggda fartyg återstod i brukbart skick och tjänade den alltid missgynnade flottan i något årtionde.

Den stora uppställningen av havsområdet, med ön Haapasaari-Aspö som bas, krävde hela tre säsonger. Den kostade, såsom väntat, fartygsförluster och liv. Kriget till sjöss var då avlägset och snart glömt i en nation som vänt havet ryggen.



Ön Kotlin med örlogshamnen Kronstadt, omgivet av grunda och ej segelbara vatten. Muddrade leder är tätt utprickade. Här låg sovjets östersjöflotta genom alla krigsåren, effektivt instängd av minor, och ansatt av tyska luftwaffe. -Utsnitt ur finska sjökortet 106.1945. Skribentens nedsolkade arkivex länge i bruk.

Ubåtsdebatt

Mats Kero och Leos Müller

Trots tre statliga utredningar – SOU 1983: 13 (Ubåtsskyddskommissionen), SOU 1995: 135 (Ubåtskommissionen) och SOU 2001: 85 (Ekéus ubåtsutredning) – som försökt bringa klarhet i händelserna har debatten och motsättningarna rörande 1980-talets ubåtskränkningar och ubåtsjakter inte kommit till något avslut.

Hösten 2007 var det 25 år sedan den intensiva ubåtsjakten i Hårsfjärden i oktober 1982. Detta sporrade till en het debatt i media i vars centrum stod professor Ola Tunander och dennes teser om västliga ubåtskränkningar av svenskt vatten. Flera kvalificerade befattningshavare som varit direkt berörda av de aktuella händelserna deltog även i debatten, bl.a. amiralerna Per Rudberg, Bror Stefenson och Göran Wallén, kommendör Emil Svensson, de f.d. kustartilleriofficerarna överste Lars Hansson, överstelöjtnant Sven Olof Kviman och överstelöjtnant Sune Thomsson samt förre utrikesministern Lenart Bodström. (Se förteckning över debattinlägg nedan.)

Mediedebatten följdes av ett symposium den 30 januari 2008 på Försvarshögskolan om ubåtskränkningar under det kalla kriget och Hårsfjärdenincidenten 1982. Bakom detta stod förutom FHS, Kungliga Krigsvetenskapsakademien och Kungliga Örlogsmannasällskapet, som med stöd från Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse utgett en rapport från symposiet, *Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget* under Herman Fältströms redaktion. I ovanstående rapport diskuteras bl.a. de omstridda frågorna om eldtillstånd under Hårsfjärdenhändelserna, periskopobservationer i samband med ett amerikanskt örlogsbesök, påstådd amerikansk nödsignal i Hårsfjärden ("gröna fläcken"), eventuell manipulering av bandinspelningar av ubåtsljud mm.

Även här har frågorna i hög grad rests av Tunander, som dock själv inte deltog på symposiet. Hans senaste bok i ubåtsfrågan, *Spelet under ytan: teknisk bevisning i nationalitetsfrågan för ubåtsoperationen mot Sverige 1982*, utkom 2007. Tunanders bok ingår i serien Forskningsprogrammet *Sverige och kalla kriget. Arbetsrapport nr 16*. Som sådan är den endast tillgänglig på ett fåtal forskningsbibliotek. (Boken recenseras nedan av kommendör Nils Bruzelius vid FHS.)

Forum navale ger därför här utrymme åt Ola Tunander att utveckla sina åsikter i främst de frågor som behandlas i FOKK-rapporten samt det ytterligare material rörande nationalitetsbestämning av ubåtskränkningarna som lades fram i SVT:s *Uppdrag granskning* den 11 juni 2008.

Amiralerna Bror Stefenson och Göran Wallén är måltavlor för professor Tunanders argumentation. Läsaren kan i ovannämnda FOKK-rapport ta del av deras syn på frågorna och Sjöhistoriska Samfundet har dessutom tidigare distribuerat Stefensons memoarbok till sina medlemmar: *Från periskop och brygga: ubåtsman och amiral under kalla kriget, minnesbilder från tiden 1948-1991*. I boken ger Stefenson sin syn även på händelserna i Hårsfjärden 1982. Vi redaktörer är väl medvetna om att utbåtsdebatten engagerar många av Samfundets medlemmar och vi publicerar gärna nya forskningsrön som berör den, och vi är även beredda att ge utrymme åt nya sakliga inlägg i ämnet i *Forum navale*.

Ubåtsdebatten 2007-2008

Artiklarna i debatten i ubåtsfrågan i *Expressen* "Fjärde sidan" och *Svenska Dagbladet* "Brännpunkt" hösten 2007 redovisas nedan i kronologisk ordning. Några senare inlägg från 2008 som anknyter till denna debatt har även medtagits, liksom TV-programmen i SVT:s *Uppdrag granskning*.

- Per Rudberg, Bror Stefenson, Emil Svensson, Göran Wallén, "Sovjet litade inte på vår neutralitet". *Svenska Dagbladet* 2.10.2007.
- "Ubåtar, lögner och videoband", *Uppdrag granskning*, SVT1, del 1, 3.10.2007.
- "Ubåtar, lögner och videoband", *Uppdrag granskning*, SVT1, del 2, 21.10.2007.
- Ola Tunander, "Sanningen om vem som fanns i Hårsfjärden". *Expressen* 2.11.2007.
- Lars Hansson, "Sannolikt att det var en Natoubåt". *Expressen* 4.11.2007.
- Sven Olof Kviman, "Regeringen måste släppa ubåtsbandet". *Expressen* 5.11.2007.
- Sune Thomsson, "Inget bevis på ubåt". *Expressen* 10.11.2007.
- Lennart Bodström, "Ubåtskommissionen vilseledde regeringen". *Expressen* 17.11.2007.
- Ola Tunander, "Sanningen om ubåtsbandet". *Expressen* 21.11.2007.

- Emil Svensson, ”Oseriös ubåtsforskning av Tunander”. *Svenska Dagbladet* 2.12.2007.
- Ola Tunander, ”Mycket pekar på västliga ubåtar”. *Svenska Dagbladet* 3.12.2007.
- Lars Hansson, ”De döljer sanningen om ubåtsjakten”. *Expressen* 4.12.2007.
- Fredrik Bynander, Magnus Peterson, Jerker Widén, ”Tunander ägnar sig åt konspirationsteori”. *Expressen* 9.12.2007.
- Ola Tunander, ”Kollegorna bluffar om min forskning”. *Expressen* 12.12.2007.
- Gustaf Wibom, Klas Åmark, ”Det förekom aldrig några kränkningar”. *Expressen* 17.12.2007.
- Lars Hansson, ”Nu ska vi få hela sanningen”. *Expressen* 19.12.2007.
- Fredrik Bynander, Magnus Petersson, Jerker Widén, ”Stolligheter, Ola Tunander”. *Expressen* 28.12.2007.
- Mathias Mossberg, ”Försvarmakten mörkade västubåtar”. *Svenska Dagbladet* 9.6.2008.
- ”Nyckeln till Hårsfjärden”, *Uppdrag granskning* SVT1 11.6.2008.
- Mauno Koivisto, ”Ubåtshysterin orsakade mig plåga”. *Svenska Dagbladet* 3.9.2008.
- Bengt Gustafsson, ”Kommentarer efter genomläsning av Ola Tunanders *Spelet under ytan*”. *Historisk Tidskrift* nr 3 2008, s. 489-502.

Det kalla krigets historia, vetenskap och spelet under ytan

av Ola Tunander

Vetenskap och ubåtar

När jag och många andra forskare under 1980-talet antog att svenska vatten kränktes av sovjetiska ubåtar utgick vi ifrån officiella dokument, främst från Ubåtsskyddskommissionens rapport från 1983.¹ Den påstod att signalspaning, ljudanalys, beskrivningar av ubåtstorn och bottenmärken entydigt och med säkerhet visade att de kränkande ubåtarna var från Warszawapakten, i praktiken från Sovjetunionen. Konklusionen var att sovjetiska ubåtar och marina specialstyrkor övade angrepp på Sverige. Jag utgick då från att kommissionen rimligen måste ha haft täckning för sina påståenden, och att det också rimligen var i sovjetiskt intresse att undersöka svenska vatten, vilket även avspeglades i mina egna böcker från denna tid – böcker som då var kurslitteratur vid den svenska militärhögskolan och det amerikanska Naval War College.² Vi antog att Sovjetunionen hade en betydande kapacitet för ubåtsoperationer. Vidare var Whiskeyubåten som gick på grund utanför Karlskrona 1981 onekligen sovjetisk, och vissa uttalanden kunde också tolkas som en bekräftelse på sovjetisk aktivitet. Här fanns till synes en mängd rimliga antaganden och en mängd fakta som konstituerade ett paradigm eller om man så vill ett tankefångelse, som pekade ut samtalets horisont. Men sa dessa antaganden någonting om vad som faktiskt hade skett?

Samtidigt som de officiella dokumenten gav oss ett entydigt paradigm fanns en mängd störande fakta. 1987 sa förre arméchefen generallöjtnant Nils Sköld till *Dagens Industri* och till *Dagens Nyheter* att två västliga ubåtar hade gått ut genom Öresund efter ubåtsjakten 1982, varav en var skadad. Det pekade snarast på en brittisk eller amerikansk operation. Journalisten Anders Hasselbohm från *Dagens Industri* hade redan 1984 sagt att han hade välplacerade västliga källor som hade berättat för honom om en västlig ubåt som hade skadats vid Mälsten 1982, och denna ubåt hade tillsammans med en annan ubåt gått ut genom Öresund. Det var Hasselbohm som intervjuade

Ola Tunander, f. 1948, fil dr, forskningsprofessor vid International Peace Research Institute, Oslo (PRIO). Deltog som civil expert i Ekéus ubåtsutredning *Perspektiv på ubåtsfrågan: hanteringen av ubåtsfrågan politiskt och militärt*. SOU 2001: 85. Har skrivit ett flertal böcker om bl.a. geopolitik, militär strategi, säkerhetspolitik samt ubåtsfrågan i Sverige.

Sköld om saken 1987.³ Ledarskribenten Olle Alsén från *Dagens Nyheter* refererade samtidigt ett uttalande från Ubåtsskyddskommissionens ordförande, den tidigare försvars- och utrikesministern Sven Andersson. Andersson sa att beskrivningen av ett ubåtstorn vid Hårsfjärdsjakten 1982 inte pekade mot Sovjet, ”snarare tvärtom”.⁴ Från slutet av 1980-talet började det komma upp alltmer besvärande fakta som inte gick att förena med Ubåtsskyddskommissionens påståenden om att observationer och teknisk analys entydigt och med säkerhet visade att de kränkande ubåtarna var från Warszawapakten och i praktiken från Sovjetunionen.

Svensk och internationell litteratur från 1980-talet utgick väsentligen från den svenska regeringens, Ubåtsskyddskommissionens och den svenska marinens utpekande av Moskva.⁵ Historieskrivningen grundade sig på officiella dokument och uttalanden. Men uttalanden från andra centralt placerade personer pekade i annan riktning. Det fanns mycket som inte stämde i den officiella bilden, och det är bara den vägen som vetenskapen kan söka sig vidare, att söka sig till det märkliga, det irriterande. T.ex. varför visade ubåtar i svenska vatten upp periskop och ibland också ubåtstorn på ett sätt som en ubåtskapten i fientliga vatten aldrig skulle göra? Varför använde svenska amiraler en begränsad vapeninsats, medan sovjetiska ledare bad svenskarna om att använda mer våld mot de kränkande ubåtarna? Finlands president Mauno Koivisto förmedlade den sovjetiske ledaren Jurij Andropovs ord om att Sovjetunionen bad svenskarna ”sänka varje ubåt de kunde upptäcka i de egna vattnen”.⁶ Då kan svenskarna själva se vad som kommer upp, sa man. Det fanns ingen logik i detta om ubåtarna var sovjetiska. Det var alltför många fakta som till synes var oförenliga med det dominerande paradigmet. Dessa fakta var mycket lättare att förklara om de jagade ubåtarna kom från väst. Redan vid slutet av 1980-talet antydde personer från US Navy och Vita huset till mig att det kan ha varit västlig eller amerikansk aktivitet. Under en längre bilresa 1993 bekräftade den tidigare CIA-chefen och försvarsministern James Schlesinger för mig att en amerikansk ubåt hade skadats i Stockholms skärgård 1982. Samma sak berättade senare andra centralt placerade personer från CIA och US Navy. De berättade om en amerikansk ubåt som skadades allvarligt i Stockholms skärgård 1982. Inget av detta var ett bevis för något som helst, men dessa uttalanden spelade en viss roll för mig personligen.

Ett konkurrerande paradigm

Med den andra ubåtsutredningen, Ubåtskommissionen (1995), fick Sovjetparadigmet sig en smäll. Ubåtskommissionens rapport⁷ sa att det inte var möjligt

på grundval av de dokument som fanns att peka ut den kränkande makten. Men en hemlig UD-rapport från 1996⁸ antog att Sovjetunionen hade de största motiven och antagligen också var skyldig till kränkningar av svenska vatten. De flesta antog troligen fortsatt att det väsentligen var sovjetiska ubåtar som hade kränkt vårt territorium även om många började ställa sig skeptiska till omfattningen av kränkningarna. År 2000 förändrades saken. Vi kan säga att det uppstod ett konkurrerande paradigm, som inte var grundat i officiella dokument utan i uttalanden från helt centrala personer. Den förre amerikanska försvarsministern Caspar Weinberger och den förre brittiske marinministern Keith Speed berättade för svensk TV att såväl US Navy som Storbritanniens Royal Navy gick in med ubåtar i svenska vatten och testade det svenska kustförsvaret både ”ofta” och ”regelbundet” efter ”navy-to-navy” konsultationer, och Weinberger fortsatte:

To my knowledge, there was no direct intrusion or testing of Swedish waters or defenses without consultations with the Swedes. [...] If for example Sweden has said that you must not have any intrusion of that area in this month that would certainly have been honored and respected [...] At no time to my knowledge, did NATO simply send a submarine directly into Swedish waters without consultations and prior discussions and agreements that that could be done. Under those circumstances, it was not a pressing problem. It was part of a routine regular scheduled series of defense testing that NATO did and indeed had to do to be responsible and liable. [...] Submarines can get in where they are not wanted, and that is exactly why we made this defensive testing and these defensive maneuvers to assure that they would not be able to do that without being detected. [The 1981 Whiskey class submarine ...] went aground in an area where it could not be denied that it was in Swedish waters. It was quite visible to everybody, and it was exactly the kind of thing that NATO was trying to test the defenses to not permit it to happen. It was very much in Sweden's interest. [...] The point was that it was necessary to test frequently the capabilities of all countries, not only in the Baltic [Sea area] – which is very strategic, of course – but in the Mediterranean and Asiatic waters. [...] In Sweden the defenses were tested enough frequently] to comply with the military requirements for making sure that they were up to date. We would know when the Soviets required a new kind of submarine. We would then have to see if our defenses were adequate against that. And all this was done on a regular basis, and on an agreed upon basis.⁹

Och Speed la till:

If something happens like the ‘Whiskey on the Rocks’, it wouldn't be a very good idea to have a British submarine to make an exercise ten days after the ‘Whiskey on the Rocks’ in 1981. It would have been politically sensitive. Let's relax. Perhaps think about it in a few months time. [...] We would not necessarily say that we would be precisely here, because if we told them that, and if we were trying to probe or test your defences, it wouldn't have been very sensible neither from your point of view nor from ours.¹⁰

Dessa tester av svenskt kustförsvar kunde förklara varför ubåtarna uppträdde så märkligt, varför de visade periskop och även ubåtstorn i tätbefolkade områden och varför vissa amiraler höll tillbaka användningen av vapenmakt. Efter intervjun med Weinberger sa förre chefen för den brittiska militära underrättelsetjänsten, sir John Walker till AP att "NATO wanted to test Swedish antisubmarine forces":

If you were going to operate inside the Stockholm archipelago, you wanted to make sure that the Swedes would not attack you with torpedoes. [... NATO was] allowed a certain amount of intrusions during a given period.¹¹

Det skulle följaktligen, enligt Weinberger, Speed och Walker, finnas några svenska amiraler på toppnivå och kanske någon på politisk sida som var informerad om dessa regelbundna tester, medan lokala befälhavare och regionala staber trodde att dessa tester handlade om kränkande ubåtar, och av naturliga skäl om sovjetiska ubåtar. Många märkligheter, det som till synes inte stämde, var nu lättare att förklara. Efter intervjun med Weinberger sa statsminister Göran Persson och försvarsministern Björn von Sydow att de inte hade någon anledning att ifrågasätta Weinbergers ord om egna operationer i svenska vatten, men Storbritanniens och USAs försvarsdepartement dementerade omedelbart. Trots att Weinberger, Speed och Walker rimligen var personer som visste vad de talade om kom emellertid den svenska maktapparaten snart att förneka att Weinberger m.fl. hade sagt det de hade sagt. Jag publicerade en bok *Hårsfjärden* (2001),¹² som bl.a. utgick ifrån Weinbergers och Speeds ord och från en mängd tidigare hemligstämplad information, som pekade på västliga operationer i svenska vatten. Denna bok kom i praktiken att fungera som ett utkast till min engelska bok, *The Secret War against Sweden* (2004) publicerad av Frank Cass i London i dess serie för marinhistoria.¹³ Det var den första boken av en svensk författare publicerad i denna prestigefulla serie. Boken kom att spela en icke oväsentlig roll för Danmarks regeringsutnämnda utredning *Danmark under den kolde krig* (2005)¹⁴ och för den finska kalla krigshistorien *Suomi Kylmässä Sodassa* (2006).¹⁵ Jag publicerade därefter en mer pedagogisk volym *Spelet under ytan* (2007) för Göteborgs och Stockholms Universitets samarbetsprojekt "Sverige under kalla kriget" (SUKK).¹⁶ Förord till skriften skrevs av författarna/medförfattarna till de danska, finska och norska historieverken om det kalla kriget samt av dåvarande regionale befälhavaren, chefen för Stockholms kustartilleriförsvar Lars Hansson, och av de 1982 ansvariga hydrofonisterna och ljudspecialisterna. Dessa verk kom sammantaget att konstituera ett konkurrerande paradigm, som hade ett betydande genomslag internationellt med bl.a. uttalanden av den dåvarande finske

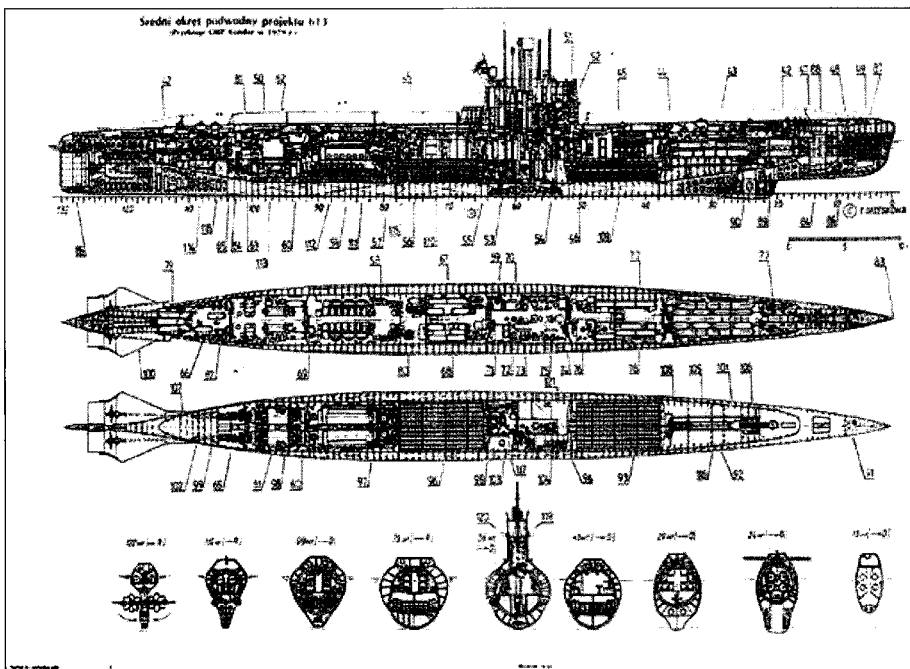
presidenten Mauno Koivisto som misstänkte att ubåtsaktiviteten i svenska vatten var frågan ”om provokationer”, d.v.s. västliga provokationer.¹⁷

De svenska ubåtsutredningarna

Efter intervjuerna med Caspar Weinberger och Keith Speed tillsatte regeringen en tredje ubåtsutredning under ledning av ambassadör Rolf Ekéus. Denna 2001 års Ubåtsutredning, där jag själv ingick som expert, lyckades inte få de centrala marinofficerarna att tala, men utredningen pekade på att motiven och kanske också ansvaret för kränkningarna kan ha varit mer jämnt fördelat. Redan med 1995 års Ubåtskommission visade det sig att det inte fanns täckning för Ubåtsskyddskommissionens (1983) påståenden om att signalspaning, optiska observationer, bottenpår och ljudanalys i samtliga fall pekade mot sovjetisk aktivitet. 1995 års Ubåtskommission bekräftade förekomsten av ubåtsaktivitet, men man hade inte funnit någonting i de hemliga dokumenten som kunde binda en bestämd nation.¹⁸ Som expert i ambassadör Rolf Ekéus Ubåtsutredning 2001 fann jag emellertid att fler och fler indikationer snarare pekade på västlig aktivitet.

Ubåtsskyddskommissionens påstående om att man med hjälp av signalspaning kunde peka ut Sovjet som ansvarigt för kränkningarna visade sig vara ett rent påhitt. 1995 års kommission visade att FRA (Försvarets radioanstalt) inte hade fångat upp några signifikanta signaler i samband med ubåtsjakten i Hårsfjärden. FRA hade fångat upp signaler i södra Östersjön som bedömdes komma från en östlig ubåt, men dessa signaler kom inte med säkerhet från svenskt territorium. Marinen hade fångat upp signaler i Stockholmsområdet, men dessa var osäkra, majoriteten bedömdes ha kommit från västliga farkoster. De misstänkta sovjetiska signalerna kom inte nödvändigtvis från svenskt vatten. Det fanns ingen täckning för Ubåtsskyddskommissionens utpekande av Sovjetunionen på grundval av information från signalspaning.¹⁹ Det har bekräftats av såväl 1995 års Ubåtskommission som av ambassadör Ekéus Ubåtsutredning 2001.²⁰

Påståendet att optiska observationer pekade mot sovjetiska ubåtar visade sig också vara falskt. 1995 års Ubåtskommission fann inga dokument som med säkerhet kunde binda någon nation till kränkningarna. Vid granskningen av beskrivningar av ubåtstorn m.m. som Ekéus Ubåtsutredning gjorde fann man emellertid att flera beskrivningar närmast liknade vissa västliga ubåtar: t.ex. ”torn som är högre än brett”,²¹ och i det avseendet visade sig Alséns citat från Sven Andersson 1987 vara korrekt. Vidare fann ambassadör Ekéus fortsatta utredning av svensk säkerhetspolitik två observationer med ett direkt utpe-



kande av nationalitet. Båda gällde Västtyskland. Den tydligaste observationen hade belagts med hemligstämpel upp till 70 år, vilket nu bekräftats i *Uppdrag granskning* den 11 juni av utredningens huvudsekreterare ambassadör Mathias Mossberg. Ubåten antogs vara en västtysk ubåt Typ 206.²²

Påståendet om bottenspår som bevis för sovjetiska kränkningar byggde på att den marina analysgruppen inte kände till västliga bandgående farkoster. Man utgick därför från att bottenspåren måste peka mot Sovjet utan att ha täckning för detta. Ubåtsskyddskommissionens militäre expert sa vidare att måtten till det stora kölspåret stämde exakt med måtten till kölen på en Whiskeyubåt (se ovan). 1995 års kommission sa att några av spåren definitivt härrörde från bottenkrypande farkoster, men utpekande av nationalitet kunde inte göras på grundval av detta material. Man sa vidare att de tydligaste spåren såg ut som en bil som hade kört på botten.²³ Nu i efterhand vet vi att det finns en amerikansk liten ubåt (NR-1) som kan gå på botten med hjälp av hjul utrustade med Goodyears lastbilsdäck.²⁴ Existensen av en sovjetisk farkost med denna kapacitet är ännu inte känd. Det finns också en liten västlig farkost som ska ha använts av US Navy, som passar med de kölsår man fann i Hårsfjärden, medan vi ännu inte känner till en sådan sovjetisk farkost.²⁵

Detta är fortsatt inget bevis, men Ubåtsskyddskommissionens utpekande av Sovjet saknar täckning.

Påståendet att bandinspelningar från jakten 1982 pekade ut sovjetiska farkoster visade sig också vara falskt. En inspelning på 3 minuter och 47 sekunder av ett högvarvigt propellerljud från den 12 oktober 1982 sades avslöja en sovjetisk ubåt. Kommendör Emil Svensson, som då var chef för den marina analysgruppen, har beskrivit denna inspelning som ”det mest övertygande” beviset för sovjetisk kränkning av svenskt vatten.²⁶ Som statsminister Carl Bildts nära rådgivare tog Svensson med sig denna inspelning till Moskva 1992-93 som bevis för en kränkande sovjetisk ubåt. Enligt 1995 års Ubåtskommission och 2001 års Ubåtsutredning var det inte möjligt att avgöra nationaliteten utifrån denna bandinspelning, och enligt Försvarets forskningsinstitut (FOI:s) och den svenska försvarsmaktens senaste utredning härrör denna inspelning med stor sannolikhet från en svensk taxibåt *Amalia*.²⁷ Ubåtsutredningen 2001 fann istället att marinen 1988 hade spelat in en brittisk Oberonklassubåt norr om Mälsten vid utsidan av Muskö, och att detta hade bekräftats av den brittiska marinens ljudexperter, men också den rapporten hemligstämplades. Ubåtsutredningen fick därför inte ta upp denna information, vilket också framgick av *Uppdrag granskning* den 11 juni 2008.²⁸

Vi vet idag att praktiskt taget allt som den parlamentariska Ubåtsskyddskommissionen yttrade i nationalitetsfrågan var falskt. Enligt Ubåtsskyddskommissionens rapport vilar dess slutsatser helt och hållet på bedömningar gjorda av den militära expertisen, vilket i praktiken betyder kommissionens militäre expert, chefen för försvarsstaben, dåvarande viceamiralen Bror Stefenson, och hans rådgivare, chefen för den marina analysgruppen, kommendör Emil Svensson, vars rapport om de olika observationerna tillställdes kommissionen. Dessa två personer var ansvariga för kommissionens utpekande av Sovjetunionen i april 1983, och de kom ett par månader senare att föreslå att Sovjetunionen skulle pekas ut som ansvarigt också för de följande kränkningarna. Men detta stoppades av ÖB general Lennart Ljung, som den 1 september 1983 skrev i sin dagbok att när det gäller ”nationaliteten kan jag inte gå med på försvarsstabens [och analysgruppens] bedömning”.²⁹

Men hur är det möjligt att ett par officerare okommenterat kunde lägga fram falska bevis som tvingade fram en förändring av svensk utrikespolitik och fick Sveriges relationer till Sovjet att frysa till is? Statsminister Olof Palmes utrikespolitiska projekt om ”gemensam säkerhet”,³⁰ hans dialog med Moskva försvann i djupet med ubåtarna. Hans politik ägde inte längre någon trovärdighet när han till synes inte kunde försvara svenskt territorium från

sovjetiska kränkningar. Ubåtsutredningen från 2001 påpekade ”det principiellt tveksamma” i att utse den ”operativt huvudansvarige” för ubåtsjakten Bror Stefenson till utredningens militäre expert. Han sattes att utreda ”sin egen hantering” av frågan, skrev Ubåtsutredningen och fortsatte: ”Detta var ett märkligt förfarande, som illustrerar Ubåtsskyddskommissionens unika karaktär i svensk utredningshistoria”.³¹ Helt unik var den emellertid inte. Dåvarande operationsledningschefen för Östra militärområdet, senare konteramiralen Göran Wallén, tilldelades samma roll, som militär expert, i Rolf Ekéus Ubåtsutredning 2001. Liksom Stefenson fick Göran Wallén utreda sin egen ”hantering” av ubåtsfrågan. Wallén kom i denna utredning att göra allt för att förhindra att information inkluderades som kunde tyda på västliga ubåtar, bl.a. skrev han en PM om bandinspelningarna där han, i likhet med Emil Svensson, hävdade att de enda ubåtsljuden fanns på den 3 min. 47sek. långa inspelningen.³²

Observationer av ubåstorn och periskop

Bror Stefenson, Göran Wallén och Emil Svensson har med betydande engagemang förfäktat att det var sovjetiska ubåtar i svenska vatten, och de har slagit ned på all kritik, som riktats mot Sovjetparadigmet. Varje försök att diskutera motsägelserna i detta paradigm har mötts med ett försök att diskreditera kritikerna. I oktober 2007 skrev dessa marinofficerare en artikel i Svenska Dagbladet där de hävdade att ”[D]en främmande undervattensverksamheten har av såväl kvalificerade svenska säkerhetspolitiska forskare som den inledande officiella utredningen således klarlagts vara ett uttryck för sovjetisk maktpolitik.”³³ I detta resonemang är senare utredningars totala underkännande av Ubåtsskyddskommissionens konklusioner bortsopade. Trots att det inte längre finns täckning för något av Ubåtsskyddskommissionens påståenden håller de tre fast vid dess konklusioner: att det entydigt var frågan om sovjetiska kränkningar. I januari 2008 var de tre officerarna medorganisatörer till ett heldagsseminarium med ett hundratal deltagare i regi av Försvarshögskolan, Kungliga Örlogsmannasällskapet och Kungliga Krigsvetenskapsakademien. De höll föredrag med samma budskap och seminariet riktade sig väsentligen mot mig och mot min kritiska forskning. Föredragen från seminariet har publicerats i en skrift *Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget* som har kommit ut i serien ”Försvaret och det kalla kriget”.³⁴ De tre officerarna siktade in sig på ett par av mina punkter. Bl.a. sökte de visa att en observation av ett periskop inte var trovärdigt, att en grön färgfläck, som kom upp till ytan en timme efter minsprängningen den 11 oktober 1982, inte

hade någon signifikans, och att bandinspelningen på 3:47 minuter kom från en ubåt som var sovjetisk.

Hårsfjärdshändelserna i oktober 1982 föregicks av en observation av ett silverfärgat periskop inne på Stockholms Ström mitt bland besökande amerikanska fartyg med bl.a. den 167 meter långa kryssaren *USS Belknap*. Vid ordförande Sven Anderssons presentation av kommissionsrapporten för Sveriges Televisions (SVT) *Aktuellt* beskrev han observationen av periskopet som ”mycket säker”, inte minst på grund av en tydlig observation av ett litet mörkgrått ubåtstorn (1-1,5 meter) längre ut vid Lidingö samt flera tekniska indikationer. Miniubåten inne i Stockholm antogs komma från Sovjetunionen, vilket fick *Aktuellt* samma dag att ”toppa” med denna nyhet. Man visade bilder från området vid Kastellholmen och nyhetssändningen inleddes med orden: ”Strömmen mitt i Stockholm. Här fanns sovjetiska ubåtar.” SVT:s *Rapport* sa strax efteråt: ”Kommissionen anser det med stor sannolikhet bekräftat att sovjetiska farkoster fanns här [...] intill Kastellholmen mitt i centrum av landets huvudstad”.³⁵ SVT beskrev det som om sovjetiska styrkor befann sig mitt i Stockholm. Det var en händelse som skakade Sverige, men ingenting sades om de amerikanska fartygen och att miniubåten kanske snarare tillhörde dem. Men om Sven Andersson hade rätt i att det var en miniubåt så var den med största sannolikhet amerikansk. Den brittiske marinministern Keith Speed nämner t.ex. möjligheten av att man i dessa övningar har låtit en ubåt ”gå upp till ytan i Stockholms hamn [...] inte riktigt, men den sorts saker”.³⁶ Att en sovjetisk ubåt skulle ha visat sitt periskop mitt bland de amerikanska fartygen på Stockholms Ström är däremot absurt.

Göran Wallén skriver nu att denna observation av ett periskop saknar trovärdighet.³⁷ Och vad som är sant i detta är svårt att veta, men Wallén säger inget om observationerna strax efteråt av ett litet ubåtstorn vid Lidingö eller om ubåtskontakten från samma område från en polisbåt och passagen av ett metalliskt undervattensföremål lite längre ut. Han säger ingenting om att Ubåtsskyddskommissionens ordförande tog observationen på största allvar, och att den blev toppnyhet i massmedia vid kommissionsrapportens offentliggörande. Wallén gör en stor poäng av att jag minns fel vad gäller en detalj på periskopet, och att jag i detta sammanhang har visat bilder på ett amerikanskt och ett franskt periskop. Fördelen med att skriva om dessa ting är att varje litet misstag snabbt rättas upp, och jag tackar Wallén för att han har kunnat förmå försvarsmakten att avhemliga teckningen av periskopet. Men Walléns text, liksom Emil Svenssons, är fylld av felaktigheter. Emil Svensson säger nu att observationen aldrig togs på allvar, vilket inte är sant om man lyssnar

på vad Sven Andersson sa 1983. Svensson uppträdde i ett TV-program 2008 tillsammans med en tidigare elev vid Tekniska Högskolan i Stockholm. Den senare, Fredrik Palmaeus, hade arrangerat ett spex i början av 1980-talet med en dykare som simmat runt med ett falskt periskop utanför Kastellholmen, och Palmaeus visade ett fotografi på periskopet med en Djurgårdsfärja i bakgrunden.³⁸ Svensson liksom Wallén drog omedelbart slutsatsen att detta måste ha varit samma tillfälle som observationen gjordes vid Kastellholmen 1982, och följaktligen skulle observationen kunna avskrivas. Men om det hade varit samma tillfälle hade de amerikanska fartygen dominerat fotografiet. TV-filmen från det amerikanska örlogsbesöket visar nämligen att fartygen låg vid just den del av Stadsgårdskajen som visades av Palmaeus fotografi.³⁹ Spexet skedde helt enkelt vid ett annat tillfälle (troligen senare under hösten med tanke på att flertalet träd saknar löv medan löven på TV-filmen är gula och gröna).

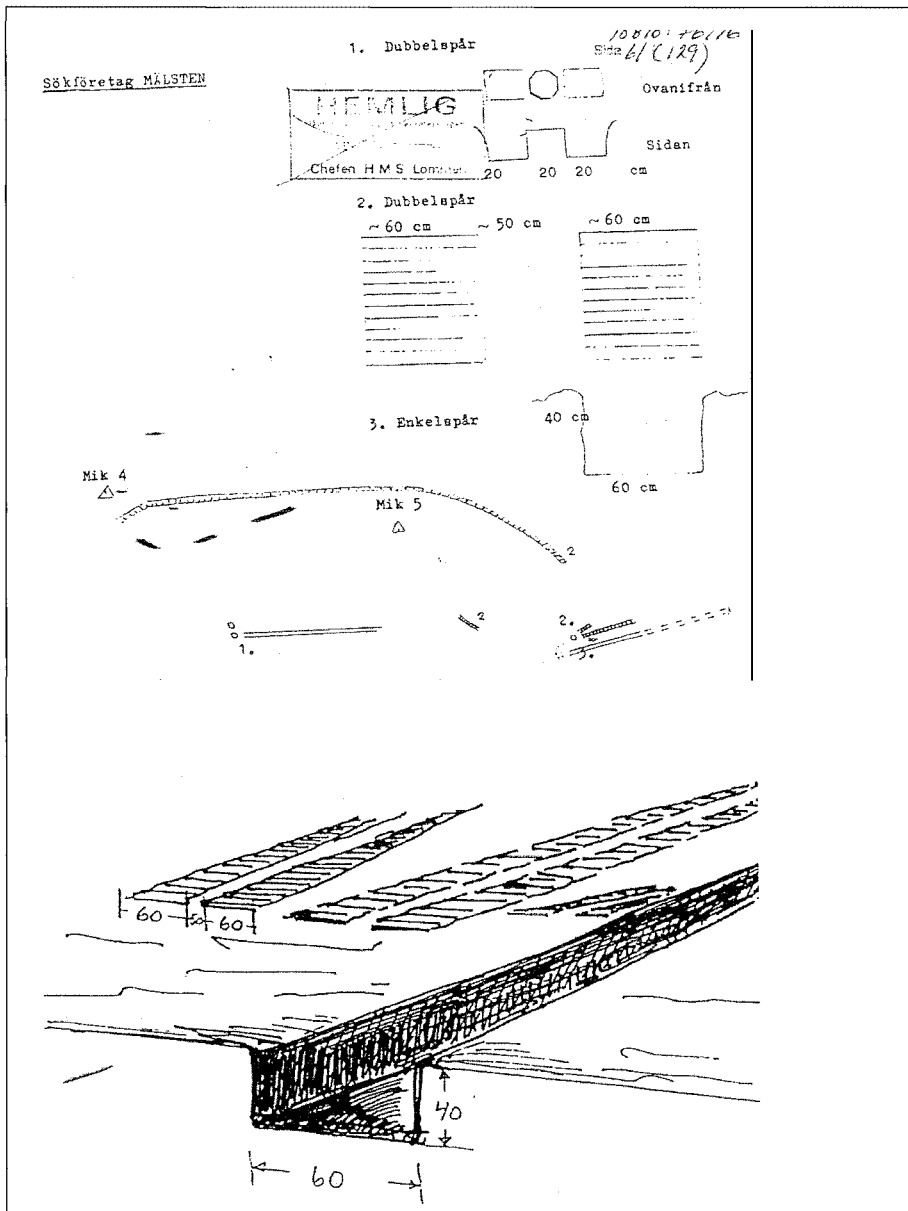
Men detta betyder inte att observationerna inne i Stockholm i slutet av september 1982 är ett bevis för en amerikansk ubåt eller för en ubåt över huvud taget. Vad jag har påpekat är att de observationer som har tagits på största allvar från svensk sida är mycket lättare att förklara om man tänker sig att ubåtarna är västliga. Detsamma gäller observationen av ett periskop inne på Hårsfjärden ett par dagar senare, den 1 oktober 1982. Periskopet visades upp en längre stund intill en näraliggande båt.⁴⁰ Ett sådant uppträdande vore absurt om man tänkte sig att periskopet tillhörde en sovjetisk ubåt, medan det är mycket lättare att förklara om man tänker sig att det var en västlig ubåt, som ville testa svensk beredskap i enlighet med vad Caspar Weinberger senare berättade. Samma sak gäller observationen av en liten ubåt i ytläge nära Dalarö den 4 oktober. Beskrivningen liknar en bestämd västlig ubåt,⁴¹ men eftersom beskrivningen var svår att förena med en sovjetisk ubåt antogs observationen vara mindre trovärdig. Samma kväll gjordes en observation vid Sandhamn. Ett stort ubåtstorn sågs i hela sin bredd. Tornet beskrevs som "högre än brett" och närmare 10 meter högt,⁴² vilket stämmer med ett antal västliga ubåtar men inte med någon sovjetisk ubåt. Trots det utgick man ifrån att det måste ha varit en sovjetisk ubåt. När en ubåt inne på Hårsfjärden den 5 oktober beskrevs som 35-40 meter lång (efter att ha mätts upp med ett ekolod) förkastades helt enkelt denna observation, eftersom den inte stämde med någon sovjetisk ubåt. Samma sak gäller en observation av ett 3-4 meter stort ubåtstorn inne på Hårsfjärden den 7 oktober.⁴³ Den var inte förenlig med en sovjetisk ubåt men väl med en ubåt på 35-40 meter. Genomgående ströks observationer som pekade på västliga ubåtar, medan observationer som inte gärna kunde strykas antogs gälla sovjetiska ubåtar, trots att beskrivningarna

inte stämde.⁴⁴ Den som var ansvarig för dessa manövrer var chefen för den marina analysgruppen Emil Svensson. År 2007 berättade Svensson för *Uppdrag granskning* att eftersom det inte kunde finnas några motiv för västliga ubåtar att operera i svenska vatten var de observationer som pekade i den riktningen inte trovärdiga.⁴⁵

Tekniska bevis – bottenpåren

Den 20 oktober, efter att ubåtsjakten var avslutad, startade minröjningsdivisionens dykare med bottenundersökningar i norra Hårsfjärden och senare bl.a. vid Mälsten. Man fann parallella spår från bandgående undervattensfarkoster samt kölavtryck från andra farkoster. Dessa bottenpåren har av samtliga utredningar uppfattats som bevis för ubåtsverksamhet i svenska vatten. En utförlig rapport om genomförda sökföretag 1982-83 överlämnades till Chefen för marinen i mars 1983 och finns nu i delvis avhemligat skick: 'Dykarna uppger att botten ger intryck av att en bandtraktor kört omkring på ett kalhygge. Ibland är det som rena motorvägen [...] Bredvid bandspåren finns ett ca 60 m[eter] långt [60 cm brett] spår som kan tyda på ett möte eller dockning [...] mellan den bandförsedda farkosten och en stor ubåt.'⁴⁶ På teckningarna framstår kölspåret som bitvis mycket tydligt med räta vinklar, se illustration "Sökföretag Mälsten" nedan. Idag vet vi att ett par sovjetiska ubåtar Projekt 611pa, 613e, 644 hade en utanpåliggande köl, men dessa kölar var mer än dubbelt så breda som spåret vid Mälsten (längden var 40-50 meter). Vanliga Whiskeyubåtar (Projekt 613) och andra reguljära sovjetiska ubåtar hade inte en sådan köl (se illustration s. 130).⁴⁷ Det hade däremot de brittiska Oberonklassubåtarna. Dessutom överensstämde deras köllängd med spårets längd, d.v.s. ca 60 meter. De hade också en köl med räta vinklar, som visas i rapportens skiss. Kölen var bredare, men den var avsmalnande mot aktern. Också Porpoiseklassens ubåtar hade liknande köl. Det fanns vidare franska, tyska och italienska ubåtar med köl, men deras köl var klart kortare.

Men vad sa Ubåtsskyddskommissionens ordförande och militäre expert efter att kommissionen hade offentliggjort existensen av detta kölspar. Ordföranden Sven Andersson sa till *Dagens Nyheter*: 'För oss var det viktigaste att ubåten hade köl. Det är bara Whiskeyubåtar som har köl.' Och vidare: 'Det var ett av de starkaste indicierna'.⁴⁸ Medan Bror Stefenson lät sig intervjuas i *Stockholms - Tidningen* under rubriken: 'Kölmåtten stämmer exakt'. Tidningen skrev: 'Kölavtryck på botten i Danziger Gatt vid Mälsten i Stockholms södra skärgård hade samma mått som kölen på U-137 [den sovjetiska Whiskeyubåten i Karlskrona 1981]. En mängd spår av miniubåtar fanns också runt det



Sökföretag Mälsten: 1) hjulspår. 2) parallella bandspår. 3) ett 60 meter långt kölspar.
Chefen för 6 Minröjningsavdelningens rapport om genomförda sökföretag efter
Hårsfjärdjakten (delvis avhemligad 22 september 2008)

stora kölavtrycket [...] Det här betraktas av det svenska försvaret som ett av de starkaste bevisen för den politiskt laddade slutsatsen: Det fanns sovjetiska ubåtar i Hårsfjärden'. Och Stefenson citerades: 'den stora kölens avtryck passerar till måtten på kölen under 137:an. På centimetrarna när stämmer spåren'. Den kölen fanns, enligt Stefenson, 'på alla Whiskey-ubåtar men också på några andra sovjetiska ubåtar.'⁴⁹ Men hur kan Bror Stefenson hävda detta? De reguljära Whiskeyubåtarna hade ingen köl, och det är därför svårt att tro att det hade tagits några mått på "kölen" till U-137 i Karlskrona. Whiskeyubåtarna var avsmalnande i aktern, och marinen kan ha mätt bredden på akterpartiets undersida under propellrarna, men man kan inte ha mätt bredden på en köl. Som tidigare chef för ubåtsdivisionen bör Bror Stefenson rimligen ha vetat att flera västliga ubåtar, inte minst brittiska ubåtar, hade köl, och han borde också ha vetat att aktuella sovjetiska ubåtar inte hade köl. Trots det presenterade han kölspårens mått som bevis för en sovjetisk ubåt vid Mälsten och Hårsfjärden och som underlag för ett utpekande av Sovjetunionen som ansvarigt för kränkningarna.

Man kan naturligtvis tänka sig en för västliga forskare okänd sovjetisk ubåt, men det är inte särskilt troligt. Däremot fanns det vid denna tid ett större antal västliga ubåtar med köl.

Tekniska bevis – signalerna den 11 oktober

Kl. 12:20 den 11 oktober 1982 passerade en säker ubåt över minlinjen vid Mälsten vid utloppet från Hårsfjärden och svensk skärgård. Minstationen MS2 registrerade en helt tydlig passage av ett stort metalliskt undervattensföremål (långvarig magnetisk indikation; dessutom tidigare kontakter med sonar, IR och lågfrekvent buller). En 600 kilos mina detonerades intill farkosten. Vid minsprängningen uppstod en stor grönaktig olje- och slamfläck som drev mot norr med strömmarna. Kl. 12:55 befann sig oljefläcken ca 500 meter norr om sprängplatsen. En timme senare (kl. 13:45) finns en första rapport om en liten grön färgfläck på vattenytan intill minstationen nära sprängplatsen. Mälstens krigsdagbok beskrev färgfläcken först som liten och grön. Den utvidgades och liksom oljefläcken drev den norrut.⁵⁰ Kl. 15:00 låg den en kilometer längre norrut och den hade expanderat till ett ca 70 000 kvadratmeter stort område. Den snabba expansionen och de nordliga strömmarna visar tydligt att oljefläcken inte var identisk med den gröna färgfläcken. Det togs prover av oljefläcken kl. 13:05 och av den gröna färgfläcken kl. 14:35. Vid den senare tidpunkten sändes det samtidigt ut en helikopter som tog 36 färgbilder av fläcken, men - skriver Ubåtsutredningen 2001 - såväl fotografier som prover

och analys har försvunnit. Färgfläcken följdes fram till kl. 16:00. Mälstens krigsdagbok beskrev den då liksom tidigare som ”grön” och ”koncentrerad”.⁵¹ Ubåtsutredningen beskrev den som ”onaturligt grön”. ÖB skrev i sin dagbok: ”Minspr[ängning] - Mälsten – mitt under – grön fläck”.⁵² Det finns en mängd dokument som pekar på att det uppstod en liten grön färgfläck på vattenytan nära sprängplatsen 1-1,5 timme efter minsprängningen. Det gröna området spred sig sedan snabbt över vattenytan, och enligt Ubåtsutredningen ”flöt den som en film på vattenytan i timmar”.⁵³

Det intressanta är att US Navys ubåtar använde just en sådan grön färgmarkering på vattenytan som nödsignal eller ”Vissual Distress Signal” (VDS), medan sovjetiska ubåtar använde röda ljussignaler och röda röksignaler,⁵⁴ som kunde ses från andra fartyg eller från land. US Navys lärobok skriver: ”Sighting a green dye marker [...] call for immediate execution of EVENT SUBSUNK”.⁵⁵ Läroboken refererar till US Navys manual från 1983. En sådan ”standard green dye”, som US Navy har använt sedan andra världskriget, kom på 1970-talet att utvecklas så att den snabbt spred sig som en tunn film över vattenytan över ett stort område. Den var möjlig att identifiera både visuellt och med radar genom molntäcke och i mörker.⁵⁶ Den kunde på så vis registreras från både flyg och satellit. En sådan VDS var typisk för en global makt med satellitövervakning. Från 1990-talet finns ett samarbete mellan USA, Storbritannien, Canada och Australien där deras ubåtar sägs använda en sådan ”green dye”, men jag har inte sett något som tyder på att någon annan än US Navy använde den redan på tidigt 1980-tal. Den gröna färgfläcken skulle följaktligen vara ett tekniskt bevis, som med stor sannolikhet pekar på en skadad amerikansk ubåt den 11 oktober 1982. De tekniska bevisen till synes bekräftar vad representanter för US Navy och centrala chefer inom CIA tidigare har berättat om en skadad amerikansk ubåt i Stockholms skärgård 1982.

Senare på kvällen den 11 oktober registrerade sonaroperatören knackningar, dunkningar och hammarslag samt vid närmare tio tillfällen ett kraftigt högfrekvent brus (som varade i 10-25 sekunder). Vid ett tillfälle gick det upp till 90 dB, d.v.s. mer än 30 gånger och kanske 100 gånger högre volym än havsbruset. Hydrofonisten Rolf Andersson beskrev detta brus (12,5-20Khz) som människoskapat, och han trodde tidigare att det kunde härröra från t.ex. arbeten med en vinkelslip (för att skära bort ting som förhindrade ubåtens manövrering).⁵⁷ Dåvarande chefen för Mälsten och chefen för de fasta mine-ringarna överstelöjtnant Sven-Olof Kviman berättade på svensk TV år 2000 att ”ljudinspelningen tydde på reparationer. Vi hade hammarslag åtskilliga

gångar från någon form av verksamhet under ytan.”⁵⁸ Samma sak sa hans chef, chefen för Stockholms kustartilleri överste Lars Hansson: vi hade ”tydliga metalliska dunkningar som om någon höll på att reparera något under vattenet”.⁵⁹ Det högfrekventa bruset som Andersson uppfattade som ytterst märkligt kom aldrig att analyseras förrän TV-programmet *Uppdrag granskning* fick tillgång till banden år 2007. Då fann de svenska ljudexperterna en signal på 21 KHz i detta brus, till synes en kodad signal sänd från en ubåt i en position några kilometer sydsydost om Mälsten, där man dagen/natten innan hade haft sonar- och IR-kontakter med vad man misstänkte var en ubåt. Signalen hade bevisligen sänts från en utrustning som använde 400 Hz nätfrekvens, vilket utesluter en sovjetisk konventionell ubåt (som använde 330 Hz), men frekvensen sammanfaller med den frekvens som användes av västliga ubåtar och sovjetiska atomdrivna ubåtar.⁶⁰ Det finns emellertid ingen som på allvar skulle hävda att Sovjetunionen opererade atomdrivna ubåtar i Östersjön i svensk skärgård. Denna signal på 21 KHz har därför kommit att uppfattas som ett bevis för en västlig ubåt. Det högfrekventa bruset kan möjligen ha varit en ”flagga” som annonserade signalen. FOI tror att signalen på 21 KHz kan ha sänts från en svensk helikopter, men det stämmer varken med helikopterns position vid det aktuella tillfället – avvikelserna är nära 1,5 kilometer – eller med helikoptersonarens tekniska egenskaper. FOI kunde trots stora ansträngningar inte visa hur sonaren skulle kunna ha sänt en sådan signal.⁶¹

Samtidigt som Mälstens och Örlogsbasens krigsdagböcker indikerar att en ubåt gick från en position norr om Mälsten (identifierad genom sonar och IR kontakter) över minlinjen kl. 12:20, där den skadades av mindetonationen, har vi nu indikationer på att denna skadade ubåt eventuellt kontaktades av en annan ubåt som låg sydsydost om Mälsten vars position också hade identifierats genom sonar och IR-kontakter.⁶² Samma dag sa marinens informationschef kommandörkapten Sven Carlsson: ”Vi letar efter något som vi fruktar är en allvarligt skadad ubåt som ligger hjälplös på havsbotten”.⁶³ ÖB Lennart Ljung skrev följande dag i sin dagbok: ”eftermiddagen: inga nya uppgifter om ev[entuellt] sänkt ubåt”. I den renskrivna versionen talar han om ”skadad ubåt”.⁶⁴ Marinchefen Per Rudberg skrev senare i sin dagbok: ”Sedvanlig morgonkontakt med CFst [Chefen för försvarsstaben Bror Stefenson]. Bedömningen är nu att en ubåt eventuellt söker kontakt med skadad ubåt i Danziger Gatt [vid Mälsten].”⁶⁵ Moderatledaren Ulf Adelsohn skriver i sina memoarer att statsminister Olof Palme informerade honom strax efter ubåtsjakten om en ”säker ubåt” som kan ha varit ”här för att bistå en annan ubåt som tidigare hade havererat”.⁶⁶ Ubåten sydsydost om Mälsten kan ha sänt signalen för att

söka kontakt med den skadade ubåten vid Mälsten eller eventuellt för att trigga en transponder (som kunde ange dess position). Om signalen användes för att kontakta den skadade ubåten kan vi utgå från att båda ubåtarna var från väst. Efter ubåtsjakten den 21 oktober berättade amiral Bror Stefenson, enligt noteringar från ett möte med såväl statsminister Olof Palme som utrikes- och försvarsminister, att ubåtarna uppträdde ”två och två” och att de var här för att ”testa vår förmåga/vilja”,⁶⁷ d.v.s. Stefenson använde nästan exakt samma ord som Caspar Weinberger och Keith Speed senare gjorde. Också det ger oss anledning att tro att operationen var västlig.

Men vi kan också tänka oss att signalen användes för att trigga en transponder, som kunde ge ubåten dess position. Efter ubåtsjakten i oktober 1982 pejlade FMV (Försvarets materielverk) in signaler på 24 KHz från en position i havet 1 km ostsydost om Mälsten. Efter att ha informerats av marinchefen Per Rudberg skrev ÖB i sin dagbok att signalen (24 KHz) antogs komma från en transponder, och att man kunde avgöra dess position på 10-20 meter när. Marinen gick ner med dykare i just denna position och fann då ett objekt som såg ut som en transponder, lät som en transponder och var fastmonterad på en betongplatta som en transponder antas vara. På samma plats fann man vad som antogs vara kölspar från en större ubåt och spår från två bottenkrypande mindre farkoster. Den som ställer sig skeptisk till att det var en transponder måste åtminstone ställa sig frågan om det var en tillfällighet att man i den punkt ute i havet som signalen sändes ifrån fann ett transponderliknande objekt samt spår från farkoster vars möte väsentligen skulle underlättas av en transponder. Det funna objektet tecknades av och filmades. Filmen har nu frigivits och visats av *Uppdrag granskning* den 11 juni 2008. ÖB general Lennart Ljung skrev 1982 i sin dagbok att man funnit vad man tror är en transponder och att detta kan bli ”utomordentligt politiskt känsligt”, eftersom man nu kan komma att avgöra utgångslandet för ubåtarna. Underrättelseansvarig på FOA (nu FOI), Bengt Odin, sa till *Uppdrag granskning* att om det hade varit en sovjetisk transponder hade han fått in den, men det fick han inte. Han sa att ”om det var en västlig [transponder] är det mer troligt att den skulle läggas åt sidan”.⁶⁸ Det är också den enda logiska konklusionen. De tekniska bevisen (vad gäller signaler) pekar entydigt på en västlig och med stor sannolikhet på en amerikansk operation.

Tekniska bevis – bandinspelningarna den 12 och den 13-14 oktober

Följande dag den 12 oktober gick en ubåt (sannolikt den skadade ubåten) ut tätt intill Mälstens hydrofonlinje. Den spelades in under en halvtimmes

tid efter 18:00.⁶⁹ Marinens interna utredning (Grandinutredningen) skrev att inspelningen klockan ”18:00 Bedöms [säker] ubåt [...] Inspelade band från händelsen samt hfn-[hydrofon]operatören [Anders Karlsson] har varit på FOA för analys och utfrågning”.⁷⁰ Örlogsbasens krigsdagbok skriver: ”18:00 Från Mälsten: bedöms som ubåt [d.v.s. ’säker ubåt’]. Fart 1-2 knop”. Försvarstabsens krigsdagbok skriver ”klassificerad ubåt”. Hydrofonisten Anders Karlsson byter band för inspelningen ca 18:17. Det nya bandets talkanal inleds med: ”Fortsatt inspelning av ubåt. Ca fyra minuter bandbyte.”⁷¹ Karlsson säger sedan på talkanalen: ”kan inte höra ubåten längre [...] ubåtsljud maximum har legat på 80 Hz”.⁷² Chefen för örlogsbasen Christer Kierkegaard orienteras.⁷³ Inspelningen skapade en våldsamt aktivitet i försvarsledningen. Chefen för försvarstaben Bror Stefenson reste hem till marinchefen och gick sedan hem till ÖB, och de reste båda därefter tillbaka till försvarstaben under natten.⁷⁴ Det låga varvtalet tydde, enligt chefen för försvarstabsens säkerhetsavdelning Erland Sönnerstedt, på en ”stor snurra” och därmed på en ”västlig ubåt”. De dominerande ljuden låg i området kring 80 Hz (eller 80-120 Hz).⁷⁵ Men enligt FOA:s granskning av bandet ett par dagar senare var dessa lågfrekventa ljud (80 Hz) inte längre urskiljbara på bandet. Det står explicit i FOA:s PM att ”annonserad ökningen av 80 Hz har ej verifierats”.⁷⁶ Hydrofonistens inspelning var till synes borta. Vart tog den vägen? Eftersom det inte var möjligt att radera på bandspelaren var en hypotes, som jag presenterade i *Spelet under ytan*, att någon hade lagt havsbrus över inspelningen.⁷⁷ Efter att bandet frigavs hösten 2007 har *Uppdrag granskning* låtit filtrera bort havsbruset, och då framträder dessa helt tydliga ljud från en ubåt (80-120 Hz) som går mycket nära hydrofonerna. Försvarets materielverks (FMV:s) dåvarande specialister på ubåtsljud, Arne Åsklint och Rolf Andersson, som tillsammans har mer än 60 års erfarenhet av att lyssna på ubåtsljud, säger nu att detta otvetydigt är en ubåt och att den rör sig mycket nära hydrofonlinjen. Avståndet är inte mer än ett par hundra meter. Den alstrar ett kraftigt lågfrekvent buller. Man hör roderljud och slagljud.⁷⁸ Det var denna inspelning, som ÖB Lennart Ljung 1982 beskrev i sin dagbok som en 100% säker ubåt.⁷⁹ Men Emil Svensson och den Marina analysgruppen tog istället fasta på den tidigare nämnda 3:47 minuter långa inspelningen av ett högvarvigt propellerljud. Den låg tidigare på bandet, och det är okänt vem som har spelat in den. Den ansvarige hydrofonisten Anders Karlsson säger sig inte ha gjort denna inspelning. Men denna för hydrofonisten okända inspelning kom av Svensson m.fl. att beskrivas som ”ubåtsinspelningen från den 12 oktober” och som ”det mest övertygande beviset” för en sovjetisk ubåt. M.a.o. en inspelning av ”säker ubåt”, som troddes

häröra från en västlig ubåt, kom efter ett par dagar att ersättas med en okänd inspelning på 3:47 minuter, vilken kom att användas vid de svensk-ryska samtalerna i Moskva 1993 som bevis för en sovjetisk kränkning.⁸⁰ Göran Wallén och Emil Svensson har hela tiden hävdat att det inte finns några andra ubåtsljud på bandet än de 3:47 minuterna,⁸¹ som nu, enligt FOI och Försvarsmakten, sägs häröra från en taxibåt *Amalia*.⁸²

Är det inte märkligt att man nu har återfunnit den inspelning som gjordes för 25 år sedan. Den har ännu inte nationsbestämts, men låga närmast ohörbara varvtal pekar snarare västerut, och det är svårt att tro att man skulle ha sökt dränka inspelningen i havsbrus om ubåten vore sovjetisk, för det var ju det man ville bevisa att den var. När jag satt som civil expert i Ubåtsutredningen 2001 fann vi oegentligheter vad gäller banden från oktober 1982, och vi utsåg ljudspecialisterna Arne Åsklint och Rolf Andersson för att analysera banden, men en månad senare tog den nytillsatte militäre experten amiral Göran Wallén över denna del av utredningen. Han kallade Åsklint endast till en avlyssning av banden och Rolf Andersson kallades aldrig vid tidpunkt då han hade möjlighet att närvara. Trots att MUSAC rapporterade till Wallén att de av ”Åsklint rapporterade roder- och hydraulikljuden har ej kunnat verifieras på något av banden”,⁸³ d.v.s. ljuden på banden stämde inte med den inspelning Åsklint hade lyssnat på 1982, skrev Wallén en rapport som bara upprepade den då officiella versionen om att de enda ubåtsljuden på banden var det högvarviga propellerljudet på 3:47 minuter (som nu officiellt är en taxibåt). Någon analys av banden gjordes aldrig av Wallén. Nu, år 2008, har Åsklint och Andersson gjort den analys för *Uppdrag granskning* som Ubåtsutredningen 2001 gav dem uppdrag att göra, och de har nu funnit de ursprungliga ubåtsljuden. Den fråga man måste ställa sig är varför Wallén inte lät dem göra denna analys för Ubåtsutredningen 2001. Innan Wallén kom in i utredningen sökte vi kontakt med den norska underrättelsetjänsten i dessa frågor, men det brev Ubåtsutredningen fick från Oslo sa att något samtal i frågan inte var möjligt, citat: ”på grund av frågans känslighet i förhållande till USA”.

En dag senare kl. 23:00, natten den 13-14 oktober 1982, registrerade minstationen MS1 en passage över minlinjen vid Mälsten.⁸⁴ Det var en otvetydig passage av ett stort metalliskt undervattensföremål. Tidigare på dagen hade personalen på Mälsten haft indikationer som pekade på att en ubåt var på väg ut. Samtidigt hade försvarstabschefen Bror Stefenson och operationsledningschefen för Östra militärområdet, Göran Wallén, gett order om eldförbud för minorna.⁸⁵ Samtidigt som Mälsten hade en generell order om att använda minorna för att stoppa utpasserande ubåt (och hade eldtillstånd föregående

natt och de följande nätterna), fick man en specifik order om eldförbud när en ubåt var på väg ut. Eldförbudet för minorna varade mellan 20:05 och 01:05.⁸⁶ Efter passagen klockan 23:00 visade samtliga system en ubåt på väg ut från Mälsten.⁸⁷ Krigsdagböckerna beskriver hur ubåten passerar minlinjen och rör sig fram mot hydrofonlinjen och hur Mälstens hydrofonist och ljudspecialist, helikopter och minstation (MS1) har kontakt med ubåten. Den ”akustiska spaningen gör bedömningen att föremålets propelleraxel är skadad”.⁸⁸ Hydrofonisten och ljudspecialisten Anders Karlsson säger på bandets talkanal:

bedömer att ubåten ökade farten [...] ubåt tilltar något [...] kan inte höra ubåten nu [...] bedömer att ubåten har satt fart, går sakta framåt [...] det verkar som om ubåten kör en fem sex sju åtta varv med snurran och därefter lägger han stopp igen. Möjligtvis går han väldigt tätt över botten [byter till Band 4]. Fortsatt inspelning av ubåten. Klockan är nu 01:19. Ubåten har först avtagit och sedan tilltagit till den här nivån som är ganska stark. [...] Helikoptern] hade kontakt vid mic 5. Som lade av. Mycket möjligt att ubåten kom så pass nära att säkringen gick.⁸⁹

Krigsdagböckerna liksom talkanalerna på bandet innehåller flera tiotal kommentarer om hur ubåten rör sig förbi Mälsten.⁹⁰ Till detta kommer till synes en ”fysisk kontakt”. Säkringen till hydrofon nummer 5 (”mic 5”) utlöstes när ubåtsljudet stegrats till maximum samtidigt som helikoptern beskrev ubåtens position som identisk med hydrofonen.⁹¹ Helikoptern hade sonarkontakt med ubåten vid hydrofon nr. 5, samtidigt som hydrofonisten Karlsson registrerade att volymen stegrades och hydrofonen slogs ut. Antingen kolliderade ubåten med bojen, som hydrofonen var upphängd i (1 meter över botten), eller så gick ubåten så nära den (mindre än 1 meter) att säkringen utlöstes.⁹² Samtidigt med denna händelse leder helikoptern in bevakningsbåtarna för att fälla en matta med 16 sjunkbomber. När helikoptern säger att det är 50 meter kvar till ubåten går Örlogsbasen in på frekvensen och säger att ni får bara fälla två sjunkbomber.⁹³ Karlsson säger på talkanalerna:

01:25:30 Det går in båtar här som kommer gå in för att fälla. Innan dess ska jag stänga av helt och hållet. [...] 01:36:33 Inspektion stoppades på grund av att bevakningsbåt gick in och fällde. [...] Efter detonationen och påslagning av apparaturen så har sjöbrusnivån återgått till det normala. Det lågfrekventa området är nere på helt normala värden igen. Det sjönk med cirka 30 Decibel.⁹⁴

När ubåten la sig ner minskade bullernivån med 30 dB. Om sjöbrusnivån låg på ca 50 dB gick ubåtens bullernivå upp till 80 dB. Ubåtsljuden var totalt dominerande. Följande eftermiddag den 14 oktober demonstrerade Karlsson dessa ubåtsljud för FOA. Den marina analysgruppen under Emil Svensson har i sin rapport rensat bort flera tiotals noteringar om ”säker ubåt” och ersatt

dem med en enda kommentar om ”möjlig ubåt”?⁹⁵ Och försvarsstabschefen Bror Stefenson, operationsledningschefen för Östra militärområdet, Göran Wallén och chefen för analysgruppen Emil Svensson förnekar att det över huvud taget var någon ubåtspassage vid Mälsten.⁹⁶ Och varför informerar amiral Bror Stefenson sin chef ÖB Lennart Ljung mitt i natten (klockan 01:00) om en ubåtspassage och att alla system indikerar ubåt, för att några timmar senare tillsammans med marinchefen Per Rudberg informera honom om att det inte var någon ubåt,⁹⁷ och det trots att den regionale och lokale befälhavaren, deras manskap samt samtliga tekniska system pekade på ubåt. Sidorna i försvarsstabens krigsdagbok för den 13-14 oktober som behandlar dessa timmar saknas i såväl den handskrivna som i den renskrivna versionen.⁹⁸ Om det hade varit en sovjetisk ubåt är detta förfarande obegripligt, men om det var en västlig ubåt är förnekandet av ubåtens blotta existens lätt att förklara. De tekniska bevisen (vad gäller bandinspelningarna) pekar entydigt på en västlig och i något fall mer specifikt på en amerikansk operation.

De centrala officerarna

Men vad säger de centrala officerarna om detta. Amiral Göran Wallén, 1982 chef för operationsledningen Östra Militärområdet, uppfattar det som slarv att centrala sidor saknas i Försvarsstabens krigsdagbok. Han säger att transpondern 1 km ut i havet från Mälsten antagligen var en ”granat” (fastmonterad på en betongplatta?). På frågan om inte objektet ser ut som en transponder svarar han att han inte vet hur en transponder ser ut. ”Jag har inte sett en transponder”, säger han inför kamera till *Uppdrag granskning*.⁹⁹ Transpondersignalen på 24 KHz förklarar han med elnätet på Mälsten, men elnätet sänder inga signaler. Den gröna fläcken på vattenytan förklarar han med att det kan ha legat en grön färgburk på havsbotten,¹⁰⁰ som förstörts av minsprängningen (att fläcken kom upp mer än en timme senare och sedan snabbt spred sig över ett ca 70 000 kvadratmeter stort område kan tyckas märkligt). År 2001, som militär expert till Ubåtsutredningens, kom Wallén att granska sin egen hantering av frågan som operationschef, han kom i praktiken att hindra att Ubåtsutredningen 2001 gjorde en analys av bandinspelningarna, och han skrev att de enda ubåtsljuden på banden var det högravgiga propellerljud (som nu officiellt är en taxibåt).¹⁰¹ Emil Svensson, 1982 chef för den marina analysgruppen, som var ansvarig för rapporten som pekade ut Sovjet, har hela tiden hävdad att denna senare inspelning är ”det mest övertygande beviset” på sovjetisk ubåt i svenska vatten, och det trots att norsk underrättelsetjänst sedan 1982¹⁰² har hävdad inför svenskarna att detta inte är någon sovjetisk ubåt och kanske inte någon ubåt

överhuvud taget. Svenssons rapport har rensat bort flera tiotals noteringar om säker ubåt, samtidigt som han har lyft fram en inspelning med okänt ursprung som, enligt den svenska försvarsmakten senaste utredning, inte sägs härröra från en ubåt. Svenssons rapport använde beskrivningar som till synes pekade mot västliga ubåtar, men han diskuterade endast skilda sovjetiska ubåtsklasser. Rapporten om nationalitetsfrågan hade fabricerat bevis om signalspaning och Svensson pekade ut Sovjet utan att på en enda punkt ha täckning för det. Dåvarande försvarsstabschefen Bror Stefenson var den officer som i praktiken förde befälet över ubåtsjakten 1982. Han var samtidigt den militäre experten till Ubåtsskyddskommissionen 1983 med uppgift att granska sin egen hantering av frågan. Han var också den militäre expert som pekade ut Sovjet som ansvarig för kränkningarna. Att Stefensons och Walléns order om eldförbud den 13-14 oktober sammanföll med utpassage av ubåt antas vara en tillfällighet. Dessa tre officerare har alla förnekat att en ubåt skadades vid Mälsten den 11 oktober 1982, att den var västlig, sannolikt amerikansk, och att en annan ubåt, som låg strax utanför, sökte kontakt med den skadade ubåten. En fjärde central officer, som också undertecknade artikeln i *Svenska Dagbladet* i oktober 2007, dåvarande marinchefen Per Rudberg, har nu låtit visa upp sin dagbok från ubåtsjakten för *Uppdrag granskning*. Dagboken säger att Stefenson informerade honom morgonen den 14 oktober 1982: ”Bedömningen är nu att en ubåt eventuellt söker kontakt med skadad ubåt i Danziger Gatt [Mälsten]”.¹⁰³ Detta är också min bedömning.

Den fråga man måste ställa sig är om Stefensons, Walléns och Svenssons misstag handlar om inkompetens eller om förfälskning av information. Sitter de inspärrade i ett tankefängelse eller är de fängelsets väktare? Har de svårt att se bortom sitt eget paradigm eller är de den marina kyrkans inkvisitorer som bannlyser och brännmärker all kritik? Vi vill gärna tro på det förra. Men varför saknas de mest centrala sidorna i Försvarsstabens krigsdagbok? Varför har nästan alla dokument, prover (olja och grön fläck), analyser och fotografier, som kan peka ut bestämd nation försvunnit från underrättelsetjänstens arkiv?¹⁰⁴ Alla är nu eniga i att det 1982 inte fanns någon signalspaning som pekade ut Sovjet, men varför presenterade några av dessa officerare en försvarsstabsrapport (i april 1983) som hävdade motsatsen?¹⁰⁵ Varför pekade de ut sovjetiska ubåtar, när vi nu vet att de beskrivningar de utgick från snarare pekade mot västliga ubåtar? Och varför försvann den ursprungliga ubåtsinspelningen efter några få dagar, dränkt i havsbrus, och ersattes med en annan? Kanske har allt detta har skett av misstag. Men hur kan samma personer med någon trovärdighet hävda att det inte finns några rapporter om västliga kränkningar,

när vi nu vet att man hade hemligstämplat helt tydliga rapporter om västliga ubåtar? Dåvarande försvarsministern Anders Thunborg skrev 2001 att det var fel av Ubåtsskyddskommissionen 1983 att peka ut Sovjetunionen, men ”vad hade vi [som regering] att sätta emot? Skulle vi dyka själva? Hade vi myndigheter som kunde det där så måste vi lita på dem.”¹⁰⁶ Men de ”myndigheter” Thunborg refererar till bestod i praktiken av ett par marinofficerare, och de hade till synes sin egen agenda. De tog sina egna beslut utan att lyssna till sina tekniska experter eller till sina lokala och regionala befälhavare som visste vad som hade skett.

Noter

¹ SOU 1983:13. *Att möta ubåtshotet – Ubåtskränkningar och svensk säkerhetspolitik*. Betänkande av ubåtsskyddskommissionen (Stockholm: Statens Offentliga Utredningar, Försvarsdepartementet, 1983).

² Ola Tunander, *Norden och USAs maritima strategi – En studie av Nordens förändrade strategiska läge*. Försvarets Forskningsanstalt, FOA Rapport C 10295-1.4, 1987; Ola Tunander, *Cold Water Politics – The Maritime Strategy and Geopolitics of the Northern Front* (London: Sage, 1989).

³ Anders Hasselbohm, *Ubåtshotet – En kritisk granskning av Hårsfjärdsincidenten och Ubåtsskyddskommissionens rapport* (Stockholm: Prisma, 1984); Anders Hasselbohm, ‘Fem år och två månader efter Hårsfjärden kommer bekräftelsen: Skadad ubåt smög ut genom Öresund’, *Dagens Industri*, December 17 (1987); se även *Dagens Nyheter* (17 December 1987).

⁴ Olle Alsén, ‘Indicierna som försvann’, *Dagens Nyheter*, 21 December (1987).

⁵ Se t.ex. Wilhelm Agrell, *Bakom ubåtskrisen – Militär verksamhet, krigsplanläggning och diplomati i Östersjöområdet* (Stockholm: Liber, 1986); Milton Leitenberg, *Soviet Submarine Operations in Swedish Waters 1980-1986*, Washington Papers 128, Center for Strategic and International Studies (New York Praeger, 1987).

⁶ Mauno Koivisto, 2008, ‘Ubåtshysterin orsakade mig plåga’, *Svenska Dagbladet*, 3 september; artikeln finns även i hans memoarer: Mauno Koivisto, *Grannar – Frändskap och friktion*, (Stockholm: Atlantis; Helsinki: Söderströms: 2008a), s. 168-172; Koivisto tog sedan upp saken offentligt (se Sven Svensson, 1986, ‘Mauno Koivisto på tvådagarsbesök: Tiger om framtiden’, *Dagens Nyheter*, 21 oktober).

⁷ SOU 1995:135. *Ubåtsfrågan 1981-1994 – Rapport från ubåtskommissionen* (Stockholm: Statens Offentliga Utredningar, Försvarsdepartementet, 1995).

⁸ UD, ‘Den främmande undervattensverksamheten på svenskt territorium under perioden 1980-1995 sedd ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv’, signerad ambassadör Lars-Erik Lundin, ambassadör Carl-Johan Groth, professor Rutger Lindahl and ambassadör Lennart Myrsten (Stockholm: Utrikesdepartementet, 1996).

⁹ Intervju med Caspar Weinberger, *Striptease*, SVT 2, (7 mars 2000).

¹⁰ Intervju med Keith Speed, *Striptease*, SVT 2, (11 april 2000).

¹¹ Intervju med Walker, Associated Press, 8:38 p.m., 7 mars 2000.

- ¹² Ola Tunander, *Hårsfjärden – Det hemliga ubåtskriget mot Sverige* (Stockholm: Norstedts, 2001).
- ¹³ Ola Tunander, *The Secret War against Sweden – US and British Submarine Deception in the 1980s* (London & New York: Frank Cass, 2004).
- ¹⁴ DIIS, *Danmark under den kolde krig* (Köpenhamn: Dansk Institut for Internationella Studier, 2005).
- ¹⁵ Pekka Visuri, *Suomi Kylmässä Sodassa* (Helsingfors: Otava, 2006).
- ¹⁶ Ola Tunander, *Spelet under ytan – Teknisk bevisning i nationalitetsfrågan för ubåtsoperationen mot Sverige 1982* (Forskningsprogrammet *Sverige under kalla kriget*, nr. 16, 2007).
- ¹⁷ Koivisto, 2008; Koivisto 2008a.
- ¹⁸ SOU 1995:135.
- ¹⁹ SOU 1995:135, s. 139-140, 160-162, 238-240.
- ²⁰ SOU 2001:85. *Perspektiv på ubåtsfrågan – Hanteringen av ubåtsfrågan politiskt och militärt*. (Stockholm: Statens Offentliga Utredningar, Försvarsdepartementet, 2001).
- ²¹ Marina analysgruppen (MAna): Rapport från Hårsfjärdsincidenten 27 september – 15 oktober 1982, bilaga 25.
- ²² 'Nyckeln till Hårsfjärden', *Uppdrag granskning*, SVT 1, 11 juni 2008; se även Mathias Mossberg, 2008, 'Försvaret mörkade västubåtar', *Svenska Dagbladet*, 9 juni.
- ²³ SOU 1995:135, s. 250-52.
- ²⁴ Lee Vyborny & Don Davis. *Dark Waters – The Insider's Account of the NR-1, the Cold War's Undercover Nuclear Sub* (London: Ebury Press, Random House, 2002).
- ²⁵ Tunander (2007), s. 162-63.
- ²⁶ "Ubåtar, lögner och ljudband", *Uppdrag granskning*, SVT1, 3 oktober 2007; Se även *Slutrapport Ubåtssamtalen*, avslutande rapport från de svensk-ryska expertsamtalen i ubåtsfrågan, överlämnat 24 januari 1995. Försvarsdepartementet.
- ²⁷ Erland Sangfelt och Gunnar Sundin, 'Resultat av analysuppdrag HKV 23 321:61522 MTRL ref 252:3301, FOI.
- ²⁸ 'Nyckeln till Hårsfjärden', *Uppdrag granskning*, SVT 1, 11 juni 2008.
- ²⁹ General Lennart Ljungs Dagbok, 1978-1986 (renskrivna och handskrivna version), 1 september 1983.
- ³⁰ Olof Palme, *Gemensam säkerhet – Ett program för nedrustning, Rapporten från den oberoende kommissionen för nedrustnings och säkerhetsfrågor under ordförandeskap av Olof Palme* (Stockholm: Tiden, 1982).
- ³¹ SOU 2001:85, s. 142-43.
- ³² Göran Wallén, PM Ekéusutredningen (2001-09-03), 'Racal-bandens från Mälsten öden och äventyr m.m.' (208:4), Riksarkivet, Stockholm.
- ³³ Per Rudberg, Bror Stefenson, Emil Svenson och Göran Wallén, 'Sovjet litade inte på vår neutralitet', *Svenska Dagbladet*, 2 oktober 2007.
- ³⁴ Föredragen finns införda i Herman Fältström red. *Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget*, Försvaret och det kalla kriget (FOKK), 2008, nr 15.
- ³⁵ Aktuellt, SVT 1, 18:00; Rapport, SVT 2, 19:30, 26 april 1983; MAna bilaga 2 och 6.
- ³⁶ Speed, *Striptease*, SVT2, 11 april 2000.
- ³⁷ Göran Wallén, 'Observation av periskop på Stockholms ström 1982-09-26', s. 64-68 i Fältström (2008).
- ³⁸ Fredrik Palmaeus och Emil Svensson i TV4, 12 mars 2008.

- ³⁹ Se t.ex. "Ubåtar, lögner och ljudband", *Uppdrag granskning*, SVT1, 3 oktober 2007.
- ⁴⁰ MAna, bilaga 15.
- ⁴¹ MAna, bilaga 21; se även Tunander (2007), s. 44-47.
- ⁴² MAna bilaga 25.
- ⁴³ CÖrlBO Krigsdagbok (Chefen för Örlogsbas Ost Christer Kierkegaard), 27 September - 15 Oktober 1982; MAna bilaga 37.
- ⁴⁴ Tunander, 2007, s. 27-54.
- ⁴⁵ "Ubåtar, lögner och ljudband", *Uppdrag granskning*, SVT1, 3 oktober 2007.
- ⁴⁶ Chefen för 6 Minröjningsavdelningen Dick Börjesson till chefen för marinen Per Rudberg, Rapport efter genomförda sökföretag i STOCKHOLMS skärgård samt i HÅRSFJÄRDEN i samband med ubåtsincident (16 bilagor), handläggare MS/Und Örlkn N-O Jansson och C6mröjavid tjänsteställe, Kn K Pejdel, 6 mars 1983 (delvis avhemligad 22 september 2008). MUST:s arkiv.
- ⁴⁷ Hugo Hein & Partners: "U-194", Russian "Project 613" submarine (NATO code name "Whiskey"-class). <http://www.hugohein.com/other/other-listing.htm>; <http://www.hugohein.com/other/uboot.194/u-194.specs.htm>. Se även: <http://www.deepstorm.ru/> (på denna web-sida finns ritningar av alla olika ryska ubåtar).
- ⁴⁸ 'Militärens hemliga indicier visar: ubåtarna var ryska', Dagens Nyheter, 28 september 1983 (citerat från Anders Hasselbohm, *Ubåtshotet*, (Stockholm: Prisma, 1984), s. 95.
- ⁴⁹ Erik Eriksson, 'Sovjetisk ubåt i Hårsfjärden: kölens mått stämmer exakt', *Stockholms-Tidningen*, 27 september 1983 (citerat efter Hasselbohm 1984, s. 96).
- ⁵⁰ CMS krigsdagbok för oktober 1982, Chef för minspärrtropparna och Chef för Mälsten, överstelöjtnant Sven-Olof Kviman; helikopter Y46 Rapport från den 11 oktober 1982. Se även Tunander, 2007, s. 81-92.
- ⁵¹ Ibid.; CÖrlBO Krigsdagbok.
- ⁵² General Lennart Ljungs Dagbok, 1978-1986 (Utskriven och handskriven version), Krigsarkivet, Stockholm.
- ⁵³ SOU 2001:85, s. 124. Här refereras också till helikopter Y46:s skiss över gröna fläckens förflyttning norrut.
- ⁵⁴ Brev om metoder använda av ubåtar för att få uppmärksamhet i nödsituationer (i Sverige, NATO och Sovjet) för Ambassadör Ekéus Ubåtsutredning, skrivet av kommandör Bo Rask, chef för första ubåtsflottiljen, svenska marinen, 19 juli 2001 (Ekéusutredningens arkiv, Riksarkivet, Stockholm).
- ⁵⁵ US Navy (2000) 'Chapter 13 Search and Rescue', in Operation Specialist (NRTC September 2000, NAVEDTRA 14308), <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/nrtc/14308.htm>
- ⁵⁶ Naval Research Laboratory, 1998. *75th Anniversary: Awards for Innovation. Celebrating 75 Years of Science and Technology Development for the Navy*. NRL 1923-1998. Washington, s. 47 (<http://www.nrl.navy.mil/>); <http://www.nrl.navy.mil/NewsRoom/images/75highlights.pdf>)
- ⁵⁷ Se Rolf Anderssons förord till Tunander (2007).
- ⁵⁸ Sven-Olof Kviman, *Aktuellt*, SVT1, (7 mars 2000).
- ⁵⁹ Peter Kadhammar, 'Vi tvingades släppa ubåten – Dagbok från ubåtsjakten', *Z*, 25 november (1987), s. 99-107.
- ⁶⁰ 'Nyckeln till Hårsfjärden', *Uppdrag granskning*, SVT 1, 11 juni 2008.

⁶¹ Ibid.

⁶² CMS krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok.

⁶³ Intervju med Sven Carlsson, *Verdens Gang*, 12 oktober 1982.

⁶⁴ General Lennart Ljungs Dagbok, Krigsarkivet, Stockholm.

⁶⁵ Per Rudbergs dagbok för den 14 oktober 1982. Avsnittet visades i programmet *Uppdrag granskning* den 11 juni 2008.

⁶⁶ Ulf Adelson, *Partiledare – Dagbok 1981-1986* (Malmö: Gedins Förlag, 1987), s. 97.

⁶⁷ Anteckningar gjorda av Olof Palmes statssekreterare Ulf Larsson, mötet om ubåtsjakten i Hårsfjärden mellan ÖB och försvarsstabschef samt stats-, utrikes- och försvarsminister den 21 oktober 1982 (privat arkiv).

⁶⁸ 'Nyckeln till Hårsfjärden', *Uppdrag granskning*, SVT 1, 11 juni 2008; General Lennart Ljungs Dagbok, Krigsarkivet, Stockholm, 6 december 1982; Dick Börjesson till Chefen för Marinen, Rapport efter genomförda sökföretag i Stockholms skärgård samt i Hårsfjärden i samband med ubåtsincident (16 bilagor), 6 mars 1983.

⁶⁹ Ibid.; Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 0-11) vid Mälsten mellan 11-28 oktober (signerat Chef MUSAC Peter Gnipping, juni 2001 för ambassadör Rolf Ekéus ubåtsutredning), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm.

⁷⁰ CM/Grandin, 1982, p. 91.

⁷¹ Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 0-11) vid Mälsten mellan 11-28 oktober. Protokollet är signerat av Chef MUSAC Peter Gnipping, juni 2001 för ambassadör Rolf Ekéus ubåtsutredning, *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm; CMS Krigsdagbok, 6-15 oktober 1982; CÖrlBO Krigsdagbok 27 september – 15 oktober 1982.

⁷² Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna vid Mälsten (FOA band 0-11), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm.

⁷³ CÖrlBO Krigsdagbok.

⁷⁴ Lennart Ljungs Dagbok, 1978-1986 (renskrivna och handskrivna version).

⁷⁵ Marinens Analysgrupp (MAna): Rapport från Hårsfjärdsincidenten 27 september – 15 oktober 1982, bilaga 38 och 61.

⁷⁶ MAna: Rapport från Hårsfjärdsincidenten (bilaga 38, underbilaga 2).

⁷⁷ Tunander, 2007, s. 99.

⁷⁸ *Uppdrag granskning* 2008.

⁷⁹ Lennart Ljungs Dagbok, den 12 oktober 1982.

⁸⁰ Intervju med Emil Svensson, *Uppdrag granskning*, SVT1, 3 oktober 2007.

⁸¹ Se t.ex. Göran Wallén, PM Ekéusutredningen (2001-09-03), 'Racal-bandens från Mälsten öden och äventyr m.m.' (208:4), Riksarkivet, Stockholm; och intervju med Svensson i 'Uppdrag granskning', SVT1, den 3 oktober 2007.

⁸² Erland Sangfelt och Gunnar Sundin, 'Resultat av analysuppdrag HKV 23 321:61522 MTRL ref 252:3301, FOI; Tunander, 2007, s. 93-103.

⁸³ Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 0-11), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm. Dokumentet visar banden och varifrån de härrör. Det är signerat av chefen för MUSAC Peter Gnipping.

⁸⁴ CMS Krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok.

⁸⁵ CMS Krigsdagbok; SCSK Rapport (Stabschefen Stockholms kustartilleriförsvar, överstelöjtnant Jan Svenhager om Hårsfjärdsjakten 1982); Göran Wallén. 'Hårsfjärden 1982 – Fakta i målet', *Tidskrift i Sjöväsendet*, no. 1 (2002).

- ⁸⁶ CMS Krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok; SCSK Rapport.
- ⁸⁷ CMS Krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok; Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 0-11), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm.
- ⁸⁸ CMS Krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok.
- ⁸⁹ Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 0-11), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm.
- ⁹⁰ CMS Krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok, den 13-14 oktober 1982
- ⁹¹ Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 4), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm; MANa: Rapport från Hårsfjärdsincidenten, bilaga 38; och CMS Krigsdagbok.
- ⁹² CMS Krigsdagbok; MANa: Rapport från Hårsfjärdsincidenten 1982, bilaga 38 (bilagan signerad Ebbe Sylvén inkluderar en intervju med hydrofonisten Anders Karlsson vid Mälsten). Antingen kolliderade farkosten med hydrofonen eller så gick den så tätt intill den (inom en meter) att säkringen utlöstes, enligt ljudspecialisterna Anders Karlsson och Rolf Andersson.
- ⁹³ CMS Krigsdagbok; CÖrlBO Krigsdagbok; *Uppdrag granskning*, SVT1, 3 oktober 2007.
- ⁹⁴ Protokoll för talkanalen för bandinspelningarna (FOA band 4), *Ekéusutredningens arkiv* (174:4), Riksarkivet, Stockholm.
- ⁹⁵ MANa: Rapport från Hårsfjärdsincidenten 1982.
- ⁹⁶ SOU 1983:13 (där Stefenson var militär expert); Anders Hellberg, ”’Inga ubåtar i Hårsfjärden’ – Minorna hade kunnat skada civila båtar, säger viceamiral Bror Stefenson”, *Dagens Nyheter*, 1 februari (1994); Wallén (2002), p. 50.
- ⁹⁷ Lennart Ljungs Dagbok, den 14 oktober 1982.
- ⁹⁸ SOU 2001:85, s. 118.
- ⁹⁹ ’Nyckeln till Hårsfjärden’, *Uppdrag granskning*, SVT 1, 11 juni 2008.
- ¹⁰⁰ Göran Wallén, PM för Ubåtsutredningen 2001-10-07 (*Ekéusutredningens arkiv* 222:4, Riksarkivet); Göran Wallén. ’Hårsfjärden 1982 – Fakta i målet’, *Tidskrift i Sjöväsendet*, no. 1 (2002), s. 40.
- ¹⁰¹ Göran Wallén, PM Ekéusutredningen (2001-09-03), ’*Racal-bandens från Mälsten öden och äventyr m.m.*’ (208:4), Riksarkivet, Stockholm.
- ¹⁰² *Uppdrag granskning*, SVT1, 3 oktober 2007.
- ¹⁰³ ’Nyckeln till Hårsfjärden’, *Uppdrag granskning*, SVT 1, 11 juni 2008.
- ¹⁰⁴ SOU 2001:85.
- ¹⁰⁵ SOU 1995:135, s. 142-46.
- ¹⁰⁶ Anders Thunborg, ’Ohållbart att peka ut Sovjetunionen’, *Dagens Nyheter*, 6 maj 2001; se även T. Aland & B. Zachrisson, *Berättelser om Palme* (Stockholm: Norstedts, 1996), s. 150-151.

Ola Tunander, *Spelet under ytan: teknisk bevisning i nationalitetsfrågan för ubåtsoperationen mot Sverige 1982*. Forskningsprogrammet *Sverige under kalla kriget. Arbetsrapport nr 16*. Göteborg: Statsvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet, 2007. 256 s. Illustrerad, häftad.

Nils Bruzelius

Den 26 september 1982 ligger två amerikanska örlogsfartyg, en kryssare och en fregatt, förtöjda vid stadsgården i Stockholms hamn. Till ankars, ute på strömmen, finns ytterligare ett amerikanskt fartyg. Klockan 14:00 observerar två personer ombord på en passerande Vaxholmsbåt ett silvergrått periskop, bara ett par hundra meter från de amerikanska fartygen. Detta kan sägas vara inledningen på några dramatiska veckor av ubåtsjakt i Stockholms skärgård. Dramatiken når sin kulmen några veckor senare med minsprängningar, sjunkbombsanfall och eldförbud vid Mälsten i Stockholms södra skärgård. Ett antal statliga utredningar har sedan dess försökt reda ut vad det var som hände och varifrån de inkräktande ubåtarna kom. Någon absolut klarhet har ännu uppnåtts, vilket har inspirerat bland annat Ola Tunander till en betydande forskningsinsats och publicering av flera böcker.

Spelet under ytan är titeln på Ola Tunander's senaste bok, i vilken han driver tesen att det var ubåtar tillhörande NATO som kränkte svenskt sjöterritorium. Av bokens undertitel; *Teknisk bevisning i nationalitetsfrågan för ubåtsoperationer mot Sverige 1982* (sic), bibringas läsaren uppfattningen att någon form av bevis skall presenteras innan Tunander sätter punkt. Boken är även den sextonde rapporten från forskningsprogrammet *Sverige under kalla kriget* och borde således uppfylla vissa krav på vetenskaplighet. I båda dessa avseende blir läsaren dock snabbt besviken. Den kritiska granskning av källorna, källkritik, som är en av historievetenskapens hörnstenar, saknas fullständigt i den presenterade redovisningen. Tunander läser in och tolkar källorna helt efter eget sinne och några tekniska bevis presenteras inte. Om vi återvänder till periskopet vid Stockholms ström kan vi studera ett exempel på hur Tunander behandlar och tolkar sina källor.

Tunander accepterar okritiskt uppgiften om det siktade periskopet, som inrapporterades både per telefon och skriftligen till Ostkustens örlogsbas.

Nils Bruzelius, f. 1946, pensionerad kommandör, fil lic och doktorand vid Kungliga Tekniska Högskolan. Under sin tid i flottan var Bruzelius bland annat ubåtschef och han undervisar nu vid Försvarshögskolan.

När han tolkar rapporten finner han det ”fullständigt absurt att tänka sig att en sovjetisk farkost skulle demonstrera ett silverfärgat periskop för nyfikna svenskar mitt ibland de amerikanska fartygen på Stockholms Ström. Att en sovjetisk farkost skulle uppträda på detta vis är helt enkelt orimligt.” Som läsare finner man det minst lika orimligt att det skulle vara en amerikansk ubåt som olovandes uppehöll sig i Stockholms Ström. Det gör dock inte Tunander ty han ”vet” att amerikanska fartyg i främmande hamnar regelmässigt bedrev undervattensspaning. ”vanligtvis i form av dykare, men en minifarkost är ett mer bekvämt och uthålligt instrument.” Den källa Tunander hänvisar till för att styrka denna uppgift hänför sig märkligt nog inte till något amerikanskt fartyg utan till en observation som gjordes när den kungliga jakten HMS *Britannia* besökte Stockholm. Vad Tunander borde ha reflekterat över är att den mest bekväma, uthålliga och dessutom tillåtna metoden att bedriva undervattensspaning i främmande hamnar är att lyssna i det skrofasta sonarsystem som fartygen vid Stadsgården var utrustade med.

Om Tunander kritiskt granskat de insända rapporterna skulle han ha funnit att de innehöll en del märkliga uppgifter. I den muntliga rapporten uppgav rapportören att han reste med *Solöga* som avgick från Grand Hotell kl. 14:00. När han sedan skrev ned sina iakttagelser reste han dock ”vid 14-tiden med *Roslagen (eller Rödlöga)*”. Vid en kontroll med Waxholmsbolaget visade det sig dock, att söndagen den 26 september 1982 avgick det inte någon vaxholmsbåt över huvud taget från Grand Hotel mellan 12:00 och 16:45. När den ene av de två observatörerna (Det var bara två personer, i sällskap, som såg periskopet. En av dessa två rapporterade) långt senare tillfrågades om var observationen gjordes uppgav han att de två hade promenerat i solskenet ”vid Dramaten”. Än värre, för denna källas trovärdighet, är att den insända teckningen av det observerade föremålet inte föreställer något periskop. Med lite god vilja kan man få det till ett upp och nedvänt stuprör. Tunander har bevisligen sett denna teckning men påstår trots detta att teckningen föreställer ett amerikanskt periskop.¹

Efter denna olyckliga start, fortsätter Tunander ut mot Hårsfjärden för att sedan avsluta berättelsen i området runt Mälsten i Stockholms söder skärgård. Överallt tolkar han den information han får tillgång till, okritiskt och på ett sätt som styrker den egna förutfattade åsikten. Ett målande exempel på sådan okritisk tolkning är den färgfläck som kunde observeras i vattnet vid Mälsten den 11 oktober. Fläcken blev synlig efter att en mina med 600 kilo sprängämne avfyrats kl 12:20. Det var många olika observatörer som såg fläcken och det finns därför flera olika utsagor att värdera. Färgen angavs som grön av vissa,

som gulgrön av andra uppgiftslämnare. Den mest trovärdiga uppgiften torde ha lämnats av den helikopterförare som beordrades att flyga ut och kontrollera fläcken. Han rapporterade efter landning; ”Fläcken låg under vattenytan, ingen olja. Bedömdes som lerslam. Fläcken förstörades och drev nordvärt.” Uppgiften att det skulle röra sig om bottenlam finner Tunander ”absurd” och han hävdar i stället att fläcken var grön och att det var en nödsignal från en skadad ubåt. Varför en ubåt skulle sända upp en nödsignal om den inte var värre skadad att den oupptäckt kunde lämna platsen för egen maskin, lämnar dock Tunander ingen förklaring till.

Det mest allvarliga av alla Tunanders konspirationsteoretiska påståenden är dock det om att antal svenska amiraler med försvarsstabschefen, amiral Stefenson, i spetsen skulle vara i maskopi med fienden. (sid. 195-202) Tunander grundar sina antaganden på det eldförbud med minorna runt Mälsten som Stefenson beordrade natten mellan den 12-13 oktober. Under den tid som eldförbudet rådde skulle enligt Tunanders teori en främmande NATO-ubåt beretts tillfälle att passera ut från Mysingen. Tunander, och många andra, tror uppenbarligen på denna teori trots att det finns flera starka argument som talar emot den. Några exempel:

- Det var endast med minorna som det rådde eldförbud. En ganska naturlig åtgärd då flera minor redan sprängts mot inbillade ubåtar och om man sprängde en mina under ett civilt fartyg skulle stor skada uppstå och många människoliv gå till spillo. Ubåtsjakt med helikopter bedrevs under natten i området och det var tillåtet att fälla sjunkbomber vid eventuell kontakt. Om Stefenson hade velat garantera en främmande ubåt en oskadlig utpassage under natten borde rimligtvis helikoptern ha beordrats till något annat område och eldförbudet även innefattat ett förbud att fälla sjunkbomber.

- Om nu Stefenson kände till att det fanns en instängd ubåt som ville ut från Mysingen borde han väl gett den rådet att ta vägen genom Långbåling-Vindbåden eller Dalarö-Mörtö-Bunsö. Båda dessa leder var obevakade och det visste Stefenson. Varför skulle ubåten ut genom den bevakade ytterdörren när det fanns två obevakade och olåsta bakdörrar att tillgå? Om man i skrift riktar allvarliga anklagelser mot namngivna personer bör man ha en stabil grund av ovedersägliga bevis att stå på. Tunanders anklagande påståenden är dock byggda på lösan grund.

Kungliga Örlogsmannasällskapet anordnade i januari 2008 ett symposium angående Hårsfjärdenincidenten 1982. Under detta symposium utsattes Tunanders bok för skarp och förödande kritik. Med konkreta citat påvisade Magnus Petersson hur Tunander förvrängt forskningsprocessen på ett sätt som innebar

att resultatet ”i allt väsentligt saknar värde”. Tunander hade valt att inte närvara vid symposiet och kunde således inte bemöta kritiken. Symposiet är redovisat i publikationen *Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget*.

Tunander bedriver medvetet eller omedvetet ett spel under ytan med tillgänglig fakta och han riktar allvarliga men till synes ogrundade anklagelser mot namngivna personer. Detta är inte god vetenskap. Om man söker efter något positivt att notera, kan man konstatera att den som är intresserad av miniubåtar bör få ett visst utbyte av Tunanders bok. Det skulle förvåna mig om det finns någon miniubåt i hela världen som inte finns avbildad och beskriven på bokens 256 sidor.

Noter

¹ Den kritiska granskningen vilken här refererats har utförts av Göran Wallén och finns redovisats i; *Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget*. Försvaret och det kalla kriget (FOKK), Publikation nr 15, Forum navales skriftserie nr 29, 2008, s. 64-68.

Recensioner

Hanna Hagmark-Cooper, *Avsked och återseende: sjömanshustruns liv under 1900-talet*. Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland nr 704, Helsingfors 2008, 171 s, häftad.

Anmäld av Ingrid Kaijser

Svenska litteratursällskapet i Finland har under många år givit ut intressanta rapporter om den finlandsvenska kulturen och nummer 704 i skriftserien från 2008, är inget undantag. Den är skriven av Hanna Hagmark-Cooper och har titeln *Avsked och återseende, Sjömanshustruns liv under 1900-talet*. Boken är en bearbetad, svensk version av hennes doktorsavhandling från universitetet i Hull 2003, med titeln *Women in Maritime Communities: A Socio-Historical Study of Continuity and Change in the Domestic Lives of Seafarers' Wives in the Åland Islands, from 1930 into the new Millennium*.

Sjömanshustrurna kan ses som en särskild kategori kvinnor, förenade, inte genom yrke, klass, eller intresse, utan av en traditionellt social men även en officiell position i förhållande till sina mäns yrken. Det har funnits fler liknande sociala yrkesroller för kvinnor, speciellt i äldre tider, bondhustrur, fiskarehustrur, prästhustrur, diplomathustrur och officershustrur, för att nämna några exempel. Alla dessa kvinnor har, utöver moderskap och hushåll, haft en given komplementär roll i sina mäns yrkesliv som de inte har kunnat välja bort. Inte mycket har skrivits om dessa kvinnors plats i de manliga yrkeskulturerna, och inte heller om sjömannens andra hälft på land. Sjömanshustrurna har över tid varit en dold grupp i skuggan av en bransch som fortfarande är helt manligt kodad. En del av orsaken står att finna i den gamla patriarkala struktur, som ligger till grund för och ännu påverkar vårt samhälle. Här har intressefokus koncentrerats på den publika sfären, på officiella, politiska, ekonomiska och organisatoriska områden och diskurser, där manliga erfarenheter har dominerat. Kvinnorna har tillhört den privata sfären, hem och familj, och utgjort en osynlig delkultur inom den manliga yrkeskulturen. Åland är inget undantag. Desto mer glädjande är det när det kommer en bok som på ett övertygande sätt hjälper till att fylla en av dessa kunskapsluckor, både när det gäller yrkesforskning och kvinnohistoria.

Ingrid Kaijser, f. 1943, fil kand, 1:e intendent/etnolog på Statens maritima museer, arbetar med samtidsdokumentation/sjömansliv/genus.

Åland som sjöfartsregion har haft stor betydelse för det åländska samhällsbyggandet och identitetsskapandet. Under 1800-talet var sjöfarten nära knuten till jordbruket, liksom var fallet utmed de finska och svenska östersjökusterna. Östersjöns vatten och Åland höll de svenska och finska kusterna samman till ett gemensamt landområde. Åland har dessutom sedan urminnes tider genom sitt läge intagit en särställning när det gäller sjöfarten. Det yngsta exemplet på detta är den moderna färjetrafiken mellan Sverige, Åland och Finska fastlandet, som sedan 1960-talet haft stor betydelse för den åländska ekonomin och som har givit nya arbetstillfällen, såväl till sjöss som inom turistnäringen på land.

Den maritima utvecklingen på Åland återspeglade sig även i familjelivet på land, skriver Hagmark-Cooper, och visar att detta tydligt framkommer i hennes undersökning av de åländska sjömanshustrurna. De äldsta kvinnorna var vana vid långa tiders separation från sina män som seglade i fraktfart över haven, medan de yngsta hustrurna huvudsakligen hade män som arbetade i den regionala färjetrafiken och var hemma varannan vecka. Genom sin forskning vill författaren lyfta fram de maritima kvinnornas erfarenheter och ge dem en chans att göra sina röster hörda. Att hon lyft fram just sjömanshustrurna beror på att de har haft den mest framträdande rollen bland andra kvinnor i det maritima samhället på Åland.

Boken består av två huvudavsnitt. I den första beskrivs sjömansäktenskaps beroende av den sjöfarande mannens arbetsperioder, som ”ett cykliskt pendlaräktenskap med fyra faser som styrdes av sjömannens avfärder och hemkomster.” Författarens centrala frågor handlar om vad som har förändrats över tid och vad som finns kvar av det gamla livet som sjömanshustru. I den andra delen av boken undersöker hon förhållandet mellan individ och myt, d.v.s. det hon kallar myten om den starka och självständiga åländska sjömanshustrun.

Undersökningen bygger på uppgifter och erfarenheter från sjuttiofem kvinnor varav femton intervjuades och sextio skrev egna berättelser utifrån en frågelista. Kvinnornas födelseår varierade mellan 1912 och 1969 och koncentrerades i tre åldersgrupper.

Mötas och skiljas är huvudrubriken till första delen av boken. Där tar Hagmark-Cooper upp sjömansäktenskapets grundtema och beskriver kvinnornas tankar och erfarenheter av sitt tudelade liv. De flesta sjömanshustrur upplever att de lever två liv, ett då mannen är hemma och ett annat när han är borta. Deras liv är fyllda av avsked och avskedsritualer, ensamhet, längtan, oro, bristfällig kommunikation, en ofta oförstående omvärld, men också av arbete, glädje, vänskap där hemma, förväntan och ritualer inför sjömannens

hemkomst samt anpassning och gemenskap när mannen är hemma.

Författaren ser sjömansäktenskapet som cykliskt och särskiljer inte endast mannens hemma- respektive bortaperioder utan även ytterligare två faser, nämligen tidsperioden strax innan sjömannen ger sig av, respektive den första tidsperioden efter att han kommit hem. Dessa två övergångsfaser under mannens borta- respektive hemmaperioder är gemensamma och centrala för sjömansfamiljen. De har ofta ritualiserats eftersom de är så känslomässigt intensiva. Äktenskapets rytm och livet med de ständigt återkommande fyra faserna liknas i boken vid de (nordiska) årstidernas cykliska växlingar, vilket hustrurna därhemma har att anpassa sig efter. Årstidernas växlingar utgör också ram för presentationen av kvinnornas erfarenheter av de fyra faserna. Det är en fin allusion - men lite vilseledande, tycker jag, därför att läsaren kan uppfatta hustruns hemmaliv som allmänt präglad av någon slags cykliskt betingad lugn och harmoni, vilket inte riktigt stämmer med sjöfolkets över tid ojämna och osäkra arbetsvillkor och tider, trots regleringar, avtal och avbytarssystem. Ofta varierar tiden för avmönstringen och det kan vara svårt att pricka in viktiga sociala händelser därhemma. Även om familjen är van upplevs osäkerheten som ett ständigt irritationsmoment, den påverkar rytmen i borta-hemma-perioderna starkt negativt. Jag får inte heller denna allusion och beskrivning av årstidernas mörker och ljus att stämma riktigt med kapitlets i övrigt mycket belysande beskrivning av de olika faserna och hur komplex sjömansfamiljens livssituation ter sig. ”Sommaren”, dvs. hemmaperioden efter det första återseendets glädje, präglas ofta inte av ”ljus” och ”spontanitet”, som författaren beskriver. Enligt min studie¹ av svenska sjömanshustrur på nittonhundratalet, framstår perioden som en intensiv och känslomässig, men ganska jobbig och hårt reglerad tid, då alla förväntningar ska infrias, längtan ska stillas, den sexuella kontakten ska fungera, saker ska fixas i hemmet och släkt och vänner vill träffas, allt tar tid från man och hustru som ska knyta ihop sina trådar för femtielfte gången och få den gemensamma tillvaron att fungera.

Hur sjömanshustrun upplever hela denna process, är väldigt starkt beroende av vilken slags sjöfart mannen går på, enligt min erfarenhet. Den viktigaste parametern för hustruns liv iland, är tidsfaktorn, dvs. längden på mannens uteperioder, vilket Hagmark-Cooper också poängterar. Det innebär att förutsättningarna för sjömansfamiljens sociala anpassning iland är väldigt olika beroende på om mannen går på långsjöfart, kustsjöfart eller färjesjöfart. En stor del av det som beskrivs i första delen av boken, nämligen de sociala konsekvenser hustrun i sjömansäktenskapet upplever på grund av mannens yrke, rör sjöfolk i långsjöfarten. Detta tycks också återspeglas i svaren från kvinnorna

i den äldsta gruppen av Hagmark-Coopers informanter, men även i en del av svaren från den mellersta åldersgruppen. Under denna tid hade färjetrafiken ännu inte börjat dominera sjöfarten på Åland. Den yngsta åldersgruppen av de åländska sjömanshustrurna hade män som nästan enbart jobbade i den lokala färjesjöfarten. I boken antyds att de svar som kom från den yngsta gruppen informanter i vissa avseenden skilde sig klart från den äldsta gruppen, dvs. långsjöfarnas hustrur, med olika konsekvenser för hur de upplevde sin situation. I analysen behandlas dock inte sjöfartskategorierna som en särskilt viktig faktor att räkna med i tolkningen av eventuella förändringar över tid i sjömanshustrurnas berättelser. Det skulle vara jättespännande att få läsa mer om just färjesjöfarten och dess konsekvenser för åländskt sjöfolk och familjer, i sig ett ämne för en framtida undersökning.

I bokens andra del som heter *Individen och myten* tar författaren upp föreställningen om den självständiga kvinnan, vilken är vanlig i den nordiska maritima kulturkretsen på 1800-talet. Det traditionella idealet för den åländska sjömanshustrun är att hon är beslutsam, handlingskraftig, kunnig, självsäker och "kanske aningen dominant". I Sverige kan man nog, särskilt i kustsamhällen, ännu stöta på föreställningen om denna kvinnliga stereotyp, men inte alls som på Åland där hon har "ikonstatus" och uppfattas "som en symbol för den åländska identiteten". En av frågorna som författaren ställer i denna del av studien, är hur sjömanshustrurna uppfattade sin eventuella självständighet. Uppfattade hon det som en personlig egenskap eller som en anpassning under äktenskapets gång? Andra frågor gällde maritimt föräldraskap, pengar och ansvarsfördelning inom familjen men också hustruns eget yrke och arbetsförhållanden.

Läsaren finner kanske inga entydiga svar. Som forskare problematiserar författaren sitt ämne och försöker genom valda metoder och analyser få fram en slags vägvisare till de viktigaste komponenterna i de komplexa sammanhang hon studerar. Men genom att följa Hanna Hagmark-Coopers diskussioner och resonemang i denna bok blir läsaren invigd i och får god kunskap om en kvinnovärld som för de flesta är okänd, och får lära känna människor som många inte vet finns! Läs den!

Noter

¹ På 1990-talet genomförde (dåvarande) Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm en fråge- listundersökning av hustrur till sjömän i svenska handelsflottan, verksamma under 1900-talet. Även ett antal intervjuer gjordes. Se Kaijser, I., "Sjömannens yrke – ur hustruns perspektiv". I: N. Storå och K. Montin red., *Sjömannen: från livsform till yrke*. Meddelanden från Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi, nr 20, Åbo 1997.

Christer Winberg, *Amerikabåtarna: från emigranter till miljonärer*, Stockholm: Bokförlaget Arkipelag, 2007. 373 s, inbunden, illustrerad.

Anmäld av Mats Kero

Svenska Amerika Linien tillhör de mera omskrivna kapitlen i svensk sjöfartshistoria och under de senaste åren har flera nya skrifter i ämnet publicerats. Framlidne historikern professor Christer Winberg står för den senaste i raden.

Kanske därför frågar sig Winberg inledningsvis varför han bidragit med ännu en bok i ämnet; en fråga som väl dock snarare pekar på den svaga ställning som maritim historia har inom svensk akademisk forskning jämfört med i många andra länder. Hursomhelst så motiverar författaren boken med att litteraturen om Amerikalinjen mest handlar om dramatiska och färgstarka episoder som krigsfångeutväxlingar, *Andrea Doria*-katastrofen 1956 och maktkamper om bolaget. Dessutom hävdar Winberg att litteraturen utmärks av att den går tillbaka på ett mycket tunt och tendensiöst material – som ständigt återkommer – och främst härrör från de böcker Algot Mattsson skrev om Amerikalinjen efter sin tid som informationschef inom Broströmkoncernen.

Boken bygger på bevarat material från rederiets arkiv, samtida publicerade reseskildringar och minnesberättelser från tidigare anställda på fartygen. Framställningen är rikhaltigt illustrerad med fotografier och teckningar som ger en bild av miljön ombord på fartygen samt hur de marknadsfördes. Uppläggningsen är kronologisk i fem kapitel med startpunkt i förhållandena i emigranttrafiken omkring 1900 och avslutas med beslutet att upphöra med passagerartrafiken 1975. Winbergs framställning ger en traditionell företagshistorik utan en tyngande teoretisk ansats – vilket å andra sidan gör det en smula svårt att ”se skogen för bara träden” i branschens och företagets utveckling. Men den ger också ett stycke kulturhistoria som erbjuder många intressanta infallsvinklar på svensk historia allmänt under perioden, vilket är bokens styrka.

Till exempel visar Winberg hur startandet av en svensk emigranttrafik gick hand i hand med patriotisk retorik. Genom att emigranterna färdades med svenska fartyg ”fördes även Sverige över Atlanten”, som det hette i Amerika Linien reklam. Detta var något som påstods bidra till svenskhetens bevarande bland utlandssvenskarna. Att underlätta återinvandringen från USA framställdes också som ett viktigt syfte med en svensk amerikalinje. Bolaget hade dessutom från första början ambitionen att vara ett nationellt

företag med en nästan officiell status – understruken av fartygsnamn som *Stockholm*, *Kungsholm*, *Drottningholm* och *Gripsholm* samt riksvapnet Tre Kronor i skorstensemblemet.

Ett annat exempel är hur det faktum att fartygen var nationella prestige-symboler återspeglades i deras inredningar. Inredningen av det första nybygget, *Gripsholm* från 1925, präglades av en tillbakablickande nationalism med Gripsholms slott som en av inspirationskällorna. Men med *Kungsholm* 1928 var det ett annat Sverige som lyftes fram. Under ledning av den framstående arkitekten Carl Bergsten utformade kända svenska konstnärer och konsthantverkare en inredning som visade det rådande uppsvinget inom svensk konstindustri, vilken nu internationellt förknippades med en förfinad modern design: ”Swedish Grace”. Det var det moderna Sverige som skulle visas upp och ”svenskheten” fick ett annat innehåll som Winberg påpekar; en sverigebild där en industriell och en estetisk nationalism smälte samman.

Svenska Amerika Linien fortsatte på denna väg under 1930-talet med *Stockholm* 1938 som en estetisk höjdpunkt under medverkan av namn som Isaac Grünewald, X:et Ericsson och Carl Malmsten. (Fartyget brandhärjades dock på det italienska varvet och kom aldrig att sättas i trafik under Amerika Liniens flagg.)

Den minskade invandringen till USA och depressionen drabbade även Amerika Linien, om än i något mindre grad än andra atlantrederier. Genom att bolaget hade fartyg i lämplig storlek lyckades man framgångsrikt bygga upp en kompletterande kryssnings- eller turisttrafik, som senare efter trafikflygets genombrott helt kom att ta över linjetrafiken. Här kan noteras den ”folkkrusning” till Medelhavet som anordnades i samarbete med den socialdemokratiska tidningen *Ny tid* 1935. ”Utan att på något sätt vilja misstänkliggöra arrangörerna” konstaterar Winberg att kryssningen speglar korporativa tankegångar som lika väl hade kunnat uttryckas i det samtida Tyskland (s 175).

Ett ytterligare exempel på kultur- eller idéhistoriska infallsvinklar på denna sjöfart är det omfattande material av reseskildringar från linjefarten på Amerika och kryssningstrafiken till mer eller mindre exotiska platser, som författaren plöjt igenom. Det är idag lätt att glömma vilken betydelse sådana skildringar hade för att forma bilden av det främmande när mycket få medborgare reste utomlands överhuvudtaget. Och den bild som dessa reseberättelser ger är ofta av en oförblommerad rasism. En i dåtiden känd poet som Karl Asplund kunde till exempel 1934 uttrycka sin förståelse för slavhandeln i Aden, då ju ”en del lågtstående beskedliga negrer vill gärna ha det så” (s 184). Poetens skildring av av ”negrernas dansorgie” i Mombasa illustrerades i boken för övrigt av den

kände konstnären och illustratören Kurt Jungstedt. Den ännu mer kände Frank Heller ”älskade och beundrade” sina ”svarta bröder med de väldiga lemmarna” men tillägger: ”måhända kunde vindlingarna i den grå massan innanför ert krusiga ullhår vara talrikare och mer differentierade!” (s 185).

Boken är uppenbarligen produkten av ett långvarigt personligt intresse för Svenska Amerika Linien. Winberg är mycket detaljerad i sin skildring av de olika fartygens inredning och boendestandard. Knappast någon detalj i livet ombord, som skildras i utförliga citat, har heller undgått författarens kunniga och intresserade öga. För de flesta läsare torde det dock ibland bli för mycket av det goda. Winbergs ovan citerade kritik av Algot Mattssons populärt hållna böcker i ämnet känns också lite för tillspetsad. Till exempel är Mattssons *Vägen mot väster* från 1982 fortfarande en mycket läsvärd introduktion till ämnet, även om Mattssons minne kan ha svikit honom på några punkter.

Men Winberg skall ha erkännande för att ha åstadkommit ett betydelsefullt sjöfartshistoriskt referensverk, som dessutom visar på vilken potential maritim historia har att belysa olika aspekter av svensk 1900-talshistoria allmänt.

Jörnstedt, Bengt, *Rena linjer, ren segling: Peter Norlin och hans båtar*, Stockholm: Nautiska Förlaget, 2007. 255 s, inbunden, illustrerad.

Anmäld av Mats Kero

Svensk segelsport och båtindustri från slutet av sextiotalet till mitten av åttiotalet framstår idag nog för många i ett nostalgiskt skimmer. Plasten hade slagit igenom som båtbyggnadsmaterial och båtbyggande upphört att vara en angelägenhet bara för skickliga hantverkare – med den glasfiberarmerade plasten kunde plötsligt vem som helst bygga båtar. På marknaden var suget efter de nya underhållsvänliga och relativt billiga båtarna enormt, gött av inflation och generösa ränteavdrag. Produktionen av segelbåtar nådde också volymer som vare sig förr eller senare. IF-båten, Vega, Maxi 68, Maxi 77, Maxi 84, Maxi 95, Express, Ballad, Comfort 30 och Scampi nådde alla produktionsvolymer över 1000 exemplar; några av dem (IF, Vega och Maxi 77) runt hela 3 500 tillverkade vardera. Plasten gav helt enkelt tidigare oanade möjligheter för nytänkande konstruktörer och entreprenörer i branschen. Till dem hörde Peter Norlin som kom att bli Sveriges genom tiderna mest framgångsrika konstruktör av havskryssare.

Till det nostalgiska skimret över perioden hör också att svensk havskappsegling hade en guldålder från 1969 till mitten av åttiotalet. Utmärkande för tiden var just den starka kopplingen mellan kappseglingsbåtar och cruisingbåtar. Norlin konstruerade dessutom en hel armada av internationellt framgångsrika kappseglare varav flera kom att bli säljande familjebåtar; båtar som även i sin modifierade cruisingversion hade seglingsegenskaper som få, den s.k. ”Norlinklangen” som OS-seglaren John Albrechtsson kallade den.

För den bredare allmänheten är Norlin inte lika känd som hans något äldre kollega Pelle Pettersson, berömd för sina Maxi-båtar (över vilken Bengt Jörnstedt tidigare också skrivit en biografi) och strået vassare än Norlin mått i prispokaler för sina bankappseglingsbåtar. Men det var Peter Norlin som stod för vad Jörnstedt kallar århundradets genombrott inom havskappsegling med sin revolutionerande halvtonnare *Scampi* 1969; båten som vann det inofficiella världsmästerskapet Half Ton Cup tre år i rad och blev basen för den storsäljande havskryssaren *Scampi*.

Trenden hade gått mot bredare båtar som visserligen var långsammare än slanka, men gynnades av RORC-regeln för havskappseglande båtar som kompenserade för bredden i mätetalet. Det hade lett till konvexa skrovsidor med en ”RORC-bula” i skrovet en bit ovan vattenlinjen, något som visserligen gav reservdeplacement och tillät mera segel men samtidigt var rena bromsen ur hydrodynamisk synpunkt. Rätt utformad gav emellertid bulan en nettovinst och det var det konstruktörerna grubblade över – tills Peter Norlin hittade den perfekta lösningen på problemet. Han var då en ung f.d. ingenjör vid Stockholms Gatukontor som övergått till segelmakeri men aldrig förr ritat en båt. Däremot var han en erfaren kappseglare i ett ungt kompisgäng till vilket den gamle stjärnkonstruktören Knud Reimers under sextiotalet ställde tre olika båtar av sin Fingal till förfogande. Norlin började tälja på en liten halvmodell av en havskryssare på 9 meters längd och 3 meters bredd, gick med träbiten i byxfickan, tittade och funderade tills han en vacker dag med ett avgörande snitt med kniven i trämodellen skapade en ny båtdesign.

Det kan här låta som en skröna men Jörnstedts beskrivning av detta avgörande ögonblick som låg bakom den blivande konstruktörens genombrott är en av bokens höjdpunkter och bör intressera inte bara seglingsentusiaster, utan alla som är intresserade av innovationer och kreativa processer allmänt.

Scampi följdes av en lång rad internationellt segerrika one off-båtar i havskappsegling och även 6m och 8m R-jakter. På båtmarknaden hemma blev *Scampi* en storsäljare med 1 550 sålda exemplar, liksom den sportiga Albin Express med omkring 1 400 ex. Norlins andra havskryssare tillverkade av

Shipman och Albin nådde inte lika stora volymer: Accent, Albin 78, Cumulus, Stratus, Delta, Alpha och Nova. Men man kan knappast gå ned i en marina varsomhelst i landet utan att stöta på någon eller flera av dem.

Under början av åttiotalet gick dock luften ur den inhemska båtmarknaden, Albin Marin gick i konkurs och de segelbåtstillverkare som kom att överleva in på det nya milleniet var alla inriktade på prestigesegment med tillverkning i små serier främst på export till penningstarka köpare. Massproduktion av familjebåtar är numera en fråga för de stora varven nere på kontinenten. Men i prestigesegmentet är Peter Norlin fortfarande aktiv som konstruktör åt Sweden Yachts. Jämfört med andra båtar i klassen präglas de just av "Norlinklangen" och bokens titel ("rena linjer, ren segling") som väl kan tas som ett slags motto för Peter Norlins insats som båtkonstruktör.

Storhetstiden inom svensk havskappsegling tog också slut i mitten av åttiotalet. Kappsegling utvecklades till en kamp mellan penningstarka syndikat med proffsbesättningar, där svenska seglare och konstruktörer fick allt svårare att hänga med (trots ett antal spektakulära satsningar). Peter Norlin själv framstår i sammanhanget, trots sina stora framgångar både som konstruktör och skeppare, mera som den lite bohemiske konstnärstypen där intuitionen spelade en stor roll för de vinnande linjerna och nöjet att segla inte fick kvävas av de stenhårda förberedelser som idag är nödvändiga för att vinna.

Bengt Jörnstedts bok om Peter Norlin och hans båtar är inte bara ett fängslande porträtt av den namnkunnige båtkonstruktören och hans skapelser utan en kunnig exposé över segelsportens och båtbranschens utveckling under 1900-talets sista tredjedel. Jörnstedt seglade själv på en lång rad av Norlins berömda havskryssare under de stora internationella tävlingarna och var i över två decennier chefredaktör för tidningen *Segling*. Det har borgat för en initierad skildring där författarens berättarglädje inte skymmer analysen. Jörnstedt har uppenbarligen också gjort en gedigen research inför boken och intervjuat såväl Peter Norlin som de flesta av nyckelpersonerna involverade i dennes båtar, både på kappseglingsbanorna och i produktion och marknadsföring. Här kunde den gode Jörnstedt gärna varit lite mer frikostig med information om bokens tillkomst. Den har ett värde inte bara för den nostalgiske fätöljsegelaren utan för alla som i framtiden vill sätta sig in i eller forska i detta intressanta kapitel i den svenska båtsportens historia.

Kortare recensioner

Av Mats Kero

Anders Hedin, *Sveriges fyrar: originalritningar 1678-1902/Lighthouses of Sweden: Original Drawings*, Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2008. 215 s + 8 s bilaga, inbunden, illustrerad.

Författaren och fyrforskaren Anders Hedin har tidigare skrivit ett par initierade fyrböcker och nu gett ut vad som måste bli genrens magnum opus för lång tid framåt. Varje exemplar av boken är handbundet i Italien och tryckt på 170 grams konstpapper. Lägg till detta ett format om 51,5 cm i höjd och 30,5 cm i bredd, så är det en presentbok utöver det vanliga som mottagaren säkert får vissa problem med att rymma i bokhyllan.

Urvalet av ritningar har gjorts på subjektiva grunder där skönhetsvärdet hos varje ritning varit avgörande; gamla fyrritningar utgör i sig en konstskatt som författaren konstaterar. Alla de mest kända fyrplatserna från Bohuslän till Bottenviken är dock representerade bland de drygt hundra ritningarna. Bildkommentarer på svenska och engelska finns i en särskild bilaga, liksom korta biografiska uppgifter över fyrarnas arkitekter och konstruktörer.

Den store omdanaren av svenskt fyrväsende under 1860- och 1870-talen Nils Gustaf von Heidenstam är naturligtvis representerad med flera ritningar. Kända namn i den svenska arkitekturhistorien finns också med, särskilt från 1700-talet. Slottsarkitekten Carl Hårleman ritade Örskär som tändes 1740; Hårlemans efterträdare Carl Cronstedt ritade Långe Jan på Ölands södra udde; Carl Fredrik Adelcrantz, som bland annat ritade Kina slott på Drottningholm, ritade Grönskärs vackra fyrbåk utanför Sandhamn; Olof Tempelman, känd för Gustav III:s paviljong på Haga, var arkitekten bakom Falsterbo fyr.

Från förra sekelskiftet har vi Ture Stenberg och Ludwig Peterson, bekanta namn inom dåtidens arkitektur, som ritade Berguddens fyr på Holmön med sin spånklädda fasad – en norrländsk specialitet. Peterson ritade också den mycket säregna fyren Tjärven vid Ålands hav. Isak Gustaf Clason, vars främsta skapelse annars är Nordiska museet, stod bakom en kortlivad fyr på Garpen utanför Bergkvara.

I bilagan med korta biografier över arkitekter och konstruktörer återfinns även översten vid Flottans mekaniska kår Fredrik Blom som var en av de mest framträdande arkitekterna under 1800-talets första hälft. Hans bidrag är dock

oklart. Kanske hänger det ihop med att fyrarna på Söderarm och Vinga, jämte ett par icke realiserade ritningar i boken, ritades av den samtide kaptenen vid Mekaniska kåren Christer Wallenstrand?

Någon jämförande analys av byggnadsstilen i de olika ritningarna gör inte Hedin, men boken utgör ett värdefullt dokument för sådana studier. Den visar också vilken arkitekturskatt våra fyrar utgör. Boken bör tilltala såväl fyrentusiaster som arkitekturintresserade.

Anders Hedin, *Sveriges sjökartor 1539-1836/Sea Charts of Sweden*. Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2007. 263 s + 4 s bilaga, inbunden, illustrerad.

Enligt förlaget är det sannolikt den största boken som getts ut i modern tid i Sverige (ca: 51,5 x 37 cm). Liksom författarens fyrbok är kartboken tryckt på 170 grams konstpapper och handbunden i Italien. De 160 kartorna som avbildas har skannats in med en specialskanner och det stora formatet gör att de allra flesta återges i originalstorlek, ehuru beskurna. Till kartorna hör korta bildkommentarer längst bak i boken samt i en praktisk lös bilaga, dessutom biografiska uppgifter om 42 sjömätare, lantmätare och kartografer.

Urvalet av kartor har varit subjektivt där det bildmässiga intrycket varit vägledande men samtliga kuststräckor är representerade, om än med en kraftig representation av Stockholms skärgård. Bildkommentarerna är betydligt kortare än i *Sveriges fyrar* och meddelar vad kartan föreställer, årtal, upphovsman och skala. Här kunde man önskat sig fylligare information om produktionsteknik och i förekommande fall projektion. Bokens inledning begränsar sig till en kort men välskrivna orientering om sjömätningen i äldre tid, där utvecklingen skissas från Petter Gedda och Werner von Rosenfeldt i slutet av 1600-talet till Gustaf af Klint i början av 1800-talet.

För en fördjupad analys av utvecklingen av svenskt sjökarteväsende får den intresserade gå till *Sveriges sjökarta* av Dahlgren och Richter eller Ulla Ehrensvärds *Nordiska kartans historia*, men Hedins bok har alla förutsättningar att bli ett omistligt bildkomplement till dessa böcker. Framförallt är dock Anders Hedin en sann entusiast som tagit fram och reproducerat en unik bildskatt som nu blivit bekvämt tillgänglig (om än kanske inte i fätöljen med tanke på bokens format!) för att drömma bort sig till gamla och kommande seglatser, och ta ut kursen på måfå till nya upptäckter över tid och rum längs våra kuster.

Johnny Söderlund, *Sjömärken: vägvisare och kulturminnen*. Stockholm: Statens maritima museer, 2007. 152 s, häftad, illustrerad.

Sjömärken är en del av det spännande och komplexa kulturarv som vi kallar det maritima kulturlandskapet, skriver Sjöhistoriska museets chef Hans-Lennart Ohlsson i förordet till denna vackra och informativa bok som utgör syn för sägen.

Boken består av två delar. I första delen ges först en översikt av benämningar av sjömärken och utmärkning av farleder i ett historiskt perspektiv. Sedan följer en fördjupning i avsnitt om de olika typerna av sjömärken: båkar, stångmärken, kummel, målade fläckar, stenar och tavlor, alla illustrerade med särskilt urvalda och intressanta exempel. Några udda sjömärken som Albert Engströms atelje i Grisslehamn och Picassos enorma stensulptur utanför Kristinehamn har också tagits med. I den avslutande tredjedelen av boken följer sedan en genomgång sjökortsvis av 429 sjömärken från Svinesund till Haparanda med kort information och en bild på varje sjömärke.

Medan bevarande och dokumentation av fyrar väckt stort och berättigat intresse under senare år så har de andra fasta sjömärkena, som representerar en äldre och vidsträcktare tradition längs våra kuster, hamnat mera i skymundan och mycket forskning återstår här att göra. Det är därför en viktig och angelägen bok som kajakentusiasten och författaren Johnny Söderlund skrivit i samarbete med Statens maritima museer, Riksantikvarieämbetet och Sjöfartsverket.

Christoffer H. Ericsson, *Tre städer på Kymmenekusten: Fredrikshamn, Rotschensalm och Lovisa framskapade av krig, gränser och östliga vindar*. Skrifter utgivna av Svenska folkskolans vänner, Volym 179, Ekenäs: Ekenäs Tryckeri Ab, 2007, 142 s, häftad, illustrerad.

Kymmenekusten i östra Finska viken från Lovisa till ryska gränsen har i Sverige-Finlands historia spelat en betydelsfull roll, speciellt under 1700-talet. Fredrikshamn övergick i rysk ägo redan efter hattarnas misslyckade krig 1741 och blev en betydelsfull fästningsstad – där slöts också freden 1809 efter ännu ett för Sverige olycksamt krig. Sjöfästningen Rotschensalm uppfördes av ryssarna på Svensksunds omgivande öar på 1790-talet. Fästningen demolerades under Krimkriget och idag ligger där industri- och exportstaden Kotka. Lovisa, grundad 1745, var gränsstad och garnisonsort fram till fredsslutet 1809.

I Christoffer H. Ericssons essäsamling får läsaren en intressant översikt av denna, för rikssvenskar föga kända, kuststräckas historia i St Petersburgs och Leningrads skugga. Historien står i centrum men levandegörs av egna minnesbilder från området, vilka sträcker sig från vinterkrigets avslutande vårdagar 1940 till undersökningar på 1970-talet av vraket efter den ryska roddfregatten *Nikolai* i Svensksund; ett arbete i vilket författaren deltog som museiman. Boken kan beställas av Svenska Folkskolans Vänners kansli i Helsingfors, se www.sfv.fi.

Bengt O. Hult, *Nautisk uppslagsbok: facktermer för båtfolk*. Stockholm: Nautiska Förlaget, fjärde upplagan, 2008, 288 s, inbunden, illustrerad.

Första upplagan av *Nautisk uppslagsbok* utkom 1997 och har sedan utkommit i gradvis utökade upplagor med den fjärde som den senaste.

I den nya upplagan har Hult, som han själv påpekar, tagit sig friheten att gå lite mer på djupet i några uppslagsord. Det känns inte helt lyckat. Så har två hela spalter ägnats åt John Ericssons *Monitor* och nästan tre åt kollisionen mellan *Andrea Doria* och *Stockholm*, vilket man kanske inte söker efter i första hand i en uppslagsbok som denna. Åtskilliga kortare uppslagsord av tivelaktig relevans finns också. Under bokstaven U finner man till exempel uppslagsordet ”upptäckte kineserna Amerika?” följt av en respektfull utläggning om charlatanen Gavin Menzies beryktade maritima variant av *Da Vinci-koden*, där denne hänger sig åt vilda spekulationer i att Kina skulle ha upptäckt Amerika på 1400-talet. Leif Eriksson, som ju faktiskt ”upptäckte” Amerika, har däremot inte inordnats i uppslagsboks författarens eklektiska urvalsprinciper. Och nog kan man tycka att Peter Norlins berömda *Scampi* vore mer berättigad till ett eget uppslagsord än Columbus *Santa Maria* i en uppslagsbok inriktad på båtsport.

Utan förtjänster är emellertid uppslagsboken inte. I behändigt format finns här samlat en stor mängd annars svårtillgänglig information om mätregler, båtkonstruktörer och båttyper samt båt- och kappseglingstermer. Även om boken nog i första hand är skriven för regniga dagar i ruffen eller kulna vinterdagar i fåtöljen är den av värde som referensbok för den som vill forska i båtsportens historia. En stramare redaktion med inriktning just på båtsport vore dock att föredra vid en eventuell kommande upplaga.

Torbjörn Dalnäs, *Gränslös sjöfart: sjöhistorisk årsbok 2008-2009*, Stockholm: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, 2008. 336 s, inbunden, illustrerad.

Den senaste årsboken fortsätter, förtjänstfullt, den tematiska inriktningen på museets årsböcker – denna gång med en översikt av svensk utrikessjöfart de senaste hundra åren.

För arbetet har man valt en utomstående skribent, Torbjörn Dalnäs, gammal sjöman och sjöfartsjournalist, med breda encyklopediska kunskaper i ämnet och känd i kretsarna för en driven formuleringskonst och roande associationsförmåga i sitt skrivande. Syftet, som recensenten uppfattar det, har varit att förmedla en sammanhängande populärhistorisk översikt som utan att få årsbokens traditionella läsekrets att höja på ögonbrynen även kan tänkas appellera andra sjöintresserade. Därvid är greppet att överlåta åt en författare biträdd av en redaktionsgrupp att författa boken det givna, istället för en samling mer eller mindre disparata uppsatser.

Dalnäs startar med etableringen av svensk transocean linjetrafik i början av 1900-talet. De bägge världskrigens sjöfart intar självfallet en prominent plats liksom de första efterkrigsdecenniernas storhetstid för transocean linjetrafik, kyl- och bulksjöfart under blågul flagg. Men läsaren får också en nyttig översikt av de senaste decenniernas mångfacetterade och svåröverskådliga utveckling efter att de stora välkända rederikoncernerna lämnat scenen som intagits av nya entreprenörer, inte minst i de nya sjöfartsmetropolerna Donsö och Skärhamn. Sjöfartens myndigheter och sammanslutningar behandlas också. Boken avslutas med ett kort men fint avsnitt om 1900-talets sjöfart i konsten och litteraturen som ger mersmak.

Hur har då Dalnäs (och redaktionsgruppen) lyckats med den herkuliska uppgiften att skildra allt detta? På det hela taget bra. Boken har alla förutsättningar att tilltala läsare utan förkunskaper med sitt rappa språk och författarens förmåga att knyta ihop alla möjliga och omöjliga sammanhang. Även de mer pålästa får allt som oftast små aha-upplevelser när Dalnäs förklarar sammanhangen; det må vara ”Suezkanalens gula flotta”, ”finska patentluckor”, ro/ro-fartygens anfäder eller Transatlantics aborigin-namn på sina fartyg. Någon gång får författarens fallenhet för utvikningar i ren entusiasm ut om inte på djupt vatten så bland kobbar och skär. Det är nu inte ett stort fel i sammanhanget och det är aldrig tråkigt att läsa Torbjörn Dalnäs. Som helhet är också grafisk form vacker, med få undantag informativ och genomtänkt.

Vita bokstäver mot gråblå bakgrund är emellertid inget för en Old Salt som hunnit bli skumögd.

Sitt gränslösa tema till trots har naturligtvis somligt måst uteslutas för att inte göra boken helt ohanterlig. Till det hör kustsjöfarten (förutom färjetrafiken) och mera ekonomisk-historiska aspekter av sjöfarten. Här kan sägas att om den ekonomiska betydelsen av den transportrevolution som ägde rum inom sjöfarten när ångan och stålet slog igenom under slutet av 1800-talet är välkänd, så är den ekonomiska betydelsen av den faktiska transportrevolution inom sjöfarten som även ägde rum under slutet av 1900-talet sällan påtalad, inte heller här. Container- och ro/ro-fartyg, supertankers och stora bulkfartyg var en förutsättning för den kraftiga minskningen av transoceaniska transportkostnader som då skedde. Och utan detta hade globaliseringen som vi känner den idag inte varit möjlig. Måhända vore det ett ämne utifrån ett sjöhistoriskt perspektiv för en kommande årsbok: ”Ett skepp kommer lastat”!

Summaries:

The Voyage of the Corvette Carlskrona to the Mediterranean 1844-45: the Diary of 1st Lieutenant Govert Indebetou, Edited by Otto von Fieandt

In 1844 two Swedish Royal Navy ships were equipped for a voyage to the Mediterranean: the frigate *Josephine*, commanded by Commander Karl Ulner, and the corvette *Carlskrona*, commanded by Captain Gustav Ruuth. The purpose of their voyage was to provide visual military support to the Swedish negotiations with the Sultan of Morocco to remove one clause from the peace treaty of 1729 concerning Swedish trade and shipping with Morocco. This clause required Sweden to pay Morocco an annual fee for maritime protection against pirate attacks on Swedish ships.

The two Swedish war ships were stationed in Gibraltar during the negotiations with the Sultan as a show of force. During his long stay in Gibraltar Lieutenant Indebetou acquainted himself with his new environment, visiting the fortress, the town of Gibraltar and the surroundings outside the town. The local garrison also invited the Swedish officers to dinners and dances. Lieutenant Indebetou's diary provides a vivid picture of life in Gibraltar, describing not only the Swedes' relationship with the garrison but also with the local population.

Upon the conclusion of the negotiations with the Sultan of Morocco, *Carlskrona* sailed on to Tunis, Malta and Malaga. A notable event in Malaga involved the ship's officers being invited to a bullfight; this, however, did not favourably impress the Swedes.

Before leaving the Mediterranean the ship returned to Gibraltar, where the crew had to wait for easterly winds which would allow them sail against the strong current in Gibraltar Sound. On 18th July 1845 the ship returned to the Swedish naval base in Karlskrona. The crew's last duty before being paid-off was to display its skill in sail exercise for the inspecting admiral Nordensköld.

Ingemar Liljegren: The Swedish Voluntary Motorboat Corps – A Private Initiative in an Era of Rising Nationalism.

1913 saw an era of rising nationalism and times of profound political conflicts in Sweden, and it was during this time that a voluntary defense society, tied to Sweden's marine defense, was established in Gothenburg in the form of a motorboat flotilla. The initiators of this first flotilla were members of a group of wealthy and influential citizens in Gothenburg and professional officers in the region. Their aim was to support the local naval defense of the area.

General interest grew in this sphere and more motorboat flotillas were established throughout the country. The Government, with the support of the Swedish Admiralty, quickly tried to gain control of this development, for example by authorising various formal decisions, provide funding and through the active involvement of military staff. Some members of local societies reacted against this demand to subordinate themselves to a national organization. Nevertheless, in May 1915 the Admiralty presented a report which endorsed the foundation of a national motorboat corps, and this was enacted by the Government. Thereby a national voluntary defense organization controlled by the Swedish authorities was established: The Swedish Voluntary Motorboat Corps.

The first motorboat flotilla had been founded on the initiative of private individuals. These actions, which occurred mostly before the outbreak of WW 1, were probably catalysed by the desire to have a positive influence, for their own sake, on their relations with the military command. When the national corps was set up in 1915 it emerged in an atmosphere of strong nationalist sentiment and a need for defense which took shape with the involvement of several participants, private citizens, idealistic organizations and the military. It also seems that among the motives for the men who were engaged in this new organization (for a long time there were only men) there was a newfound desire to take considerable individual responsibility for the preservation and protection of society. Influenced by these values and the currents of nationalism of the period a new national voluntary defense organization developed, one of the very first in Sweden.

During the time of peace after WW 1, interest in the flotillas declined. The experiences of those who worked in the motorboat corps during WW 2 revealed the need for better resources both in terms of training as well as equipment for the boats. This led, therefore, to the corps being replaced by a new organization in 1941, *Sjövärnsskåren* (Swedish Sea Cadet Corps Asso-

ciation). This corps still forms part of the Swedish Naval Forces as a military organization for voluntary training and service.

Rene Taudal Poulsen: Merging fisheries history and fisheries biology: The potential of marine environmental history

This paper introduces the emerging field of marine environmental history. Marine environmental history combines maritime history and fisheries science in new ways, in order to understand the dynamics of fisheries and long-term changes in marine ecosystems. The field is relevant both to historians and fisheries biologists. The paper demonstrates the relevance of marine environmental history to the ongoing environmental debate, by asking if the present state of marine ecosystems is unprecedented in a long-term, historical perspective. Marine environmental history allows historians and biologists to estimate past fish stock abundances. Furthermore, the paper argues that maritime environmental history has a strong potential for enhancing our understanding of dynamics in past maritime societies by incorporating ecological aspects into a historical analysis. The field examines the driving forces of change within historical fisheries and coastal communities. It asks what caused changes and examines both human aspects, such as economy, politics and social relation, as well as natural aspects, such as ecosystems changes and more specifically changes in fish stock abundances.

Ola Tunander: Cold War History, Scholarship and the Game below the Surface

During the 1980s, most scholars, myself included, took for granted that the ongoing submarine activities (with periscopes and submarine sails) deep into the Swedish archipelagoes had its roots in Soviet Russia. The official documents pointed to the Soviets, and in 1983 the Swedish government protested strongly against Soviet intrusions in Swedish waters. The 1983 Submarine Defence Commission argued that signal intelligence, tape-recorded sounds, documented tracks on the sea-floor and visual observations of submarine sails proved beyond doubt that the intruding submarines came from the Warsaw

Pact countries, which in practical terms meant from the Soviet Union. Soviet interests in Swedish waters were obvious, but were these submarines actually from the Soviet Union? The Soviet leader Yuri Andropov suggested that the Swedes should sink every submarine entering their waters, and then they could see for themselves who the intruders were. From the late 1980s, increasingly disturbing evidence was presented to Swedish naval officers, as well as US and British officials, that indicated these were in fact Western operations.

In 1995 a new Submarine Commission claimed, after having been given access to all the documents of the 1983 Commission, that they found no relevant signal intelligence information. Despite the tape-recorded sounds, documented tracks on the sea-floor and visual observations of submarine sails which proved definitively that foreign submarines had entered Swedish waters, the 1995 Commission apparently found no evidence which pointed to a specific country being responsible for this activity. In the year 2000, former US secretary of defense Caspar Weinberger stated on Swedish TV that American submarine operations in Swedish waters were “part of a routine regular scheduled series of defense testing that NATO did and indeed had to do to be responsible and liable”. He also said that these operations were carried out after navy-to-navy consultations. Former British Naval Secretary, Sir Keith Speed, confirmed Weinberger’s statements and so did the former British chief of military intelligence Sir John Walker, but senior Swedish naval officers denied having ever been involved in any such consultations with the British or the Americans. Weinberger’s and Speed’s statements, however, forced the Swedish government to appoint a new Submarine Inquiry in 2001, led by Ambassador Rolf Ekéus, in which I participated as an expert. This Inquiry concluded that both the Soviets and Western countries may have been responsible for the intrusions. Recent TV-programs have also revealed that this Inquiry received information and documents about Western submarine activities that they were not able to declassify.

The 2001 Inquiry found that the submarine sails described tended to indicate Western submarines (“sail higher than wide”). However, almost all the documents and analyses that could have been decisive were missing from the intelligence service archive. One interesting case concerned a green sea-marker dye that appeared on the surface on 11 October 1982 one hour after a mine had been detonated at Mälsten against a submarine passing out from the Stockholm Archipelago. The green dye quickly expanded and came to cover a large area, but in the intelligence service archives the analyses of the samples and the photos were all missing. To my knowledge, at that time only

US submarines used such a green dye marker as a Visual Distress Signal. The diary of the Swedish Chief of Defense recorded a mine detonating under the submarine, a green patch and a “possibly sunk” or “damaged submarine”. Later the same evening, the Swedish local Command reported repair works on the bottom, and a coded signal was picked up by a tape-recording. The signal was sent by a transmitter using 400 Hz, which appear to be evidence of Western submarine involvement, because only they used this frequency, while Soviet diesel submarines used 330 Hz. There were no Soviet nuclear submarines in the Baltic Sea at the time. The diary of the Swedish Chief of the Navy mentioned a submarine that possibly tried to get in contact with a “damaged submarine” at Mälsten. The Command at Mälsten had had sonar and IR contacts with both submarines.

The tracks left on the bottom of the sea from the same incident were first presented as evidence of Soviet submarines. A 60-meter long keel track at Mälsten was presented by the Swedish Chief of Defense Staff as identical to the keel of the Whiskey class submarine that had stranded outside Karlskrona the year before. This seemed to be definite evidence of Soviet involvement. However, we now know that the regular Whiskey submarine did not have an external keel. Certain versions of this submarine did have these keels, however, but they were much wider. The now declassified measurements from Mälsten 1982 show a narrow keel (60 cm wide), which fits with the keel of a British Oberon or Porpoise class submarine. In fact, several Western submarines had a keel that might have left the tracks at Mälsten, while no Soviet submarine, to my knowledge, had this kind of keel at that time. The information presented in 1983 as evidence of Soviet activity actually pointed to Western submarines.

The following day, on 12 October 1982, the sonar operator at Mälsten tape-recorded the sounds of a submarine (very close to the passive sonars) for almost half an hour. These were primarily low-frequency sounds (80-120 Hz), and the very low turns per minute were believed to be evidence of a Western submarine. According to the diary of the Swedish Chief of Defense, this caused a lot of top-level activity. However, a Defence Research Establishment (FOA/FOI) report from the following week stated that there were no submarine sounds on the tape during this period (no 80 Hz), but they found an earlier recording on the tape (3:47 minutes) with high turns per minute. This was considered consistent with a Soviet submarine, and the recording was used by the Swedes as evidence of a Soviet submarine in the Swedish-Russian talks in Moscow in 1993. The Russians said that the sound did not necessarily come from a submarine, and the recent Swedish FOI report states

that the sound most likely originated from a Swedish surface ship *Amalia*. A recent Swedish TV-program, however, got the tape-recordings declassified and the most senior Swedish submarine sound experts were able to filter out sea noise that hid the recording of the submarine. 25 years later it is once again possible to listen to the half hour sound of this submarine and it is remarkable that, after a few days in 1982, it seemingly was covered by sea noise and was replaced by another recording.

Swedish Defence Minister Anders Thunborg said later that it was wrong to point to the Soviet Union, “but what should we have done? Should we have dived ourselves? We had authorities that knew about these things and we had to rely on them.” However, these authorities were following their own agenda.

Sjöhistoriska samfundets medlemsregister 2008

Nils Abrahamson, Karlskrona
Bernt Adamsson, Saltsjöbaden
Clas af Ugglas, Kungsängen
Lars Ahlberg, Halmstad
Christian Ahlström, Helsingfors
Carl Anderberg, Lidingö
Erik Andersson, Nacka
Gunnar Angert, Torslanda
Henric Ankarcrona, Stockholm
Richard Areschoug, Stockholm
Svante Astermo, Bromma
Peter Atterman, Ronneby

Anders Bager, Lidingö
Jonas Berg, Stockholm
Lars Otto Berg, Uppsala
Olof Bergelin, Täby
Göran Bergh, Bromma
Gunnar Berglöf, Lidingö
Michael Berlin, Stockholm
Sune Birke, Nacka
Thorvald Bjurö, Donsö
Einar Blidberg, Stockholm
Stellan Bojerud, Sundbyberg
Johan A. Boström, Saltsjöbaden
Christer Brandt, Djursholm
Tomas Bratt, Göteborg
Jan Bring, Nacka
Hedvig Brorsson, Drottningholm
Lars Bruzelius, Uppsala
Nils Bruzelius, Saltsjö-Duvnäs
Göran Bülow, Strängnäs

Torsten Cervin, Kalmar
Göran C-O Claesson, Sollentuna
Per Clason, Stockholm

Ulf Dagöö, Bromma
Clas Göran Dahl, Sollentuna
Jan Dahlström, Stockholm
Maria Dalhed, Stockholm
Torbjörn Dalnäs, Stockholm
Lars Danielsson, Nacka Strand
Anders Degerström, Stockholm
Rolf Du Rietz, Uppsala
Manne Dunge, Karlskrona
Carl-Gustaf Dybeck, Jönköping

Sten Edström, Stockholm
Torsten Edström, Vällingby
Eva Eggby, Hässelby
Ulla Ehrensvärd, Stockholm
Gunnar Ekdahl, Stockholm
Jarl Ellsén, Stockholm
Lars Enderfors, Stockholm
Harry Engblom, Stockholm
Johan Engström, Stockholm
Gunnar-Bo Ericson, Solna
Lars Ericson Wolke, Älvsjö
Christoffer H Ericsson, Helsingfors
Göran M Ericsson, Saltsjöbaden

Ingmar Flodin, Lysekil
Per Flyghed, Täby
Torbjörn Forsmark, Alingsås
Bengt Forssbeck, Sollentuna
Göran Frisk, Tyresö
Herman Fältström, Tyresö

Leif Gidlöf, Stockholm
Jan Glete, Stockholm
Mattias Gromark, Värmdö
Mikael Grounes Åkers, Styckebruk
Claes Gränström, Sköndal
Maria Gussarsson Wijk, Stockholm
Björn Gäfvert, Bromma

Bernt Hagberg, Haninge
Magnus Haglund, Kista
Carl-Johan Hagman, Lerberget
Björn Hamilton, Karlskrona
Karl Olov Hammarkvist, Stockholm
Carl-Gustaf Hammarskjöld, Stockholm
Staffan Hansson, Stockholm
John B. Hattendorf, Newport, Rhode Island, U.S.A.
Lars Hedenskog, Karlstad
Erland Hedgren, Täby
Svante Hedin, Katthammarsvik
Klas Helmerson, Stockholm
Peter Herlitz, Saltsjöbaden
Stig Herrström, Stockholm
Morten Hesthammer, Steinstö
Dieter Hoffsummer, Sköndal
Cay Holmberg, Stockholm
Joakim Holmberg, Stockholm
Bo Hugemark, Bromma
Bo R Hällenius, Stockholm
Martin Hårdstedt, Vännäsby
Christer Hägg, Stockholm
Patrik Höglund, Stockholm
Sten Högstedt, Halmstad

Per Insulander, Stockholm
Håkan Isidor Isidorsson, Alingsås

Håkan Jacobsson, Årsta
Marie Jacobsson, Stockholm
Tomas Jansson, Stockholm
Carl-Johan Jargenius, Stockholm
Nils Olov Jarlsåker, Nacka
Tommy Jeppson, Bergshamra
Claes M Jernby, Oxelösund
Dan Johansson, SaltsjöBoo
Mats Kero, Boden

Jan Kilborn, Göteborg
Carl-Arvid Klingspor, Stockholm
Anders Knutas, Mariefred
Lars-Åke Kvarning, Täby

Bengt Larsson, Lidingö
Bo Larsson, Åby
Jan Larsson, Stockholm
Bror-Rune Leanderson, Göteborg
Gunnar Lefrell, Österskär
Gert Lienhart, Stockholm
Simon Liliedahl, Djursholm
Ingemar Liljegren, Åhus
Erik Lincoln, Stockholm
Jan Linder, Stockholm
Carl Linton, Västerås
Ulf Lublin, Haninge
Stefan Lundblad, Stockholm
Bo Lundström, Vallentuna
Bengt Lundvall, Forsvik
Thomas Lundvall, Forsvik

Åke Magnusson, Norrköping
Torsten Malm, Täby
Carl-Gustaf Malmvik, Lidingö
Björn Marten, Strängnäs
Tor Marthin, Stockholm
Olle Melin, Lyckeby
Leos Müller, Uppsala
Gunnar Möller, Haninge

Sture Nachtwey, Kalmar
Jan Erik Nilsson, Styrsö
Sam Nilsson, Bro
Marie Nisser, Bromma
Erik Norberg, Hässelby
Christer Nordling, Stocksund

Hans Norman, Uppsala
Christer Norrvik, Skärholmen
Börje Nygren, Stockholm

Bill Odell, Stockholm
Curt S. Ohlsson, Göteborg
Hans-Lennart Ohlsson, Enskededalen
Tom Ohlsson, Karlskrona
Gunnar Olofsson, Örsundsbro
Sverker Olow, Lidingö
Kjell Olsson, Visby
Robert Owens, Stockholm

Christer Palmstierna, Stockholm
David Papp, Stockholm
Fredrik Peedu, Bromma
Leif Persson, Torshälla
Olof Pipping, Alingsås

Lorelei Randall-Grisell, Ingarö
Björn Rehnfeldt, Stockholm
Owe Ringdahl, Sollentuna
Folke Rosell, Hälsö
Lennart Rosell, Danderyd
Thomas Roth, Stockholm
Johan Rudebeck, Stockholm
Nils Rydström, Stockholm

Anna Sandell, Norrköping
J. Arne Sandevärn, Knivsta
Gunnar Schoerner, Stockholm
Bror Schwieler, Lidingö
Bengt Selander, Stockholm
Joakim Severinson, Göteborg
Ingvar Sjöblom, Stockholm
Thomas Skogsmo, Jönköping
Bror Stefenson, Stockholm
Bo Stjernström, Västerhaninge

Thomas Strannemark, Höllviken
Bengt Ståhl, Vejbystrand
Anders Stävberg, Hägersten
Per Sundberg, Lidingö
Peter Sundberg, Jönköping
Gunnar Sundblad, Hudiksvall
Ulric Sundström, Lund
Lars Swahn, Stockholm
Olle Svensson, Stockholm
Stig Svensson, Bromma
Thorsten Swenzén, Lidingö
Ulf Söderberg, Stockholm
Marianne Söderlind, Sandviken
Ulrica Söderlind, Spånga
Lars Gunnar Söderling, Torshälla

Rolf Thelin, Nygård
Per Tingbrand, Dalarö
Claes Tornberg, Stockholm
John Turesson, Farsta
Leif Törnquist, Åkersberga

Lars Ulfving, Täby
Magnus Ullman, Djursholm

Jan Wahlberg, Herräng
Per Wahlberg, Stockholm
Bo Wallander, Norrtälje
Evabritta Wallberg, Stockholm
Göran Wallén, Lidingö
Olle Wallin, Stockholm
Lars Wedin, Combloux, Frankrike
Göran Welinder, Nacka
Björn Werner, Stockholm
Christopher Werner, Göteborg
Bert Westenberg, Onsala
Niklas Wickström, Täby
Jerker Widén, Bro

Christer Widgren, Västerhaninge
Greger Widgren, Stockholm
Bo Wiklund, Blidö
Thorbjörn Wikström, Luleå
Nils Erik Villstrand, Åbo
Gustaf von Hofsten, Täby
Carl-Eric von Sydow, Ekerö
Fingal von Sydow, Saltsjöbaden
Erik Wrangel, Stockholm
Hans Åke Wängberg, Bromma
Berit o. Anders Wästfelt, Liden

Jan Åkerhielm, Stockholm
Rolf Åkerman, Glumslöv
Gunnar Åselius, Stockholm

Mats Öhman, Spånga
Urban Östensson, Stockholm
Margareta Östergren, Stockholm

Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning av hittills utgivna titlar i *Forum navales* skriftserie med stöd från Sune Örtendahls stiftelse, se www.sjohistoriskasamfundet.se

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs till:

Sjöhistoriska Samfundet, c/o Per Clason, Krigsarkivet, 115 88 Stockholm.

E-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

Till ansökan skall manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren.

I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges ”Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i *Forum navales* skriftserie som (aktuellt löpande nummer)”.

För ytterligare information tag gärna kontakt med Samfundets sekreterare (se ovan) eller redaktörer på editor@sjohistoriskasamfundet.se

Anvisningar för manusförfattare, Forum navale

Manus till *Forum navale* skall vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (Word dokument) till e-post. Efter överenskommelse med redaktionen kan manuskript även skickas på diskett. Författare av uppsats får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört. Bifoga gärna bilder eller illustrationsförslag.

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska, mellan en halv och två sidor. (*Forum navale* står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.) Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation, mellan 3 och 10 rader (namn, födelseår, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges.

Anvisningar för noter och litteratur:

Noter skall placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarnamn, tryckår, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter:

Widén 1990, s. 33, 55.

Johansson 1980, s. 55-89.

Johansson 1980, s. 55 ff.

Litteraturförteckning: Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Johansson, Ulla, "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i: *Oppdaginga av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo 1982

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

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, vol 73, No 286, January 1958

Enkla stilregler:

Siffror. Årtal skrivs 1956; men höga tal skrivs med ett mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett, två, tio, nitton), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, den 10 januari 1950; ej 10/1 1950) Undvik förkortningar om möjligt. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor.

Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek än löpande text. Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: (...).

Fartygsnamn kursiveras och skrivs utan citattecken!

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

Executive Board of the Swedish Society for Maritime History: Bo Wallander (President), Jan Glete (Vice-President), Per Clason (Secretary), Ingvar Sjöblom (Treasurer), Leos Müller (Editor), Mats Kero (Editor), Ulrica Söderlind (Editor), and Lars Bruzelius (Webmaster).

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>Mats Kero och Leos Müller: Förord</i>	5
Korvetten <i>Carlskronas</i> resa till Medelhavet 1844-45. Premiärlöjtnant Govert Indebetous dagboksanteckningar sammanställda av Otto von Fieandt.....	7
<i>Ingemar Liljegen: Bildandet av Sveriges frivilliga motorbåtskår</i> — ett privat initiativ i nationalismens anda.....	62
<i>René Taudal Poulsen: Merging fisheries history and fisheries biology:</i> The potential of marine environmental history	100
<i>Christoffer H. Ericsson: Sjökriget i finska viken den avslutande</i> sommaren 1944.....	115
<i>Mats Kero och Leos Müller: Ubåtsdebatt</i>	122
<i>Ola Tunander: Det kalla krigets historia, vetenskap och spelet under ytan</i> ..	125
<i>Nils Bruzelius: Ola Tunander, Spelet under ytan: teknisk bevisning i</i> nationalitetsfrågan för ubåtsoperationen mot Sverige 1982.	151
<i>Recensioner</i>	155
<i>Kortare recensioner</i>	164
<i>Summaries</i>	170
<i>Sjöhistoriska samfundets medlemsregister 2008</i>	176
<i>Sune Örtendahls stiftelse</i>	183
<i>Anvisningar för manusförfattare, Forum navale</i>	184

Pris 200 kr

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

ISSN 0280-6215