

Nr 67

*Forum
navale*



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2011

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius
Tryck: EO Grafiska, Stockholm 2011

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften Forum navale samt skrifter som ingår i Forum navales skriftserie.
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen och förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av Forum navale och skrifter som ingår i Forum navales skriftserie.

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Bo Lundström
Krigsarkivet
115 88 Stockholm
e-post: bo.lundström@riksarkivet.ra.se

Tidigare nummer av Forum navale och andra av Samfundet utgivna skrifter kan av medlemmarna beställas på ovan angiven adress.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Ansökan om medlemskap och adressändringar

Mats Kero
Allégatan 15
961 67 Boden
e-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Jerker Widén, e-post: jerker.widen@fhs.se
Stefan Lundblad, e-post: lundblad.stefan@gmail.com

Forum navale
c/o Jerker Widén
Militärvetenskapliga institutionen
Försvårshögskolan
Box 278 05
115 93 Stockholm

INNEHÅLL

Redaktionens förord	6
In memoriam Pia Abrahamsson.....	9
<i>Åsa Olovsson: Svensk-arktiska relationer – Vegabesättningens möte med tjuktjer i nordöstra Sibirien 1878–1879</i>	10
<i>Bengt Larsson: Marinens sjöoperativa doktrin 1958–1961</i>	48
<i>Pierrick Pourchasse: Trade between France and Sweden in the Eighteenth Century</i>	92
 <i>Recensioner</i>	
<i>Arne Sundström: Samuel Owen: teknik- och ångbåtspionjär Anmäld av Olle Krantz</i>	116
<i>Martin Estvall: Sjöfart på stormigt hav – Sjömannen och Svensk sjöfarts tidning inför den nazistiska utmaningen 1932–1945 Anmäld av Sven Nordlund</i>	120
<i>Ingvar Henricson: Briggen Gerda – den gamla och den nya Anmäld av Bo G Hall</i>	125
<i>Knud J. V. Jespersen m. fl.: Danmarks krigshistorie 700–2010 Anmäld av Lars Ericson Wolke</i>	128
<i>Johan Lupander: Skagerackslaget 1916 – titanernas kamp Anmäld av Bengt Larsson</i>	132
<i>Ove Allansson (red.): Sjölivets berättare: en refererande och citerande översikt Anmäld av Mats Kero</i>	135
<i>Max Engman & Kasper Westerlund (red.): Petsamo och havet Anmäld av Lars Elenius</i>	138

Sven-Erik Nylund: <i>Torpederade och internerade: finska sjömän i andra världskriget</i> Anmäld av Mats Kero	142
Gustaf von Hofsten / Frank Rosenius (red.): <i>Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet</i> Anmäld av Bo G Hall	146
Överbefälhavare Lennart Ljungs tjänstedagböcker, <i>utgivna genom Evabritta Wallberg</i> Anmäld av Andreas Linderoth	150
Bengt Gustafsson: <i>Sanningen om ubåtsfrågan – ett försök till analys</i> Anmäld av Per Edling	153
Anders Jallai: <i>Spionen på FRA</i> Anmäld av Per Andersson	155
Hervé Coutau-Bégarie: <i>Le meilleur des ambassadeurs – théorie et pratique de la diplomatie navale</i> Anmäld av Per Edling	159
 <i>Kommenterade dokument</i>	
<i>Lars Ericson Wolke: Skeppet Vasas kanoner år 1628</i>	162
<i>Christer Hägg: Kraftprovet vid Cape Froward</i>	169
 Sune Örtendahls stiftelse	174
Anvisningar för manusförfattare	176



Redaktionens förord

Jerker Widén och Stefan Lundblad

Inför detta nummer av Forum navale, det 67:e i ordningen, har en hel del förändringar skett. Mats Kero och Leos Müller har slutat sitt arbete som redaktörer för tidskriften och de förtjänar ett varmt tack för sina insatser under åren. Som tur är för oss nya redaktörer kan vi tillgodogöra oss deras erfarenheter och kunskaper, då de är fortsatt aktiva inom Sjöhistoriska samfundets styrelse. Tidskriften har fått en delvis ny layout och tanken har varit att skapa ett omslag med mer modern och akademisk framtoning, samt med mer utrymme för information om verksamheten. Innehållsmässigt följer vi i stort den tidigare formen.

Samfundet har alltså som ambition att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former." Detta betyder att Forum navale ska innehålla en bra blandning av civil och militär sjöhistoria, både äldre och mer samtida, där Sverige och svenska förhållanden står i centrum eller spelar en betydande roll. Som snart kommer att framgå finns alla dessa aspekter av sjöhistorien representerade i innevarande nummer.

Forum navales redaktörer har alltid haft ambitionen att trycka sjöhistoriska texter med så hög kvalitet och stort läsvärde som möjligt. Granskning av insända alster har som regel genomförts av redaktionen, men även av styrelsemedlemmar och samfundsmedlemmar med särskilda kompetenser. Vi tar nu steget fullt ut på denna inslagna väg och inför formell sakkunniggranskning (peer-review) på alla längre artiklar i tidskriften. Det främsta syftet är naturligtvis att genom oberoende granskning, utförd av särskilt utvald expertis, med anonymitet för både

författare och granskare, ytterligare höja kvaliteten och originaliteten i de bidrag som trycks. Av tidsskäl har sådan granskning inte genomförts helt och hållet i detta nummer men inriktningen för framtiden är tydlig.

Den 67:e årgången av *Forum navale* innehåller flera intressanta bidrag. Åsa Olovsson inleder med en spännande artikel om den svenskledda Vegaexpeditionen och dess långvariga möte 1878–1879 med ursprungsfolket tjuktjerna som befolkade Tjuktjerhalvön i nordöstra Sibirien. Studien fokuserar på hur expeditionens medlemmar beskrev och tolkade det kulturella mötet med ursprungsbefolkningen. Slutsatserna gör gällande att representationerna av tjuktjerna primärt influerades av redan existerande sociala konstruktioner och att dessa bedömningar bör omvärderas i ljuset av post-kolonial teori.

Bengt Larsson beskriver i sin studie den svenska marinens doktrinutveckling under åren 1958–1961. Detta var en avgörande brytningstid för marinen, som efter 1958 års försvarsbeslut fick minskade anslag och i vissa fall förändrade uppgifter. Under perioden var det kustinvasionen och hotet från de sovjetiska sjöstridskrafterna som dominerade hotbilden och därmed doktrinen. Författaren riktar kritik mot beslutet att avskryva större örlogsfartyg och att detta negativt påverkade förmågan att skydda importsjöfarten. Försvarsmakten satsade istället på oprövade tekniska och taktiska lösningar tillhandahållna av i första hand flygvapnet.

Pierrick Pourchasse visar i sin studie av svensk-fransk handel under 1700-talet att Frankrike var en viktig handelspartner. Landet importerade svenskt järn, virke och tjära, medan Sverige köpte vin, konjak och salt från franska tillverkare. Invandrande hugenotter etablerade sig i Stockholm under perioden och spelade en viktig roll för utbytet mellan länderna. Trots att handeln inte var särskilt stor i relativa termer var den betydelsefull för båda länderna. Sverige minskade sitt beroende av de brittiska marknaderna och för Frankrike var svenskt järn väsentligt för den marina uppbyggnaden. Det exporterade svenska järnet skapade även nyttig konkurrens för de franska tillverkarna, något som generellt sett höjde kvalitén.

Förutom dessa tre längre artiklar finns även ett stort antal recensioner av nordisk och internationell sjöhistorisk litteratur. Detta följer tidigare upplägg. En nyhet är dock att vi också publicerar reproduktioner av originalhandlingar, kartor eller målningar som är kommenterade av experter. För oss historiker är de unika dokumenten och textfragmenten ofta själva tjusningen med verksamheten. I detta nummer tar Lars Ericson Wolke med oss på en intresseväckande färd

bland de planer och tankegångar som fanns i samband med beväpningen och artilleribestyckningen av regalskeppet *Vasa*. I den handskrivna förteckning från 1628 som finns avbildad kan information erhållas om själva pjäserna, deras typ och antal, samt en kort notering om *Vasas* senare öde. Detta är en av få originalkällor som finns kvar om beväpningen av ett av vår historias mest omskrivna fartyg.

Men historia skrivs inte bara med dokument utan också med bilder, såsom kartor och målningar. Christer Hägg låter en berömd svensk marinmålning av amiralen Jacob Hägg bilda utgångspunkt för en beskrivning av fregatten *Eugenies* passage genom Magellans sund 1852, under den svenska flottans första världsomsegling 1851–1853. Även i kommande nummer har vi för avsikt att trycka kommenterade historiskt viktiga, vackra och säregna dokument, kartor och målningar, som på ett konkret sätt bidrar till en ökad förståelse av den svenska sjöhistorien.

År 2009 var ett mycket produktivt år vad avser böcker i Forum navales skriftserie. Skörden under år 2010 har varit betydligt magrare och vi i redaktionen ber medlemmarna om överseende med detta. Vi kan dock erbjuda ett fullmatat nummer av Forum navale samt snart även en ny webbplats där Sjöhistoriska samfundets verksamhet och produktion exponeras på ett nytt, fräscht och mer tillgängligt sätt. Detta gäller t.ex. vårt beslut att digitalisera tidigare versioner av Forum navale, i första omgången från åren 1940 till 1960. Även innevarande och kommande nummer av tidskriften kommer att läggas ut i fulltext på Samfundets nya webbplats.

Slutligen skall noteras att viktiga förändringar har skett i Samfundets styrelse under året. Förutom att Forum navale fått nya redaktörer har Bo Lundström tillträtt som biträdande redaktör för Forum navales skriftserie. Mats Kero, tidigare redaktör, har ersatt Klas Helmersson som sekreterare medan den senare behåller rollen som vice ordförande. Eva Eggeby har tillträtt som biträdande skattmästare. Sålunda en förändring kombinerad med kontinuitet.

Vi önskar medlemmarna och andra intresserade läsare en trevlig och spännande läsoplevelse.

Skrifter utkomna i Forum navales skriftserie under 2010:

Hjulhammar, Marcus, *Stockholm från sjösidan. Marinarkeologiska fynd och miljöer*. (Stockholmia förlag, Stockholm, 2010. 4to, 359 s, ill.) Forum navales skriftserie nr 38.



In memoriam

Pia Abrahamsson 1954–2010

Pia Abrahamsson har avlidit i en ålder av 56 år efter en tids sjukdom. Efter juris kandidatexamen och utbildning på Grafiska Institutet var hon under 30 år verksam vid familjeföretaget Axel Abrahamsons Tryckeri AB som hon ledde vid sin bortgång. Pia hade övertagit ledningen av tryckeriet av sin far, boktryckaren samt sjö- och lokalhistoriske författaren Nils Abrahamson. Med hennes bortgång avslutas en epok i Karlskronas tryckerihistoria. Företaget förvärvades av familjen Abrahamson 1895 och har sedan 1906 bedrivits under namnet Axel Abrahamsons Tryckeri. Till företagets stadiga kunder har hört Kungliga Örlogsmannasällskapets Tidskrift i Sjöväsendet och Marinmuseum årsbok, liksom denna tidskrift.

Som förutvarande redaktörer för Forum navale och dess skriftserie minns vi med tacksamhet det goda samarbetet med Pia Abrahamsson och Axel Abrahamsons Tryckeri genom åren.

Mats Kero och Leos Müller



Svensk-arktiska relationer

Vegabesättningens möte med tjuktjer i nordöstra Sibirien 1878–1879

Åsa Olovsson

Prognoser om att polarisen är på väg att smälta riktar fokus mot Arktis. Det spekuleras kring nya sjövägar, men också om vilka som blir nya aktörer i världsekonomin. För ett par år sedan kunde vi läsa i pressen om hur Ryssland satt ned foten i Arktis. Med ubåt tog man sig ned till havsbotten vid Nordpolen, där man placerade en flagga. Dessa anspråk på en utvidgad gräns handlade om möjligheten till framtida vinster inom olja och gas. En av projektets intressenter var den svenske miljardären och affärsmannen Frederik Paulsen, som investerat miljonbelopp för att få följa med ett av de ryska fartygen.¹

De ekonomiska, men också politiska och sociala, banden som finns idag mellan ursprungsbefolkningar i polarområdet och representanter från olika stater, institutioner och organisationer kan sökas i historien. För drygt hundraretio år sedan genomfördes, under svensk ledning, Vegaexpeditionen. Fartygets framfart hindrades av isen och *Vega* övervintrade under tio månader 1878–1879 i det sibiriska Arktis. På så vis ägde ett kulturmöte rum mellan besättningen och Tjuktjerhalvöns invånare. De resande skrev ned sina

Fil master Åsa Olovsson är sedan tidigare gymnasielärare, men idag arbetar hon som reporter. 2006 fick hon ta emot utmärkelsen Alla tiders historielärare. Artikeln bygger på hennes mastersuppsats.

erfarenheter i representationer som expeditioner, rapporter, dagböcker och artiklar.² Tidigare tolkningar av dem har fokuserat på polarforskaren. Seglatsen har omtalats som ett paradnummer och *Vegas* män har hyllats som hjältar, vilka klarat en lång infrysning, gjort mängder av vetenskapliga upptäckter och lyckats med den geografiska bedriften att som första fartyg ta sig genom Nordostpassagen. Men den förklaringen är lika fastfrusen som *Vega* var i polarisen.

Inspirerad av postkoloniala perspektiv och genom kulturanalys har jag granskat nämnda representationer. Framförallt studeras de etniska relationerna mellan expeditionens medlemmar och tjuktjerna, dvs. den interaktion som ägde rum under fartygets vinterkvarter. Ursprungsfolk betraktades av samtiden som vildar från en primitiv periferi, vilka var underordnade all form av civilisation. Av det skälet ledde mötet till distinktioner och till att föreställningar om arktiska folk fortsatte att vara stereotypa och fördömande. Men här och var skimtar relationella sidor, som handlar om att det fanns en gemenskap mellan *Vegas* män och de tjuktjer de sammanstrålade med. Därtill var de expeditionen behjälplig på många sätt.

I föreliggande forskning aktualiseras frågor som rör kommunikation och umgänge. Här studeras verksamheter samt vilka resultat och reaktioner dessa genererade. Likaså undersöks vad expeditionen representerade: Hur *Vegas* män såg på tjuktjerna; men också hur de förstnämnda såg på sig själva. Detta ställs i relation till interaktionen de etniska grupperna emellan. Härtill följer en titt på de historiska sammanhangen, dels rörande expeditionen som företeelse i sin samtid, dels kring de ursprungsfolk de avsåg studera.

Vegaexpeditionen och dess representanter

Vegaexpeditionen genomfördes i ett tidsskede då forskning i Arktis var på frammarsch. Vita ytor på världskartan var högintressanta. Sverige var en polarforskande nation. Runt förra sekelskiftet genomfördes ett tjugotal svenskleda seglatser till Arktis från 1860-talet och femtio år framåt. Några av de mer kända expeditionerna gick till Spetsbergen och Grönland. Innan *Vegas* seglats genom Nordostpassagen och runt Eurasien fullbordades hade några resor gjorts fram till floden Jenisejs mynning i Ryssland. När väl polerna var utforskade blev det för svensk del inga fler omfattande seglatser i det arktiska området.³

Motiven till Vegaexpeditionen var främst vetenskapligt inriktade. Men den avsåg även att tillgodose handelspolitiska intressen i provandet om Nordostpassagen var en tänkbar sjöväg för handel samt om det fanns möjliga naturresurser för exploatering. I konkurrensen med andra polarforskande nationer utgjorde expeditionen också en territoriell markering. Härtill var den en geografisk bedrift.⁴

Vega var en tremastad ångdriven bark byggd som valfångstfartyg 1873 i Bremerhaven i Tyskland. Hon köptes in av AB Svenska ishavet och inför den förestående seglatsen iordninggjordes hon vid Karlskrona örlogsvarv. Fartyget hade tillräckligt med resurser, utrustning och förnödenheter för att vara till sjöss under ett års tid.⁵ Den stundande expeditionen stöddes av den svenske affärsmannen Oscar Dickson, men också av Sveriges kung Oscar II. Projektet sponsrades också av den ryske gruvägaren Alexandr Sibirjakoff från Irkutsk. Han var ägare till två guldgruvor. Intressenterna finansierade en tredjedel var av expeditionen. Då liksom nu såg man möjligheter till ekonomiska vinster i Arktis, även om anspråken då handlade om individuella habegär mer än kommersiella vinster.⁶

Expeditionens vetenskapliga ledare var Adolf Erik Nordenskiöld, professor vid Naturhistoriska museets mineralologiska avdelning i Stockholm. Befäl över *Vega* förde löjtnant i kungliga svenska flottan Louis Palander.⁷ På fartyget fanns sammanlagt trettio man, som frivilligt valt att ingå i expeditionen. Nio av dem var vetenskapsmän, vilka utom i de svenska fallen också var officerare. Om bord fanns även underofficerare, läkare, fångstmän, båtsmän, timmermän med flera befattningar. Karaktäristiskt för *Vegas* besättning var dess multinationella sammansättning. Utöver Sverige representerades Norge, som var i union med Sverige. Därtill deltog en representant från vardera Italien och Danmark. Finland – inlemmat i det ryska kejsardömet – var också med.⁸

Med Stilla havet som slutpunkt

Både Nordenskiöld och Palander hade ingått i tidigare polarexpeditioner. Vid ett par tillfällen hade de genomfört seglatsen till Norra ishavet, varför de ansåg att sjöfart från Atlanten till Sibirien var möjlig. Med Stilla havet som slutpunkt var planen att segla genom den svårgenomträngliga passagen i nordost, när den

Forskare och officerare på Vega

Namn	Titel/grad och utbildning
Almqvist, Ernst Bernhard	Medicine kandidat och fartygsläkare
Bove, Giacomo	Löjtnant italienska flottan samt hydrograf
Brusewitz, Eric Cornelius	Löjtnant och fartygets second
Hovgaard, Andreas Peter	Löjtnant vid Kungliga danska flottan samt fysiker
Kjellman, Frans Reinhold	Filosofie kandidat och botanist
Nordenskiöld, Adolf Erik	Professor, vetenskaplig ledare, naturgeograf och geolog
Nordqvist, Oscar	Löjtnant vid Kejsarliga ryska flottan samt tolk och zoolog
Palander, Louis	Löjtnant vid Kungliga flottan samt fartygschef
Stuxberg, Anton Julius	Filosofie doktor samt zoolog

Källa: Thorén 1979 s. 94

under sensommaren var någorlunda isfri. Där var genomfarten som besvärligast och där hade aldrig tidigare ett fartyg passerat.⁹

Vega kastade loss den 22 juni 1878. Fartyget gick från Karlskrona via Köpenhamn till Göteborg och sedan vidare till Tromsö. I slutet av juli samma år, när samtliga deltagare var ombordmönstrade, startade expeditionen. Inledningsvis förenade sig *Vega* med *Lena*, *Fraser* och *Express*. Även dessa fartyg var finansierade av Sibiriakoff. De avvek emellertid för andra uppdrag, medan *Vega* fortsatte sin planerade rutt i nordostlig riktning. Längs vägen gjorde vetenskapsmännen olika undersökningar och diverse nya upptäckter. I september 1878 hade *Vega* nått fram till nordöstra Sibiriens kust. Där hindrades fartygets fortsatta framfart av polarisen.¹⁰

I närheten av Pitlekaj på Tjukthjerhalvön förberedde besättningen fartyget för övervintring. Denna varade i närmare tio månader. Vinterkvarter hade kunnat undvikas om inte drivis vid Nordkap hade tvingat fartyget att stanna några extra dygn där. Under infrysningen sammanstrålade besättningen med det

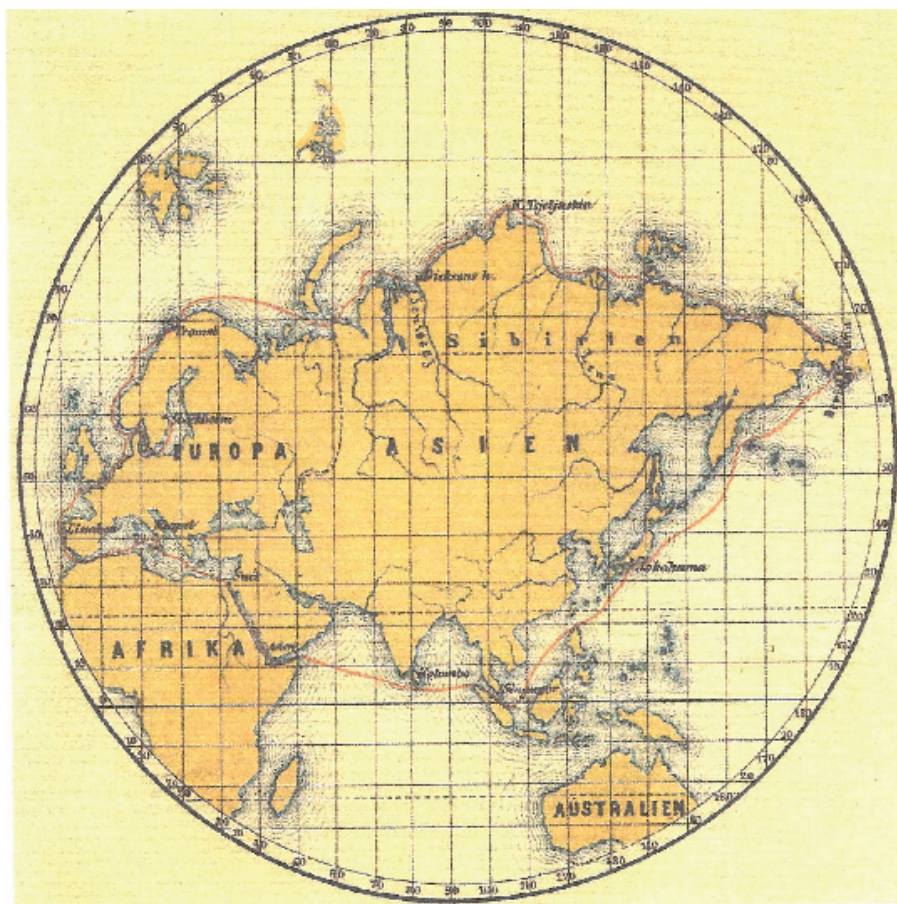
Manskap på Vega

Namn	Befattning
J Haugan (Norge)	Draggförman
Dan Asplund	Båtsman och kock
F A Pettersson	1:e maskinist
Rud Nilsson	Skeppare
C J Smålänning	Båtsman
Olof Öman	Matros
Gjerton Carlsson	D:o
C Levin	Båtsman och hovmästare
P M Lustig	Båtsman
Ped Johnssen (Norge)	Fångstman
C Ljungström	Båtsman
C Carlström	Eldare
Sven Andersson	Timmerman
Olof Ingelsson	Eldare
C Lundgren	Matros
Ped Sivertssen (Norge)	Fångstman
O Nordström	2:e maskinist
Otto Hansson	Matros
Pehr Lind	Båtsman
P O Fäste	Båtsman
Th A Boström	Jungman

Källa: Ekström <http://www.grm.se/nordost/hemexp/vegabess.htm>

sibiriska ursprungsfolket tjuktjer. Först i juli 1879 hade isen smält så pass att expeditionen kunde fortsätta sin resa. Ett par dygn senare var hon det första fartyg som seglade genom Nordostpassagen. När *Vega* i början på september samma år nådde Yokohama i Japan inleddes de första hyllningarna.¹¹

Vägen hem kantades av ytterligare gratulationer. I Rom, London och Paris hölls påkostade mottagningar till expeditionens ära. När *Vega* i april 1880 seglade in i



Vega resa med start i Karlskrona 22 juni 1878 och mål i Stockholm den 24 april 1880.
Källa: Wråkberg 2001, s. 12.

Stockholm anslöt fartyg i kolonner. Hyllningarna och firandet fortsatte och nyheten om *Vega* spreds över stora delar av världen. Forskningsresultaten och föremålsinsamlingarna väckte stor uppmärksamhet. I anslutning till expeditionen gav man ut vetenskapliga rapporter och artiklar, översatta till olika språk.¹²

Naturfyndigheter från den sibiriska kusten var dock ringa. Inte heller fick Nordostpassagen något genomslag som handels- och transportled i anslutning

till *Vegas* genomsegling. Den avtagande uppmärksamheten har förklarats med att sjötrafiken för utländska fartyg i området inskränktes till följd av ryska revolutionen 1917. Likaså påstås Suezkanalen ha utnyttjats i allt större utsträckning, tillsammans med att Transibiriska järnvägen byggdes. Men intresse för framkomlighet längs denna sjöväg uppstod på annat håll. I dåvarande Sovjetunionen investerade man stora summor i en isbrytarflotta.¹³

Tjuktjerhalvön och dess ursprungsfolk

Tjuktjerhalvön ligger i Sibiens nordöstligaste del och är en av världens kallaste platser. Till ytan är regionen jämförbar med Frankrike. Den etniska gruppen tjuktjer dominerar platsen. Under det att *Vega* låg i vinterkvarter vid Tjuktjerhalvön påträffades drygt 300 av dessa. De allra flesta har förblivit anonyma, men några av dem omtalas vid namn. De tjuktjer Vegamännen umgicks med var nomader och bodde i enkla tält. Tältplatserna varierade i storlek. Tjuktjerna levde av vad havet och tundran kunde ge. Vid brist på mat flyttade de vidare till en annan plats, där tillgången på föda var mer rik. Liksom många andra naturfolk var de shamanister. De förbindelser tjuktjerna hade med andra omkring den tid när *Vega* låg infrusen, rörde sig om amerikanska och kanadensiska valfångare. Med dem bytte de till sig alkohol och tobak och själva avyttrade de elfenben, päls och skinn. Genom sammankomsterna lärde sig tjuktjerna engelska fraser.¹⁴

Under Peter den stores tid erövrade Ryssland flera regioner i Sibirien. I samband med annekteringen av Tjuktjerhalvön blossade flera konflikter upp. Vid ett tillfälle dödades ett ryskt befäl. Med avsikt att hämnas utplånades ett stort antal tjuktjiska bosättningar. Människor i området dödades eller tillfångatogs för att bli offer för slavhandel. Renhjordar jagades bort. Denna med flera kampanjer i regionen har paralleller med fördrivningen av indianer i Nordamerika. Under samma århundrade drabbade även befolkningarna i området själva samman.¹⁵

Ryssarna förmådde inte helt och hållet införliva Tjuktjerhalvön och drog sig tillbaka. Det gjorde att ursprungsfolken levde relativt avskilt från det ryska samhället under 1800-talet.¹⁶ Först under sovjettiden införlivades Tjuktjerhalvön till fullo. Vid den tiden deporterades minst ett par miljoner människor



Skiss över arktiska regioner.

Källa: <http://arctic-council.org/filearchive/SSBmap.pdf>

till Gulagläger i regionen, främst som arbetskraft inom gruvnäringen. Även ursprungsfolken i området riskerade att hamna i arbetsläger om de opponerade sig mot den kommunistiska terrorn. Det sägs att trettio procent av allt guld i världen utvanns i Kolymabergen under 1940-talet och för varje kilo förlorade en människa livet.¹⁷

I linneansk anda

Kartläggningar och undersökningar i tidigare utforskade områden under 1800-talet gick tillbaka till Carl von Linnés tid. I denna anda utfördes Vegaexpeditionens vetenskapliga uppdrag. Vid sidan om bl.a. botaniska, geografiska och zoologiska vetenskapliga undersökningar beslutade Nordenskiöld också att utforska och dokumentera ursprungsfolk längs *Vegas* resa. Studierna av tjuktjerna blev särskilt omfattande till följd av infrysningen.

Idéer om ras- och kulturmätningar av ursprungsbefolkningar bottnade i sig i kolonialismen. Dessa fick ett allt starkare fäste under 1800-talet. Etnografiska studier ansågs vid den tiden leda till ökade lärdomar om människans historia. I länder som Frankrike, Tyskland och Storbritannien bildades de första antropologiska sällskapen från 1850-talet och framåt. I Sverige skedde motsvarande runt 1870-talet. Nordenskiöld var engagerad i Svenska sällskapet för antropologi och geografis (SSAG:s) styrelse.¹⁸

Listan på inflytelserika personer och stilbildare som inspirerade vetenskapsmännen på *Vega* är lång. Några exempel utöver Linné är Georg Forster och Alexander von Humboldt. De skrev geografiskt inriktade reseberättelser från sina respektive upptäcktsresor under 1700- och 1800-talet. De klassade ursprungsbefolkningars leverne som primitivt. Dessutom fastställdes skillnader mellan underordnade och överordnade kulturer i en systematisk ordning, vilket även skedde hos vetenskapsmän som Arthur de Gobineau och Charles Darwin. I Sverige forskade Anders och senare Gustaf Retzius på människors kranier. De delade in ursprungsbefolkningar i kortskallar respektive långskallar.¹⁹

Det här slaget av forskning användes som teoretiska verktyg när *Vegas* vetenskapsmän studerade de främmande kulturer de träffade på. Genom tidigare berättelser kunde de luta sig mot en bank av redan befintliga konstruktioner och stereotypa bilder av ursprungsbefolkningar.²⁰ Vegaexpeditionen följde ett slags kolonialt mönster. Där fanns vetenskapsmännen och deras underhuggare, här i form av fartygets manskap. Dessutom utnyttjades ursprungsbefolkningarna som informanter och de lät sig även undersökas.²¹

Nya forskningsrön kring ännu ett ursprungsfolk visades upp i tidskriften *Ymer*. Ett stort antal artiklar om tjuktjerna gavs ut åren efter expeditionens genomförande. Studier av ursprungsfolk var förenade med insamling av etno-

grafiska föremål såsom redskap och kulturella symboler och därmed öppnades möjligheter att visa upp levnadsförhållanden i polartrakterna på museer och utställningar.²²

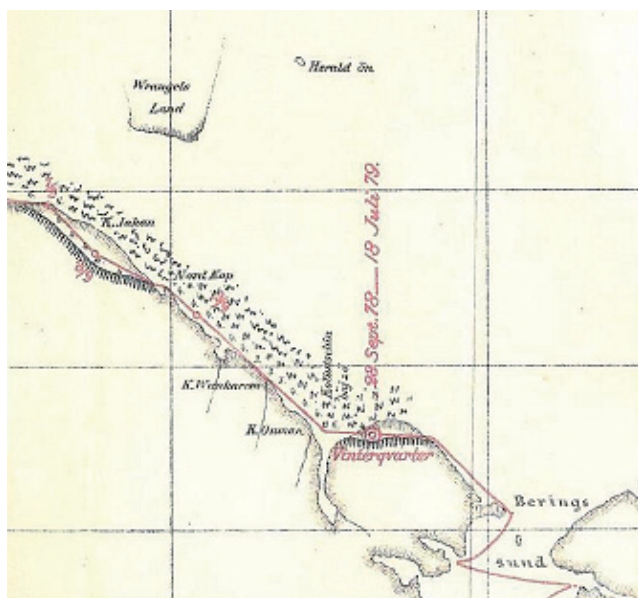
De första mötena med tjuktjer

Under första delen av *Vegas* resa mötte expeditionen samer och samojeder. I början av september 1878, när fartyget hade nått fram till västra delen av Tjuktjerhalvön påträffade man tjuktjer.²³ Nordenskiöld beskriver: "Nu inträdde dock en angenäm omvexling, i det att vi ändtligen kommo i beröring med infödingar".²⁴ Den aktivitet som förefaller ha tagit vid i omedelbar följd efter att parterna upptäckt varandra var att: "Maskinen stoppades, båtarne lade till, och en mängd skinnsklädda, barhufvade varelser klättrade öfver relingen...".²⁵ Utöver att tjuktjerna sägs ha embarkera fartyget, skildras de som glada och tjattande infödingar.²⁶ Det indikerar att *Vegas* män använde befintliga diskurser om ursprungsfolk samt att man i framställningen velat visa på en diskrepans mellan ett primitivt och ett civiliserat beteende. I en annan skildring av händelsen avslöjade Vega-Sven att gevärsskott avlossades från fartyget. Han beskriver händelsen:

I dag på morgonen så kom där till oss 3 båtar med människor, de var vilda, de ville gå ombord men vi måtte ta oss ett gevär och skjuta innan vi kunde styra dän. Deras båtar var av sälhud, de var en 30 stycken människor, ludna, bruna fulingar.²⁷

Det första sammanträffandet med tjuktjer skildras även av zoologen och löjtnanten Oscar Nordqvist. I hans framställning anas en viss blygsel hos dem han mötte. Denna förefaller ha släppt "sedan de fått en sup bränvin och en bundt tobak per man."²⁸ De olika skildringarna låter se att Vegamännen uppfattade att de själva representerade ett civiliserat folk och att tjuktjerna befann sig i ett primitivt stadium i utvecklingen. Beskrivningarna visar upp en ganska enkel och entydig bild av ursprungsfolken.

Ännu fanns inga planer på att övervintra, men utan tvekan månade *Vegas* män om att skapa förutsättningar för goda kontakter. Inte minst märktes det genom de gåvor som expeditionens män delade ut till tjuktjerna i form av



Vegas vinterkvarter
28/9 1878-18/7 1879
Källa: Bilaga i Tidskrift
i Sjöväsendet 1879

silvermynt, tobak och lerpipor. Till del gav man också dem socker, avlagda kläder och spritdrycker.²⁹ Emellertid upprättade besättningen fler förbindelser med Tjuktjerhalvöns invånare. Ett antal tjuktjer beskrivs ha färdats med båt fram till *Vega* i början av oktober 1878, när hon låg i närheten av Pitlekaj.³⁰ När vinterkvarter där var ett faktum gästade tjuktjer fartyget med jämna mellanrum. Men besättningen besökte också deras tältplatser. Den allra minsta byn bestod av några få tält, medan den största boplatsen hade tjugofem. Inledningsvis fanns sju tält i Pitlekaj. Ett halvår senare fanns ingen bosättning där längre, då invånarna flyttat till ett annat område mer rikt på föda.³¹

Ickeverbal och språklig kontakt

Kontakterna mellan *Vegas* män och tjuktjerna genererade dels en ickeverbal, dels en verbal kommunikation. Olika former av samspel prövades. Ett stående inslag var lekar. Detta påvisar att de etniska grupperna kontinuerligt var tillsammans. Relationerna gynnade de fortsatta kontakterna, men samtidigt blev

de olika folkens seder och traditioner sinnebilder för det som var annorlunda, vilket också bidrog till ett skillnadsskapande. Strax innan fartyget blev infruset beskriver Vega-Sven ett besök vid en tältplats och hur parterna kommunicerade genom gester, imitation och lek. Som han uttrycker det: "hade [jag] dom att springa änkeleken, att banka hud och skinn och hoppa hjort. Sen ställde de till en lek på sitt vis".³²

Ett annat exempel påvisar hur manskapet under sin lediga tid sökte kontakt med tjuktjerna. I dagboken har Vega-Sven skrivit: "Så gick vi sex tokar i land till tjuktjernas tält. Vi hade dom till att dansa. Ingelsson var så tosig med dom. De var så lustiga...".³³ Nordqvist berättar om en tillställning där några tjuktjiska kvinnor uppträdde. Hans beskrivning av det visar att han inte riktigt kunnat sätta ord på vad han såg. Det var för honom en absolut annorlunda kulturyttring, som dessutom framställs som verkligt erotisk:

En annan dans, som jag sett, är mer en med mimik utförd sång än en egentlig dans. Jag såg en gång ett par tshuktschiska qvinnor utföra en sådan dans i sittande ställning. De hade klädt af sig ända till midjan, så att öfre delen af kroppen var alldeles bar. Sången, som utgjordes af regelbundet utstötta korta, grymtande och hesa ljud, beledsagades af kroppens svängande turvis åt höger och åt venster och armarnas samtidiga sträckande åt samma håll.³⁴

När *Vega* var samlingsplatsen för umgänge roade flera av fartygets saker tjuktjerna. Omvänt fascinerades sjömännen över ursprungsfolkens reaktioner på de för dem främmande föremålen. Palander skildrar en påhälsning i officersmässen, dit en tjuktjehövding med hustru bjudits in. Denne smyckade sin makas hår med den guldgalon han fått i gåva. Därtill speglade han sig om och om igen.³⁵

För att fira in det nya året hade ett sällskap bestående av både män, kvinnor och barn välkomnats till *Vega*. Där arrangerades en uppvisning av granat-skjutning. Nordenskiöld beskriver hur kvinnorna skrämts av kanonskotten. I skildringen framkommer också att deras sätt att uttrycka fruktan liknade västerländska kvinnors manér. Där står att de gett "sin rädsla till känna med ungefär samma åtbörder, som vid dylika tillfällen pläga utmärka det svagare och vackrare könet af europeisk ras."³⁶ I dessa ord framträder en klart markerad distans mellan mäns och kvinnors sätt att bete sig.

Den språkliga jargongen utmärktes till en början av att Vegamännen försökte göra sig förstådda på ryska och engelska. Ryska visade sig inte alls vara ett gångbart språk hos dessa tjuktjer och endast en i det sällskapet kunde några engelska räkneord. Nordqvist genomförde studier av tjuktjiska och upprättade en ordlista till hjälp för språkinläringen. Men även andra i besättningen lärde sig allteftersom tjuktjiska fraser. Därtill visade det sig att några tjuktjer kunde svenska uttryck.³⁷

Ett gemensamt ordförråd för kommunikation fram växte så småningom fram. Vilket tungomål som utgjorde basen i detta pidginspråk är dock svårt att utreda.³⁸ Nordqvists presenterade språkstudier ger bilden av att det var tjuktjiska. I början på mars 1879 hade *Vega* legat i vinterkvarter i närmare fem månader. Vid det laget syntes de etniska grupperna ha funnit ett fungerande sätt att kommunicera med varandra. Ett par tjuktjer bland dem som Vegamännen nu träffade kunde dessutom en del ryska fraser.³⁹ En annan skildring av kommunikationen, här från botanisten Frans Kjellman, visar att Vegamännen och tjuktjerna kommunicerade genom en planlös sammanblandning av språken, likt hur normmän och ryssar samtalade när de handlade med varandra. Kjellman berättar att:

Samtalet föres på ett språk, af samma slag, synes mig, som den i norska finnmarken mellan norska fiskare och ryska fiskköpare talade ryssnorskan. De förra tro sig, då de använde denna munart, tala ryska, ryssarne åter anse att den vara god norska. Nog förestälde vi oss att det tungomål, på hvilket vi tilltalade tschuktsherna, var tschustchiska [sic], men jag är nästan viss på att de å sin sida trodde sig hafva lärt ett för dem nytt språk – vårt modersmål. Så hvad beträffar de flesta af oss. Nordqvist, som särskildt lagt sig vinn om att lära sig tschustchiskan talade nog äfven enligt deras tanke deras språk.⁴⁰

Hans jämförelse med russenorsk indikerar att kommunikationen var likvärdig på så vis att ord och uttryck hämtades både från européer och från tjuktjer. Dock kvarstår det faktum att fler än två språk representerades.

En fabricerad vänskap

I flera skildringar karaktäriseras relationen med tjuktjerna som vänskaplig, men samhörigheten är till stor del fabricerad. Den bygger på föreställningar om att européer haft förmåga att upprätta goda relationer med främmande kulturer.⁴¹ Ett exempel visar hur *Vegas* besättning beskrivs ha stått på mycket god fot med ursprungsfolken. Nordenskiöld låter påskina att:

Vårt första möte med inbyggarna i denna trakt [i Pitlekaj], der vi sedermera tillbragte tio långa månader, var å ömse sidor mycket hjertligt och bildade utgångspunkten för ett särdeles godt förhållande mellan tshukscherna och oss, hvilket bibehöll sig oförändradt under hela vår dervaro.⁴²

Även synen på expeditionens betydelse för tjuktjerna samt hur *Vegas* män tagit sig an dem skildras. Nordenskiöld framhåller att den dagen det blev dags för expeditionen att segla vidare "komme [tjuktjerna] att bittert gråta, hvartill de nog också skulle haft goda skäl i betraktande af de utmärkta sätt, på hvilket de behandlades af alla om bord Vega [sic]".⁴³

Palander talar också om vänskapen till tjuktjerna. Han framhåller att alltsedan expeditionen påträffade tjuktjer första gången "passerade vi dagligen en eller flera infödingbyar och hade besök av detta godmodiga folk."⁴⁴

Därtill karaktäriserar han dem som arktiska naturbarn, utan influenser från en civiliserad värld. I hans ögon är ursprungsfolken också ärliga, vänliga och gästfria.⁴⁵ Även Kjellman berättar om vänskapen med tjuktjerna. Enligt honom besökte de fartyget regelbundet, ibland kom större skaror på 30-40 personer.⁴⁶ Hos Vega-Sven omtalas dock inte någon vänskap. Relationen till tjuktjerna framställs mycket knapphändigt, trots att hans berättelse visar att han hade nära kontakter med tjuktjer dels när det gällde arbete, dels under frivakter.⁴⁷

Trots den omtalade vänskapen syns umgänget med tjuktjerna ha skett på olika villkor. Tjuktjerna fick i allmänhet inte gå ned i fartyget, utan tilläts endast att vistas på däck. Nordenskiöld framhåller att skälet till det var med "Hänsyn till renlighet".⁴⁸ Ibland gjorde man dock undantag. På liknande sätt gällde vissa förbehåll när expeditionen besökte tjuktjiska bosättningar. Vid ett tillfälle i början av vistelsen vid Pitlekaj omtalas att några av Vegamännen avvisats från att gå in i tältets sovkammare när de besökte en tjuktjisk familj. Det hela fram-

ställs hänga samman med den gränsdragning som upprättats för besök på *Vega*, vilket syns ha förargat tjuktjerna så pass att "en af dem till och med visade lust att öfva vedergällning".⁴⁹ Det här slaget av förpassning beskrivs dock ha avtagit, då en rutin med förning infördes i samband med besök hos tjuktjerna. Nordenskiöld förklarar: "att utesluta oss från det inre tältet var för männen ej så lätt, då vi vid dylika besök alltid hade med oss sötsaker och tobak..."⁵⁰

Alkohol var ett effektivt sätt att få tjuktjerna att falla till föga. Ett par suppar brukade fungera, men det ansågs inte alltid tillräckligt. Till exempel kostade ett eftertraktat elddon hela åtta styrketårar. Om de fick för mycket alkohol syns expeditonsmedlemmarna ha besvärats av att ursprungsfolken blev väl närgångna.⁵¹ Nordenskiöld understryker hur man "I sällskap med rusiga infödingar fick [...] passa väl upp för att ej oförmodadt få sig en kyss af någon gammal flottig säljägare."⁵²

Ifråga om besättningens eget alkoholbruk visar spisordningen att det dagliga intaget under infrysningen var hela två kvarter rom eller brännvin (ca 65 cl), en siffra som låg långt över den årliga genomsnittsförbrukningen för en svensk under 1800-talet.⁵³ Den omfattande konsumtionen visar att det fanns ett beroende av alkohol. Hur väl drickandet föll inom dessa ramar är inte helt klart. I *Vega-Svens* skildring finns spår som visar att besättningen druckit även andra slag av alkohol samt att detta intag skedde utöver dagsransonen. Han beskriver:

Befälen gick ner på isen klockan 9 och hade en kastrull med sig med punsch och gjorde eld och glöggade. De tog positivet med sig och spelade och åkte skridsko och drack, men vi fick se på om vi ville men inte vara med.⁵⁴

För att fortsätta med *Vegamännens* anseende, tycks det ha funnits fler saker som inte tjuktjerna accepterade hos dem, även om representationerna överlag visar att besättningens medlemmar uppförde sig rätt och riktigt. Ett exempel handlar om när expeditionen möttes av ogillanden, då de på eget bevåg utforskade och gjorde arkeologiska utgrävningar i en gammal eskimåbosättning från 1600-talet. Nordenskiöld rapporterar att "Våra undersökningar betraktades af tschuktschernerna med misstroende".⁵⁵

När det däremot gällde genus betonades en hög status bland expeditonsmedlemmarna. Några exempel handlar om att de tjuktjiska kvinnorna funnit att *Vegamännen* var särdeles attraktiva. I dessa återspeglas idén om ett manligt

ideal, här den äventyrlige hjälten. Nordenskiöld återger ”att de önskade sig en hvit man till älskare”.⁵⁶ Vidare framhåller han att en tvåbarnsmor gärna ”ville skaffa sig ett tredje [barn] med en af skeppsfolket”.⁵⁷ Här finns också en under-ton av den attraktiva främmande kvinnan. Dessa tankar framträder ännu tydligare när Nordenskiöld skildrar de yngre tjuktjiska kvinnorna som ”sedesamma, ofta ganska täcka, och [att de] kände tydligen samma behof att väcka uppmärksamhet genom små koketteri-konstgrepp som Evas döttrar af europeisk ras”.⁵⁸

Återgivna karaktärsdrag

Framställningarna av de vänliga och ärliga folken med flörtiga kvinnor är inte fulländad. I skildringarna finns sprickor där *Vegas* män fördömer tjuktjerna och dessa handlar om ursprungsfolkens odisciplinerade uppförande. De uttryckta ogillandena skedde troligen mot bakgrund av att besättningsmännen själva uppfattade sina levnadsförhållanden som mer ordnade. Ett sådant sammanhang rör handel. Vid ett flertal tillfällen insinueras att tjuktjerna inte alltid gick att lita på, då de var ”sluga och beräknande handelsmän, vana att tillvarataga sin egen fördel”.⁵⁹

Även tjuktjernas bordsskick ansåg Vegamännen vara stötande. Vid ett tillfälle bjöds de på överbliven köttsoffa av kocken. Tjuktjerna beskrivs uppföra sig som ”utsvultna djur [vilka] kasta sig öfver, ösande i sig [soppan] med skedar, tomma preservburkar och framför allt med händerna”.⁶⁰ De nya vännerna föreföll inte heller tänka långsiktigt ifråga om att hushålla med maten. Nordenskiöld framhåller hur de ätit omåttligt i samband med en lyckad jakt och att de verkade obekymrade över morgondagen.⁶¹

Ett annat exempel där tjuktjerna kritiserades rör hygien. Det visade sig att de tvättade sig med urin. Några kommentarer lyder: ”Över hufvud är det klenst bestäldt med tschuktschernas renlighetssinne, och framför allt är deras uppfattning af rent och orent betydligt afvikande från vår.”⁶² Även tjuktjernas sätt att uträtta sina behov verkade ha varit en laddad fråga, kanske till och med för oanständig för att omtalas i någon av reserapporterna. Men Vega-Sven skriver hur han förfärats över att tjuktjernas toalettritual:

När de skall göra sitt behov, så klär de av sig nakna mitt för oss ut med sidan, så får vi gå och köra dom väck och så lägger de sig på knäna. Sen står där en 4–5 hundar utav deras och slickar dom så fort.⁶³

Ifråga om obehag berättar Nordenskiöld hur den norske fångstmannen Johnsen skrämts av något i umgänget med tjuktjerna. På egen hand såg han sig om i trakten. Han jagade och besökte intelligande bosättningar.⁶⁴ Nordenskiöld framhåller att Johnsen efter sitt strövtåg visade ”en öofvervinnerlig motvilja att vidare besöka tshuktsch-tälten”.⁶⁵ Men orsaken till denna olust nämner han inte. Dock syns fångstmannens kontakt med tjuktjer ha fortsatt. I samband med en utfärd var han och Giacomo Bove, löjtnant och hydrograf vid italienska flottan, på besök i en kustby. Där förefaller umgänget ha varit trevligt.⁶⁶ Bove påvisade ytterligare sidor kring den tjuktjiska kulturen, i sin rapport till Nordenskiöld berättar han:

Den första aftonen, vi tillbragte i Najtskaj, var sålunda tältet, der vi gästade, fullt med folk, men utan att det minsta oljud uppstod. Om någon hade något att säga, talade han helt lågmäldt, liksom han vore blyg. Han åhördes uppmärksamt, utan något afbrott. Först när en slutat, började en annan.⁶⁷

Ett annat betecknande karaktärsdrag rörde tjuktjernas imponerande uthållighet, vilken avvek i jämförelse med konditionen hos expeditionens medlemmar. I en redogörelse omtalar Nordqvist hur han tillsammans med Andreas Hoovgaard, fysiker och löjtnant vid danska flottan, besökt ett tjuktjiskt tärtläger. En vägvisare följde dem dit. Denne beskrivs i det nedanstående som slav, då man i början uppfattat att den tjuktjiska kulturen hade en sådan sammansättning.⁶⁸ Nordenskiöld citerar Hoovgard:

Under bortresan, som varade 21 ½ timme [sic] sprang Menkas slaf oafbrutet framför slädarne, och äfven när vi rastade var han i verksamhet, för att uppsöka spåret, sköta hundarne o. s. v. Då vi kommo till lägret, sof han icke och var dock lika rask under den följande dagens färd.⁶⁹

Omtalade tjuktjer

Wassili Menka var en av de tjuktjer som expeditionen hade närmare kontakt med, även om relationen blev kortvarig. Menka var rentjuktjernas ledare, vilket visar att tjuktjerna inte uppträdde autonomt. Han blev inbjuden med sitt följe till *Vegas* officersmäss. De gåvor i form av renkött han hade med sig visar att även tjuktjerna var angelägna om att skapa goda kontakter med *Vegas* män. Menka återkom till fartyget vid ett par tillfällen.⁷⁰ Besättningen verkar ha uppskattat hans besök. Samvaron blev uppsluppen då Menka "dansade [...] efter positiv, dels solo dels tillsammans med några af sina värdar, till stor fröjd för närvarande europeer och asiater".⁷¹

Menka bjöd *Vegas* män att komma till hans tältläger. Dessutom tog han med sig korrespondens från fartyget. Emellertid tvivlade man på att Menka utfört sitt uppdrag, då han inom kort återvände till *Vega* vid en tidpunkt när man uppfattat att han fortfarande var på resa. Denna gång hade han med sig ännu mer renkött, som han ville byta mot brännvin. Men misstroendet mot honom medförde att mottagandet blev ett annat. Först när expeditionen återvänt till Sverige kunde man informera sig om att postgången med Menka som kurir hade fungerat, men att det dröjt många månader innan breven nått fram.⁷²

Notti var en annan tjuktjer som *Vegas* män träffade på. Han hörde hemma i Rirajtinop, som var en mindre bosättning drygt en halvmil från fartygets vinterkvarter. Hans familj bestod av fyra syskon och hustrun Akangaut. För övrigt var Notti den ende tjuktjer vars levnadshistoria omtalas i större utsträckning. Första gången han omtalas är när han är på jakt med löjtnanten och fartygets second Eric Brusewitz i mitten på februari. Notti var Vegamännen behjälpliga med en mängd saker och han var en omtyckt person.⁷³ Nordqvists teckning av honom är:

Skulle någon utfärd göras, hvem bads då i första hand om bistånd med råd och dåd, om ej Notti? Behöfdes några etnografiska föremål djur eller växter, som voro svåra eller omöjliga att erhålla, hvem skaffade dem, om icke Notti? Han hjälpte alla och hann till för allt, och så stod han högst i gunst hos alla, från den förste till den siste, från "professorn" till "akademikern", professorsn uppassare. Men var han arbetsam och villig, så var han å andra sidan äfven stolt öfver förtroendet och den utmärkta ställningen, han intog framför sina stamförvandter.⁷⁴

Dock var det tydligt att expeditionens ständige följeslagare tillhörde ett primitivt folk och att han betraktades som en ädel vilde. I framställningen av honom framträder det enkla och oförstörda:

'Notti är beskedlig', alldeles som ett barn plägar tala till sina föräldrar. Det är den naiva känslouttrycket hos den ännu oförderfvade, barnliga vilden, då han står inför en representant af den vesterländska civilisationen, för hvilken han känner en instinktlik vördan och fruktan.⁷⁵

En tolv år gammal flicka vid namn Reitinacka var en av dem som förefaller ha varit uppskattad av besättningen. Hon tillhörde en av de familjer som flyttade från Pitlekaj till den närliggande byn Jinretlen. Även om Nordenskiöld omtalar henne mycket kort identifierar attributet den "bortskämda Vega-favoriten" den nära relationen till henne.⁷⁶

Noak Elisej är ännu en av de tjuktjer som nämns vid namn. Dock träffade besättningen honom först i juni 1879. Inledningsvis tvivlade man på hans välvillighet, vilket var förknippat med sammanträffandena med Menka och hans uppfattade opålitlighet. Men inställningen till honom ändrades då Notti, som också var med, berättade att Elisej hade med sig en stor försändelse. I själva verket var denna ett mycket litet brev från de sibiriska myndigheterna. Där beskrevs kort hur Elisej hade uppdragits att bistå expeditionen med förnödenheter, varför han hade med sig renar för avyttring. Kontakterna med honom avbröts, då *Vega* en månad efter besöket lämnade sitt vinterkvarter.⁷⁷

Handeln med tjuktjerna

En återkommande syssla under infrysningen var handel. För expeditionens räkning bytte man till sig etnografiska föremål som vapen och redskap, men även livsmedel och kläder var varor av betydelse. Likaså köpte *Vegas* män olika tjänster. I tjuktjernas fall handlade affärerna om att komma över förnödenheter som inte fanns i trakten. En attraktiv vara var tobak. På fartyget fanns en större uppsättning ukrainsk sådan, tillhandahållen av Sibiriakoff. Hårtill fanns lerpipor och silvermynt.⁷⁸ Men tjuktjerna attraherades inte alls av det senare. Nordenskiöld berättar att de framförallt var intresserade av "grofva synålar och

stoppnålar, grytor, knifvar [...], yxor, sågar, borrar och andra redskap af jern, linne- och ylleskjortor [...], halsdukar, tobak och socker”.⁷⁹

En annan troligen mer oväntad bytesvara för expeditionens del var konservburkar. Vid besök hos ett nygift par framkommer att de kokade fisk i en sådan.⁸⁰ Ursprungsfolken tycks ha anammat detta sätt att laga mat, vilket visar på en kulturöverföring, men också på deras rationella syfte med handeln. Vega-Sven återberättar hur han förevisat tillagningsprocessen:

Jag gjorde upp eld mitt i tältet och en där skulle koka fisk. Det hade jag dom till för det har de inte sett. Jag hade en bleckburk med mig. Den hade jag slagit hål i och hängt i ståltråd, så den kunde hänga över elden. Förut så har de ätit fisken rå.⁸¹

Tjuktjerna lockades också av de livsmedel som fanns på *Vega*. De uppskattade anrättningar som gröt och soppa, därtill tyckte de om socker och brännvin. Vid några tillfällen beskriver man att tjuktjerna tiggde till sig mat från fartyget. Dock påtalar Nordenskiöld att tigerriet avtog när deras jakt varit lyckad.⁸² Kjellman skildrar också hur tjuktjerna lidit brist på mat och hur de under en period besökt fartyget dagligen i hopp om att få något att äta. Han understryker att expeditionen delat med sig av sitt brödförråd och att ”De lida nöd nu de stackars varelserna”.⁸³ Detta visar också att man från expeditionens håll önskat framhäva att man handlingskraftigt hjälpt tjuktjerna ur armodet.

Utdelning av förnödenheter skedde dock inte utan att expeditionen fick någon form av betalning. Kjellman deklarerar vilka rikedomar i form av kulturella föremål, lämningar, men även grönsaker, som besättningen tillhandahållit endast i utbyte mot mat:

Den dagliga marknaden tar sin början. De hafva åtskilliga saker att bjuda som de veta vara af värde för oss, såsom vapen, pelsvaror, prydnader, leksaker, fisk, hvalben, alger, grönsaker o. s. v. För allt begäres nu mera endast kaouka [mat]. Idag är tillförseln af hvalben stor i följd af vår dagarne förut uttalade önskan om att erhålla sådana. En har kommit med en eller ett par ryggkotor, en med ett refben, en med ett skulderblad. [...] Äfven på lyxartiklar och grönsaker är tillgången god. De förra bestå af ganska naturtrogna hvalross- och björntand skurna djur- och människobilder, af mycket enkla ståltrådsarmband och af perlband med små hvita, blå, gröna, röda perlor. Grönsakerna hvaraf förråden nu synas vara nästan uttömda, äro dels jästa växtämnen: bladbarande videqvistar, blad och blommande skott af åtskilliga här förekommande växter.⁸⁴

Då inte alla tjuktjer hade möjlighet att sälja föremål, blev även tjänster betalningsmedel. Under en period kom det tjuktjer till *Vega* för att arbeta i byssan. Därtill samlade de och sågade ved, skottade snö samt hämtade och smälte is för färskvattenförsörjning. Dessa insatser beskrivs ha ersatts med mat i sådan mängd att den räckte både till dem och till deras familjer.⁸⁵

Emellertid upprättade parterna ett system för handel med varandra, där olika varor mer eller mindre hade ett fast pris. Nordenskiöld berättar hur fem vedträn kunde ge "två till tre skeppsskorpor" från fartyget.⁸⁶ Men inte enbart ursprungsfolken var beroende av *Vegas* män när det gällde försörjning av mat, utan även det omvända förhållandet gällde. Fartygets proviant var inte oändlig. Utöver att tjuktjer försedde expeditionen med renkött kom de under en period och sålde småfågel och ägg.⁸⁷ Härtill skedde införskaffning av mat i samband med expeditionens utfärder.

Besök i tältlägren

Besöken i tältlägren gjorde att Vegamännen fick möjlighet att ta del av tjuktjernas levnadsförhållanden. Nordenskiöld uppmärksammade särskilt styckning och urtagning av djur. Denna syssla var kvinnornas ansvar. Skildringen av hur detta gick till har en närmast naturalistisk stil. Det vulgära och obscena är framträdande i beskrivningen av hur en äldre kvinna tar hand om innehållet i vommen från en slaktad ren, för att använda det som föda.⁸⁸ Han berättar att: "Handen begagnades [...] som skopa. Och de nakna armarna voro högt upp färgade af den just ej aptitliga spenaten".⁸⁹ Återgivningen kan tyckas exotisk, men den här typen av syssla förekom även på hemmaplan. Inom slakteriindustrin arbetade tarmrenserskor. Ur ett genusperspektiv framstår denna syssla som oren, då det var något som män inte utförde.⁹⁰ Valet att framställa den här typen av händelse är också en fråga om klass, då slaktande gjordes av andra grupper i samhället än den Nordenskiöld representerade.

Även Bove studerade tjuktjernas levnadsförhållanden. I sina iakttagelser noterar han att:

Tältkammaren eller jaranga, såsom denna del af tältet kallas af infödingarne, upptager en god tredjedel af hela tältet och är arbetsrum, matsal och sofrum på samma gång. Formen är parallelipipedisk och en medelstor sofkkammare har 1,80 meters höjd, 3,50 meters längd och 2,20 meters bredd. Väggarna äro bildade af renhudar med håren inåt, hvilka uppbäras af ett resvirke af stolpar och tvärsålar. Golfvet utgöres underst af ett lager af gräs, hvarpå en hvalrosshud är utbredd.⁹¹

Bove uttalar sig också om några tjuktjers fysionomi i det tält han gästade tillsammans med Johnsen. Om barnens uppsvällda bukar berodde på undernäring eller på att de ätit rejält framgår inte av sammanhanget:

Vi funno der alla invånarne fullständigt nakna, Eeres hustru Kedlänga icke undantagen. Kedlänga var väl byggd, hennes bröst fylligt, magen något framskjutande, låren magra, benen spinkiga, fötterna små. Männen tycktes hafva större anlag för fetma än kvinnorna. Några af barnen hade oproportionerligt stora magar.⁹²

Exkursioner i omgivningarna

Vegas män företog även längre utflykter. Ändamålen handlade om jakt och fiske, men också om vetenskapliga studier, upptäckter av naturfyndigheter samt insamlingar. En förutsättning för genomförandet av de längre turerna var lokala guider, tillsammans med inlånade färdmedel i form av hundslädar och skinnbåtar. Därtill krävdes att Vegamännen hade möjlighet att övernatta.

I syfte att införskaffa renkött gjorde Palander och Kjellman en utfärd, utrustade med vägvisare, hundsläde och proviant. Därtill hade de med sig ett eget tält. Väl framme hos värdfamiljen fick de veta att det ännu inte var säsong att slakta ren. Hursomhelst blev de erbjudna kvällsmat i form av säl, men avböjde. Inte heller ville de övernatta i den tjuktjiska bosättningen, utan fördrog det egna tältet trots att temperaturen var runt tio minusgrader.⁹³ Palander rapporterar om utfärden till Nordenskiöld. Fartygschefen återger också mötet med en ung manlig tjuktjer. Redan befintliga konstruktioner är synliga i den framställningen och här framträder den erotiska attraktionen till den ädle vilden:

Sjelf var han en ståtlig ung man, med ett intelligent utseende och med en smidig, vacker kropp. Hans kläder, af utmärkt trevfligt snitt och af ovanligt vacker renskinn, föllo tätt efter den välväxta kroppen och lemnade oss tillfälle att se hans behagliga och stolta hållning, hvilken tog sig bäst ut, då han rörde sig.⁹⁴

Även Nordqvist med fler från fartyget var på en längre exkursion. Sällskapet gick till fots. Proviant och nödvändig utrustning för övernattning drog de på släde. Målet med utfärden var att undersöka en sjö och där en speciell sikart. Notti följde med som guide. Väl framme höggs en vak i isen och man la nät, för att fånga fisken.⁹⁵ Det här slaget av utflykt krävde en vägvisare med god kännedom om trakten, men det fordrade också att Vegamännen hade förtroende för denne, då de begav sig långt iväg från vinterkvarteret. Valet av Notti som ledsagare tyder på att expeditionen hade en nära relation till honom samt att de tagit del av hans kunskap och information om trakten.

Även exkursioner i närområdet höll besättningen sysselsatt. I linneansk anda samlade vetenskapsmännen in växter, mossor och lavar. Dessutom fångade man ett stort antal fåglar och mindre däggdjur, vilka tidigare var okända arter från den sibiriska djurvärlden. Vid flera tillfällen tog man hjälp av tjuktjerna, men sällan betonades deras insatser.⁹⁶ Härtill samlade man in parasiter. Vega-Sven berättar om Nordkvists lusfynd. I dagboksanteckningarna uttalar han också Naturhistoriska museets anmodan:

En man har varet i land, den samme som skall lära sig språket. Han har samlat lus till professorn. Han har fått 2. De har de lagt i sprit, de skall ha dom till museumet i Stockholm. Han vill ha flatlus med, han tar vad han får för någon ting och gömmer i de gamle vattentunnorna ombord.⁹⁷

Några tjuktjer hade upplyst Vegamännen om att det fanns en sötvattensjö med en särskilt god fisk. Rustade med ett större nät från *Vega* gjorde ett antal ur expeditionen en utflykt till platsen i början av juli. Den här gången var några kvinnor ledsagare, men också medhjälpare. Väl framme vadade de ut i sjön. Nordenskiöld återger hur de "fingo i hundratal en svart, för oss alldeles okänd fiskart, af en typ, som man snarare skulle väntat finna i eqvatorialtrakternas sumpar, än här uppe i norden."⁹⁸ Händelsen visar på ännu ett exempel där

ursprungsfolkens kunskap och kännedom om trakten var avgörande för den lyckade upptäckten. Utöver att den rikliga mängden fisk blev kvällsmat, lades den också i sprit för fortsatta studier på hemmaplan. En närmare undersökning visade att arten var en slags hundfisk. Fyndet var så pass uppseendeväckande att det efter *Vegas* hemkomst presenterades i ett föredrag vid vetenskapsakademien.⁹⁹

Mammutbetar betraktades som högklassiga fynd. Dock hade man bara fått tag på ett fåtal sådana. Men Nordenskiöld omtalar hur *Vegas* män informerats av en tjuktjer om "att ben af mammut fanns vid hans tält".¹⁰⁰ Några ur expeditionen begav sig i väg på jakt efter de värdefulla benen. Notti lånade ut sin båt, då de skulle färdas längs en älv. Dessvärre avbröts turen då vattendraget blev allt grundare. Den här gången återvände man till fartyget utan rikedomar. Nordenskiöld berättar om besvikelsen över att inte ha nått fram till fyndplatsen.¹⁰¹ Nämnade utfärd beskrivs också av Vega-Sven. Hans knappa anteckningar ger en uppfattning om hur konstellationen av *Vegas* män och tjuktjer kunde se ut vid den här typen av verksamhet. Den 17 juli 1879 noterar han:

17 var en torsdag. Det var pumpa, skrubba däck, sen var det skaffning. Klockan 9 så var det professorn, doktorn och 2 man till skulle i land 2 dagar och leta mammutben och 4 tjuktjer med långt upp i fjällen.¹⁰²

Utgrävningar och egna strövtåg

Vegamännen gjorde även utgrävningar av gamla boningar, grav- och offerplatser. I en del fall skedde det helt utan tjuktjernas vetskap. Många av de skatter som expeditionen förde med sig från Tjuktjerhalvön var tänkbara utställningsföremål och studieobjekt. Dessa handlingar återspeglar hur Vegaexpeditionen kan betraktas som en kolonial akt.¹⁰³ Spår av tidigare kulturer fångade vetenskapsmännens uppmärksamhet. De gjorde en omfattande utgrävning av några Onkilonboningar. Från dessa förde de med sig olika redskap, men de tog även tillvara kvarlevor som djurhuvuden och valrosständer.¹⁰⁴ Vega-Sven och andra från manskapet var med vid utgrävningen. Han har noterat:

Jag har varit i rummet och stuvat om provianten. De andra manarna har varit i land och hackat jorden i stora högar. De har hittat en yxa, som är utav flinta och ben till skaft. Där har varit krig för två hundra år sedan. De ser husen efter det folket, som bott där, och där är så mycket valfiskaben. Professorn, han var med, och han värderade det som vi hittat till ett tusen kronor. Jag var med i land och arbetade så gott jag kunde.¹⁰⁵

Expeditionen samlade in valben i riklig mängd. Nordenskiöld beskriver dess omfattning: "Något helt skelett fans dock icke, men af de lösa benen hemfördes så stora massor, att ensamt hvalbenssamlingen kunnat utgöra full last för en mindre farkost."¹⁰⁶

Ett annat fynd av intresse var skallen från en död man, som hittades av Johnsen i samband med hans strövtåg. Han tog med sig redskap och vapen från platsen. Nordenskiöld återger också hur fartygets läkare Ernst Almqvist undersökte det av djur tilltygade liket samt beslutet att avlägsna huvudet från resten av kroppen. Detta lindade han in och förde med sig till fartyget väl dolt i sina persedlar. Skeletteringen löste man genom att huvudet sänktes ned i vattnet, där fiskar nafsade åt sig av hudresterna.¹⁰⁷ Trots att det i forskningssammanhang förekom insamling av skallar vid den här tiden betraktade Nordenskiöld denna handling som hänsynslös. Han rapporterar: "Detta helgerån märkte tschukscherna aldrig".¹⁰⁸

Studier av tjuktjerna

En annan planerad verksamhet var etnografiska studier. Även dessa följde ett kolonialt mönster, då tjuktjerna utsågs till studieobjekt. Den långa infrysningen möjliggjorde flertalet undersökningar. Utöver studier kring tjuktjernas språk, kultur och levnadsvanor kontrollerade man också deras färgseende. Dessutom genomförde man längd- och skullmätningar på dem och flera i besättningen var dessutom engagerade i att porträttera tjuktjerna. Palander fotograferade dem, men det fanns också dem som tecknade av folken.¹⁰⁹

Nordenskiöld hade tidigare läst om inuiter från Grönland. Med det som orientering ansåg han att det fanns många likheter mellan dessa polarfolk och tjuktjer.¹¹⁰ I konstruktionen av deras identitet utgick han från att de "utgöra

utan tvifvel en blandning af flere förut vilda och krigiska raser".¹¹¹ Beträffande tjuktjernas utveckling menade Nordenskiöld att de numera fredliga och ädla vildarna tydde på en tillbakagång och inte ett framåtskridande.¹¹²

Nordqvist gjorde efterforskningar när det gällde tjuktjernas tillhörighet. Han kom fram till att kategoriseringen i kust- och inlandsfolk inte stämde överens med den empiri han upplevde. I dialog med tjuktjer fann han nämligen att de definierade sin identitet med "det gemensamma namnet tšau-tšu", alltså tjuktjer oavsett hemort.¹¹³ Men hans studier skevade. Dels gjorde han en klassificering på förhand av de tjuktjer han intervjuade, dels förefaller informanterna ha lämnat flertydiga svar. I rapporten står:

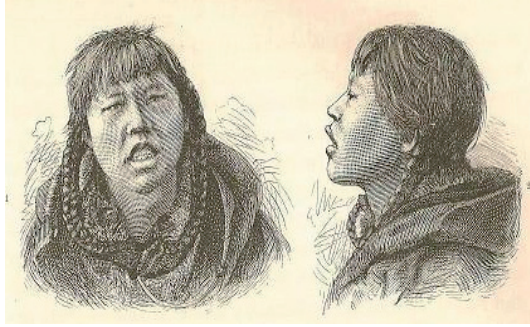
Ställes frågan till kustbor, fick man stundom äfven svaret ankadl'i muri = vi äro hafsbor. Vid närmare efterfrågan fick man dock det beskedet, att äfven ankadl'i äro tšau-tšu"¹¹⁴

Porträtteringen av tjuktjerna hörde till del samman med de etnografiska studierna. Ett urval nedan visar hur man dokumenterade deras fysionomi.

En annan illustration, som återkommer på ett par ställen i representationerna är bilden av en kvinna med den sedvanliga ansiktstatueringen. Här hör syftet med framställningen även samman med uppvisandet av kulturella symboler. Exemplet nedan visar hur linjer tatuerats på kinderna, hakan och näsan. I bildtexten omtalas hur de första strecken läggs i början av tonåren och hur tatueringen fulländas först när kvinnan gift sig.¹¹⁵

Nordqvist redovisar de fysiskt antropologiska studierna. De innehåller mätningar av tjuktjernas kroppsbyggnad, längd, huvudstorlek samt storlek på händer och fötter. Härtill studerade han deras ansiktsdrag, hy och hårväxt.¹¹⁶ Den systematiska tabellen längre fram i texten redovisar resultaten.

Mätningarna av tjuktjerna gjorde det möjligt att studera likheter och skillnader i deras anatomi i jämförelse med andra ursprungsfolk. Utifrån vedertagen nomenklatur kunde också tjuktjerna rasbestämmas. Som utgångspunkter användes Gustaf Retzius, men också den franske läkaren och antropologen Paul Brocas forskning. Utifrån den senares anatomiska skallindex kom Nordqvist fram till att de tjuktjer han undersökt kunde föras till olika typer av långrespektive kortskallar.¹¹⁷



*Illustrationer av tjuktjiska ansikten.
Källa: Nordenskiöld 1881, s. 88.*



*Ansiktstatuering
Källa: Nordenskiöld 1881, s. 104.*

Mätningar å lefvande tschuktischer från tschuktisch-halföns nordkant.

Halsens längd från adamsäpplets öfre rand till bröstbenet.	75	86	65	—	—	65	20
Örats största längd.	62	—	65	—	—	62	19
Munnens bredd.	47	43	51	60	—	46	18
Afståndet mellan näsvingarnes yttre kanter.	38	37	40	45	45	34	17
Afståndet mellan inre ögonvinklarna.	36	37	35	45	34	35	16
Näsans längd från näsroten till spetsen.	50	47	46	45	40	44	15
Näsans längd från näsroten till subnasalpunkten.	56	56	50	59	55	51	14
Afståndet mellan hakans midtpunkt och yttre öronöppningen.	149	145	147	133	149	133	13
Afståndet mellan överläppens framkant och yttre öronöppningen.	142	132	138	131	133	124	12
Afståndet mellan subnasalpunkten och yttre öronöppningen.	129	121	127	121	125	115	11
Afståndet mellan näsrotens midtpunkt och yttre öronöppning.	116	117	120	121	117	106	10
Ansigtets bredd mätt öfver ökbågarna.	143	143	135	151	146	117	9
Ansigtets bredd mellan underkäkvinklarna.	121	124	110	130	126	114	8
Ansigtets höjd från näsroten till hakan.	120	125	127	126	118	110	7
Vertikalbågen öfver hjessan mellan öronöppningarna.	346	344	350	355	332	235	6
Hufvudets horisontella omkrets mätt öfver glabella och bakhufvudets yttersta punkt.	358	545	545	555	551	525	5
*Hufvudets bredd vid öronöppningarnes öfre kant.	141	117	138	122	140	131	4
Hufvudskålens största bredd.	150	148	149	147	147	149	3
Hufvudets största längd från glabella till bakhufvudets yttersta punkt.	189	196	197	191	190	179	2
Kroppslängd från hjessan till marken.	1603	1603	1624	1509	1477	—	1
Ålder.	30	18	35	20	20	25	
Kön.	m.	m.	m.	f.	f.	f.	
<i>Tsepéso</i> från Pidlin.....							
<i>Kad'tugin</i> från Yinretlen.....							
<i>Tsaygwan</i> från Yinretlen.....							
<i>Pedzaka</i> från Yinretlen.....							
<i>Aynana</i> från Yinretlen.....							
<i>Eil'mania</i> från Pidlin.....							
Numer.....							

Källa: Nordqvist 1883, s. 244.

En närmare titt på skallmätningarna visar för övrigt att man i brist på regelrätta instrument använde "ett rekrytmått, ett mätband och en timmermanskrum-cirkel".¹¹⁸

Undersökningar av tjuktjernas färgseende genomfördes ombord. Som ersättning för deltagandet bjöd fartygsläkaren tjuktjerna på en sup. Almqvist studerade närmare 300 tjuktjer, både män och kvinnor. Han följde den svenske fysiologen Fritiof Holmgrens metod. Dock visar redovisningen av studierna att det funnits en del problem. Almqvist framhåller att han var den ende som var insatt i dessa slags studier och att referenslitteraturen var ringa. Därtill var tjuktjerna ovana vid att uttrycka sig i färgterminologi. Beträffande resultaten upptäckte han att nio personer var totalt färgblinda, 18 stycken hade till viss del ett onormalt färgseende, medan de resterande var normaleende.¹¹⁹ Utiifrån de här resultaten kunde Almqvist dra slutsatsen att studien "otvetydigt [visat], att tschuktscherna i allmänhet äga organ att skilja färger lika goda som vi svenskar."¹²⁰

Kontakterna upphör

När den närmare tio månader långa infrysningen upphörde runt mitten av juli 1879, avbröt *Vegas* män också kontakterna med tjuktjerna. Besättningen hade fått återkommande information från lokalbefolkningen om isförhållanden. Den 14 juli rapporterade några tjuktjer att de sett fartyg några mil från *Vegas* vinterkvarter. Fyra dagar senare kom plötsligt befrielsen från isens grepp. Under middagstid började *Vega* röra sig. Ett par timmar senare hade hon iordningsställts och expeditionen kunde fortsätta sin seglats.¹²¹ När fartyget passerade en av de tjuktjiska bosättningarna såg besättningen en skymt av dess invånare. Nordenskiöld framhåller:

På höjden vid Jintretlen stodo, då vi ångade förbi, byns män, kvinnor och barn mangrant församlade, blickande utåt hafvet på den eldhäst [...] som för alltid förde vännerna från de långa vintermånaderna bort från deras kalla, kala strand. Om de verkligen, såsom de ofta lofvat, vid vår bortresa fälde tårar, kunde vi ej se från det afstånd, som nu skilde oss från dem. Men nog kan det hända, ett vildens lätrörda sinne förledt dem dertill.¹²²

Distansen mellan de etniska grupperna framstår tydligt. *Vegas* resa bort från den gamla världen blir en form av gränslinje mellan vi och dem. Denna förstärks av eldhästen som en primitivt uttryckt metafor för en farkost från den moderna världen. Det beskrivna känslolagret hos tjuktjerna frammanar dessutom en bild av att polarforskande män från civiliserade trakter är hjältar som inte gråter.

Avslutande kommentarer

Vegaexpeditionen har av många betraktats som en succé. Vetenskapliga studier i ett tidigare utforskat naturområde drev fram projektet. Ekonomiska vinster som guld, elfenben och valben lockade också. Resan handlade även om att vinna en geografisk seger. Därtill såg man möjligheter till öppnandet av nya sjövägar. Det har konstaterats att samlingen av nya upptäckter och föremål blev enorm till följd av infrysningen. Men här måste vi lägga till att de många lyckade förvärven aldrig hade varit möjliga utan tjuktjernas medverkan. Tjuktjerna var en nödvändighet för expeditionens uppdrag, då de nyttjades som guider och assistenter, ordnade med transporter m.m.

Vega var således det första fartyg som genomförde en seglats genom det sibiriska Arktiskt. Äran av den erövrade geografiska triumfen gjorde att Sverige kunde göra anspråk på en framskjuten plats i förhållande till andra polarforskande nationer. Ett svenskt fartyg, en expedition ledd av en svensk, innebar också att expeditionen och dess hjältar kunde användas som medel i stärkandet av den svenska självbilden. Jämför den ryskledda expeditionen till Nordpolen för några år sedan, som beskrevs i inledningen.

Men föga nämns ifråga om framgångar när det handlade om möjligheter till öppnandet av en ny handelsled. Inte heller kan representanterna påvisa några upptäckter av större mått avseende naturfyndigheter. För Alexander Sibirkoffs räkning blev det inga nya guldfynd. Utifrån dessa båda aspekter kan projektet betraktas som förspilt.

Infrysningen skapade ett behov av kontakt mellan *Vegas* män och tjuktjerna. De kommunicerade på en pidgin, dock användes inte enbart tjuktjiska och svenska, vilket förklaras av att representanterna behärskade ytterligare språk. Även ickeverbalt uppvisades flera uttryck och traditioner. Dialogen mellan parterna var inte entydig utan flertydig. Förhandlingar och kompromisser ägde

rum och nya roller skapades. Det fanns en förändringsbenägenhet ifråga om att anpassa sig till varandra.

Återkommande verksamheter var handel, exkursioner och utflykter, förenade med vetenskapliga undersökningar. Även om ingen erövring av området skedde hemförde *Vegas* män olovligen flera föremål och relikter, som visar att projektet var en kolonial handling och att Arktis var en arena för vetenskapliga experiment. Tjuktjerna såg också chanser till att byta till sig förnödenheter av olika slag. De var rationella i sitt handlande. Till del effektiviserades vissa sysslor genom tillgången till modernare redskap. Men dessa torde inte ha inneburit några banbrytande förändringar för deras sätt att leva.

Vid den etnografiska kartläggningen av tjuktjerna dominerade dock vetenskapsmännen över ursprungsfolken, då dessa utsågs till studieobjekt och gick med på att undersökas för en sup brännvin. Denna koloniala handling bekräftar det skillnadsskapande som har sprungit ur den antropologiska forskningen. Metoderna var till del beprövade. Resultaten kunde föras till olika teorier som dåtidens raslära. Och ytterligare ett ursprungsfolk kunde ringas in.

I representationerna tilldelades tjuktjerna en underordnad position och klassades som ädla vildar. De beskrivs som extremt uthålliga och sexuellt attraktiva. Vidare framställs de med attribut som fria, glada, sorglösa, oskuldsfulla och naiva. *Vegas* män ansåg också att tjuktjerna betedde sig odisciplinerat och att de hade ett motbjudande, smutsigt och barbariskt leverne. I representationerna finns även en fabricerad vänskap mellan besättningen och tjuktjerna.

Parallellt med dessa bilder framträder Vegamännens egenhändiga skildringar. Dessa visar att de finns perspektiv bortom de stereotypa framställningarna. Här används fördömande igenkänningstecken som att tjuktjerna var opålitliga, hotfulla och tiggande varelser. Men i några sammanhang beskrivs de också som nödställda, vilka räddats genom Vegamännens undsättning. Man framhåller sällan tjuktjernas insatser, istället omtalas vad de inte gjort. Här och var finns dock glimtar av ett nära förhållande. Dessa nyanserar de negativa framställningarna och påvisar skevheten i de befintliga konstruktioner som använts. Hursomhelst ledde representationerna av tjuktjerna till att den västerländska diskursen om arktiska folk förstärktes.

Vegamännen däremot tillskriver sig själva en överordnad position. Denna frammanas av att berättelserna om tjuktjerna ställs i kontrast mot Vegamännens representationer. Genom att rapportera om att tjuktjerna är primitiva, smut-

signa och dumma sägs indirekt att Vegamännen själva är civiliserade, rena och klipska. Den ledande ställningen produceras också av Vegaprojektet i sig. Det ansågs således som européns självklara rätt att utforska och ta vara på resurser i ett främmande Arktis tillsammans med att ursprungsfolken inte ägde den förmågan. Denna bild förstärks genom representationerna, då de återger vad *Vegas* män frambringat i form av nya upptäckter, intressanta fynd och insamlingar av olika slag. Men uppvisandet av denna västerländska hegemoni, där Vegamännen framställs som framstående forskare och hjältar, vilka uthärdat en tillvaro i sträng kyla avskurna från all civilisation, är att betrakta som förenklad. Hos dem fanns helt klart farhågor. I många avseenden var de oerhört beroende av tjuktjerna. Utan en samverkan med dem och en fungerande relation till dem är frågan om *Vegas* män alls skulle ha överlevt den långa infrysningen.

Summary

This article is about a cultural encounter between the inhabitants of the Chukchi Peninsula of north-eastern Siberia and Nordenskiöld's *Vega* expedition of 1878–79. More specifically, it deals with the latter's conception of the indigenous people and how the men of the *Vega* represented themselves. The empirical material consists of travel accounts, articles, as well as a diary, all from members of the expedition. With inspiration from a post-colonial perspective, cultural analysis questions are asked concerning interaction and representation. The outcome indicates that the encounter, on the one hand, implied the creation of divergence between the two ethnic groups, and, on the other, that there was also a relational side to the interaction. The expedition can partly be looked upon as a colonial enterprise and as a means for Sweden to position itself in the Arctic in relation to other countries. Also a social interaction took place between the ethnic groups, a communication that was both verbal and non-verbal. The cultural identity ascribed to the Chukchi people was based on already-existing social constructions concerning indigenous people. In this sense, the Western discourse on Arctic people was strengthened. The outcome of the study indicates that earlier conceptions and perceptions about the Chukchi people can be re-evaluated. This also applies to the men of the *Vega*, together with the legacy after the *Vega* expedition.

Referenser

Tryckta källor

Almqvist, Ernst, "Studier öfver tschuktschernas färgsinne", i (red) Adolf Erik Nordenskiöld, *Vega-expeditionens vetenskapliga iakttagelser bearbetade af deltagare i resan och andra forskare*. Stockholm, 1882. Första bandet.

Andersson, Sven, "Sven Anderssons Journal förd å Ångfartygt Vega under expeditionen åt Norra Ishavet åren 1878–1879", i *Vega Svens Dagbok*. Föreningen Gamla Carlsrona, Årsbok 1979.

Kjellman, Frans R, "Svenska Polarexpeditionen 1878–79", *Stockholms Dagblad*, den 4 november 1879.

Nordqvist, Oscar, "Bidrag till kännedomen om tschuktschernerna", i (red) Adolf Erik Nordenskiöld, *Vega-expeditionens vetenskapliga iakttagelser bearbetade af deltagare i resan och andra forskare*. Stockholm, 1883. Andra bandet.

Nordqvist, Oscar, "Minnen från Tschuktschernes land". Etnografiska uppteckningar från skeppet Vegas övervintring", *Finsk Tidskrift*, 4–5/2001. (Jubileumsbidrag, tidigare publicerat i *Finsk Tidskrift* år 1880 hämtat 2009-09-10, http://web.abo.fi/org/finsk_tidskrift/pdf/FT_4-5_2001.pdf, kopia i författarens ägo)

Nordenskiöld, Adolf, Erik (red.), *Vegas färd kring Asien och Europa jemte en historisk återblick på föregående resor längs gamla världens nordkust*. Stockholm, 1880. Förra delen.

Nordenskiöld, Adolf, Erik (red.), *Vegas färd kring Asien och Europa jemte en historisk återblick på föregående resor längs gamla världens nordkust*. Stockholm, 1880. Senare delen.

Nordenskiöld, Adolf, Erik (red.), *Vegaexpeditionens vetenskapliga iakttagelser: bearbetade af deltagare i resan och andra forskare*. Stockholm, 1882. Första bandet.

Palander, Louis, "N.O. – passagen förbi Sibiriens nordkust och genom Beringssundet utförd under Svenska ishafsexpeditionen åren 1878–79", *Tidskrift i sjöväsendet* (Carlskrona, 1879)

Elektroniskt material

<http://arctic-council.org/filearchive/SSBmap.pdf>, hämtat 2010-09-01

[http://www.ne.se/alkoholpolitik/historik?](http://www.ne.se/alkoholpolitik/historik?i_h_word=nykterhetsr%C3%B6relsen)

[i_h_word=nykterhetsr%C3%B6relsen](http://www.ne.se/kvarter/1395590), hämtat 2010-05-12

<http://www.ne.se/kvarter/1395590>, hämtat 2010-05-12

<http://www.ne.se/kolymabergen>, hämtat 2010-08-30

http://www.ne.se/lang/pidginspr%C3%A5k?i_h_word=russenorsk,

hämtat 2010-08-30

Litteratur

Ekström, Knut, "Vegas besättning" hämtat 2010-05-15

<http://www.grm.se/nordost/hemexp/vegabess.htm>

Fabian, Johannes, *Time and the Work of Anthropology. Critical Essays 1971–1991*. Harwood Academic Publishers, 1991.

Forsyth, James *A History of the Peoples of Siberia. Russias North Asian Colony 1581–1990*. Cambridge University Press, 1992.

Fur, Gunlög, "Fabrication of Friendship? The Historiography of European – Indian Friendship in the Delaware Valley" i (red) Kerstin W. Shand mfl, *Notions of America: Swedish Perspectives*. Södertörns högskola, 2004.

Hansson, Lars, *Slakt i takt. Klassformering vid de bondekooperativa slakteri-industrierna i Skåne 1908–1946*. Växjö universitet, 2004.

Kertulla, Anna, M, *Antler on the Sea. The Yup'ik and Chukchi of the Russian Far East*. Cornell University Press, London, 2002.

Lindskog, Bengt och Zetterberg Bengt, *Medicinsk Terminologi*. Stockholm, 1981.

Ljungström, Olof, *Oscariansk antropologi. Etnografi, förhistoria och rasforskning under sent 1800-tal*. Gidlunds förlag, 2004.

Nordenstam, Bertil, "Why the Northeast Passage? The Background to A. E. Nordenskiöld's Great Expedition", i (red) Urban Wråkberg och Gunilla Lindberg-Wada, *An Arctic Passage to the Far East – The Visit of the Swedish Vega Expedition to Meiji Japan in 1879*. Stockholm, 2002.

Olovsson, Åsa, "Fastfrusen i polarisen – Etniska relationer med utgångspunkt i Vegaexpeditionen 1878–1879", mastersuppsats vid Linnéuniversitetet 2010.

Reid, Anna, *The Shamans's Coat – A Native History of Siberia*. London, 2002.

Schough, Katarina, *Hyperboré – Föreställningen om Sveriges plats i världen*. Stockholm, 2008.

Tokunaga, Eiji, "On the Development of Nordenskiöld's System of Polar Exploration and Its Role as a Model for Scientific Expeditions", i (red) Urban Wråkberg och Gunilla Lindberg-Wada, *An Arctic Passage to the Far East – The Visit of the Swedish Vega Expedition to Meiji Japan in 1879*. Stockholm, 2002.

Thorén, Ragnar, *Svenska arktiska expeditioner under 1800-talet*. Kungälv, 1979.

Wråkberg, Urban "Eugenio Parent and Giacomo Bove: Italians in 19th Century Swedish Polar Exploration," i (red) Marco Beretta & Karl Grandin, *A Galvanized Network: Italian-Swedish Scientific Relations from Galvani to Nobel*. Bidrag till Kungl. Svenska Vetenskapsakademiens Historia, no. 32. Stockholm, 2001.

Noter

¹*Aftonbladet*, ”Ryssland flaggar på nordpolen”, 2007-08-02.

²Se källor i referenslistan.

³Wråkberg (1999), s. 121-125. Tokunaga, s. 30-38; och Thorén, s. 4.

⁴Olovsson, s. 46.

⁵Thorén, s. 93-94; och Tokunaga, s. 39-40.

⁶Olovsson, s. 106.

⁷Wråkberg (2001), s. 177; Nordenstam, s. 19-20; och Thorén, s. 87-93.

⁸Wråkberg (2001), s. 177.

⁹Wråkberg (2001), s. 177; Nordenstam, s. 19-20; och Thorén, s. 87-93.

¹⁰Thorén, s. 95-104; och Nordenstam, s. 20-22.

¹¹Nordenstam, s. 23; och Thorén, s. 103-111.

¹²Nordenstam, s. 23-27; Tokunaga, s. 41; och Thorén, s. 111-114.

¹³Thorén, s. 114-115; och Ragner, s. 1-5.

¹⁴Olovsson, s. 51-55.

¹⁵Forsyth, s. 131, 145-149; Reid, s. 185-186; och Kertulla, s. 24.

¹⁶Forsyth, s. 262; Reid, s. 184-186; och Kertulla, s. 24-25.

¹⁷Reid, s. 188; Wheeler, s. 50 jfr <http://www.ne.se/kolymabergen>

¹⁸Ljungström, s. 12, 27, 53, 79 och 357.

¹⁹Olovsson, s. 56-58.

²⁰Olovsson, s. 35-39.

²¹Jfr Schough, s. 53.

²²Ljungström, s. 203. <http://www.ssag.se/index.php?sida=ymerzok&sokval=1#visa>, <http://www.etnografiska.se/smvk/jsp/polopoly.jsp?d=1699&a=9034>

²³Nordenskiöld (1880), s. 415; och Nordenskiöld (1882), s. 187.

²⁴Nordenskiöld (1880), s. 414.

²⁵Nordenskiöld (1880), s. 414-415.

²⁶Nordenskiöld (1880), s. 414.

²⁷Andersson, s. 18.

²⁸Nordqvist (1880), s. 234.

²⁹Nordenskiöld (1880), s. 415 och 423-424; samt Nordqvist (1880), s. 233-234.

³⁰Nordenskiöld (1880), s. 469-470.

³¹Nordenskiöld (1880), s. 468-471 jfr Almqvist, s. 189.

³²Andersson, s. 25; jfr Nordqvist (1883), s. 239.

³³Andersson, s. 32.

³⁴Nordqvist (1883), s. 239.

³⁵Palander, s. 23.

³⁶Nordenskiöld (1881), s. 135.

³⁷Nordenskiöld (1880), s. 415 och 473-474; Nordenskiöld (1881), s. 12; Nordenskiöld (1882), s. 31-32; samt Nordqvist (1880), s. 234; och Palander, s. 31.

³⁸Jfr http://www.ne.se/lang/pidginspr%C3%A5k?i_h_word=russenorsk

³⁹Nordenskiöld (1881), s. 12.

⁴⁰Kjellman (1879).

⁴¹Olovsson, s. 38; jfr Fur (2004), s. 105-115.

⁴²Nordenskiöld (1880), s. 470-471; jfr Nordenskiöld (1880), s. 433; och Nordenskiöld (1881), s. 145.

- ⁴³Nordenskiöld (1881), s. 1-2.
- ⁴⁴Palander, s. 22.
- ⁴⁵Palander, s. 27.
- ⁴⁶Kjellman (1879); fler exempel i Nordenskiöld (1880), s. 471-472.
- ⁴⁷Andersson, s. 59, 62 och 66.
- ⁴⁸Nordenskiöld (1880), s. 471.
- ⁴⁹Nordenskiöld (1880), s. 471.
- ⁵⁰Nordenskiöld (1880), s. 471.
- ⁵¹Nordenskiöld (1881), s. 118.
- ⁵²Nordenskiöld (1881), s. 118-119.
- ⁵³Nordenskiöld (1882), s. 84-85. Enligt <http://www.ne.se/kvarter/1395590> motsvarar en kvarter 0,327 liter. Alkoholkonsumtionen runt 1850 var ca 20 liter per invånare och år enligt http://www.ne.se/alkoholpolitik/historik?i_h_word=nykterhetsr%C3%B6relsen
- ⁵⁴Andersson, s. 28; jfr ibid, s. 58, 60, 72, 81, 86-87 och 109.
- ⁵⁵Nordenskiöld (1880), s. 429-430.
- ⁵⁶Nordenskiöld (1881), s. 142.
- ⁵⁷Nordenskiöld (1881), s. 142.
- ⁵⁸Nordenskiöld (1881), s. 142.
- ⁵⁹Nordenskiöld (1880), s. 424.
- ⁶⁰Nordenskiöld (1880), s. 500. Citerar Kjellman. Se även Nordenskiöld (1880), s. 503.
- ⁶¹Nordenskiöld (1882), s. 54.
- ⁶²Nordenskiöld (1881), s. 107-108.
- ⁶³Andersson, s. 110.
- ⁶⁴Nordenskiöld (1880), s. 474.
- ⁶⁵Nordenskiöld (1880), s. 477.
- ⁶⁶Nordenskiöld (1881), s. 22.
- ⁶⁷Nordenskiöld (1881), s. 31.
- ⁶⁸Nordenskiöld (1880), s. 479.
- ⁶⁹Nordenskiöld (1882); citat från Hoovgaard, s. 61.
- ⁷⁰Nordenskiöld (1880), s. 479-481.
- ⁷¹Nordenskiöld (1880), s. 481.
- ⁷²Nordenskiöld (1880), s. 479-481 och s. 486.
- ⁷³Nordenskiöld (1880), s. 469; Nordenskiöld (1881), s. 7; och Nordqvist, s. 238-240.
- ⁷⁴Nordqvist (1880), s. 238.
- ⁷⁵Nordqvist (1880), s. 238.
- ⁷⁶Nordenskiöld (1881), s. 62.
- ⁷⁷Nordenskiöld (1881), s. 53 och 56-57.
- ⁷⁸Nordenskiöld (1881), s. 120.
- ⁷⁹Nordenskiöld (1880), s. 424.
- ⁸⁰Nordenskiöld (1881), s. 98.
- ⁸¹Andersson, s. 32.
- ⁸²Nordenskiöld (1881), s. 115-116.
- ⁸³Kjellman (1879).
- ⁸⁴Kjellman (1879); jfr Nordenskiöld (1881), s. 135.
- ⁸⁵Nordenskiöld (1880), s. 473; Nordenskiöld (1881), s. 147-148; Nordenskiöld (1883), s. 51; och Kjellman (1879).
- ⁸⁶Nordenskiöld (1880), s. 472; och Nordenskiöld (1883), s. 51.

- ⁸⁷Nordenskiöld (1881), s. 52.
- ⁸⁸Nordenskiöld (1880), s. 419.
- ⁸⁹Nordenskiöld (1880), s. 419; jfr exemplet i Nordenskiöld (1880), s. 434.
- ⁹⁰Hansson, s. 154-155.
- ⁹¹Nordenskiöld (1881), s. 24; jfr *ibid*, s. 95.
- ⁹²Nordenskiöld (1881), s. 28.
- ⁹³Nordenskiöld (1881), s. 16-19.
- ⁹⁴Nordenskiöld (1881), s. 19.
- ⁹⁵Nordenskiöld (1881), s. 19-22.
- ⁹⁶Nordqvist (1880), s. 237; Nordenskiöld (1881), s. 34; och Nordenskiöld (1882), s. 90.
- ⁹⁷Andersson, s. 50.
- ⁹⁸Nordenskiöld (1881), s. 63.
- ⁹⁹Nordenskiöld (1881), s. 62-64.
- ¹⁰⁰Nordenskiöld (1881), s. 73.
- ¹⁰¹Nordenskiöld (1881), s. 73; Nordenskiöld (1882), s. 84 och 93; samt Nordenskiöld (1880), s. 383-398.
- ¹⁰²Andersson, s. 126.
- ¹⁰³Fabian (1991), s. 193-195 och 219-220.
- ¹⁰⁴Nordenskiöld (1880), s. 428-429.
- ¹⁰⁵Andersson, s. 20.
- ¹⁰⁶Nordenskiöld (1880), s. 509.
- ¹⁰⁷Nordenskiöld (1880), s. 490; rapporten citeras i Nordenskiöld (1881), s. 93-94.
- ¹⁰⁸Nordenskiöld (1880), s. 490.
- ¹⁰⁹Nordenskiöld (1881), s. 88-89 och 104-105; samt Nordenskiöld (1882), s. 81-82.
- ¹¹⁰Nordenskiöld (1881), s. 148.
- ¹¹¹Nordenskiöld (1881), s. 150.
- ¹¹²Nordenskiöld (1881), s. 150.
- ¹¹³Nordqvist (1882), s. 231.
- ¹¹⁴Nordqvist (1882), s. 231.
- ¹¹⁵Nordenskiöld (1881), s. 104; och Nordqvist (1883), s. 241.
- ¹¹⁶Nordqvist (1883), s. 242-246; och Nordenskiöld (1880), s. 469.
- ¹¹⁷Nordqvist (1883), s. 245; jfr Lindskog.
- ¹¹⁸Nordqvist (1883), s. 242.
- ¹¹⁹Nordenskiöld (1882), s. 36; jfr Andersson, s. 86; och Almqvist (1882), s. 187-194.
- ¹²⁰Almqvist (1882), s. 194.
- ¹²¹Nordenskiöld (1881), s. 12-13; Nordenskiöld (1882), s. 55-56; och Andersson, s. 125.
- ¹²²Nordenskiöld (1881), s. 72.



Marinens sjöoperativa doktrin 1958–1961

Bengt Larsson

Perioden 1958–61 är det initiala skedet i en avgörande brytningstid för Marinen. Efter 1958 års försvarsbeslut (FB 58) återfick Marinen aldrig sin förutvarande andel av försvarsanslaget, varför beslutet och dess konsekvenser för materielutveckling, operativt utnyttjande, m.m. i allt väsentligt kommit att bli styrande för Marinens utveckling under lång tid därefter. Någon ingående studie av svensk marindoktrin omedelbart efter FB 58 har egentligen inte gjorts. De bearbetningar som finns förlägger fokus till senare delen av 60- eller till 70-talet.¹

Militär doktrin kan beskrivas som ett formellt uttryck för de tankesystem, den kunskap och de föreställningar som utgör den viktigaste grunden för verksamheten.² En sådan doktrin syftar till att definiera uppgifter samt förklara och förmedla ett gemensamt förhållningssätt, inklusive en gemensam nomenklatur, för hur uppgifterna ska lösas.³ Militär doktrin sträcker sig från militär-

Örlogskapten Bengt Larsson, f.1968, tjänstgör som sekond på korvetten *HMS Nyköping* i Karlskrona. Han har tidigare tjänstgjort ombord på patrullbåtar och korvetter samt i stabs- och skoltjänst vid Försvarsmaktens högkvarter, 4.sjöstridsflottiljen samt Marinens officers- och krigshögskolor. Författaren har bl.a. studerat statsvetenskap och historia vid Stockholms universitet samt Östeuropakunskap vid Uppsala universitet. Föreliggande artikel är en något omarbetad version av författarens C-uppsats i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan 2009.

strategisk nivå över operativ ned till taktisk nivå. Flera doktriner kan existera samtidigt och på flera olika nivåer också inom samma organisation.

De centrala beståndsdelarna i en militär doktrin berör föreställningar om:

- motståndaren och underrättelser om denne (en hotbild)
- operativa koncept (den egna försvarsgrenens uppgifter och handlingsmönster)
- de egna vapnen (resurser för verkan)
- den egna vapengrenens sammansättning (m.h.t. verkan, rörlighet, skydd, underrättelser, uthållighet och ledning)
- ledningsfilosofi (inriktning).⁴

Jag har inte funnit belägg för att man inom Marinen under den studerade perioden nyttjade begreppet "operativ nivå". Däremot användes begreppet operativt ansvarig chef eller operativ chef. Chefen för Marinen (CM) var fram till 1961 operativt ansvarig chef för Marinen. Chef för Marinkommando (CMK) var från 1957 de direkt underställda chefer som med krigsförband under CM skulle lösa ställda operativa uppgifter.

Sjöoperativ verksamhet var den verksamhet CMK, på CM:s order, hade att leda inom sitt operationsområde. Den omfattade, genom utnyttjande av egna marinstridskrafter (inklusive helikopter), bekämpning av sjöstridskrafter och sjötransportmedel samt fartygsspaning. Vidare omfattade den all verksamhet vid kustbevakning, baser och andra anläggningar som stöd till detta. Slutligen inkluderades skydd och dirigering av sjöfart och fiske, samt bekämpning av flygstridskrafter och andra luftburna vapen. Samverkande förband kunde även medverka i t.ex. artilleriförband ur Armén.⁵

Denna artikel syftar till att beskriva den svenska marinens outtalade doktrin för sjöstridskrafterna på operativ nivå, i det följande benämnd sjöoperativ doktrin, efter 1958 års försvarsbeslut.⁶ Utgående främst från krigsplanläggningen i vid bemärkelse, ska doktrinen rekonstrueras efter en analysmodell framtagen av överstelöjtnant Tommy Pettersson, vilken använts för att på motsvarande sätt rekonstruera den luftoperativa doktrinen vid samma tid.⁷ Utgående från beskrivningen av en militär doktrins uppbyggnad, ska artikeln genom att beskriva i doktrinen ingående, centrala beståndsdelar och hur de i förekommande

fall är kopplade till varandra, försöka foga samman dessa till en helhetsbild – en doktrin. Modellen kan illustreras enligt bild 1.⁸

I inledningen av Petterssons uppsats konstateras att: ”I centrum står uppsatsens fokus, krigsplanläggningen i form av i huvudsak krigsorganisationen och det avsedda operativa nyttjandet, och runt det finns ett antal fält eller faktorer som också behöver beskrivas enligt ovan. De dubbelriktade pilarna ska illustrera komplexiteten avseende orsak och verkan dem sinsemellan. Den streckade ringen visar vad uppsatsen omfattar och illustrerar alltså schematiskt vad som behöver och kommer att beskrivas”.⁹ De tunna streckade pilarna anger ömsesidig direkt eller indirekt påverkan.

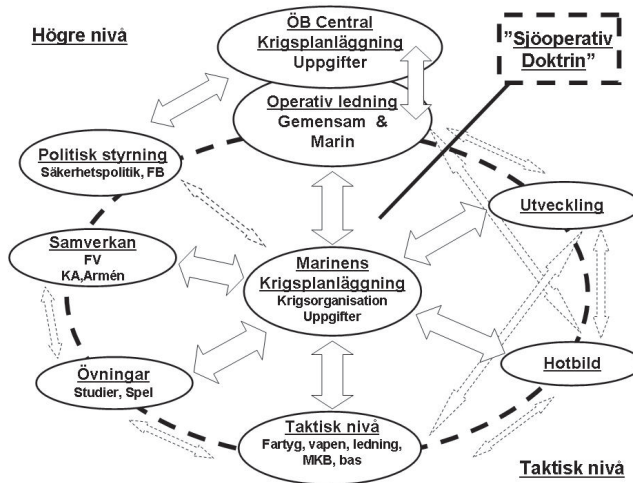


Bild 1.

Forskningsläget för det ämne som behandlas i denna artikel kräver en närmare beskrivning. Svensk försvarsdoktrin, inklusive försvarsbeslut efter 1945, har beskrivits framför allt av Wilhelm Agrell och den svenska säkerhetspolitiken under perioden 1945–69 har bl.a. redovisats i en statlig utredning.¹⁰ Krigsplanläggningen 1945–75 på militärstrategisk nivå och till del på operativ nivå har behandlats av Bengt Wallerfelt och den luftoperativa doktrinen 1958–66 av Tommy Pettersson.¹¹ Sjöstridskrafternas krigsplanläggning och utveckling under 1900-talet har beskrivits översiktligt av (red.) Frank Rosenius & Gustaf von Hofsten. Även den militära hotbilden har behandlats översiktligt och utan

någon djupare analys av luft- eller sjöoperativa förhållanden.¹² Den marina fartygsmaterielen har noga beskrivits utifrån i huvudsak öppna källor, medan marinens lednings-, bas- och underhållsorganisation, kustbevakning m.m. har beskrivits sparsamt.¹³ I serien "Försvaret under det Kalla Kriget" har marina förhållanden behandlats i två volymer.¹⁴

Den sjöoperativa doktrinen

Säkerhetspolitik och försvarsbeslut

Utformning av säkerhetspolitik och försvarsbeslut påverkade den sjöoperativa doktrinen bl.a. genom att sätta upp de ramar inom vilka den formulerades. Under perioden 1945–1960 formulerades den svenska säkerhetspolitikens huvudlinje ännu inte som "alliansfrihet i fred syftande till neutralitet i krig". Trots en officiell linje där neutralitet i krig fortfarande var det uttalade målet, pågick under perioden förhandlingar om såväl en skandinavisk försvarsallians som former för samverkan med Storbritannien och USA.¹⁵ Den politiska övertygelsen var att Sverige var helt beroende av hjälp från väst i händelse av krig. För Marinens del innebar detta att importsjöfarten till västkusten upphöjdes till ett strategiskt intresse. Marinen gavs också möjlighet att aktivt ta upp kontakter med västmakterna i detta ärende, dock utan att formalisera någon sjöoperativ samverkan.¹⁶

1958 år försvarsbeslut byggde dels på underlag ur de två ÖB-studierna 54 och 57, dels på 1955 års försvarsutredning. Framför allt studierna fick stort genomslag även om politiska önskemål om ekonomiska reduceringar vägde tyngst. Synen på en framtida stormaktskonflikt präglades av de kärnvapenbärande flygstridskrafternas roll. Det främsta stöd Sverige kunde få var om Nato lyckades hejda Sovjetunionen genom flyganfall mot basområdena i bl.a. Baltikum. Ett starkt svenskt flygvapen skulle underlätta för dessa och en stor svensk armé krävdes bl.a. för att kompensera för Norges svaga lantförsvar.¹⁷

Den militärtekniska utvecklingen innebar fördyringar vilket tillsammans med önskemålet om långsiktighet i planering och materielanskaffning innebar att kompromisser måste ske för att möjliggöra satsningen på det teknikberoende Flygvapnet och på Armén. Kostnadsramen kunde därför endast inrymma

de mest omedelbara och väsentliga behoven. Så fick t.ex. luckor i luftförsvaret accepteras tillsammans med en försvagning av invasionsförsvaret utom i huvudriktningen. Attackflygsystemet med ännu ej färdigutvecklad attackrobot skulle delvis överta Marinens sjömålsbekämpande uppgift i invasionsförsvaret. Fler produkter skulle beredskapslagras och en successiv minskning av de marina resurserna för importskydd kunde därför ske. Marinens andel av försvarskostnaderna minskades omedelbart från 18 procent till 13 procent, och totalt skulle 50 procent av övervattensfartygen och 30 procent av kustartilleriförbanden försvinna på sikt. Detta ledde till att CM begärde och beviljades att omgående få avbeställa två jagare och ett minfartyg samt att få utrangera fyra jagare.¹⁸

Genom att ange huvuduppgifter, målsättningar och allmän inriktning för Krigsmakten påverkades i första hand den centrala krigsplanläggningen, men därigenom också uppgifterna för Marinen och den marina krigsplanläggningen. Det paradoxala med FB 58 är att det inte angav någon utpekad eller omedelbar förändring av Marinens uppgifter. Beroendet av stöd utifrån kvarstod uttalat och därmed alla åtgärder kring skyddet av importsjöfart som strategisk uppgift. Detta tillsammans med anslagstilldelningen påverkade doktrinen direkt såväl genom att styra prioriteringen av resurser fördelningsmässigt som genom reduceringen i anskaffning av större materielsystem.

Svensk krigsplanläggning utgick allt sedan det första världskriget från principen om tre tänkbara angreppsfall, s.k. krigsfall: ett sydligt, ett östligt och ett västligt.¹⁹ Efter 1945 planerades endast för det östliga, krigsfall II, d.v.s. krig med Sovjetunionen. Krigsfallet var indelat i tre underalternativ: II C (Centrala), II S (Sydliga) och II N (Norra), där bokstäverna angav det svenska försvarets operativa tyngdpunkt m.h.t. den sovjetiska huvudoperationens (invasionens) geografiska inriktning. Krigsplanläggningen uppdaterades fortlöpande och den första genomgripande revideringen skedde först 1958 vilket resulterade i det nya krigsfall II SN. Detta utformades för att möta en stor kustinvasion mot södra Sverige med en samtidig stor gränsinvasion mot norra Sverige. Krigsfall II SN reviderades i sin helhet redan 1961 varefter det 1 januari 1962 ersattes av krigsfall 2 (grundalternativet) med förstärkningsalternativen 2 Ö och 2 S. Flygstridskrafternas uppgifter hade successivt förändrats från regional armésamverkan och spaning (1945), till sektorstyrt jaktförsvaret och samlad centraliserad attackinsats i huvudsak mot sjömål (1962).²⁰

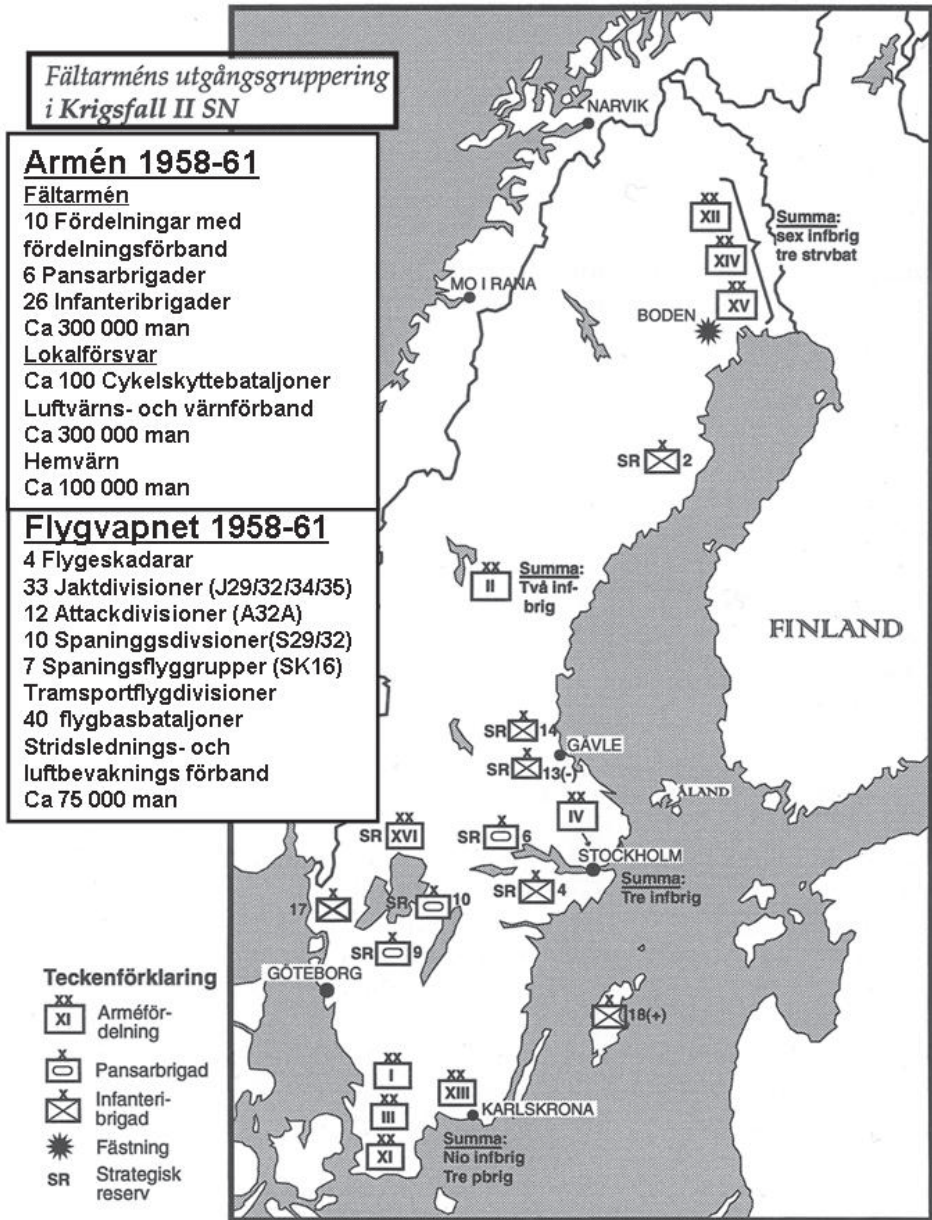


Bild 2. Utgångsgrupperingen av markstridskrafterna påvisade tydligt var och hur ÖB såg den strategiska (södra Mellansverige) och operativa tyngdpunkten (Skåne).

Krigsmaktens ledning

Enligt FB 42 och efter 1949 års förändringar. ÖB har tillsammans med CM och CFV det operativa ansvaret under regeringen.

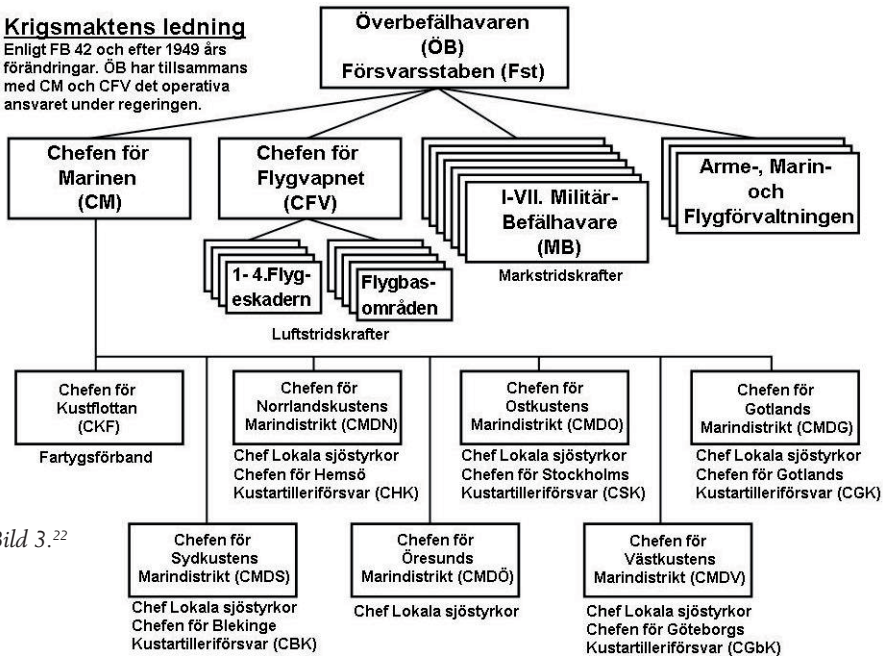


Bild 3.²²

Marina lydadsförhållanden efter förändringarna 1957

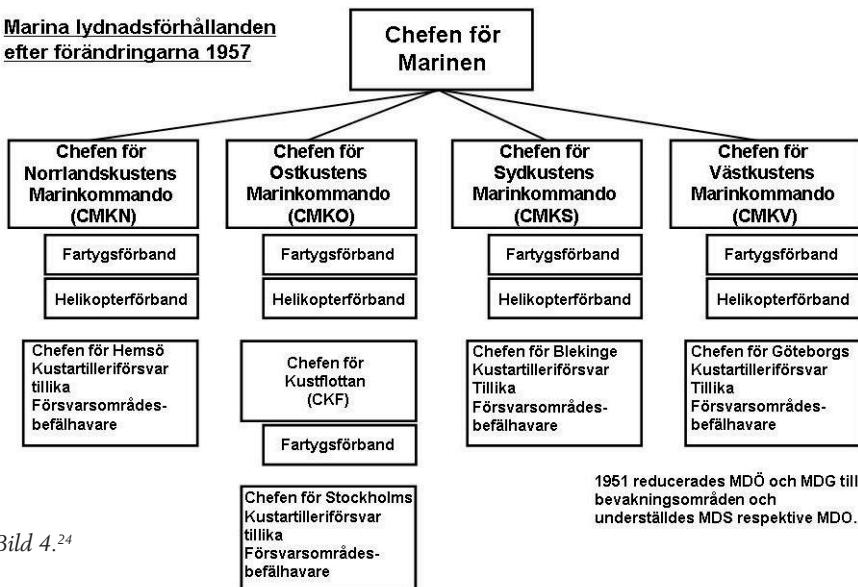


Bild 4.²⁴

1951 reducerades MDÖ och MDG till bevakningsområden och underställdes MDS respektive MDO.

ÖB:s krigsplanläggning innebar att sjöstridskrafterna riktades in mot en stor sjöburen invasion. Med ÖB:s krigsplanläggning som grund framstår det som principiellt riktigt att huvuddelen av de sjöstridskrafter som var avsedda att bekämpa en stor sjöburen invasion mot "södra" Sverige under hela denna tid hölls samlade i Kustflottan och under ett befäl. Kustflottan baserade initialt inom Marinkommando Ost (MKO) medan en eskader i huvudsak avsedd för importskydd, avdelades för Marinkommando Väst (MKV). Dessa principer var centrala i den sjöoperativa doktrinen.²¹

Krigsmaktens ledning

En beskrivning av ledningsförhållandena är nödvändig för förståelsen av det operativa nyttjandet. Hur indelning, ledning och uppgiftsfördelning skedde är en del av doktrinen likväl som ett uttryck för den.

Huvuddelen av de moderna kvalificerade sjöstridskrafterna sammanhölls i Kustflottan, under CKF:s operativa befäl, under det att CMD i huvudsak fick utnyttja äldre enheter och hjälpfartyg, lämpliga endast för begränsade uppgifter.²³

CMK utövade under CM den operativa ledningen av underställda stridskrafterns verksamhet inom tilldelat operationsområde. CK ledde under CMK den sjöoperativa verksamheten vad avsåg kustartilleristridskrafter.²⁵ I krigsplaneringen ställdes dessutom CKF från den 1 oktober 1957 under CMKO:s operativa befäl och skulle i fortsättningen utöva "den taktiska ledningen av Kfl [Kustflottans] förband".²⁶ År 1961 genomfördes nästa ledningsförändring. ÖB fick nu ensam hela det operativa ansvaret i fred och krig (och därmed ett mycket stort antal direkt underställda chefer). De operativa arbetsuppgifterna överfördes i princip i sin helhet till försvarsstaben.²⁷ I operativt hänseende blev förutom MB nu även CMK ÖB:s direkt underställda chefer.

De ledningsförändringar som genomfördes 1957 åstadkom viss osäkerhet och begreppsförvirring.²⁸ Förändringarna 1951, 1957 och 1961 påvisar att Marinen var utsatt för ett förändringstryck från ÖB och Försvarsdepartementet. CMK:s roll hade stärkts på CKF:s bekostnad och CM:s roll var ifrågasatt. Huvudprincipen i sjökrigföring, att hålla de kvalificerade sjöstridskrafterna samlade under en chef (CKF), upprätthölls dock fortfarande och var alltså en central komponent i den sjöoperativa doktrinen.

Hotbilder

För Marinen var den dominerande hotbilden kustinvasionen. Oavsett var den sattes in förutsattes att den skulle inledas med kraftig förbekämpning genom flygstridskrafter och troligen kärnvapenanfall, mot bl.a. de marina operationsbaserna och KA-förbanden. Minfällning från flyg och ubåtar i basområdenas utloppsleder befarades. Överskeppningsomgången skulle skyddas av starka sjöstridskrafter, där stora minsveparförband skulle gå i täten för att röja väg genom de svenska minfälten. Tillgången på nödvändiga specialfarkoster för landstigning var dock begränsad, men bedömdes snabbt kunna ökas genom nytillverkning.²⁹ Ur det studerade materialet framgår att värderingen av kapacitet och förmåga hos de sovjetiska sjöstridskrafterna präglades av saklighet och objektivitet. Den sovjetiska Östersjömarinen ansågs betydligt överlägsen den svenska, totalt sett, men svenska fartyg var tämligen likvärdiga kvalitetsmässigt eller i något fall överlägsna. Östersjömarinen måste också avdela stridskrafter mot Västtyskland.³⁰

Den offensiva kärnan i de sovjetiska sjöstridskrafterna, kryssarna av Sverdlov- och jagarna av Skory- och Kotlin-klass var föremål för omfattande analys i komparativa exempel och studier. De svenska kryssarna ansågs jämbördiga eller något bättre än de sovjetiska i kraft av sin högre momentana eldkraft, under det att jagarna Halland och Småland genom sitt högklassiga artilleri ansågs överlägsna samtliga sovjetiska motsvarigheter. Östergötland-klassen ansågs jämbördig eller något bättre än Skory, men i vissa fall underlägsen Kotlin. Framtida införande av sjörobot på sovjetiska jagare sågs som ett stort problem. Ubåtshotet bedömdes som stort framför allt mot sjötrafiken. Ubåtarna av Whiskey- och Quebec-klass bedömdes kunna genomföra uppgifter motsvarande de tyska under det andra världskriget.³¹

På pappret framstod den sovjetiska Östersjömarinen som formidabel, men också den var en "utbildningsflotta" bemannad av värnpliktiga. Huvuddelen av fartygen låg i reserv och full mobilisering krävdes därför. Många fartyg var föråldrade eller små och den militärtekniska nivån var lägre än i väst. För insats mot sjöstridskrafter räknade den svenska marinen med att Sovjetunionen från slutet av 50-talet förfogade över två flygplanssystem:

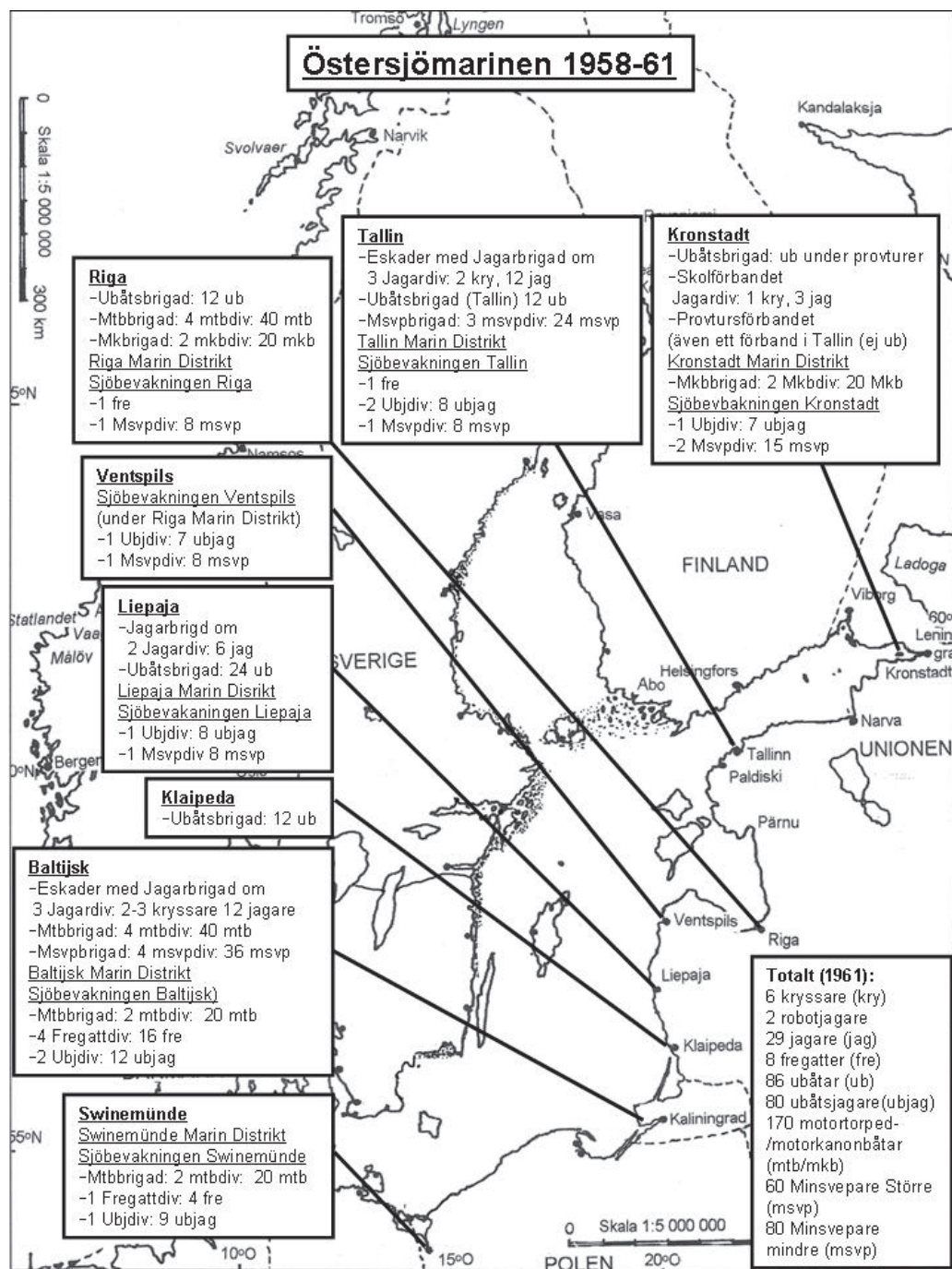


Bild 5.³²

- Det lätta bombflygplanet Il-28 vilket blev operativt 1950, med en lastförmåga av upp till tre ton frifallande bomber, torpeder eller minor och ca 600–700 km operativ räckvidd.
- Det medeltunga bombflygplanet Tu-16, vilket blev operativt 1955, med en lastförmåga av upp till nio ton frifallande bomber, torpeder eller minor och ca 1500 km operativ räckvidd. Denna fanns också i ny version med attackrobotsystemet "Komet" som genom sin storlek korrekt bedömdes som avsett mot stora mål på öppet hav.³³

Lufthotet berördes ständigt och ansågs allmänt som stort, där bombanfall bedömdes som mer sannolikt än anfall med attackraketer.³⁴ Noggrann analys av Flygvapnets insatser under KMÖ (Krigsmaktsövning) 59 visade att upptäckt, identifiering och bekämpning på fritt hav i huvudsak var heltäckande och korrekt, men att utdelningen i bas och skärgård var mycket dålig.³⁵ Vad gällde anfallsföretag, uppgav chefen för första flygeskadern (C E1) dessutom att svenska E1 helt undvek att anfälla luftvärnsbestyckade örlogsfartyg på grund av att förlusterna vid sådana anfall blev för stora. Han förklarade dessutom att utan hjälpinstrument som radar var träffsannolikheten med bomber låg. Detta trots att flygeskadern var specialiserad på insats mot sjömål. I det undersökta materialet har ingenstans återfunnits något som styrker att det sovjetiska flyget kring Östersjön var utrustat med några radarhjälpmedel eller att det överhuvudtaget övade anfall mot sjömål. I vilket fall tillhörde endast 30 IL-28 och 90 Tu-16 Östersjömarinens flygstyrkor. Övrigt sovjetiskt flyg hade antingen kort räckvidd och avsågs för understöd av markstridskrafter eller ingick i den nukleära avskräckningen.

Hotet från de sovjetiska sjöstridskrafterna innebar att de svenska sjöstridskrafterna måste dimensioneras mot att möta en numerärt överlägsen motståndare, utrustad med jämbördiga sensorer och vapen. Vapnen utgjordes av torpeder, artilleri och minor, men i en snar framtid också av sjömålsrobot. Lufthotet, som rutinmässigt bedömdes som stort, innebar att sjöstridskrafterna måste klara av att möta anfall av en numerärt överlägsen motståndare med moderna flygplan såväl fritt till sjöss som i bas. Bombanfall, men även min- och möjligen torpedfällning och i framtiden attackrobot, måste mötas.

Nedan framgår att snart sagt all verksamhet, ålagda uppgifter, taktik, övningar, vapen, fartyg, baser, ledning, utveckling och bedömningen av de egna möjligheterna m.m. ställdes i relation till hotbilden, på taktisk nivå uttryckt i

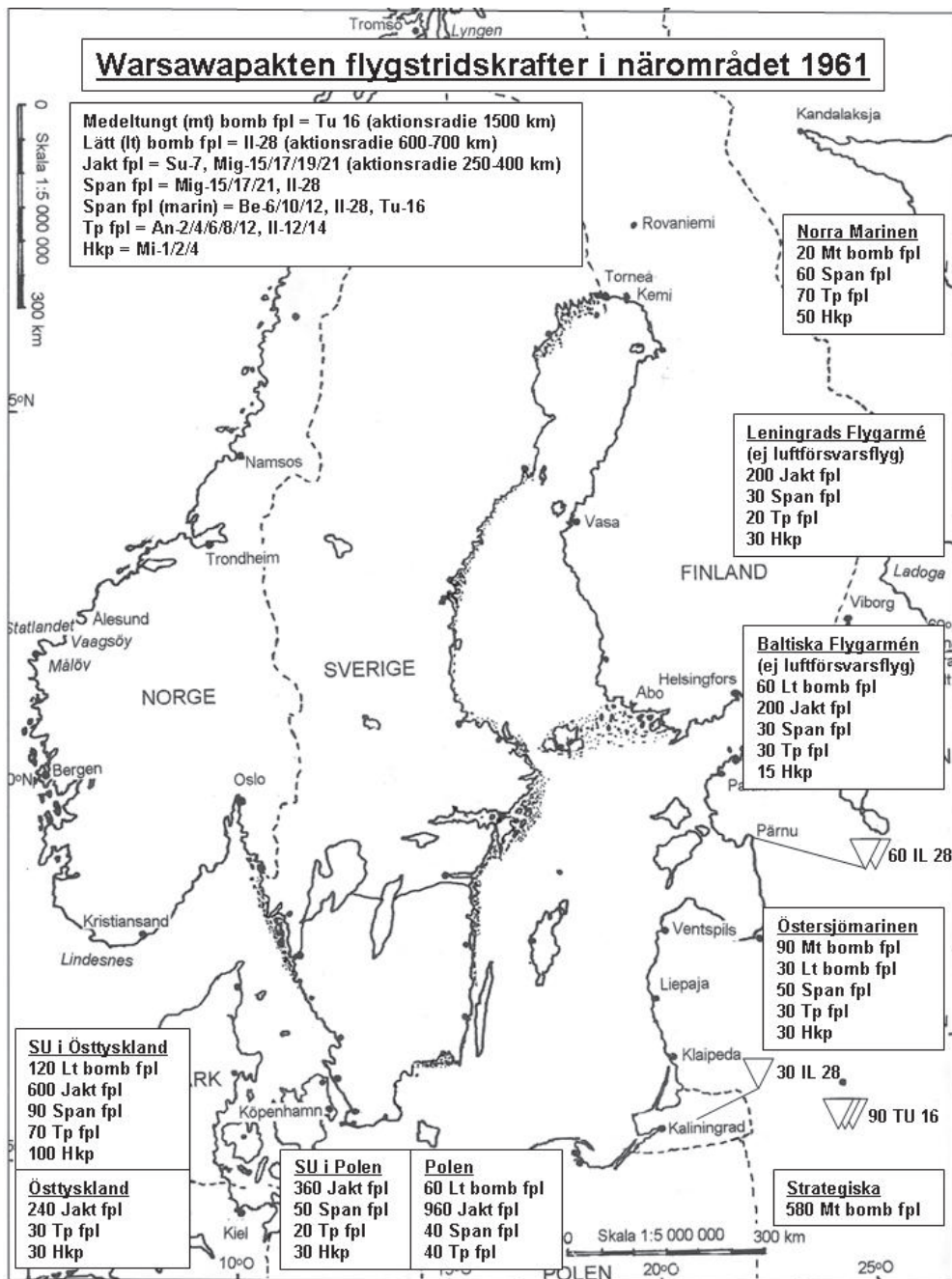


Bild 6.³⁷

form av duellsituationen. Föreställningar om hotbilden, hur den uppfattades och uttrycktes är därför centralt i den sjöoperativa doktrinen. Den fungerade som referensram för en stor del av den marina verksamheten, men den definierade också krav som motiverade anspråk.

År 1958 gjorde CM bedömningen att uppbyggnad och tillförsel av sovjetiskt tonnage inom några år skulle möjliggöra två samtidiga huvudinvasionsinriktningar i Östersjöområdet. Den framväxande västtyska marinen innebar dock att den strategiska situationen i södra Östersjön förändrats till svensk fördel. Förutom att betona hotet från kärnvapen, framhöll dock CM, till skillnad från försvarsledningen, att Sverige också under fred och neutralitet kunde ut sättas för ett sovjetiskt agerande.³⁷

Marinens övningsverksamhet

De rustade sjöstridskrafterna sammanhölls i Kustflottan.³⁸ Därigenom kunde alla former av sjöoperativ verksamhet övas och övningsresurserna utnyttjas optimalt. Marinens övningsplanering styrdes centralt av CM. På så sätt kunde även de övningar Kustflottan bedrev, för att uppnå taktisk färdighet, spridas geografiskt och kopplas mot CMK:s och Flygvapnets taktiska och operativa övningsbehov, inte minst behov och tillgång på målförband. Kustflottans operativa övningar kopplades mycket nära till det marinkommando inom vilken övningen genomfördes. Kustflottan övade den typ av operationer som marinkommandot hade som krigsuppgifter eller testade nya taktiska eller operativa koncept. Vid i stort alla övningar som inkluderade sjöstridskrafter deltog Flygvapnet med jakt-, spanings- eller attackförband.³⁹

Varje år genomfördes normalt också minst en större krigsövning vilken, förutom deltagande av Kustflottan också omfattade inkallelser och rustning av delar av krigsorganisationen inom det övade marinkommandot, som därefter övades i sina krigsuppgifter. Krigsövning genomfördes 1958 i MKV och 1959 i MKN. År 1960 genomfördes reducerade krigsövningar med deltagande av Kustflottan i MKS och MKV och 1961 i MKN:s område. Inom marinkommandona genomfördes också t.ex. stabs- repetitions- och basövningar för att höja förmågan inom egna förband inför de större övningarna.⁴⁰

Under vinterhalvåret då årstid och avsaknad av värnpliktiga förhindrade gång, förbereddes årets övningar genom stabsspel och studier. Dessa genom-

fördes såväl av CKF som av CMK och involverade normalt förbandschefer, fartygschefer och i förekommande fall ofta även officerare på lägre nivåer. Spelen och studierna byggde i allmänhet på respektive marinkommandos eller krigsförbands verkliga krigsuppgifter och krigsorganisation enligt Instruktion för marinen i krig (IMK) och övrigt orderverk. Resultaten användes, förutom som underlag för kommande övningsverksamhet, även som grund- eller ingångsvärden för marinkommandots krigsplanläggning eller för taktikutveckling.⁴¹

Övningarna bedrevs mot ställda uppgifter på operativ nivå. Genom att övningsverksamheten var så pass omfattande och ambitiös vad gäller t.ex. deltagande enheter, kunde också de problem och möjligheter som organisation, materiel, taktik och operationer inrymde upptäckas och belysas. Detta var en förutsättning för att övningarna skulle uppfattas som realistiska också på taktisk nivå. Deltagande i en realistisk övningsverksamhet, spel och studier ökade delaktigheten och möjligheten att påverka krigsplanläggningen, vilket var viktigt för att förankra doktrinen i organisationen och göra den trovärdig. Marinens krigsplanläggning kan också till stor del utläsas ur de större övningar, spel och studier som genomfördes under perioden. Övningsverksamheten bedrevs i vad som kan beskrivas som växelverkan gentemot krigsplanläggningen.

Taktisk nivå

Krigsorganisationen som del av krigsplanläggningen byggdes på taktisk nivå upp av fartygs-, bas- och underrättelseförband. Samtidigt var också utformningen av fartyg och vapen ett uttryck för doktrinen, då hotbilden verkade dimensionerande på de svenska fartygen och vapensystemen. Detta gäller även det sätt varpå förbanden och vapen interagerade och utnyttjades taktiskt. För att ge en så komplett bild av doktrinen som möjligt måste alla dessa delar beskrivas. Innehållet i det som här sammanfattas som taktisk nivå utgör såväl ett centralt uttryck för doktrinen som en central komponent i dess uppbyggnad.

Fartygsmaterielen och dess vapensystem var utifrån antal, storlek och modernitetsgrad, gränssättande för sjöstridskrafternas möjligheter att lösa sina uppgifter. Endast större fartyg kunde bära den utrustning, ha den tålighet och uthållighet som krävdes för skydd av sjöfart. Som framgår av tabell 1 omfattade fartygsbeståndet år 1958, 30 sådana fartyg – 20 av dessa och 80 fartyg

Marinens stamstridsfartyg.⁴⁷

Fartygstyp	Läget 1958 ⁴²	Varav färdigställda ⁴³		Avbeställd/ utrangerad 1958 ⁴⁴	Läget 1961 ⁴⁵	Högsta livslängd år ⁴⁶
		1946-51	1952-58			
Kryssare	3	2			2	30
Jagare	19	2	6	2/2	14	
Fregatter (f.d. jagare)	8			-/2	9	25
Minfartyg	2			1/-	1	30
Motorbåtar, större	12	1	11		12	
Motortorpedbåtar, mindre	31	11	15		26	12
Ubåtar	25		6		21	21
Minsvepare, större	18				12	30
Minsvepare, kust	9		9		9	
Minsvepare, mindre	18				12	
Minsvepare, fiske	2	2			6	
Totalt	145	18	47	7	124	

Tabell 1. (Stridsfartygens verksamhet stöddes dessutom av ett 30-tal olika trängfartyg).

totalt var levererade före 1945. Detta innebar att fartygsmaterielen m.h.t. högsta livslängd till stor del var föråldrad och i behov av omsättning. Av de 65 moderna enheter som utgjorde kärnan i sjöstridskrafterna var dock huvuddelen fullt användbara i relation till uppgifter och hotbild.

Med några få undantag var alla fartyg byggda på svenska varv och i allt väsentligt utrustade med vapen levererade av svensk industri. Sensorer, samt elledning- och stridsledningselektronik, var däremot importerad, framför allt från Storbritannien, Nederländerna och USA. Mycket av denna utgjordes dock av överskottsmateriel från andra världskriget, levererad under sent 40- och tidigt 50-tal varför teknikutvecklingen gjort den obsolet. Ny materiel, även svensk, levererades också, dock i mindre omfattning och installerades fortlöpande, varför ett antal enheter ständigt låg på varv för moderniseringar.

Marinens hjälpfartyg.⁴⁸

Fartygstyp	Läget 1959
Hjälpkryssare	8
Hjälpminsvepare	114
Hjälpvedettbåtar	67
Logements- och verkstadsfartyg	19
Transportfartyg	302
Bogserbåtar och assistansfartyg	73
Bevakningsbåtar för KA	68
Motorbåtar för Marinens kustbevakning	51
Totalt	704

Tabell 2.

Cirka en tredjedel av stridsfartygen var rustade under hela eller delar av året. Resterande del låg avrustade i olika form av beredskap vid örlogsvarven i Stockholm, Karlskrona eller Göteborg, eller befann sig varvsförlagda för reparation eller ombyggnad. Rustningstiden för avrustade fartyg varierade från 2–6 dagar för t.ex. motortorpedbåtar till 6–9 dagar för jagare, minsvepare och ubåtar och upp till 75 dagar för fartyg under ombyggnad.⁴⁹

Detta innebar att sjöstridskrafterna hade hög omedelbar beredskap med de rustade enheterna. Kontroll av beredskapen genomfördes regelbundet, varvid spridning av fartygen var prioriterat, men rustningstiderna och behovet av mobiliseringsbesättningar inverkar negativt på förmågan att snabbt höja beredskapen. Den initiala koncentrationen av fartyg till örlogsvarven var härvid något av en akilleshäl som organisationens ständigt arbetade med att överkomma.

För krigsorganisationens behov räckte inte stamfartygen till utan ett antal civila fartyg var uttagna för Marinens räkning som hjälp- och trängfartyg i händelse av mobilisering. Omfattningen framgår ur tabell 2.

Tvåhundrafemtio av fartygen kunde rustas på ett till två dygn under det att 112 krävde upp till tio dygn för rustning. Trehundraåtjugosex fartyg skulle omedelbart nyttjas i befintligt skick och därefter successivt utrustas under två till sex veckor. Fem hjälpkryssare för eskorttjänst krävde upp till två

månaders rustningstid. CKF såg inget behov av dessa utan föreslog att endast de tre hjälpkryssare vilka krävdes för utläggande av mineringar skulle kvarstå.⁵⁰ Rustningstiderna var beroende av det allmänna läget i övrigt dvs. hur mobilisering förflöt och om utrustningsvarven, i allmänhet civila, fungerade. I relation till krigsorganisationens behov (se bilaga 1–5) så var hjälpfartygen av avgörande betydelse för Marinens minröjnings- och basförbands möjligheter att lösa anbefallda uppgifter. Också för sjöstridskrafternas möjlighet att utlägga mineringar var framför allt vissa hjälpkryssare av stor betydelse.

Kryssare, jagare och torpedbåtar nyttjades mot ytmål och som regel taktiskt sammanhållet. Lägsta självständiga taktiska enhet var annars normalt division (två till sex fartyg av samma typ). Från 1956 kom fokus i taktikutvecklingen att förskjutas från eskadertaktik där en kryssare tillsammans med en jagardivision och en division motortorpedbåtar (mindre) löste stridsuppgiften, till jagarflottiljens taktik med en jagare typ Halland, två typ Östergötland och en division motortorpedbåtar (större). Fregatter och jagare jagade ubåt enskilt eller i förband, ofta i anslutning till eskorterad sjöfart. Svenska ubåtar uppträdde enskilt i väl avgränsade operationsområden med minst 50 meters djup, antingen i rektangulära rutor eller i sektorer. Strävan var att nyttja eskadrar och flottiljer aktivt och offensivt samt ubåtar framskjutet.⁵¹

Torpeden var huvudvapensystem för såväl ubåt som ytfartyg. En till två torpedträffar räckte för utslagning av alla måltyper. Insatte en jagarflottilj samfällt torpedanfall förbrukades 56 torpeder på en gång, medan enskild ubåt sköt upp till fyra torpeder per anfall. Det omedelbara utrustningsbehovet uppgick den 1 juli 1960 till 192 jagartorpeder (JB) och 243 ubåtorpeder (UA) – tillgången var 665 respektive 670. Tillgången skulle också täcka det första ersättningsbehovet. Nyleverans av 77 (JB7) och 268 (UA7) skulle ske t.o.m. 1966.⁵²

Torpeden genomgick under denna tid ett revolutionerande tekniskt generationsskifte. De äldre s.k. rakskottorpederna, avsedda för salvskjutning eller enkelskott på skjutavstånd om 600 till 3 500 meter (ubåt, motortorpedbåt) och 6 000 till 9 000 meter (jagare, kryssare) och med låg träffsannolikhet, utgick eller byggdes om. Ombyggnaden innebar bl.a. att träffsannolikheten ökades, antingen genom fjärrstyrning med tråd enligt system TORE (jagare, motortorpedbåt större) eller till s.k. slutgirtorpeder för ubåtarna. Skjutavståndet ökades dessutom till mellan 12 000 och 15 000 meter. Om- och nybyggnation gick dock långsamt.⁵³

Marinens sjöminpark 1959.⁵⁴

Mina	Fällning från ytfartyg		Även fällning från ubåt
	Förankrad Kontaktmina (fk mina)	Botten Avståndsmina (ba mina)	
m/18	600		
m/31	5 000		
m/32	800		
MF:1	4 400		
MF:2	260		X
MF:3	200		
MF:4	78		
MF:5	200		
MF:11	2 800		
MF:13	70		
MF:14	1 100		
MF:9/19		900	X
F:16		Under leverans	
F:17		200	X
F:21		Under leverans	
F:41			Under leverans

Tabell 3. (Kustartilleriets kontrollerbara minor exkluderade).

Det avancerade och högkvalitativa sjöartilleriet med 12 eller 15 cm hel- eller halvautomatiska pjäser förbättrades ytterligare genom införande av bättre eldningsutrustning och av granater med zonrörsfunktion. Införandet av det nya 12 cm systemet m/50 medförde utveckling av ny taktik. Viktigast var dock att zonrörsgranater till 40 mm luftvärnspjäs m/48 lovade att höja luftvärnsförmågan till acceptabel nivå i förhållande till hotbilden.⁵⁵

Sjöminsystemet var betydelsefullt för sjöstridskrafterna. Enbart inom MKV planerades 1959 för utläggning av ett 30-tal mineringar med över 1 000 minor i händelse av krig. Behovet förväntades dessutom öka i och med den

omarbetning av den centrala minplanen som pågick. Mineringarnas ökade betydelse och krav på tidig utläggning avspeglades redan 1962 i ett kraftigt ökat behov av hjälpminfartyg. För perioden 1963–1967 uttogs därför elva sådana.⁵⁶

Kontaktminor fälldes normalt i minlinjer med ett minsta antal av 25 minor i varje. Utsjömineringar omfattade normalt flera minlinjer med 100-tals minor. Bottenavståndsminor spreds inom områden i betydligt mindre antal, men var särskilt lämpliga för offensiv minering genom svårigheten att upptäcka och röja dem.⁵⁷

Minröjning var mycket tids- och resurskrävande, vilket förklarar den stora flottan av stam- och hjälpminsvepare i krigsorganisationen. Minröjning utfördes i huvudsak genom att olika typer av minsvep drogs efter fartygen, vilket innebar att minorerna alltså måste passeras för att röjas, något som naturligtvis ökade risken för förluster bland minsveparna. Införande av röjdykare innebar dock att minor på grundare djup än 30 meter nu kunde röjas också på annat sätt.⁵⁸

Alla fartyg och vapensystem jämfördes mot den upplevda hotbildens krav. Det omfattande arbetet med att förbättra torpederna måste t.ex. också ses mot det förestående införandet av sjömålsrobot på sovjetisk sida. Utveckling av en svensk sådan hade avbrutits 1957. Torpeden var vid denna tid, genom sin räckvidd, fart och stora verkansdel, det effektivaste vapnet för sjöstridskrafterna. Frågor om dess taktiska nyttjande, tillgång och utveckling var därför centralt för doktrinen. Artilleriet, och framför allt dess luftvärnskapacitet, var viktigt för den taktiska handlingsfriheten i förhållande till framför allt den luftoperativa hotbilden. Sensorer och ledningssystem var utifrån modernitetsgrad, gränsättande för fartygens möjlighet att använda eller möta dessa vapen. Minparrens huvudsakliga bestånd av äldre förankrad kontaktmina begränsade dock användbarheten taktiskt och operativt och totaltillgången motsvarade inte behovet enligt minplanen. Minan var dock genom sin förmåga att åstadkomma förändringar av militärgeografin av stor betydelse. Den växande rollen för minutläggning med hjälpfartyg skall ses mot bakgrund av detta.

Marinkommandochefen med stab och nödvändiga stödfunktioner⁵⁹ ledde verksamheten inom marinkommandot från en fortifikatorisk skyddad stabsplats. För kommunikation med landförband och fartyg i bas utnyttjades såväl det allmänna, som det militära telefonnätet, och bägge var under utbyggnad. För kommunikation med sjöstridskrafterna till sjöss, i huvudsak genom telegrafi,

I MKB ingående förband.

Förkortning	Uttyddes
Ksrr	Kustspaningsradarstationer
Rrsiss	Radarsignalspaningsstationer
Kbs	Kustbevakningsstationer (optisk spaning)
Bhs	Bottenhydrofonstationer
Fts	Fotspaningsstation, för avståndsfotografering
Mius	Minutkiksstationer (optisk spaning mot flygminfallning)
Mls	Militärledsstationer (skötsel av militärleder)
Sks	Sjökontrollstationer (kontroll av sjötrafiken)
Mh	Marint hinderförband, för spärrning av farled
Hko/Hoff	Hamnkontor/Hamnofficer, för uppföljning av sjöfarten i hamn
Vissa av dessa förband bemannades av KA och rapporterade då till CMK via CK eller chef spärrbataljon. Andra underrättelseförband som enbart bemannades av KA var:	
Nsrr	Närspaningsradar
Bss	Bottenslingstationer
Ss	Signalstationer

Tabell 4. Undantaget ksrr (30–60 pers), var förbanden personellt små (6–20 pers) och samgrupperades därför ofta.

förfogade CMK över radiostationer ingående i det sjöoperativa radionätet. Också radionätet befann sig under utbyggnad.⁶⁰ CMK förfogade i krig över en omfattande organisation för övervakning av sjöterritoriet, lokal uppföljning av operationer, sjötrafik och krigsfiske m.m. I detta hänseende rapporterade förutom CK, även chef för bevakningsområde (C Bo) till CMK. Till C Bo rapporterade av flottan bemannade delar av Marinens kustbevakningsorganisation (MKB).

Marinens kustbevakningsorganisation hade byggts ut kraftigt efter 1945. Under denna tid hävdade Sverige visserligen endast sjöterritorium 4 NM ut från baslinjen, men teknikutvecklingen hade redan medfört att endast förband på kustspaningsradar- och radarsignalsspaningsstationer med räckvidder på 30–60 km respektive 150 km ansågs ha något större värde för underrättelsefunktionen. De 31 kustspaningsradarstationerna rustades därför regelbundet

i olika utsträckning. Utbyggnaden av sambandsmedel och underrättelseorgan gav successivt CMK bättre ledningsmöjligheter. MKB var dock en mobiliserande organisation varför beredskap och tillgänglighet i fred var låg.⁶¹

Sjöstridskrafterna baserade i krig som regel i de marina operationsbaserna. Dessa bestod av ett skärgårdsområde samt de inom området befintliga resurserna för underhållstjänst och försvar av fartyg och basområdet. Chefen för basen hade förutom uppgiften att ombesörja underhållstjänst i vid bemärkelse, även i vissa fall ansvaret också för bevakning samt luft- och markförsvar. Storleken på basen bestämdes av de militärgeografiska förhållandena och belägenheten av basens anstalter (förråd m.m.). Bastjänsten omfattade förnödenhetskomplettering, avtransport av sårade och avhjälpande av reparationsbehov.⁶²

Bastjänsten genomfördes normalt med fartygen väl utspridda, förtöjda och maskerade vid krigsförtöjningsplats. Spridningen var viktig inte minst för att minska effekterna av kärnvapenanslag. Rörlig bastaktik, d.v.s. att fartygen skiftade krigsförtöjningsplats tämligen frekvent, började diskuteras under perioden. För reparationer vilka krävde dockning fanns inom vissa baser krigsplacerade flytdockor. För svårare reparationer, anvisade marinreparationsledare inom marinreparationsområdet, fartygen till civila eller militära varv, eller verkstäder som utförde reparationen.⁶³

De marina operationsbaserna gav i teorin sjöstridskrafterna god möjlighet att verka. Bassetmetets uppbyggnad med stor geografisk spridning och utspridning av fartygen gav, tillsammans med basernas och fartygens eget luftvärn, gott skydd mot upptäckt och vapenverkan och samtidigt uthållighet. Svagheten var beroendet av en mycket stor mobiliserande organisation, med oövad personal och framför allt hjälpfartyg, vilken skulle tagit tid att mobilisera.

Utveckling

De materielprojekt som utvecklades eller planerades under studieperioden, men inte kom att bli operativa före 1961, är också betydelsefulla att redovisa då de var ett uttryck för det framåtblickande perspektivet i doktrinen. Mot bakgrund av det minskade anslaget till följd av FB 58 och den 1959 framlagda sjömålsutredningen, tog CM fram en ny plan för Marinens utveckling under 60-talet, "Marinplan 60". Planen innehöll förslag på nya fartygstyper och materiel m.m. för att åstadkomma en balanserad marin. Planen föredrogs för 1960

år försvarskommitté, men bifölls inte i riksdagen. Dess tankar kom ändå att tjäna som inriktning för de materielprojekt som senare genomfördes. Ett antal fartygsprojekt som stipulerades i planen förverkligades aldrig. Viktigast av dem var ett nytt fregattprojekt och pansarkanonbåtarna.⁶⁴

Den åldrande fartygsmaterielen och bristande fartygsomsättningen sågs allmänt som ett allvarligt problem.⁶⁵ I linje med FB 58 och "Marinplan 60" fortsatte utvecklingen av små, snabba vapenbärare. Torpedbåt typ T121 *Spica* blev banbrytande i sina långt drivna lösningar för att hantera en stridsmiljö präglad av hot från ABC-stridsmedel. Sex enheter levererades varför det mer var fråga om en begränsad ersättningsbyggnad snarare än någon genomgående omprioritering. Ubåtsprojekt A 11 vilket utvecklades till ubåt typ *Sjöormen*, blev en av världens mest avancerade konventionella ubåtskonstruktioner, men med endast fem enheter var situationen likartad för ubåtsvapnet.⁶⁶ Övergången från elektronrör till transistorteknik innebar väsentligt förbättrad prestanda och tillförlighet för alla typer av sensorer och sambandsmedel. Den ständigt pågående moderniseringen av sensorer och elldledningsmateriel fortsatte vilket gav bättre effekt av befintliga vapen.⁶⁷

Satsningen på helikoptersystemet för radarspaning och ubåtsjakt fortsatte trots att lämpliga sensorer och vapen saknades och konceptet dessutom byggde på samverkan med stora ytfartyg. De åtta hkp 1 (Vertol 44) och tio hkp 2 (Alouette II), vilka levererades 1958–62, kompletterades med sju hkp 4 (Vertol 107) 1963–72. För Marinens kustbevakningsorganisation innebar Lotsverkets anläggande av radaranläggningar för lotstjänsten att dessa kunde införlivas i organisationen. Televerkets utbyggnad innebar också att alla ingående delar kunde knytas ihop med telefonlinjer, där vissa delar tidigare varit beroende av enbart radiosamband. Utbyggnaden och moderniseringen av KA-förbanden förbättrade också möjligheterna för MKB. Det viktigaste projektet var dock utbyggnaden av Flygvapnets nya låghöjdsradarstationer PS-15.

Utvecklingen på vapensidan förmådde inte hålla jämna steg med den internationella vad avser duellförmågan mellan övervattensfartygen. Anskaffning av det svenskutvecklade sjörobotsystemet 08 fullföljdes, men installerades endast på de två jagarna av Hallandklass, samt ett rörligt kustrobotbatteri. Samtidigt infördes sjömålsrobot på bred front i den sovjetiska Östersjömarinen. Sammantaget präglades utvecklingen av osäkerhet framför allt i förhållande till den politiska nivån och av oklarheter i prioriteringar.

Samverkan med andra försvarsgrenar

CMK hade att samverka med sin luftoperative motsvarighet d.v.s. eskaderchefen (CE). CE 3 samverkade närmast med CMKO och CE 2 med CMKV och CMKS. CE 4 samverkade med CMKN men också genom den enda spaningsflottiljen, F 11, med samtliga MK. Kustflottan samövade i fred med flyg ur samtliga eskadror genom att den rutinmässigt övade utefter hela kusten.⁶⁸ Jaktflygsystemet tillmättes så stor betydelse att kryssarna utrustats för ledning av jaktflyg. Någon kryssare var inte rustad 1958–64, varför denna förmåga endast kunde övas begränsat med jagarna av Halland-klass. Införandet av STRIL 60 systemet, med ledning av flygplan J35 genom styrdata, gjorde den marina jaktledningsförmågan helt obsolet. Sjöstridskrafterna samövade dock ofta med jaktflyg t.ex. i samband med övning av den prioriterade operationen att överföra fastlandskontingenten till Gotland.⁶⁹

Spaningsflygsystemet tillmättes stor vikt som underrättelsesystem i MK krigsplanläggning och detta övades regelbundet med sjöstridskrafterna. Särskild vikt fäste CM vid bibehållandet av de regionala spaningsflyggrupperna som, bemannade av reservflygkåren och utrustade med flygplan SK 16 i krigsorganisationen, bl.a. utförde kustövervakning intill 20 km utanför kusten och konvojskydd.⁷⁰ Samverkan med och ledning av E1 utrustad med attackrobot 304 prövades under perioden. Materialet pekar mot att E1 skulle nyttjats åtskilt från sjöstridskrafter antingen genom separation i tid eller geografiskt.⁷¹ Erfarenheterna från samverkan med flygstridskrafterna pekade entydigt ut behovet av igenkänningsutrustning för att undvika vådabekämpning av såväl militära som civila mål. Flygvapnet hade en något orealistisk syn på avsaknaden av civil sjötrafik i krig, men i huvudsak sågs problemen vara föranledda av att CMK och CE satt i skilda ledningscentraler. Den marina synen på samverkan var mycket positiv.⁷²

Samverkan med arméstridskrafter omfattade framför allt det skydd arméförband skulle ge de marina baserna och de armétransporter Marinen hade att utföra och skydda, främst Gotlandsoperationen.⁷³ Beredskap för mer konkret samverkan fanns dock i form av understöd genom kustbeskjutning.⁷⁴ Samverkan med KA-stridskrafter skedde ständigt, inte minst inom de marina basområdena. Ett stort problem var emellertid vådabekämpningsrisken, där CKF särskilt tryckte på vikten av fler övningar och CM tillsatte en särskild arbetsgrupp

för att försöka förbättra systemet med igenkännings- och förhandsmeddelanden.⁷⁵

Samverkan med Flygvapnet var frekvent förekommande. Sjöstridskrafter övades i luftförsvaret, vilket var värdefullt, men frågan inställer sig om inte det tidvis massiva flygtrycket gav upphov till en orealistisk syn på lufthotet och de egna systemens begränsningar. För Flygvapnets utveckling av Rb 304 och stärkandet av den egna försvarsgrenen var dock samverkan i stort endast positiv. Den sjöoperativa doktrinen var mot bakgrunden av det upplevda lufthotet framförallt beroende av fungerande samverkan med Flygvapnet. Samverkan med arméförband vid överförandet av Gotlandskontingenten var värdefull, men frågan inställer sig om de inbyggda svårigheterna verkligen förstods och accepterades i försvarsledningen.

Marinens krigsplanläggning

Marinens krigsplanläggning har rekonstruerats från flera olika sekundärkällor. Återgivandet av formuleringar eller ordval i uppgiftsställning kan därför variera eller avvika något från *Instruktioner för Marinen i krig* (IMK). Marinens uppgifter i krigsfall II SN 1958 var alltså att i samverkan med andra stridskrafter:

- ”bekämpa invasion sjöledes
- skydda importsjöfart till Västkusten
- samt härutöver i den utsträckning resurserna och läget i övrigt medger
- skydda kustsjöfart och sjötransporter till och från Gotland
- störa fiendens verksamhet till sjöss framförallt i strategiska farvattensförträngningar, som är av betydelse för vårt invasionsförsvar.”⁷⁶

CM utgav för varje krigsfall grundläggande order för de marina chefernas krigsplanläggning: *Instruktioner för Marinen i krig*.⁷⁷ IMK omfattade instruktioner för Marinen i stort med inriktning på vad som skulle göras, vem som skulle göra det, och i vissa fall när det skulle göras och med vilka resurser. Från 1958 gällde IMK II SN/58 vilken var en uppdatering av den tidigare IMK II/50.⁷⁸ CM:s fastställda förbandstilldelning till direkt underställda chefer, dvs. marinstridskrafternas utgångsgruppering, var inte statisk. CM avsåg att beroende av

händelseutveckling och lägets krav omfördela stridskrafter. I IMK angavs dessutom samtliga planlagda mineringar och dess prioriteringar. Redan i IMK II/46 skulle upp till 68 mineringar utläggas på särskild order före eller vid krigsutbrott och upp till 86 mineringar utläggas snarast efter krigsutbrott. I dessa inkluderades också KA:s fasta mineringar.⁷⁹

CMK skulle inom sitt operationsområde och med sina stridskrafter i första hand medverka vid försvaret av kusten, inklusive områdesbunden minering. Han skulle även utföra andra uppgifter såsom, att övervaka området och förhindra smärre fientliga raider, genom minröjning och ubåtsjakt hålla leder öppna för sjöstridskrafterna och sjöfarten. CMK skulle vidare skydda, leda och kontrollera sjöfarten och vara beredd att på särskild order stänga och blockera vissa hamnar och farleder. Därutöver skulle han vidta i förväg planlagda åtgärder beträffande utprickning och fyrbelysning, samt lämna anvisningar och vid behov biträda vid undanförande och utspridning av upplagt tonnage, flytdockor m.m. Han ansvarade dessutom för mobilisering och organisering av krigsförband och för bastjänsten inom sitt område med principen om tillämpning av stor spridning av fartygen inom baserna. Slutligen skulle CMK samverka med berörda chefer ur Armén, Flygvapnet och övriga delar av totalförsvaret.⁸⁰

CMKN skulle i händelse av angrepp över nordöstra landgränsen avdela sjöstridskrafter till norra Bottenviken för direkt samverkan med VI.milo trupper. Han skulle dessutom försvåra genombrytning för fientliga sjöstridskrafter och transporttonnage genom Norra Kvarnen till Bottenviken. CMKN skulle slutligen vara beredd att störa fientlig sjötrafik utanför finska kusten.⁸¹ Mot bakgrund av ÖB:s krigsplanläggning och i förhållande till hotbilden framstår uppgifterna inte som helt realistiska. De för CMKN avdelade stridskrafterna var dock endast tillräckliga för att lösa begränsade lokala uppgifter. I händelse av okkupation av Finland skulle situationen för CMKN blivit svår.

CMKO:s initialt viktigaste uppgift var att skydda överförandet av den s.k. fastlandskontingenten till Gotland. Han skulle dessutom genom mineringsoperationer vara beredd att spärra eller försvåra passage genom Ålandsförträngningen och lederna genom Ålands skärgård. Han skulle även vara beredd att störa fientlig sjötrafik utanför baltiska kusten.⁸² CMKO-förband på Gotland skulle genom minsvepning hålla inloppen till Fårösund samt om möjligt till Visby och Kapellshamnsviken öppna för egen sjökrigsverksamhet samt för sjöfarten mellan fastlandet och Gotland.⁸³ Härutöver skulle MB VII. vidta

erforderliga åtgärder för tillfällig basering av lätta förband ur Kustflottan i Fårösund.⁸⁴

Mot bakgrund av ÖB:s krigsplanläggning och i förhållande till hotbilden framstår uppgifterna inte som orealistiska. Kraftsamling av de bästa enheterna under CKF till MKO med sitt fördelaktiga militärgeografiska läge och goda operationsbaser förefaller ändamålsenlig. I händelse av att CKF ombaserar till annat marinkommando är dock tillgängliga förband otillräckliga framförallt för sjöfartsskydd. Några spår av en planering motsvarande de före och under andra världskriget uppgjorda planerna för att gemensamt med Finland sörja för Ålands försvar bl.a. genom spärrning av Ålands hav, har inte påträffats.

CMKS initialt viktigaste uppgift var att med stöd av utlagda mineringar, beroende av läge eventuellt tillsammans med Danmark, så långt möjligt hindra fientliga sjöstridskrafter från att operera i Öresund eller att spärra farlederna där. Han skulle även med stöd av utlagda mineringar hindra fientliga sjöstridskrafter från att operera i Kalmarsund eller spärra farlederna där. Vidare skulle han så långt möjligt hindra fientliga sjöstridskrafter från att operera i Bornholmsgattet eller att spärra farlederna där. CMKS skulle även vara beredd att störa fientlig sjötrafik utefter tyska och polska kusterna. Beredskap för att skydda eventuella undanförseltransporter från hamnarna i Skåne skulle också finnas.⁸⁵ Slutligen skulle CMKS vara beredd att "på särskild order samverka med ev. allierade [läs: västtyska, förf. anm.] sjöstridskrafter och förbereda basering av sådana."⁸⁶

Redan 1949 påbörjades en gemensam planering mellan de danska och svenska marinerna för att åstadkomma en effektiv spärr av Öresund. I 1952 års instruktioner fastslog CM att planläggningen av en spärrning av Öresund skulle ske enligt två alternativ. År 1958 genomfördes ny planering för minering tillsammans med Danmark.⁸⁷ Mot bakgrund av FB 58 och ÖB:s krigsplanläggning, och i förhållande till hotbilden, framstår uppgifterna inte som orealistiska. De för CMKS avdelade stridskrafterna framstår m.h.t. uppgifterna dock som otillräckliga. Något allvarligt menat invasionshot eller svårare eskortuppgifter kunde knappast ha lösts ut. Mineringsuppgiften i Öresund måste lösas med hjälpfartyg.

CMKV:s huvuduppgift var att skydda importsjöfarten till västkusten och sjövägarna utmed densamma. Denna uppgift var så viktig att uppgiften att försvara för fientliga sjöstridskrafter att passera Östersjöutloppen genom

Kattegatt var en av CM uttalad andrahandsuppgift. CMKV skulle dessutom endast på särskild order medverka vid försvar mot överskeppningsföretag över Öresund. Utöver den samverkan med Nato som krävdes för huvuduppgiftens lösande skulle CMKV vara beredd att på särskild order hålla leder öppna för eventuell allierad sjökrigsverksamhet och enligt särskilda direktiv samverka med eventuella allierade sjöstridskrafter och förbereda basering av sådana.⁸⁸

Ur 1952 års anvisningar framgick att underhållskapaciteten i två operationsbaser skulle dimensioneras för att möjliggöra basering av en allierad sjöstyrka och för förläggning av handelsfartyg. Ur 1956 års order framgick att med allierade sjöstridskrafter avsågs främst danska och norska sjöstridskrafter.⁸⁹ Mot bakgrund av FB 58 och ÖB:s krigsplanläggning, samt i förhållande till hotbilden, framstår uppgifterna inte som orealistiska. Fördelning av fregattförbandet till CMKV är därför logisk. I händelse av invasionshot skulle avsaknaden av ubåtsförband eller torpedbåtar snabbt väckt frågan om samverkan med Nato.

Hela krigsplanläggningen och krigsorganisationen, dvs. hur sjöstridskrafterna fördelades och avvägts, har direkt påverkats av den dominerande hotbilden – kustinvasionen. I jämförelse med tidigare och senare krigsplanläggning framträder kontinuiteten och långsiktigheten. Materialet påvisar ingenstans något direkt avtryck av FB 58 vad gäller förändrade uppgifter. Något stöd för att uppgifterna skulle ha varit annorlunda om 1958 års reduceringar av fartygsbeståndet inte genomförts, finns inte heller. Fördelningen av fartyg pekar däremot entydigt på att det var eskorttjänst inom MKS och MKO som drabbats. Kustflottan kunde till del kompensera inom MKO, men CMKS:s handlingsfrihet minskades. Det bör dock poängteras att sjöstridskrafternas inneboende flexibilitet gjorde dem mindre beroende av i förväg uppgjorda planer och utgångsgruppering. Avgörande för kraftsamling var dock möjligheten att basera inom avsett operationsområde och att minläget i leder och baser medgav förflyttning.

Såväl baser som minröjning var starkt beroende av hjälpfartyg och omfattande mobilisering. Krigsplanläggningen och krigsorganisationens trovärdighet var därför helt avhängig möjligheten att få så tidiga underrättelser att beredskapshöjning kunde genomföras kontrollerat. Kärnan i krigsplanläggningen var uppgifterna och krigsorganisationen. I formulerandet av operativa uppgifter och fördelningen av stridskrafter konvergerar alla i doktrinen ingående delar. Därför kan krigsplanläggningen sägas vara kärnan också i doktrinen. Mot bak-

grund av lufthotet m.h.t. närheten till flygbaserna i Östtyskland kunde knappast Kustflottan verka syd om Skåne med övervattensfartyg eller ombasera till västkusten.

Slutsatser

Inriktningen från riksdagen hade förändrats och till följd av detta hade redan vissa resurser utgått, men i allt väsentligt var uppgifterna från ÖB oförändrade sedan tidigare. I utarbetandet av krigsfall II SN hade heller inte medräknats utfallet av FB 58. Att ett land beroende av importsjöfart avskrev sina större fartyg i förlitan på oprövade tekniska eller taktiska lösningar inom andra försvarsgrenar, framstår som unikt i förhållande till omvärlden. Detta kom direkt att påverka utformningen av doktrinen.

Kustinvasionen och hotet från de sovjetiska sjöstridskrafterna dominerade hotbilden och därmed den sjöoperativa doktrinen. Marinens strävan efter att ledningsmässigt hålla ihop de kvalificerade sjöstridskrafterna under en chef, i syfte att kunna kraftsamla i tid och rum, var trots det externa förändringstrycket fortfarande framgångsrikt. Principen om Kustflottan var central för doktrinen. Satsningen på torpedvapnet med dess sänkande effekt, fördelade på många snabba torpedbärare vilka genom taktik koncentrerades, eller till ubåtar, var fortsatt dominerande i doktrinen. Torpedtaktiken krävde offensivanda och initiativförmåga, vilket präglade övningsverksamhet och doktrin. Den växande rollen för minutläggning med hjälpfartyg signalerar dock en mer reaktiv omorientering i defensiv riktning.

De viktigaste fartygen var i huvudsak fortfarande kvalitativt godtagbara, men materielen åldrades snabbt och var därför i behov av ständig, regelbunden omsättning, vilket FB 58 hotade omintetgöra. Utvecklingen med "Marinplan 60" som idébärare var ett försök att möta detta. I den avvägning som gjordes inom Marinen, uttryckt bl.a. i marinplanen, prioriterades dock utvecklingen av konventionella fartygs- och vapensystem, t.ex. torpedbåtar och ubåtar. Efter att ÖB avbrutit utvecklingen av Rb 315 gjordes förutom Rb 08 ingen större satsning på sjömålsrobotar. Nya mindre fregatter eller korvetter för t.ex. sjöfartsskydd utvecklades inte heller bortom ritbordet. Föga förvånande präglas doktrinen därför av viss framtidsosäkerhet.

Påfallande är också de uppenbart offensiva beredduppgifterna mot fientlig kusttrafik. Dessa måste också ses i relation till beredduppgifterna för eventuell samverkan med Natos sjöstridskrafter. Det är annars svårt att se relevansen i en isolerad svensk bekämpning av Warszawapaktens kusttrafik i förhållande till huvuduppgiften som var invasionsbekämpning. Den fortsatta starka satsningen på skydd av importsjöfarten i västerhavet, på bekostnad av övriga marinkommandon, måste också ses i relation till Sveriges förhållande till Nato. Svenska sjöstridskrafter i västerhavet handlade också om politisk trovärdighet gentemot de som i planeringen alltjämt var "eventuellt allierade". Tillkomsten av en västtysk flotta och sedermera BALTAP⁹⁰ noteras som positivt för de svenska möjligheterna, då dessa blir en faktor den sovjetiska östersjömarinen måste ta hänsyn till. Basing av tyska fartyg i MKS kan också ses som svenskt intresse att behålla dessa i Östersjön också i det fall Warszawapakten ockuperat hela Tyskland och Danmark.

Synen på lufthotet, vare sig i bas eller fritt till sjöss, var genom den direkta kopplingen till taktiska hänsyn, utveckling av vapensystem m.m. också en central faktor i doktrinen. Det är beklagligt att de välgrundade tvivel mot flygets effektivitet som framfördes inte fick genomslag, ens som enhetlig marin huvudlinje. Möjlig förmedlade de omfattande samövningarna med Flygvapnet en felaktig bild av lufthotet också för Marinens personal. Det är dessutom omöjligt att bortse från att prioriteringen av det svenska flygvapenprojektet gick utöver rent militära förhållanden. Flygvapnet var en spegel av det framgångsrika, moderna folkhemmet.

Sjöstridskrafterna hade till skillnad från arméförbanden, till stor del en god initial beredskap, men doktrinen i sin helhet präglades av mobilisering av avrustade stamstridsfartyg, hjälpfartyg och landförband. Mobiliseringsberedskapen var helt avhängig förvarning i god tid. Basystemets uppbyggnad med stor geografisk spridning gav gott skydd och uthållighet men beroendet av hjälpfartyg och mobiliserad personal innebar att systemet var beroende av stora (dyrbara) övningar för att få effekt. Utbyggnaden av sambandsmedel och underrättelseorgan gav successivt CMK bättre underrättelseresurser och ledningsmöjligheter. Detta stärkte CMK:s roll och gagnade det sjöoperativa systemet i sin helhet. I förlängningen gav detta olyckligtvis uppfattningen på centralt håll att sjöstridskrafter kunde ledas från militärbefälsstaber i land. I likhet med basystemet var underrättelsesystemet helt beroende av mobiliserande personal.

Genom värnpliksystemets årscykliska karaktär, beroendet av mobiliserande resurser, behovet av samverkan med framför allt Flygvapnet och för den fortsatta utvecklingen av krigsplanläggningen, var beroendet av en kvalitativt högtstående övningsverksamhet av avgörande betydelse för Marinen. Under perioden präglades övningsverksamheten av i doktrinen ingående delar, såväl operativt som taktiskt. Krigsuppgifter och krigsorganisation stod i fokus, detta inte minst tack vare konceptet Kustflottans existens. Personal och hjälpfartyg kallades in och samverkan med Flygvapnet övades regelbundet. Övningsverksamheten fungerade därför såväl som bärare eller förmedlare av doktrinen, som ett av de främsta uttrycken för den.

Ovan konstaterades att det, vad gäller förändringar av ställda uppgifter, inte påträffats något i materialet som direkt kan härledas till FB 58. Förlusten av fyra till sex större fartyg till följd av beslutet, innebar dock en minskad möjlighet att lösa ställda uppgifter på taktisk nivå, framför allt skydd av import- eller kustsjöfart i sekundära områden. Varken hotbild eller uppgiftsställningar påvisar att sådana reduceringar kunde anses vara motiverade. Förhoppningsvis kan beskrivningen av den sjöoperativa doktrinen 1958–61 bidra till att komplettera tidigare luft- och markoperativa beskrivningar. Tillsammans kan dessa förtydliga bilden av det svenska försvaret i en brytningstid. Möjligen kan beskrivningen också bidra till en ökad förståelse för grunden för dagens sjöoperativa doktrin inte minst avseende tekniklösningar och arv i övrigt.

Summary

The 1958 Defence decision marked a drastic reduction in the allotment of funds for the Royal Swedish Navy. Furthermore, a significant part of the navy's main task in the national defence, i.e. to combat naval invasions, would henceforth be transferred to the air force. The navy's development and doctrine have been heavily influenced by the 1958 Defence decision ever since.

This article describes the Royal Swedish Navy in 1958–1961 and in actual doctrinal terms at the operational level. It is important to note that the navy did not have a formalized, official naval doctrine above the tactical level of fighting instructions. The 1958 Defence decision did not lead to any immediate drastic changes. The navy's principal tasks, according to the 1958 Defence

decision Joint War Plan 'II SN', remained to strike at naval invasions, protect the crucial trade import to the West coast ports, and with regard to the resources at hand and the general situation protect coastal shipping, including the crucial sea lines to Gotland, as well as disrupt enemy naval activities, especially in narrow waters of importance. The fundamental operational principle of concentration, namely the modern and most capable vessels under a single chief of the Coastal Fleet (CKF), was still valid. The majority of the principal naval units were still fairly modern, but increasing obsolescence necessitated regular replacement, which the 1958 Defence decision threatened to ruin.

In response to these changes, the commander-in-chief of the navy introduced the 1960 naval plan, with its new ideas of smaller and less expensive vessels with increased firepower. The torpedo was the most important weapon system and tactics and technology were centred on this fact. Also the role of more defensive sea mining was increasing. The frequent exercises with the air force enhanced the dominating view of the supremacy of air power, even within the navy, although the actual capacity of the Soviet air assets was low.

The efforts made to maintain a credible Swedish naval presence on the West coast must also be regarded in relation to NATO and in accordance with the secret Swedish war planning where NATO was seen as a potential ally. The Swedish contingency planning for basing NATO naval forces in Sweden remained valid in the early 1960s. The voluntary decision of a country, highly dependent on sea trade, to give up its naval ability to protect its sea lines of communication seems unique in retrospect. This seems even more remarkable when the principal motivating factor behind this decision was a belief that unproven technical and tactical solutions, within the air force, would nullify the need for these traditional naval capabilities.

Källförteckning

Otryckta källor

Krigsarkivet

Chefen för Marinen hemliga arkiv:

Operationsavdelningen

Expeditionen, Inkomna och avgående skrivelser 1958–62

- Serie:F.IV, vol:231-299

Personalavdelningen

- Expeditionen, Inkomna och avgående skrivelser 1958–61
- Serie:F.I vol:20-23

Chefen för Kustflottan hemliga arkiv 1941–62

Stabsexpeditionen, inkomna och avgående skrivelser

- Serie:B.III vol:1
- Serie:F.Ia vol:179-234
- Serie:F.II vol:52-68
- Serie:F-IV vol:1-4

Försvarsstabens hemliga arkiv 1959–61

Arméavdelningen

- Serie F.IV m:vol:65-66, 73-74

Tryckta källor

Agrell, Wilhelm, *Alliansfrihet och atombomber: Kontinuitet och förändring i den svenska försvarsdoktrinen 1945–82*. Stockholm, Liber, 1985.

Berge, Anders, *Sakkunskap och politisk rationalitet. Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918–1939*. Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1987.

Bergström, Hans & Swahn, Paul, *Minsvepare: Med svenska flottans minsvepare under 100 år*. Falkenberg, CB Marinlitteratur, 1996.

Bojerud, Stellan, "Krigserfarenheter, försvarsekonomi och marint nytänkande – Lätt flotta 1945–1963", *Militärhistorisk Tidskrift*, 1984.

Borgenstam, Curt & Nyman, Bo, *Motortorpedbåt*. Falkenberg, CB Marinlitteratur, 1981.

Borgenstam, Curt & Nyman, Bo, *Attack till sjöss*. Falkenberg, CB Marinlitteratur, 1985.

Borgenstam, Curt, Insulander, Per & Kaudren, Gösta, *Jagare: Med svenska flottans jagare under 80 år*. Falkenberg, CB Marinlitteratur, 1989.

Borgenstam, Curt, Insulander, Per & Åhlund, Bertil, *Kryssare: Med svenska flottans kryssare under 75 år*. Falkenberg, CB Marinlitteratur, 1993.

Cars, Hadar, Skoglund, Claes & Zetterberg, Kent, *Svensk försvarspolitik under efterkrigstiden*. Stockholm, PROBUS, 1986.

Fransén, Carl Gustav, *Svenska sjöminor under 200 år – En historisk sammanfattning*. Stockholm, KrA, 2002.

Fältström, Herman (red), *Rätt sort, kom för sent och var för få – Marinens avvägningsfrågor under det kalla kriget*. FOKK nr 5. Stockholm, Kungliga Örlogsmanna Sällskapet (KÖMS), 2005.

Fältström, Herman (red), *Vi levde i verkligheten – Marinens operationer och taktik under det kalla kriget*. FOKK nr 18, Stockholm, KÖMS, 2009.

Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin*. Stockholm, 2002. M7740-774002.

Försvarsmakten, *Doktrin för marina operationer*. Stockholm, 2005. M7740-774021.

Haglund, Magnus och Wallén Göran R., "30 år av kallt krig", i Rosenius & von Hofsten, *Kustflottan: De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*. Stockholm, KÖMS, 2009.

Holmquist, Åke, *Flottans beredskap 1938–1940*. Stockholm, Allmänna förlaget, 1972.

Hugemark, Bo (red.), *Neutralitet och försvar – Perspektiv på svensk säkerhetspolitik 1809–1985*. Stockholm, Militärhistoriska Förlaget, 1986.

Jansson, Nils-Ove & Johansson, Christer, *Marinkommando Väst – kronologi över marin verksamhet på västkusten*. Partille, Warne, 2001.

Klintebo, Rodderick (red.), *Det svenska ubåtsvapnet 1904–2004*. Stockholm, Literatim, 2004.

Lagvall, Bertil, *Flottans Neutralitetsvakt 1939–1945*. Stockholm, KÖMS, 1991.

Lindsjö, Ronny, *Marinhistoria*, Chefen för Marinen, Stockholm, 1993.

Malaise, Göran och Wallén, Göran R., "Teknik och taktikutvecklingen under 1900-talet", i (red.) Rosenius & von Hofsten, *Kustflottan: De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*. Stockholm, KÖMS, 2009.

Pettersson, Tommy, *Med invasionen i sikte – En beskrivning och analys av Flygvapnets luftoperativa doktrin 1958–1966*. Magisteruppsats i historia, Historiska Institutionen, Stockholms Universitet, vårterminen 2008.

Rosenius, Frank (red) & von Hofsten Gustaf, *Kustflottan: De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*. Stockholm, KÖMS, 2009.

Roth, Thomas, *Försvar för folkhem och fosterland. Den svenska krigsmakten under det kalla kriget – en essäistisk översikt*. FOKK nr 10. Stockholm, FHS, 2007.

SOU 1994:11 *Om Kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949–69*. Stockholm, Statsrådsberedningen.

Von Hofsten, Gustaf & Waernberg, Jan, *Örlogsfartyg: Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flag*. Stockholm, Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek, 2003.

Wallerfelt, Bengt, *Si vis pacem – para bellum: Svensk säkerhetspolitik och krigsplanering 1945–75*. Stockholm, PROBUS, 1999.

Wedin, Lars, "Svensk marin doktrin från FB 58 till det kalla krigets slut", i (red.) Zetterberg, *Att skåda Sovjetunionen i Vitögat*. FOKK nr 2, Stockholm, FHS, 2004.

Wiklund, Lars, "Den ryska björnen", i Zetterberg, Kent (red.), *Hotet från öster*. Stockholm, FHS, 1997.

Zetterberg, Kent (red.), *Hotet från öster*. Stockholm, FHS, 1997.

Zetterberg, Kent (red.), *Att skåda Sovjetunionen i Vitögat*. FOKK nr 2, Stockholm, FHS, 2004.

Åhlund, Bertil, *Svensk marin säkerhetspolitik 1939–45*. Stockholm, KÖMS, 1994.

Artiklar

Holmström, Mikael, "Det dolda blixtlåset – minspärren i Öresund", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 2008:5.

Marinens Krigsorganisation⁹¹

MKN: chef öv. (KA) Stig Stade (1957–1966)

Direkt underställda chefer med förband			
Chefen för:	Enheter	Bas/stabsplats	Anmärkning
MKN stab		Härnösand	
Härnösand radio		Härnösand	
Bevakningsområde 1	MKB förband	Hörnefors	
Bevakningsområde 2	MKB förband	Holmsund	
Bevakningsområde 3	MKB förband	Hemsö	
Bevakningsområde 4	MKB förband	Gävle	
Hjälpkryssare	Hjälpkryssare 1 Bohus, 2, 3 Wiril och 4 Waria	HemB	Utgår 1960
4.Ubåtsflottiljen med stab	<i>Sjölejonet, Sjöbjörnen, Sjöhunden, Tumlaren, Dykaren, Sjöormen</i>	HemB	Utgår 1959: <i>Sjölejonet</i> Utgår 1960: <i>Sjöhunden, Dykaren</i> Tillkommer 1960: <i>Sjöormen</i>
10.Vedettbåtsdivisionen	HV 101 – HV 104	Umeå	
11.Vedettbåtsdivisionen	HV 110 – HV 114	HemB	
12.Vedettbåtsdivisionen	HV 121 – HV 124	Gävle	
MKN Helikoptergrupp	2 Bell 47 (civila)	Härnösand	
1.Minröjningsavdelningen med stab	Härnösand		
11.Minröjningsflottiljen med stab	Bremön, Holmön		
Tjurkö, Sturkö			
M 11, M 12			
HS 191 – HV 193			
BV 151 – BV 154	Hörnefors		
12.Minröjningsflottiljen med stab	Sandön, Ulvön		
Ornö, Utö			
M 13, M 14			
HS 194 – HV 196			
BV 155 – BV 158	HemB		
Hemsöbasen (HemB)		Hemsö	
11.Minröjningslaget		Hörnefors	
12.Minröjningslaget		HemB	
3 000 pers mobstyrka. Förbanden mobiliserade i MKN, MKO och MKS			
Dessutom Härnösands kustartilleriförsvaret (HK) (från 1961 Norrlands kustartilleriförsvaret (NK) samt ett antal fristående KA förband med totalt 5 000 pers mobstyrka.			

MKO: chef kam. Erik af Klint (1957–1966)

Direkt underställda chefer med förband			
Chefen för:	Enheter	Bas/stabsplats	Anmärkning
MKO stab		Märsgarn	
Hårsfjärden radio		Märsgarn	
Vaxholm radio		Vaxholm	
Ruda radio	För ubåtssamband. Reserv: Varberg Radio, Karlsborg Radio	Ruda	Ruda från 1959
Bevakningsområde 5	MKB förband	Hamnholmen	
Bevakningsområde 6	MKB förband	Rindö	
Bevakningsområde 7	MKB förband	Kvarsebo	
Bevakningsområde 8	MKB förband	Visby	
Bevakningsområde 21 (Mälaren)	MKB förband	Södertälje	
	Hjälpkryssare 5	SörB	Utgår 1960
1.Motortorpedbåtsdivisionen	T 32 – T 37	GröB	
4.Motortorpedbåtsdivisionen	T 46, T 47, T 49, T53 – T 56	SörB	
31.Minröjningsflottiljen	HS 341 – HS 346		
BV 351 – BV 358	FärB		
20.Vedettbåtsdivisionen	HV 201 – HV 204	Öregrund	Div utgår 1960
21.Vedettbåtsdivisionen	HV 211 – HV 214	Oxelösund	Div utgår 1960
30.Vedettbåtsdivisionen	HV 301 – HV 304	Visby	Div utgår 1960
1.Helikopterdivisionen	6 Hkp 1, 4 Hkp 2 (ersätter 2 S-55 och 4 Bell 47 (civil))	Lövlund	Ersättning 1959-61
		Märsgarn	
21.Minröjningsflottiljen med stab	HS 251 – HS 256, HS 261 – HS 266 BV 251 – BV 254, BV 281 – BV 284	GröB	
22.Minröjningsflottiljen med stab	<i>Bredskär, Grönskär, Ramskär, Landsort, Arkö, Spårö, Karlsö M 21, M 22, M 23, M 24, M 25, M 26, HS 271 – HS 276, HS 281 – HS 286, BV 261 – BV 268, BV 271 – BV 278</i>	SörB	
23.Minröjningsflottiljen	<i>HS 241 – HS 246, HS 451 – HS 456 BV 255 – BV 258, BV 285 – BV 288</i>	OrrB	
Gräddöbasen (GröB)		Hamnholmen	
Saxarfjärdsbasen (SaxB)		Rindö	
Södertörnsbasen (SörB)	2 delar, Ingarö, Hårsfjärden	Märsgarn	
Orrfjärdsbasen (OrrB)		Gryt	
Färösundsbasen (FärB)		Färösund	Begr. op.bas
Stockholmsbasen (StoB)	Med Örlagsvarvet (ÖVS)	Skeppsholmen	Ej op.bas
1.Motortorpedbåtslaget		Spillersboda	
3.Motortorpedbåtslaget		Hargshamn	
4.Motortorpedbåtslaget		Gälö	
6.Motortorpedbåtslaget		Valleviken	
21.Minröjningslaget		Vätö	
22.Minröjningslaget		Dalarö	
23.Minröjningslaget		Gryt	
31.Minröjningslaget		Färösund	
Kustflottan 15 000 pers mobstyrka inkl. pers till Kfl			

Dessutom Stockholms kustartilleriförsvaret (SK) samt ett antal fristående KA förband med totalt 12 000 pers mobstyrka. Under MB.VII Gotlands kustartilleriförsvaret (GK) med totalt 4 000 pers mobstyrka.

Kustflottan: chef kam. Bertil Berthelsson (1957–1961)

Direkt underställda chefer med förband			
Chefen för:	Enheter	Bas/stabsplats	Anmärkning
CKF stab	<i>Marieholm</i> (förlägningsfartyg)	Märsgarn	
1.Eskadern med stab	<i>Göta Lejon</i>	<i>Göta Lejon</i> SaxB	Gem stab med CKF från 1959
2.Eskadern med stab	<i>Tre Kronor</i>	<i>Tre Kronor</i> SörB	Esk utgår 1961
1.Jagarflottiljen med stab	<i>Halland</i>	<i>Halland</i>	
11.Jagardivisionen	<i>Halland, Gästrikland, Hälsingland</i>	SaxB	
11.Motortorpedbåtsdivisionen	<i>T 101 – T 106</i>	SaxB	
2.Jagarflottiljen med stab	<i>Småland</i>	<i>Småland</i>	
12.Jagardivisionen	<i>Småland, Östergötland, Södermanland</i>	SörB	
12.Motortorpedbåtsdivisionen	<i>T 107 – T 112</i>	SörB	
21.Jagardivisionen	<i>Öland, Helsingborg, Visby</i>	SaxB	Från 1961 <i>Öland, Uppland</i>
22.Jagardivisionen	<i>Uppland, Kalmar, Sundsvall</i>	SörB	Från 1961 <i>Helsingborg, Kalmar, Sundsvall, Visby</i>
1.Fregattflottiljen med stab		SörB	Flj utgår 1960
1.Fregattdivisionen	<i>Mode, Magne</i>	SörB	Div utgår 1959
2.Fregattdivisionen	<i>Munin, Mjölner,</i>	SörB	Div utgår 1960
1.Minflottiljen med stab	<i>Älvsnabben, Hjälpkryssare 6 Drottning Victoria och 8 Christoffer Polhem</i>	<i>Älvsnabben</i> SörB	
1.Ubåtseskadern med stab	<i>Patricia, Belos, Spiggen</i>	Märsgarn	Tillika stab för 1.ubflj
1.Ubåtsflottiljen	<i>Neptun, Najad, Näcken</i>	SörB	
2.Ubåtsflottiljen med stab	<i>Hajen, Sälen, Valen, Bävern, Illern, Uttern</i>	SörB	Tillkommer 1960: <i>Bävern, Illern, Uttern</i>
3.Ubåtsflottiljen med stab	<i>U4, U5, U6</i>	SörB	
Förbanden mobiliserar i MKO och MKS			

MKS, chef kam. Sigurd Lagerman (1957–1961)

Direkt underställda chefer med förband			
Chefen för:	Enheter	Bas/stabsplats	Anmärkning
MKS stab		Karlskrona	
Karlskrona radio		Karlskrona	
Bevakningsområde 9	MKB förband	Kalmar	
Bevakningsområde 10	MKB förband	Karlskrona	
Bevakningsområde 11	MKB förband	Simrishamn	
Bevakningsområde 12	MKB förband	Malmö	
	<i>Hjälpkryssare 7 Werna</i>	BleB	Utgår 1960
3.Fregattdivisionen med stab	<i>Ehrensköld, Nordensköld Karlskrona, Norrköping,</i>	BleB	Tillkommer 1959: <i>Karlskrona, Norrköping</i>
2.Motortorpedbåtsdivisionen	<i>T 38 – T 40, T 50 – T 52</i>	Hällevik	
5.Motortorpedbåtsdivisionen	<i>T 41 – T 45, T 48</i>	Bergkvara	
5.Ubåtsflottiljen	<i>Svärdfisken, Sjöhästen, Sjöormen, Sjöborren, U1, U2, U3, U7, U 8, U 9, Draken, Vargen</i>	BleB	Tillkommer 1958: <i>Svärdfisken, Sjöborren, U7,U8,U9, Utgår 1959: Svärdfisken, Sjöborren, Utgår 1960: U1 Utgår 1961: U2, Sjöormen Tillkommer 1961: Draken, Vargen</i>
40.Vedettbåtsdivisionen	<i>HV 401 – HV 404</i>	Kalmar	Div utgår 1961
50.Vedettbåtsdivisionen	<i>HV 501 – HV 504</i>	Limhamn	
MKS Helikoptergrupp	2 S-55 (civil), 2 Bell 47 (civil)	Johannishus	Tillkommer 1960 2 S-55 Från 1961 3.Helikopterdivision
4.Minröjningsavdelningen med stab	Karlskrona		
41.Minröjningsflottiljen med stab	<i>HS 471 – HS 476 BV 451 – BV 453</i>	Vånevik	
42.Minröjningsflottiljen med stab	<i>Arholma, Ven, Iggö, Hisingen, Blackan, Dämman , Galten HS 441 – HS 446 BV 461 – BV 466</i>	Hasslö	Utgår 1959: <i>Ven</i> Utgår 1960: <i>Arholma</i> Tillkommer 1960: <i>Hisingen, Dämman, Galten, Tillkommer 1961: Iggö, Blackan</i>
43.Minröjningsflottiljen med stab	<i>HS 461 – HS 466 HS 481 – HS 486 BV 471 – BV 476</i>	Simrishamn	
44.Minröjningsflottiljen med stab	<i>M 15, M 16, HS 541 – HS 546, HS 551 – HS 556 BV 481 – BV 486</i>	Limhamn	
Järnaviksbasen (JvB)			Ersätts av BleB 1959
Blekingebasen (BleB)	Med Örlogsvärvet (ÖVK)	Karlskrona	Från 1959. Västlig och östlig del (Bleb V, BleB Ö)
2.Motortorpedbåtslaget		Hällevik	
5.Motortorpedbåtslaget		Bergkvara	
41.Minröjningslaget		Vånevik	
42.Minröjningslaget		Hasslö	
43.Minröjningslaget		Simrishamn	
44.Minröjningslaget		Limhamn	
11 000 pers mobstyrka inkl. förband till Kfl			
Dessutom Blekinge kustartilleriförsvaret (BK) samt ett antal fristående KA förband med totalt 11 000 pers mobstyrka.			

MKV, chef kam. Gunnar Fogelberg (1957-1961)

Direkt underställda chefer med förband			
Chefen för:	Enheter	Bas/stabsplats	Anmärkning
MKV stab		Munkedal	
Älvsborg radio		Munkedal	
Bevakningsområde 13	MKB förband	Varberg	
Bevakningsområde 14	MKB förband	Göteborg	
Bevakningsområde 15	MKB förband	Smögen	Utgår 1959
Bevakningsområde 22 (Vänern)	MKB förband	Vänersborg	Från 1959 Åmål
3.Eskadern med stab	<i>Gotland</i>	<i>Gotland, GullB</i>	Esk utgår 1960
2.Kryssardivisionen	<i>Hjälpkryssare 9 Magne och 10 Prinsessan Margaretha</i>	GullB	
1.Fregattflottiljen med stab		GraB	Från 1960
2.Fregattdivisionen	<i>Stockholm, Malmö, Gävle</i>	GraB	Från 1960
4.Fregattdivisionen	<i>Mode, Magne, Munin, Mjölner</i>	GraB	Från 1960
6.Fregattflottiljen med stab		GraB	Flj utgår 1960
61.Fregattdivisionen	<i>Stockholm, Malmö, Karlskrona</i>	GraB	Utgår 1959: <i>Karlskrona</i>
Div utgår 1960			
62.Fregattdivisionen	<i>Gävle, Norrköping, Mode, Magne</i>	GraB	Utgår 1959: <i>Norrköping</i> Tillkommer 1959: <i>Mode, Magne</i> Div utgår 1960
MKV Helikoptergrupp	2 Hkp 1 och 4 Hkp 2 (ersätter 2 Bell 47 (civil))	Munkedal	Ersättning under 1960-61 Från 1960 2.Hkpdivision
6.Minröjningsavdelningen med stab		Munkedal	
61.Minröjningsflottiljen m stab	<i>Koster, Örskär, M 17, M 18 HS 661 – HV 666 BV 661 – BV 663</i>	GraB	
62.Minröjningsflottiljen med stab	<i>Hanö, Tärnö, Tjörn, Orust HS 651 – HS 656 BV 654 – BV 656</i>	Lysekil	
63.Minröjningsflottiljen med stab	<i>Kullen, Vinga, M 19, M 20 HS 641 – HS 646 BV 651 – BV 653</i>	MarB	
65.Minröjningsflottiljen med stab	<i>Hv 611, HS 671 – HS 676 HS 681 – HS 686 BV 664 – BV 666</i>	Åmål	Från 1959
7.Minröjningsavdelningen		Vänersborg	Avd utgår 1959
71.Minröjningsflottiljen	<i>Hv 611, HS 671 – HS 676 HS 681 – HS 686 BV 664 – BV 666</i>	Vänersborg	Flj utgår 1959
Grebbeastadsbasen (GraB)		Grebbeastad	
Gullmarenbasen (GullB)		Skredsvik	
Marstrandsbasen (MarB)		Marstrand	Under ÖBG, begr op.bas
Örlogsbas Göteborg (ÖBG)	Med örlogsvarvet (ÖVG)	Göteborg	Begr op.bas
61.Minröjningslaget		GraB	
62.Minröjningslaget		Lysekil	
63.Minröjningslaget		Marstrand	
65.Minröjningslaget		Åmål	Från 1959
71.Minröjningslaget		Vänersborg	Utgår 1959
7 000 pers mobstyrka			
Dessutom Göteborgs kustartilleriförsvar (GbK) samt ett antal fristående KA förband med totalt 7 000 pers mobstyrka			

Noter

¹Wedin, 2004; och (red) Rosenius & von Hofsten, 2009.

²Agrell, 1985, s. 82; Berge, 1987, s. 14; och Försvarsmakten, 2002, s. 9.

³Berge, 1987, s. 14; och Försvarsmakten, 2002, s. 10.

⁴Agrell, 1985, s. 82; Berge, 1987, s. 14; Försvarsmakten, 2002, s.76-77; och Försvarsmakten, 2005, s. 10.

⁵CM serie F.IV vol 281 CM 20/6 1961 H.Op.T/20 "Fst/M Utkast kap. III Regionala ledningsorganisationen".

⁶Jag har ingenstans funnit belägg för att ett sjöoperativt doktrinbegrepp användes under den undersökta perioden. Chefen för Kustflottan (CKF) angav dock 1958 sin syn på begreppet marin doktrin: "Utredningen redogör för fi. marina resurser och hans troliga operativa system. En logisk följd bör vara att därefter granska hur, när och var vi kan bekämpa Fi och hindra honom från att tillämpa detta system samt vilken vapenverkan som måste insättas mot honom inom olika områden och på olika tider. När man på så sätt fått fram ett principiellt svenskt operativt system – en marin doktrin – bör man övergå till utredningens kapitel 5 för att utreda vilka vapen och vilka vapenbärare, som bör användas för att åstadkomma den erforderliga vapenverkan och den erforderliga segheten i försvaret till sjöss." CKF serie F.Ia vol 192 CKF 8/1 1959 H.Ope.P/1 "Yttrande över sjömålsutredningen".

⁷Övlt och Fil Mag Tommy Pettersson utvecklade modellen i sin magisteruppsats *Med invasionen i sikte* vid Stockholms Universitet (2008).

⁸Efter Pettersson, 2008, s. 6.

⁹Pettersson, 2008, s. 5.

¹⁰Agrell, 1985, men även Cars, Skoglund, Zetterberg, 1986; och SOU 1994:11.

¹¹Pettersson, 2008; och Wallerfelt, 1999.

¹²(red.) Rosenius & von Hofsten, 2009; och Wiklund, 1997.

¹³(red.) Rosenius, von Hofsten, 2009; von Hofsten & Waernberg, 2003; Bergström & Swahn, 1996; Borgenstam & Nyman, 1981; Borgenstam & Nyman, 1985; Borgenstam, Insulander & Kaudren, 1989; Borgenstam, Insulander & Åhlund, 1993; (red.) Klintebo, 2004. Jansson & Johansson, 2001.

¹⁴Fältström, 2005; och Fältström, 2009.

¹⁵SOU 1994:11, s. 49-58.

¹⁶Ibid, s. 223-236.

¹⁷Ibid, s.79-91; och Cars, Skoglund & Zetterberg, 1986, s. 28-33.

¹⁸SOU 1994:11, s. 79-91; Cars, Skoglund & Zetterberg, 1986, s. 28-33; Bojerud, 1984, s. 50. Fartygen var *Lappland*, *Värmland* och *Ålvsborg*, respektive *Göteborg*, *Klas Horn*, *Romulus* och *Remus*.

¹⁹(red.) Hugemark, 1986, s. 60.

²⁰Wallerfelt, 1999, s. 43-45, 67, 99-102, och 136-147.

²¹Wallerfelt, 1999, s. 101; och Pettersson, 2008, s. 17-18, 21-27 och 30-32. Fst/A F IV m:vol 65 14/5-58 nr H 34:8 "ÖBo för krigsfall II SN".

²²Cars, Skoglund & Zetterberg, 1986, s.21-22; och Roth, 2007, s. 57.

²³Roth, 2007, s. 24-25, 101.

²⁴Ibid, s. 101.

²⁵Jansson och Johansson, 2001, s. 41.

²⁶Haglund och Wallén, i Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 151.

²⁷Wallerfelt, 1999, s. 103-104.

²⁸CKF F.Ia/199 CKF 10/11-59 H.Ope.Ö/3:105 "Erfarenheter från KMÖ/59".

²⁹CKF F.Ia/210 Fst/M 7/6-60 H.34:8 "Högkvartersresa"; och Wallerfelt, 1999, s. 117.

³⁰CKF F.Ia/186 CKF 3/4-58 H.Ope.Ä/3 "CMKO Sjöoperativa synpunkter på Gotlands försvar".

³¹CKF F.Ia/210 C1.Jagarflj 5/2-60 H.Ord/13 "Operativt och taktiskt spel 17/2-19/2 1960"; och Haglund & Wallén, i (red.) Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 141. CKF F.Ia/192 CMS 30/1-59 H.Op.V/5:3 "Studie avseende principer och möjligheter I fråga om importskydd till sjöss"; och CKF F.Ia/186 CKF 3/4-58 H.Ope.Ä/3 "CMKO Sjöoperativa synpunkter på Gotlands försvar".

³²CKF F.Ia/181 CM 19/7 1957 H.Und.U/13:23 Sovjetiska Östersjömarinens indelning; och Fst/A F.IV/m: 65-66 Fst/Sekt I 20/4 1961 nr H 34:8 Utkast Underlag för Krigsplanläggning. Karta efter Åhlund, 1994.

³³CM F.IV/234 CMKV 11/7-58 H.Op.K/56:1 "Överlämnande av utredning om importskydd".

³⁴CKF F.Ia/186 CKF 3/4-58 H.Ope.Ä/3 "CMKO Sjöoperativa synpunkter på Gotlands försvar".

³⁵CKF F.Ia/199 CMKO 10/11-59 H.Op.V/5:148 "Erfarenheter från KMÖ/59"; 36 CKF F.Ia/193 CMKS 28/1-59 H.Org.R-3:143 "Rapport ang av C.E1 lämnad orientering". Chefen för första flygeskadern, generalmajor Björn Bjuggren, hade samtliga 12 attackdivisioner med ca 250 stycken A32A Lanser sig underställda.

³⁶CM F.IV/234 CMKV 11/7-58 H.Op.K/56:1 Överlämnande av utredning om importskydd; CKF F.Ia/210 C1.Jagarflj 5/2-60 H.Ord.13 Operativt och taktiskt spel 17/2-19/2 1960; Fst/A F.IV/m:65-66 1959-1961 Fst/Sekt I 20/4-61H 34:8 Utkast Underlag för Krigsplanläggning. Kartan efter Åhlund, 1994.

³⁷Haglund & Wallén, i Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 150-151.

³⁸CM F.IV/253 CM 23/6-58 H.Op.R/22 "Örlogsfartygens beredskapsläge den 1/7 1958".

³⁹CKF F.Ia/216 CM 1/2-61 H.Op.V/50:5 "Sammanställning över marin övningsverksamhet 1961".

⁴⁰CKF F.II/66 CM 13/12-61 H.Op.V/41:11 "CM order nr 1 för Marinens krigsövning hösten 1961"; och CKF F.Ia/203 CMKO 4/7-60 H.Op.V/1:38 "Order nr 1 för basövning hösten 1960".

⁴¹CKF F.II/68 CKF 12/1-62 Kflo.H.1/62 "Order för taktiskt spel 1962"; och Haglund & Wallén, i Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 163.

⁴²CM F.IV/253 CM 23/6-58 H.Op.R/22 "Örlogsfartygens beredskapsläge den 1/7 1958".

⁴³Bojerud, 1984, s. 44. 1952 års materielplan vilken dessutom omfattade ytterligare nio minsvepare (slutlevererade 1964) samt ombyggnad av äldre jagare till fregatter.

⁴⁴Bojerud, 1984, s. 50.

⁴⁵CM F.IV/281 CM 25/7-61 H.Op.M/81:13 "Materiella beredskapsläget för flottans fartyg 1/7 1961".

⁴⁶Holmquist, 1972, s. 24.

⁴⁷CM F.IV/253 CM 23/6-58 H.Op.R/22 "Örlogsfartygens beredskapsläge den 1/7 1958".

⁴⁸CM F.IV/252 KMF 2/3-59 SFH-H-241/59 "Teknisk ekonomisk utredning rörande hjälpfartygen".

⁴⁹CM F.IV/253 CM 23/6-58 H.Op.R/22 "Örlogsfartygens beredskapsläge den 1/7 1958"; och CM F.IV/280 ÖVS 10/5-61 Mil-H-302-9:2 "Rustningstider för avrustade fgt".

⁵⁰CM F.IV/252 KMF 2/3-59 SFH H 241/59 "Teknisk ekonomisk utredning rörande hjälpfartygen"; och CKF F.Ia/203 CM 9/6-60 H.Op.N/2:1 "Hjälpfartyg ingående i grupp I".

⁵¹Rosenius, von Hofsten (2009) s.320-321, s.333-339; och CKF F.Ia/202 C1.ubflj 22/6-60 H.Ope/21 "Förslag till reviderat ISF:Ub del III".

⁵²CM F.IV/266 KMF 12/3-60 VTMH/142 "Överföring av äldre 53 cm torpeder till materielreserv".

⁵³Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 328-330; CM F.IV/295 KMF 9/4-62 VTMH-265 "Anvisningar för beräkning av krigsmånadsbehov, fördelning, förvaring, materiellunderhåll samt rapportering av torpeder"; CKF F.Ia/193 CM 16/2-59 H.TM.I/1:3 "PM angående SPA typ 1, läget 1.2 1959". Den 1 januari 1962 var 80 av 586 jagartorpederna ombyggda för fjärrstyrning och 169 av 617 ubåtstorpederna (GS). Bägge typernas kraftiga verkansdel förbättrades dessutom genom införande av avståndsverkande stridsspetsar. 1959 hade 101 UA5 och 249 JB3-4 utrustats med stridsspets typ 1A och 268 UA7 och 130 JB4 avsågs erhålla stridsspets typ 1B.

⁵⁴Fransén, 2002.

⁵⁵Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 337-338; och CKF F.Ia/179 CKF 31/3-57 H.Org.Ä/1 "CKF avlämnings PM".

⁵⁶CM F.IV/252 CMKV 23/2-59 H.Op.N/3:2 "Uttagning av hjälpfartyg grupp III"; och CM F.IV/297 CM 24/9-62 H.Op.N/1:51 "Uttagning av hjälpfartyg grupp I".

⁵⁷Bergström och Swahn, 1996, s. 8 och 16.

⁵⁸Bergström & Swahn, 1996, s. 24-39; och Jansson & Johansson, 2001, s. 76.

⁵⁹De följande två styckena inklusive tabell 4 bygger, när inte annat anges, på författarens egna minnesbilder från Marinens sjöbevakningsorganisation vilket efterträdde MKB 1982. Minnesbilderna har kontrollerats mot materialet.

⁶⁰Klintebo, 2004, s. 163-171; och Jansson & Johansson, 2001, s. 51.

⁶¹Se not 60.

⁶²CKF F.Ia/181 CM 8/5-57 H.Op.T "Ledning av verksamheten i de marina baserna"; CKF F.Ia/203 CMKO 1/10-60 H.Op.V/1:71 "Erfarenheter från CMKO basövning 1960"; och CKF F.Ia/203 CMKO 4/7-60 H.Op.V/1:38 "Order nr 1 för basövning hösten 1960". Alla baser såg något olika ut, men typiskt organiserades basen i en stab med stabskompani, ett basunderhållskompani, ett basbevakningskompani, och en ekipageavdelning med ett sjötransportkompani och transportpluton. Basen krävde förutom mobiliserad personal ca 50 trängfartyg, 40-50 motorbåtar och 40 bilar.

⁶³CKF F.Ia/186 CM 27/6-58 H.Ub.K/1:2 "Anteckningar förda vid sammanträde i marinledningen den 13/6 1958 angående framtida ubåtsbaserings"; CM F.IV/231 CMKO 15/10-58 H.Op.Ky/25 "ÖVS spridning vid mobilisering"; CKF F.Ia/203 CMKS odat -60 bilaga till CMKS H.Övn.K/3:11 47/60 "Yttrande ang.krigsreparationstjänsten under MKS KÖ/60 jämlikt bil 8. till order nr 1".

⁶⁴Bojerud, 1984, s. 51-52; Lindsjö, 1993, s. 436-437.

⁶⁵CKF F.Ia/179 CKF 31/3-57 H.Org.Ä/1 "CKF avlämnings PM".

⁶⁶Malaise & Wallén i Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 340 och 348.

⁶⁷Lindsjö, 1993, s. 379.

⁶⁸Pettersson, 2008, s. 17.

⁶⁹CKF F.Ia/186 CKF 9/1-58 H.Ope.P/2 "Principförslag till ombyggnad av kryssare typ Tkr"; CM F.IV/297 CE3 12/2-62 H.3-161 "Erfarenheter av samverkan med armén, marinen och AB Linjeflyg 1/5 - 30/9 1961"; CKF F.II/67 CMKO 15/6-61 H.Op.R/5:37 "Order nr 1 för MKO operativa övning 1961 Överföring av Gotlands fastlandskontingent".

⁷⁰CKF F.Ia/199 CMKO 10/11-59 H.Op.V/5:148 "Erfarenheter från KMÖ/59"; och CM F.IV/252 CM svar odat på CF11 30/5-59 I/H 310 "Omprovning av spaningsgruppernas uppgifter, organisation".

- ⁷¹CM F.IV/297 CE3 12/2-62 H.3-161 "Erfarenheter av samverkan med armén, marinen och AB Linjeflyg 1/5 – 30/9 1961"; och CKF F.Ia/199 CMKO 10/11-59 H.Op.V/5:148 "Erfarenheter från KMÖ/59".
- ⁷²CM F.IV/297 CE3 12/2-62 H.3-161 "Erfarenheter av samverkan med armén, marinen och AB Linjeflyg 1/5 – 30/9 1961".
- ⁷³CKF F.II/67 CMKO 15/6-61 H.Op.R/5:37"Order nr 1 för MKO operativa övning 1961 Överföring av Gotlands fastlandskontingent".
- ⁷⁴CM F.IV/296 CM 19/10-62 "Förslag till framtida disposition av kryssaren Tre Kronor".
- ⁷⁵CM F.IV/267CM 22/6-60 H.Op.O/31 "Översyn av BSFKA"; och CKF F.Ia/216 CKF 6/12-61 H.Ope.P/22 "CKF avlämnings PM den 28/9 1961".
- ⁷⁶CKF F.Ia/203 CM 8/2-60 H.Plan.G/2:14 "Sjömålsutredningens rapport nr 2".
- ⁷⁷Haglund & Wallén i Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 129.
- ⁷⁸Ibid, s. 150.
- ⁷⁹CKF F.IV/2 CM H.Op.X/2:23/46 "Instruktion för krigsfall II C".
- ⁸⁰Jansson & Johansson, 2001, s. 42.
- ⁸¹CKF F.IV/2 CM H.Op.X/2:23/46 "Instruktion för krigsfall II C"; Wallerfelt, 1999, s. 138 och 140; och CKF F.Ia/210 C1.Ubflj 4/2-60 H.Ope.Ö/1 "Speluppgift nr 3 till operativt och taktiskt spel 17/2-19/2 1960".
- ⁸²CM F.IV/253CMKO 16/4-59 H.Op.R/5:1 "Mobiliseringstransporter till Gotland"; CKF F.IV/2 CM H.Op.X/2:23/46 "Instruktion för krigsfall II C"; CKF F.Ia/223 CKF 2/2-61 H.Ope.Ö/1:6 "Order Inbjudan till Kustflottan operativa och taktiska spel 1961"; CKF F.Ia/233 CKF 29/12-62 H.Tak.Ö/10 "Order nr 1 för taktiskt spel 1963"; och CKF F.II/68 C1.Jagarflj 19/2-62 H.Tak.4/62 "Lösning till uppgift 7".
- ⁸³CKF F.IV/2 CM H.Op.X/2:23/46 "Instruktion för krigsfall II C"; Wallerfelt, 1999, s. 143.
- ⁸⁴CKF F.IV/2 CM H.Op.X/2:23/46 "Instruktion för krigsfall II C"; och CM F.IV/247 CM 20/5-59 "Krigsintendenturplan för GK".
- ⁸⁵CKF F.IV/2 CM H.Op.X/2:23/46 "Instruktion för krigsfall II C"; Wallerfelt, 1999, s. 145; CKF F.II/68 CKF 12/1-62 Kflo.H/1/62 "Order för taktiskt spel 1962"; och CKF F.Ia/203 CMKS 12/2-60 H.Övn-K/4:254 "Order för operativ konferens vid MKS den 15-17/3 1960".
- ⁸⁶Haglund & Wallén i Rosenius & von Hofsten, 2009, s. 151.
- ⁸⁷SOU 1994:11, s. 23-24 och 233; och Holmström, 2008, s. 350.
- ⁸⁸Jansson & Johansson, 2001, s. 42.
- ⁸⁹SOU 1994:11 s.23 och 225-226.
- ⁹⁰Allied Forces Baltic Approaches, Nato kommando från 1962 med uppgift att skydda Östersjön, Kattegatt, Skagerrak och de danska sunden. Viktigaste deltagare var Natomedlemmarna Danmark och Västtyskland.
- ⁹¹Underlag ur i källförteckningen redovisade bearbetningar, samt;
- CM Personalavdelningen serie F.1 vol 20 – 22
 - CM Operationsavdelningen serie F.IV vol 230 – 233, 247, 248, 252 – 254, 266, 279 – 281, 296
 - CKF serie F.Ia vol 180, 185 – 187, 189, 199, 202, 203, 210, 214, 215, 223, 233
 - CKF serie F.II vol 52, 61, 66, 68
- (Förteckning över samtliga använda 83 st H skrivelser finns hos författaren)



Trade between France and Sweden in the Eighteenth Century

Pierrick Pourchasse

France and Sweden have maintained commercial relations for a long time. As early as the Middle Ages, France received furs, herring, timber, tar and iron from Sweden whereas it shipped salt, wine and textile products to Scandinavia.

The authorities, fully aware of the importance of these exchanges, signed commercial agreements. In 1499, a first treaty stipulated that the merchants of the two kingdoms could do business quite safely in both countries. In the next century, Gustavus Vasa tried to increase Swedish exports and, in order to do this, wanted to make trade agreements. In 1541, one of his assistants, François de Trebow, was sent to the court of Francis I, king of France. Sweden's aim was to do business directly with France without using Dutch intermediaries. The treaty, signed in 1542, stipulated that the Swedes could buy French salt without paying export duties. Some years later (1559), new letters from

Dr Pierrick Pourchasse is associate professor in the Department of History at the University of West Brittany in Brest and a research fellow in CRBC (Centre de Recherches Bretonnes et Celtiques). His research deals with economic relations between France and Northern Europe in the eighteenth century. He is the author of *Le commerce du Nord. Les échanges entre la France et l'Europe septentrionale au XVIIIe siècle* (Rennes, PUR, 2006).

the French king allowed Swedish merchants to do everything they wanted in order to sell their goods in France. They could settle and even adopt French nationality. Nevertheless, the Wars of Religion prevented the exchanges from increasing. In the first half of the seventeenth century, new treaties were drawn up¹. However, transportation was generally carried out by English, Danish and Dutch ships.

This situation changed during the reign of Louis XIV. Colbert, the most important minister, understood that Sweden had the raw materials he needed to build a powerful navy. The possibility of receiving supplies from Sweden was a means to win battles and it became necessary to have direct contacts because the Dutch Republic was an enemy. The reign of Louis XIV became a very active time for trade between France and Sweden. A company for Northern trade was created in Rouen.² A treaty was signed in 1698 in which France granted Swedish ships exemption from taxes. The first Swedish consul was established in Bordeaux in 1705.³ In spite of these measures to increase direct trade between the two countries, the Dutch continued to control the maritime routes until the 1730s.

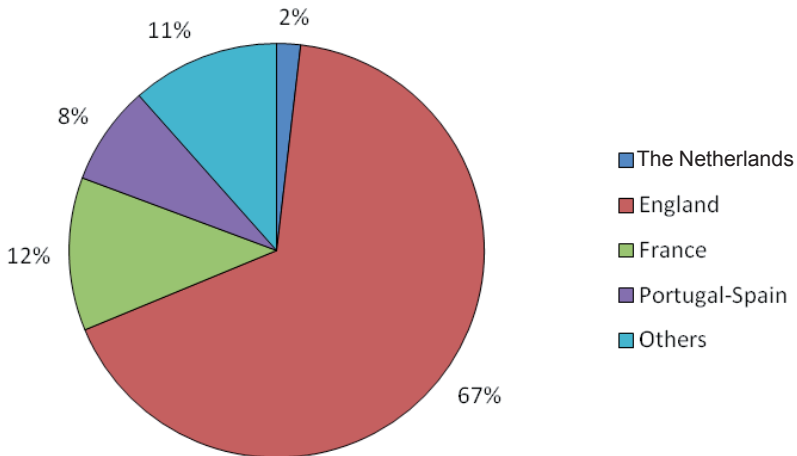
Trade between France and Sweden developed in the eighteenth century, following the Great Northern War. The Scandinavian kingdom was looking for new outlets in Southern Europe, and Marseilles became the centre of distribution for Swedish products in the Mediterranean. After the publication of the *Produktplakat* in 1724, Swedish ships visited French ports more and more and the merchants' networks between the two countries were strengthened. This article describes some of the exchanges between France and Sweden in the eighteenth century by focusing on the reasons for increasing trade relations, the connections with other international traffic and the domination of these routes by Swedish merchants.

Traditional exchanges

France bought raw materials in Sweden for its naval shipyards. The size of the French forests made the country self-sufficient with the exception of certain pine or fir products, such as small masts. France, however, was not an important customer for Swedish timber, although it was the second-largest customer for planks from Gothenburg but still far behind England. Usually ships which

came to Western Europe to deliver iron had timber down in the hold to protect their hull. France also bought saw timber from the port of Viborg.

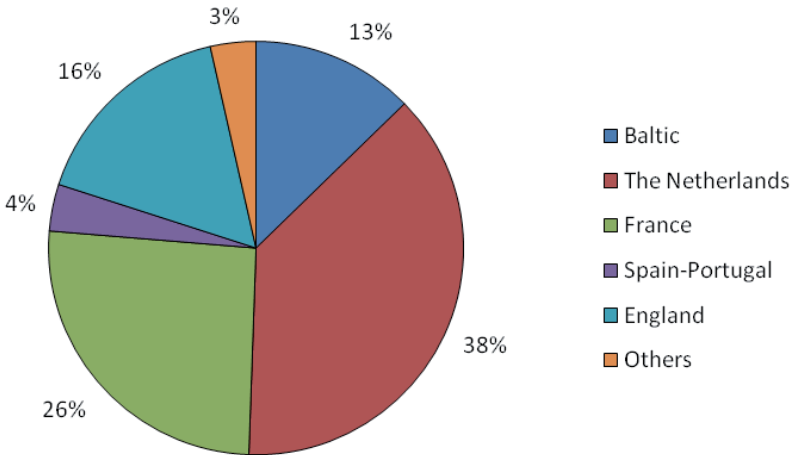
Exports of planks from Gothenburg, 1720–1790



Source: Ivan Lind, *Göteborgs handel och sjöfart 1637–1920. Historisk-statistisk översikt*. Gothenburg, 1923, tab. 42 and tab. 49.

Tar was a most important product for the French navy. In the years 1730–1735, France was second behind the Dutch Republic for tar imports⁴. After this date, Swedish statistics regrouped all the countries of Southern Europe under the same heading and it is not possible to pick out France. The purchases by Southern Europe increased regularly in the eighteenth century. At the end of the period, it was the largest customer for pitch and tar ahead of countries around the Baltic Sea and Great Britain. From 1784 to 1790, France was the first importer in this group with 54 per cent of the barrels, way ahead of Portugal, Spain and Italy.

Exports of pitch and tar from Stockholm, 1730–1735



Source: Bertil Boëthius and Eli -F. Heckscher, *Svensk Handelsstatistik*. Stockholm, 1938.

For Colbert, tar was a strategic commodity. At the end of the seventeenth century he wanted to limit French imports of this product and aimed to make France a producer for naval requirements. To do so, a Swedish specialist by the name of Elias Åhl came with a group of workers to create several centres of tar production in the French forests and teach the local workers Swedish techniques. In 1663, a first centre began to produce tar and, within ten years, a genuine national production was organized in Guyenne and Provence. This affair was not a great success.⁵ The Dutch lowered the prices of Swedish products in order to hold on to their market and to destroy the new French production. The quality of Swedish tar was much better and the French product was considerably more expensive despite the lower price of transport.⁶ However, throughout the eighteenth century, the French continued producing second quality tar while at the same time being obliged to buy Swedish tar.

France was an exception in Western Europe exporting more than it imported in its relations with Northern Europe. In fact, compared to its English and

Dutch competitors, France produced different goods that all the countries of the North needed and particularly Scandinavia.

The main French product exported to Scandinavia was salt. Up to the beginning of the 1770s, the exports to Northern countries were dominated by France and Portugal.

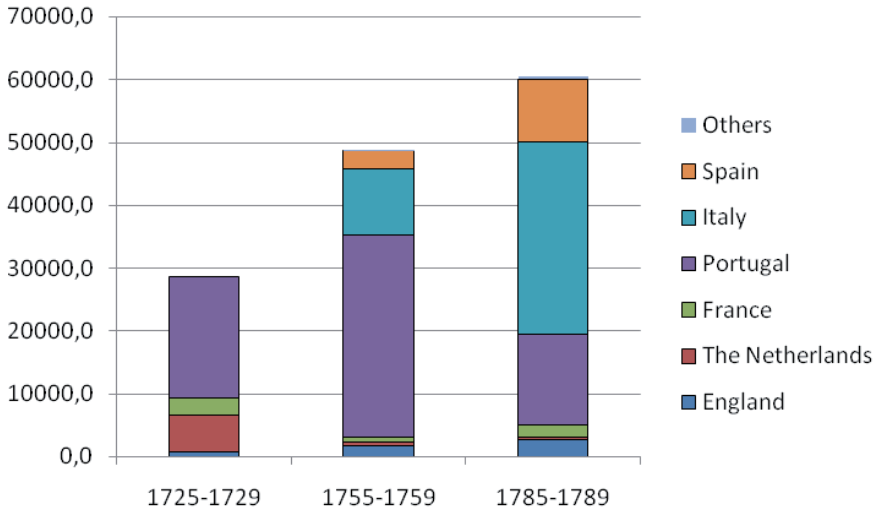
Exports of salt to the Baltic, 1720–1789 (in lasts over 5 years)

	Total Last	France Last %	Portugal Last %	Medit. Last %	England Last %
1720–1729	264 592	128 456 48,5	97 411 36,81	1 271 0,5	12 836 4,9
1730–1739	276 560	133 203 48,2	80 191 29,0	31 043 11,2	14 842 5,4
1740–1749	334 825	160 611 48,0	97 255 29,0	48 482 14,5	12 259 3,7
1750–1759	340 060	147 314 43,3	100 475 29,5	62 398 18,3	17 289 5,1
1760–1769	377 762	157 559 41,7	115 229 30,5	69 987 18,5	24 377 6,5
1770–1779	375 532	72 023 19,2	102 710 27,4	140 093 37,3	47 177 12,6
1780–1789	447 309	77 570 17,3	126 027 28,2	112 342 25,1	109 132 24,4

Source: Nina Z. Bang and K. Korst, *Tabeller over skibsfart og varentransport gennem Øresund 1661–1783 og gennem Storebaelt 1701–1748*. 3 vols, Copenhagen, 1930–1945; and Rigsarkivet, Copenhagen, Øresunds Toldkammer.

Sweden was one of the main customers of salt coming from Southern Europe. According to the Sound Toll Registers, Swedish increase in demand for salt was exceptional. Its purchases during the period 1785–1789 were the equivalent of those of Danzig, Königsberg and Riga put together, but France appeared to be a second supplier of salt to Sweden.

Exports of salt to the Baltic Sweden (in lasts over 5 years)



Source: Bang and Korst, *Tabeller...*, op. cit.; and Rigsarkivet, Copenhagen, Øresunds Toldkammer.

Nevertheless, the Swedish market was special: Baltic ports bought salt from Portugal while Kattegat ports bought salt from France. This difference can be explained by several factors. In the eighteenth century, the big ships from the Swedish ports of the Baltic left in great numbers for the Mediterranean. For them, the French ports of the Atlantic salt area were too far away from the ports of destination (Marseilles, Leghorn or Barcelona). However, most of the French salt ports could not receive ships of more than 150 last due to shallow water. Consequently, in the Sound registers, almost all the salt of Italy or Spain went to Swedish or Finnish harbours (96 per cent in 1775). The difference between the markets was another reason. French salt of the Atlantic contained clay and had a grey colour and this particularity made this salt the best for preserving fish. Therefore, the Swedish ports of the Kattegat needed this product for their fisheries. According to Staffan Högberg, there was also a big increase of salt import from the French Atlantic coast, due to the very high demand

made by the herring fisheries for salt fish later destined to be re-exported.⁷ On the other hand, the cities of the Baltic preferred salt from Italy, Spain or Portugal which was very white and thus preferred by the consumers. A document from 1725, for example, explains that the Swedish did not like the French salt for domestic use and preferred buying white salt from Portugal or Mediterranean countries.⁸

At the end of the eighteenth century in Le Croisic, the main French port for the salt trade, situated close to Nantes, there were more Swedish ships than Dutch. The latter had since the seventeenth century been the largest customer of the French salt production of the Atlantic.

Destinations of Swedish ships leaving Nantes in 1758

(the salt is loaded in Le Croisic)

Name	T	Origin	From	To
Le Saint Jean	60	Stockholm	Bordeaux (ballast)	Salt to Gothenburg
La Florentia	45	Stockholm	Stockholm	Lest to Bordeaux
Le Saint Nicolas	450	Gothenburg	Hamburg	Salt and brandy to Gothenburg
La Justice	420	Stockholm	Dover (ballast)	Salt and flints to Stockholm
La Fortune	60	Varberg	Varberg	Salt to Varberg
L'Elisabeth	400	Gothenburg	Gothenburg	Salt to Gothenburg
La Maria	72	Gothenburg	Gothenburg	Salt to Gothenburg
La Paix & La Fortune	250	Stockholm	Bordeaux (ballast)	Salt and brandy to Gothenburg
La Catherine	60	Halmstad	Halmstad	Salt and brandy to Halmstad
Le Gothembourg	90	Gothenburg	Morlaix (ballast)	Salt and brandy to Gothenburg
Les Sept Frères	80	Gothenburg	London (ballast)	Salt to Gothenburg
La Catherine	60	Gothenburg	Gothenburg	Salt to Gothenburg
La Demoiselle Marie	68	Uddevalla	Halmstad	Salt to Uddevalla

Source: Riksarkivet, Stockholm, *Kommerskollegium, Huvudarkivet, Skrivelser från Konsuler Nantes, E VI a: 347.*

The second category of French products sold in Northern Europe was that of wine and brandy. Of the wine that passed the Sound, 80 to 90 per cent came from France. But Sweden was not a great customer for French wines. The taxes imposed by the Scandinavian kingdom put a brake on wine consumption: "Bordeaux wines could only be imported into Sweden in large barrels not in small casks or bottles. Customs duty was high from 70 to 80 livres tournois per barrel".⁹ However, wines from Languedoc were part of Scandinavian trade with Southern Europe. After delivering their products in Marseilles, Toulon, Leghorn or Genoa, the captains returned to the North with Italian or Spanish salt and wine from Languedoc.¹⁰ Jean-Antoine Butini, the Swedish consul in Marseilles, thus benefitted from this and from the excellent location of Marseilles for organising wine trade for Swedish ships between the Mediterranean and Northern Europe. Similarly for salt, the Swedish ships also loaded great quantities of wine in Italy and Spain. France kept the position of first supplier throughout the century.

Ports importing French wine in the Baltic (in hectoliters over 5 years)

	1725–1729		1734–1738		1743–1747		1785–1789	
	hl	%	hl	%	hl	%	hl	%
Copenhagen	22 995	16,7	66 483	17,5	70 809	13,2	71 198	7,9
Danzig	43 182	31,3	91 107	24,0	156 232	29,2	59 601	6,6
Königsberg	7 824	5,7	25 197	6,6	30 799	5,8	153 249	17,0
Lübeck	36 438	26,4	85 757	22,6	114 827	21,5	120 865	13,4
St Petersburg	6 029	4,4	11 151	2,9	28 002	5,2	131 833	14,6
Stettin	3 179	2,3	30 603	8,1	59 830	11,2	262 202	29,1
Stockholm	9 143	6,6	43 956	11,6	44 650	8,4	30 476	3,4
	138 056	93,3	379 107	93,4	534 481	94,5	902 158	91,9

Source: Rigsarkivet, Copenhagen, Øresunds Toldkammer.

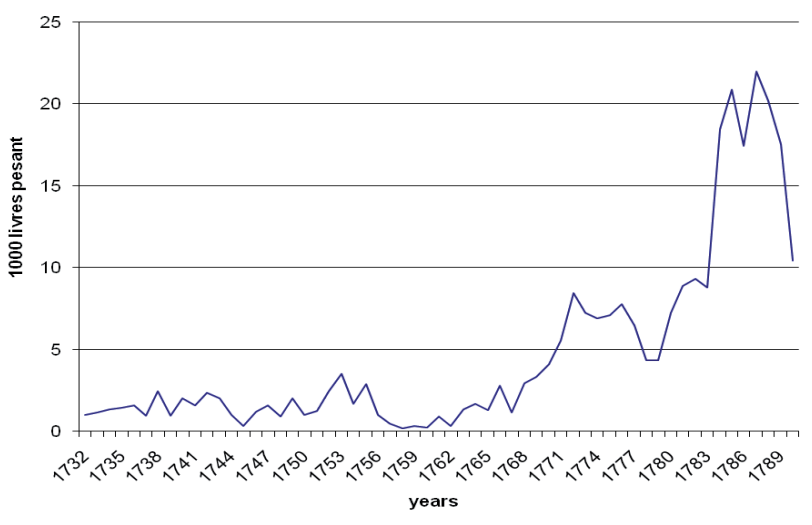
At the end of the Ancien Régime, the Scandinavian countries dominated the exports of French brandy. Between 1785 and 1789, Danish ships picked up 90 per cent of their cargoes at Toulon and Marseille and 37 per cent at Sète whilst 23 per cent left from the latter port on Swedish ships.¹¹ The Sund Toll Registers indicate that these Swedish ships delivered the brandy to many Baltic ports. Of the 73 Stockholm ships loaded with brandy, 27 were destined for the Swedish capital and 26 for Prussia (Stettin, Königsberg, Danzig, etc). Imports from Stockholm slowly progressed at the end of the century. On the other hand, according to the French consular services in Sweden, the port of Gothenburg received large quantities of brandy and tea from France, which were later smuggled into Scotland and Ireland.¹²

New exchanges in the eighteenth century

Iron was essential to Swedish trade. The British market was the largest customer for Swedish iron in the eighteenth century, accounting for more than 50 per cent of the total production. As a consequence there was not a large amount of Swedish iron production available to the other European markets. The Southern European share constituted around 10 per cent but it increased regularly. In fact, total purchases tripled in the second half of the century.

France was not a major market until the 1770s. The country had its own production which, in case of necessity, could be supplied from Spain. For the Swedes, France was a small market despite the bad quality of French iron which rusted very quickly.¹³ However, in the second half of the eighteenth century, the situation changed and France became a major customer for Swedish iron. The volume of imports totalled nearly 10 000 tons at the end of the 1780s. At the time, France was the first country in Southern Europe to buy Swedish iron.

Exports of Swedish iron to France (1.000 000 livres pesant¹⁴)



Source : Riksarkivet Stockholm, (B. Gille, *Les origines de la grande industrie métallurgique en France*, Paris, 1947).

There were two connected reasons to explain this increase of exports of Swedish iron to France. Firstly, France's economic development was at that time comparable to that of Great Britain. French iron producers had many difficulties in meeting the demand, especially that of the arsenals. Letters from French merchants preserved in the archives of Scandinavian firms¹⁵ give the impression that there was a very great demand in France for Swedish products. Naturally, Scandinavian businesses made efforts to reply as quickly as possible to these orders so as to make a profit from good prices.¹⁶ The Swedish iron masters were interested in this new market which needed not only iron bars, but also manufactured products. The second reason was French economic policy. The mercantilist policy protected French ironmasters who took advantage of this situation. From 1720, speculation was "unchained and there were consequences all over the country".¹⁷ The enormous increase in French iron prices caused the arrival of foreign iron, which had more attractive prices for the consumers.¹⁸ In fact, from the 1770s onwards, the authorities, irritated by

the behaviour of the ironmasters and influenced by the new liberal ideas, let Swedish iron enter freely into French territory to put an end to speculation. For example, in 1776, the French navy agreed to the proposal of a Swedish merchant for the supply of iron and nails because the prices were much lower than those of national production.¹⁹

The French iron masters protested against this competition, which they declared illegal. Petitions and political claims tried to prevent the imports from Sweden. Many people claimed that this was the end of French industry and the impoverishment of the country.²⁰ However, the opponents of the mercantilist policy knew that the prohibition of Swedish iron would result in an increase in prices.²¹ The free trade movement led by Turgot asserted that this competition was necessary for the good management of the market and eventually also the quality of French products. Furthermore, according to Turgot, “international exchanges favoured the complementarities between the nations and calmed relations between the people”. Free trade was fundamental to obtain stability of prices because of its regulatory function²², so “imports of iron from foreign countries made it possible to balance supply and demand on a global and natural market and to damp down the hazard of national circumstances”.²³ In the second part of the eighteenth century, times had changed and mercantilist ideas no longer carried weight among the authorities, which meant Swedish merchants continued to sell freely in France.

France received many different products from the Swedish iron industry.²⁴ First, French industry needed Swedish bar iron for steel making because of the unsuitable quality of French iron, which could not be made into steel.²⁵ In addition, customs documents mentioned black iron, tinned iron, iron sheets, iron planks, iron wire and nails. The naval shipyards bought a lot of anchors. In his travel notes on trips made in Sweden between 1757 and 1769, the French metallurgist Jars expressed admiration for the Swedish production processes: “the beauty and solidity of the anchors that I have seen being made in Sweden with a number of pieces of iron welded between them prove that welding well done makes the welded parts just as solid as the rest of the article”.²⁶ During the years 1751–1755, France was the main customer of the anchor made in Söderfors. Most of these anchors were intended for the East India Company in Lorient which at that time built a new fleet. Sometimes there were cannons in the shipments.²⁷ The main part of this artillery was used by the French East

India Company or by privateers. During the Seven Years War, a Gothenburg merchant delivered cannons to the navy in Brest.

The first French port for products of the Swedish iron industry was Marseilles. It accounted for 36 per cent of the French iron imports from Sweden and 19 per cent of steel imports during the years 1785–1789. According to the Scandinavian consul in Marseilles, J. F. Fölsch, the large Swedish exports to Provence and Languedoc were due to the status of the port of Marseilles which offered low customs tariffs.²⁸ Consequently, Marseilles thus became the warehouse and the redistribution centre for Swedish products in the Mediterranean region. From Marseilles the products were shipped to North Africa or the Levant.²⁹ The Swedish ship-owners made Marseilles their Mediterranean base where they organised their tramping activities in Southern Europe before returning home loaded with Mediterranean products, such as wine from Sète or salt from Cagliari or Ibiza. Swedish financial interest became even more important, since after the American War of Independence, Dutch activity in the Mediterranean decreased suddenly. The Scandinavian countries benefited from this decline and became a major player in Mediterranean trade which was, from that time, much more open.

Foreign ships in Marseilles (total)

Dates	Dutch	English	Danish and Swedish
1730–1739	244	748	37
1740–1749	685	298	195
1750–1759	606	588	390
1760–1769	786	331	424
1770–1779	682	482	513
1780–1789	261	260	1106
	3 264	2 707	2 665

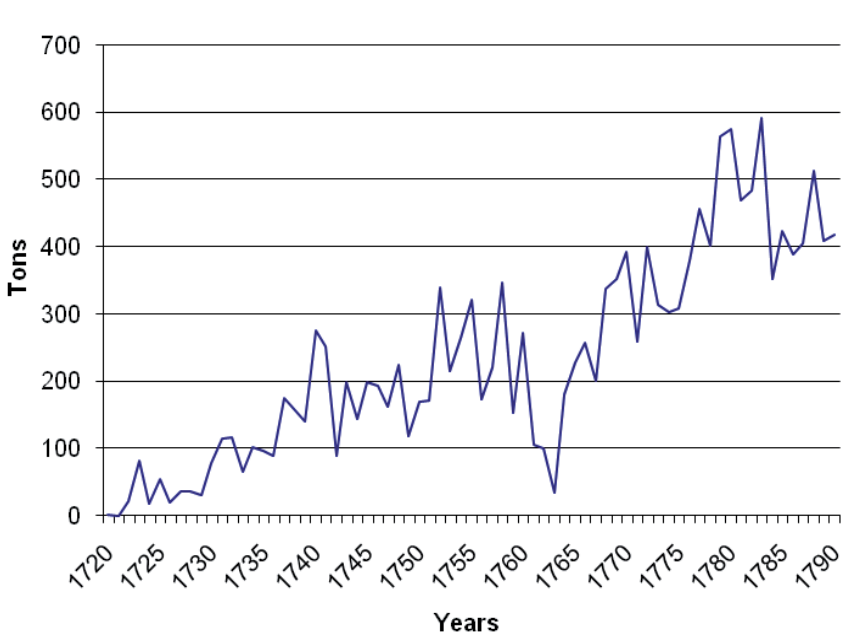
Source: Charles Carrière, 'Image du capitalisme hollandais au XVIIIe siècle. Le miroir marseillais', in: M. Aymard (dir.), *Dutch Capitalism and World Capitalism. Capitalisme hollandais et capitalisme mondial*. Maison de Sciences de l'Homme-Cambridge University Press, Paris-Cambridge, 1982, p. 177.

Some of the Swedish iron was used in the slave trade. In 1756, Stierling, the Swedish consul in Nantes, the first French harbour for the trade with Africa, wrote a document in which he wanted to increase the imports of Swedish products used for slave trade.³⁰ He indicated that this market could be prosperous because the merchants did not pay taxes on that kind of products when entering France.³¹ The cargo of the slave-trade ships usually included iron bars to trade in Africa, but the origin of the products was rarely indicated. Sometimes, however, the bills of loading gave information: for example, in 1791, the ship *L'Antoinette* had 146 iron bars from Norrköping to trade in Africa.³²

France was not only an iron importing country. A somewhat surprising export to Northern Europe was pots and cauldrons from Normandy.³³ This proto-industry, spread over several centres of production, was specialised in the making of pots and cauldrons of cast iron. Sweden sometimes bought these products which were made of Swedish iron bars. In 1743, according to the Sound Toll Registers, Swedish ships left Rouen with 767 kilos of cast-iron pots.

Brass was another metal of great importance in the exchanges between France and Sweden.³⁴ In Normandy, the pin factory around Rugles (Pays d'Ouche) needed a large quantity of brass. Every year 15 000 bundles of brass wire were imported from Sweden.³⁵ Consequently, France was one of the main customers for this Swedish product.

Imports of brass from Sweden 1720–1790 (in tons)



Source: Bang and Korst, *Tabeller...*, op. cit.; and Rigsarkivet, Copenhagen, Øresunds Toldkammer.

France sometimes bought ships from Sweden and the Swedish shipyards regularly tried to sell their ships abroad. In 1728, a captain from Saint-Malo declared to customs that he had bought his ship in Sweden before returning to France with wood and iron. In 1755, a French diplomat in Stockholm wrote a letter praising the good quality and low cost of Swedish ships. To conclude, he indicated that the owner of a shipyard (he did not specify which one) had two ships available and had reserved them for him.³⁶

From time to time, Petersen & Bedoire from Stockholm sent proposals to the French East India Company.³⁷ One of the first offers ended in a sale: a ship built by the shipyard Terra Nova belonging to Carlos and Claes Grill was sold to a ship-owner who rented ships to the Company.³⁸ Pleased with this first

sale, the Swedish firm indicated that it had “two ships equally good and solidly built all in oak. The first, around 1 100 tons... The second, a frigate of 8 to 900 tons, with ports for 30 to 40 cannon and built for war and trading ...” available to the Company. The first one was sold “with all masts, ship’s boats and long-boat, without counting the carving, woodwork, paintwork and tackle, for the sum of eleven hundred thousand dalers of copper which, at the present rate of exchange equals 63,000 Dutch florins“.³⁹ Petersen & Bedoire were aware of having probably overstated the price, and were trying to bargain,⁴⁰ but the Company finally refused to buy the ships, the reason being their unsuitability for their trade.

There were not many new French products in the eighteenth century. Sweden bought French colonial products such as sugar, coffee and indigo, but in small quantities.⁴¹

Exports of French colonial products to the Baltic 1784–1789 (in tons)

	Sugar Tons	%	Coffee Tons	%	Indigo Kilograms	%
Copenhagen	737,7	2,2	3 217,5	26,0	23 621,3	12,9
Lübeck	160,4	0,5	178,1	1,4	2 743,6	1,5
Stralsund	85,6	0,3	303,0	2,4	1 482,0	0,8
Stettin	17 879,8	54,2	2 923,4	23,6	29 191,3	15,9
Danzig	372,2	1,1	2 342,1	18,9	13 220,3	7,2
Königsberg	1 298,0	3,9	622,8	5,0	51 341,7	28,0
Riga	629,1	1,9	373,2	3,0	1 788,1	1,0
St Petersburg	9 330,1	28,3	1 115,2	9,0	40 312,9	22,0
Stockholm	1 532,5	4,6	577,6	4,7	14 058,6	7,7
	32 025,4	97,1	11 652,9	94,1	177 759,8	96,9

Source: Rigsarkivet, Copenhagen, Øresunds Toldkammer.

A flow of trade controlled by the Swedish merchants

French merchants were not active in the Northern markets and exchanges between them were controlled by merchants from the North. Therefore, Swedish merchants had agents in France who took care of the businesses between the two countries. For example, Carlos and Claes Grill from Stockholm had three agents in Rouen, including the local Swedish consul, to sell their brass wire.⁴²

Concerning Sweden, the immigrant Huguenots played a key role in the exchanges between the two countries. For them, it was easy to settle down in Sweden.⁴³ Since the arrival of the Walloons⁴⁴ there had been a tradition of hospitality in the Scandinavian kingdom and the king invited the French Protestants to take refuge in his country. The migrants could, without any difficulty, adopt Swedish nationality. Among these families two were synonymous with success and integration.

The Bedoire family was the most famous.⁴⁵ Jean Bedoire, a wig maker, arrived in Stockholm in 1665, and chose to become an iron and copper salesman. His children married into Stockholm's other prominent migrant families, such as Pauli, Lefebure, Toutin or Jennings. His son Jean Bedoire Jr. developed the business, which became one of the main exporters in the country. In 1739, he was one of the founders of the Swedish Insurance Company. One of his sons was appointed consul in Lisbon. Another son of Jean Bedoire Sr., Frederick, in partnership with his brother-in-law Hermann Petersen, became one of the richest businessmen in Sweden. The company specialized in the export of Swedish iron and the import of salt and wine. It was one of the major suppliers to the French East India Company. Petersen & Bedoire invested their profits in international trade and also in the production of brass and in sugar refining.⁴⁶ The family pursued its ties with the most prominent merchant families. The historian Jan Thomas Lindblad, when talking about the Bedoire family, evoked the picture of a clan.

The main merchants of Stockholm (1760)
(per cent of the market)

Export Name %	Import Name %
Jennings 19	Brandell 5
Lefebure 12	Schröder 4
Petersen 7	Neuman 3
Tottie 7	Seton 3
Bohman 6	Liedroth 2
Grill 4	Koschell 2
Wahrendorff 3	Kanzau 2
Alnoor 3	Lefebure 2
Hebbe 3	Nettelblad 2
Graber 3	Wahrendorff 2
67	28

Source : K. Samuelsson, *De stora...*, op. cit., pp. 234-235. (in bold the "clan Bedoire" families).

Source: F. Bedoire, *Huguenoternas...*, op. cit., pp. 232-233.

A second major family was the Lefebures. Henri Lefebure, who was married to Maria Bedoire, came from a Huguenot family which arrived in Sweden in the second half of the seventeenth century. His son Jean-Henry, married to his cousin, Charlotta Bedoire, continued the family trading business, which grew very fast. He specialized in the export of iron that he bought directly from the ironmaster. Henri Lefebure invested his profits in sugar refining and bought several forges. His fortune was considerable and divided as follows: 34 per cent turnover of capital (advance payments, stocks...), 11 per cent investment in trade companies, 10 per cent shares in ships, 5 per cent town properties, and 30 per cent forges and estates.⁴⁷ Lefebure was also involved in public affairs and politics: he represented the bourgeois of Stockholm in parliament, was one of the directors of the Saltmasters' Association and a deputy of the Ironmasters' Association.

Lefebure's reputation was somewhat tarnished when he was revealed to be one of those responsible for the speculation in 1765 which caused a serious financial crisis in the Scandinavian kingdom. Like his fellow accused, he was

imprisoned by the authorities.⁴⁸ Nothing remains of either the name or the business. His son left town for life in the country and took his wife's name, the Countess of Lillienberg, a niece of John Jennings. The continuity of the lineage was broken by the enrichment and the desire to become part of the aristocracy brought about by commercial success, which often happened among the great merchants of the eighteenth century.⁴⁹

Bedoire's and Lefebure's successes were not linked to their French origin. Nevertheless they took advantage of their links with France to increase their business. They were basically Swedish merchants, connected to Swedish families and interested in the economy of their new country where they were active citizens.

The French merchants were not successful in Sweden but there was one example which showed that it was nevertheless possible to play a role in the economy of the Scandinavian kingdom. In the second half of the eighteenth century, in Normandy, the most important pin manufacturers tried to buy the brass wire they needed directly from Sweden. The Colombel business had close relations with its supplier, the widow Plomgren at Skultuna, near Nyköping. In exchange for an advance of 2 per cent Colombel obtained the total production of the factory. This contract ended when Plomgren went bankrupt in 1778. At the time, Plomgren owed 37 000 riksdaller banco to the French firm.⁵⁰

Almost all the transportation between France and Sweden was carried out by Swedish ships. In the eighteenth century French ship-owners could not compete with the Dutch or the Scandinavians on the Northern routes. They were more interested by investments in colonial or Mediterranean trade. Therefore, French ships very rarely entered into the Baltic. At the end of the 1780s, there was an increase in French ships to Sweden in the Sound Toll Registers. However, Swedish ships seemed to have changed nationality due to the war with Russia in 1788.⁵¹

The French authorities were preoccupied with the absence of French trade in the North. For this reason they decided to draw up an agreement with Sweden and had the following idea. The Scandinavian Kingdom wanted to own an island in the Caribbean to produce sugar for its needs. France thought that having a warehouse free of taxes in a northern port could be the solution to increasing its direct trade in the Baltic area.⁵² In the 1780s, France offered the island of Saint-Barthélemy to Sweden for advantages at the port of

Gothenburg.⁵³ The island was given in perpetuity with all the rights of property and sovereignty. All the public buildings were given to the new owner and the inhabitants became Swedish sovereigns but kept their rights, religions and properties. The results fell short of meeting French expectations.⁵⁴ The Swedish ship owners had great advantages in their own country and it was still difficult to compete with them. On the other hand, Swedish unwillingness resulted in the warehouse never receiving any goods even though rent was paid for the buildings and employees recruited.⁵⁵ In any case, this was not a great idea. At the end of the eighteenth century, the efficiency of new trade techniques and the development of commercial networks rendered this system useless. However, transferring Saint-Barthélemy to the Swedish authorities was not good business for French trade. The island became a new centre for smuggling and French merchants were very annoyed with this situation.⁵⁶

Conclusion

This presentation of the exchanges between France and Sweden shows that although limited, they played a role in the economy of the two countries. The export of iron to Southern Europe allowed the Swedish Kingdom to avoid being too dependent on the British market. The port of Marseilles, which had closer relations with the Levant and Northern Africa, became a staple market to distribute the Swedish products in all Mediterranean regions. For France it was vital to buy products in Northern Europe to build a powerful navy. It was also a way for the liberal movement to force through their new ideas. For example, Turgot, one of the most important French ministers at the end of the *Ancien Régime*, used the imports of Swedish iron to defend his economic policy in his famous letter, "Lettre au Contrôleur-Général sur la marque des fers", published in 1773.

On the other hand these relations allowed the two countries to reinforce their international trade. The French East India Company needed Swedish products such as tar, iron or planks to build its ships sailing to Asia. Sweden sold different products for the French slave trade and thus entered into new international markets. Similarly France developed its colonial economy and found the northern markets it needed.

Sammanfattning

Handeln mellan Sverige och Frankrike utvecklades under 1700-talet, efter det stora nordiska kriget. Frankrike behövde marina produkter för att bygga upp sin arsenal. Landet var en av de viktigaste importörerna av svensk tjära och dessutom köpte man regelbundet virke från Göteborg. Sverige sökte vid denna tid nya marknader i södra Europa, och Marseilles blev ett centrum för svensk handel i Medelhavsområdet och Nordafrika. De svenska brukspatronerna var intresserade av dessa nya marknader som förutom stångjärn behövde manufakturprodukter. Det franska Ostindiska kompaniet var t.ex. det första bolag som köpte ankarmaterial från Söderfors bruk under 1750-talet. Å andra sidan exporterade Frankrike sina traditionella varor som salt, vin och konjak till Sverige. Det franska saltet var främst ämnat för strömmingsfisket längs Nordsjö-kusten, medan det svenska Östersjöområdet föredrog vitt salt från Sydeuropa. De invandrade hugenotterna som etablerat sig i Stockholm spelade en viktig roll i detta utbyte mellan de båda länderna.

Trots att utbytet mellan länderna inte var särskilt stort, spelade det en viktig roll i de båda ländernas ekonomi. Järnexporten till Sydeuropa förhindrade att Sverige blev alltför beroende av den brittiska marknaden. För Frankrikes del var de svenska varorna av vital betydelse för att bygga upp en slagkraftig flotta. Handelsutbytet utgjorde dessutom en möjlighet för liberala krafter att driva igenom sina nya idéer. Importen av svenskt järn garanterade nämligen en prisstabilitet. Tidigare hade de franska brukspatronerna varit skyddade av den franska statens merkantilistiska politik, något som lett till spekulationsaffärer utan försök att tillfredsställa marknadens behov. Frihandelsrörelsen hävdade att denna konkurrens var helt nödvändig för kvaliteten på de franska produkterna och för att marknaden skulle fungera väl.

Noter

¹André Rebsomen, *Recherches historiques sur les relations commerciales entre la France et la Suède*. Bordeaux, Fèret & fils, 1921.

²Prosper Boissonnade and Pierre Charliat, *Colbert et la Compagnie de commerce du Nord (1661-1689)*. Paris, Marcel Rivière, 1930.

³Leos Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce – The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*. Uppsala, Studia Historica Upsaliensa, 213, 2004, p. 42.

⁴Bertil Boëthius, et Eli -F. Heckscher, *Svensk Handelsstatistik*. Stockholm, 1938.

⁵A. Gielen-Tisserand, *Colbert et la Suède (1661-1683)*. Ecole des Chartes, Position des thèses, 1983, p. 97. This setback was accentuated by the misappropriation of funds by Elias Åhl, the Swedish master burner who had come to train the French workers.

⁶Rigsarkivet, Copenhagen, Kommercekollegiet, 1129. In Rouen, in April 1783, the local tar was worth 52 livres a barrel as against 53 livres for the Swedish tar.

⁷Staffan Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700 talet*. Bonniers, Lund, 1969, p. 216.

⁸Archives Nationales B3 418, Mémoire instructif pour M. le Comte de Serestre, ministre plénipotentiaire de sa Majesté auprès de Roi de Suède du 28 juin 1725.

⁹Archives Nationales, B3 418, *Note sur le commerce de la France avec la Suède* (undated).

¹⁰J.-C. Gaussent., 'Un aspect du commerce maritime au XVIII^e siècle: l'exportation des vins et eaux-de-vie par les bâtiments du Nord', *Bulletin du centre des espaces atlantiques*, 3, 1987, p. 85-126.

¹¹Ibid.

¹²Archives Nationales, B3 418, Remarques relatives au commerce particulier de Gothembourg (undated).

¹³André Rebsomen, *Recherches historiques ...*, op. cit., p. 47.

¹⁴1 000 000 "livres pesant" is equal to 500 tons.

¹⁵Wahrendorffska arkivet, Åkers styckebruk, Letters of the firm Thomson & Wittfoth from Bordeaux.

¹⁶K.-G. Hildebrand, "Foreign..." , op. cit., p. 48.

¹⁷B. Gille, *Les origines de la grande industrie métallurgique en France*, Paris, 1947, p. 41-42.

¹⁸E.-F Heckscher, 'Un grand chapitre...' , op. cit, p. 130.

¹⁹Archives du Service Historique de la Défense, Brest, 1 E 523, f. 325.

²⁰AN F12 1305, Observations sur le commerce der fers (1775).

²¹Archives Départementales de l'Orne, C 39, courrier du suddélégué d'Alençon (1772).

²²Turgot, *Ecrits économiques*, Paris, 1970, p. 88: "The total freedom to buy and sell is, therefore, the only means of insuring, on the one hand, for the seller, a price that will encourage production; on the other, for the customer, best quality goods at the lowest price."

²³C. Morilhat, *La prise de conscience du capitalisme. Economie et philosophie chez Turgot*. Paris, 1988, p. 45.

²⁴Svenska Riksarkivet, Kommerskollegium, Skrivelser från konsuler Nantes 1752-1818, Correspondence of the consul Stierling dated 31 December 1758. In February 1758, Le Florentia delivered 400 barrels of steel, 220 bars and 84 800 pounds of iron, 400 barrels of white iron, 20 barrels of nails, 426 planks, 40 stoves, 2 750 pounds of sheet metal and 1 375 of brass wire with some ballast to Bordeaux.

²⁵C. Ballot, *L'introduction du machinisme dans l'industrie française*, Lille-Paris, 1923 (réimpression, Genève, 1978), pp. 490-492. In 1788, inspector Brown visited the steel factory at Amboise. There he noted supplies of 28 787 pounds of iron in bars from Sweden and Sanche told him that he found it impossible to convert French iron into steel.

²⁶Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie...*, op. cit., p. 48; G. Jars., *Voyages métallurgiques*, t.1, Lyon 1774, 416 p; t.2, Paris, 1780, 612 p; t. 3, Paris, 1781, 658 p.

²⁷Riksarkivet, Stockholm, Gallica 418. Courier de Babut du 1er avril 1760. During the Seven Year War, Babut of Nantes delivered canons to the arsenal in Brest on behalf of the merchant Cahman of Gothenburg.

²⁸Riksarkivet, Stockholm, Gallica, Lettres du consul Fölsch à Marseille, 1780-1807. Letters of 19 August and of October 1785.

²⁹Wahrendorffska arkivet, Åkers styckebruk, Letter from Fölsch & Hornbostel of 27 May 1788.

³⁰Riksarkivet, Stockholm, Kommerskollegium, Skrivelser från konsulere Nantes 1752-1818, Mémoire du consul Stierling de Nantes du 17 septembre 1756.

³¹J. Boudriot, *Traite et navire négrier*. Paris, 1984, p. 68.

³²J. Vidalenc, "La traite de nègres en France au début de la Révolution (1789-1793)", *Annales Historiques de la Révolution Française*, 1957, p. 61. Concerning the slave trade, a memoir notes that the rich colonists had acquired sugar mills in England because they "could not find any as well finished as in London", in particular because the English used Swedish iron (AN B3 418, Notes relative to commerce with Gothenburg).

³³Richard Guy, 'La Grande Métallurgie en Haute-Normandie à la fin du XVIII^e siècle', *Annales de Normandie*, no. 4, 1962, p. 263.

³⁴E. Duchemin, *Le département de l'Eure avant la révolution*, Sotteville, undated, vol. 2, p. 531.

³⁵Archives Nationales, F12 1321-1322, *Protestation des épingliers de Laigle, Rugles et autres lieux de la généralité d'Alençon contre la cherté du fil de laiton importé de Suède par les marchands de Rouen, à 160 livres le cent* (1713).

³⁶AN, B3 418, Suède et Norvège, Mémoire concernant les chargements de bois de Mr. D'Havrincourt pour Mr. Le Garde des Sceaux du 29 septembre 1755.

³⁷Archives du Service Historique de la Défense, Lorient, 1 P 292 l. 240, Courier de Petersen & Bedoire de Lorient à Lavigne Buisson du 13 août 1764.

³⁸Beauchesne Geneviève, *Histoire de la construction navale à Lorient*. Service Historique de la Marine, Vincennes, 1980, p. 174.

³⁹Archives du Service Historique de la Défense, Lorient 1 P 292 l. 240, Courier de Petersen & Bedoire du 15 avril 1766.

⁴⁰Archives du Service Historique de la Défense, Lorient 1 P 292 l. 240, Courier de Petersen & Bedoire du 25 août 1766.

⁴¹AN, B3 418, Note sur le commerce de la France avec la Suède : Les Suédois reçoivent très peu de sucre, de café et de cacao de France 'vu leur proximité de Copenhague d'où ils les importent à moindre frais. Ils les tirent aussi souvent de Hambourg et de la Hollande.'

⁴²L. Müller, *The Merchant Houses...*, op. cit., p. 131.

⁴³F. Puaux, *Histoire de l'établissement des protestants français en Suède*. Paris and Stockholm, G. Fischbacher et Emile Giron, 1891.

⁴⁴L. Courtois, M. Dorban et J. Pirotte (dir.), *De fer et de feu: l'émigration wallonne vers la Suède : histoire et mémoire XVII^e-XXI^e siècle, Hommage au professeur Anders Florén*. Louvain-la-Neuve, Fondation wallonne Pierre-Marie and Jean-François Humblet, 2003.

- ⁴⁵F. Bedoire, *Huguenoternas värld. Från religionskrigen Frankrike till skeppsbroadelns Stockholm*. Stockholm, Albert Bonniers Förlag, 2009.
- ⁴⁶J. T. Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738-1795*. Assen, Van Gorcum, 1982, p. 51.
- ⁴⁷K. Samuelsson, *De stora...*, op. cit., p. 122.
- ⁴⁸AN, B1 620, Courrier de Hambourg du 7 mai 1765.
- ⁴⁹J. T. Lindblad, *Sweden's Trade...*, op. cit., p. 52.
- ⁵⁰K. Samuelsson, *De stora köpmanshusen ...*, op. cit., p. 204.
- ⁵¹P. Pourchasse, *La France et le commerce de l'Europe du Nord au XVIII^e siècle*. PhD thesis, Lorient, 2003, p. 425.
- ⁵²Archives Nationales, B3 419, courrier du 27 février 1784.
- ⁵³Archives Départementales Loire-Atlantique, C 690 ; Martens, *Recueil des principaux traités*, 2nde éd., p. 744.
- ⁵⁴AN, B1 606, Courrier du 20 mai 1787.
- ⁵⁵AN, B1 606, Courrier du 21 juillet 1790, du 9 octobre 1790, du 6 septembre 1790.
- ⁵⁶J. Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*. 1972, p. 618.



Recensioner

Sundström, Arne, *Samuel Owen: teknik- och ångbåtspionjär*
Daedalus 2009, Tekniska museets årsbok
(Stockholm: Stockholmia förlag). 224 s., inb., ill.

Anmäld av Olle Krantz

I maj 1804 kom engelsmannen Samuel Owen för första gången till Sverige där han stannade i ett och ett halvt år. Hans uppgift var att installera fyra ångmaskiner som inköpts av en industriidkare. Maskinerna gick skiftande öden till mötes men de ledde till att Owen fick intresse för Sverige, och svenska kretsar i än högre grad för Owen. Snart var han tillbaka igen, denna gång för att stanna. Hans initiala uppgift var då att stå för installationen av en ångmaskin i Eldkvarn i Stockholm. Därefter blev han verkmästare vid Bergsunds gjuteri. Han ville emellertid bli sin egen och 1809 anlade han ett gjuteri på Kungsholmen. Därmed inleddes en karriär som på det hela taget kan karakteriseras som framgångsrik.

Owens verkstad tillverkade bland annat mudderverk och tröskverk; totalt över 1 000 tröskverk lär ha levererats. Eftersom Owen var väl förtrogen med ångmaskinsteknologi var också ångmaskiner en viktig produkt. En känd sådan

Olle Krantz är professor emeritus i ekonomisk historia vid Umeå universitet.

är den stora maskin som levererades till Höganäs gruvor för läns-pumpning. Den användes i många år och flyttades sedan till Tekniska museet i Stockholm där den fortfarande finns till allmänt beskådande. Owen började så småningom intressera sig även för båtar och ångmaskiners användande i dessa. Han gjorde ett antal mer eller mindre djärva försök vilka resulterade i ett flertal patentansökningar.

Owens verksamhet var mestadels lyckosam men så småningom kom konkurrenter – och avundsmän. Han blev också äldre men ville fortfarande sköta allting själv. Därtill kom att dålig likviditet gjorde sig alltmer påmind. 1843 gick företaget i konkurs och avvecklades. Owen var sedan under ett par år verkställare på Åkers styckebruk innan han avled 1854, 80 år gammal.

Om denne man och hans verk har Arne Sundström skrivit en innehållsrik bok grundad på en gedigen genomgång av källor och litteratur. Vi får veta mycket om Owens uppfinnar- och entreprenörsverksamhet, om hans liv och familjeförhållanden. Boken fyller en lucka i den meningen att någon samlad biografi inte tidigare publicerats. Däremot är Owen inte förbisedd i litteraturen. Eli Heckscher, Sveriges troligen mest kände ekonomihistoriker någonsin, har till exempel i sin monumentala framställning om Sveriges ekonomiska historia karakteriserat Owen som "... den i många hänseenden banbrytande engelske ingenjören..." och "... han har betytt mycket för den svenska verkstadsindustriens grundläggning."¹ En annan ekonomihistoriker, Torsten Gårdlund, har också många uppskattande ord om Owen i sin bok om den svenska industrialismens framväxt. Han betonar emellertid samtidigt att Owen var långt ifrån ensam som pionjär i svensk verkstadsindustri.² I modernare litteratur nämns likaledes Owen i uppskattande ordalag.³

Sundströms bok om Owen har förtjänster, särskilt genom det digra material som grävts fram och som belyser olika sidor av aktiviteterna. Därmed bidrar den också till att den svenska teknikhistorien, och i viss mån den ekonomiska historien, berikas. Samtidigt skulle man önskat fördjupade analyser av olika delar av skeendet, både vad gäller Owens verksamhet och inte minst hans plats i de större historiska sammanhangen. Här finns material för detta. I en utförlig bilaga redovisas till exempel den Owenska verkstadens produktion och arbetarantal årligen, med något undantag, 1809–1843. Detta kunde med fördel ha gjorts i form av tabell och diagram. Därmed hade man fått en bättre bild av den långsiktiga utvecklingen av företaget liksom dess variationer. Därtill kunde

utvecklingen ha jämförts med total industriproduktion och ekonomisk förändring i landet som helhet.

Mycket kortfattat ses Owens verksamhet i samband med landets ekonomiska förändringar. Sveriges ekonomi befann sig enligt framställningen i kris i slutet av 1700-talet och in på 1800-talet och lite senare drabbades Owen av lågkonjunktur. Några antydningar om de större ekonomiska sammanhangen finns också i Björn Hallerdts inledning till Sundströms bok men det är inte fråga om någon analys. Sveriges jordbruk sägs till exempel ha varit "svagt utvecklat" i början av 1800-talet men då frågar man sig: i förhållande till vad? Det är vanligt i litteraturen att framhäva att Sverige var så oerhört efterblivet under 1800-talet och att den ekonomiska utvecklingen sedan satte en fantastisk fart. Men ser man närmare efter finner man att landet tillsammans med ett antal andra länder i Europa låg en bit efter de ledande, särskilt England, men någon extrem efterblivenhet var det inte fråga om för Sveriges del. I den här situationen är det inte konstigt att impulser till teknisk förändring utgick från England till andra delar av Europa, vilket inte minst Samuel Owen är ett påtagligt exempel på. I Hallerdts inledning liksom i huvudframställningen finns dock ytterst få referenser till ekonomisk-historisk litteratur och inga till arbeten om den övergripande utvecklingen.

Ser man på produktionen vid Owens verkstad finner man att den var diversifierad. "Owen hade då /1818/ tagit fram en priskurant för 300 olika produkter från sitt gjuteri, alltifrån balkongräcken till ångmaskiner i standardstorlekar med allt från tre till 100 hästkrafter." (s. 85) En viktig produkt var tröskverk och som nämndes ovan skall över 1000 ha producerats vid verkstaden. Oavsett om uppgiften är helt korrekt eller ej är det ingen tvekan om att tillverkningen var stor och att ett viktigt bidrag därmed lämnades till den svenska jordbruksproduktionens ökning.

Owen kan betraktas som en pionjär när det gällde ångbåtar i svensk sjöfart och han bidrog starkt till utvecklingen av ångbåttsteknologin. Detta beskrivs på ett förtjänstfullt sätt i boken. En utförlig presentation görs av samtliga ångbåtar, ett trettiotal, där Owen på något sätt var inblandad. Som pionjär är han naturligtvis värd stor uppmärksamhet. Inte minst intressant kan väl vara hans försök med propellerdrift. Det skedde först i en roddbåt där propellern drevs av en rotationsanordning skött av två personer. Senare monterades en propeller i en ångbåt, *The Witch of Stockholm*, eller som Owen kallade den, *The Water-*

witch. Owen skrev senare om detta i ett sammanhang där han bestämt invände mot John Ericssons anspråk på att vara först med att använda propeller. Det blev emellertid ingen framgång med Owens försök och hans båtar kom att drivas med sidohjul av olika former. Denna drivordning förbättrade han också på olika punkter.

Det kan dock vara värt att påpeka att Sveriges ångsjöfart, sett i ett större perspektiv, länge var av blygsam omfattning. Eli Heckscher påpekar exempelvis: "Ångbåtar fick Sverige tidigare än de flesta länder, nämligen redan 1818, genom den kände, i Sverige naturaliserade engelsmannen Samuel Owen. Men därefter blev ångbåtsflottans tillväxt mycket långsam, vare sig det berodde på oföretagsamhet eller på kapitalbrist."⁴ Med andra ord ledde inte Owens insatser till någon betydande innovationsverksamhet och expansion av ångsjöfarten i Sverige.

Det är inte utan att man vill utbrista: det var på tiden att vi fick en biografi över Samuel Owen. Han hade ett intressant levnadsöde och hans verk var av stor betydelse för den svenska ekonomiska utvecklingen. Det är sålunda med tacksamhet man tar del av Arne Sundströms bok. Att anmärkningar kan riktas mot den i olika avseenden är föga märkligt; finns det någon bok som är helt invändningsfri? Sundströms bok är läsvärd och här finns en rik källa att ösa ur för framtida forskare i teknikhistoria och ekonomisk historia.

Noter

¹Heckscher, Eli, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Det moderna Sveriges grundläggning*, II:1, Stockholm, Bonnier, 1949, s. 491 och 74.

²Gårdlund, Torsten, *Industrialismens samhälle*. Stockholm, Tidens förlag, 1942, passim.

³Se t.ex. Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia: tillväxt och omvandling under två sekel*. Stockholm, SNS förlag, 2007, s 102f.

⁴Heckscher, *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia*, [http://www.sjohistoriskasamfundet.se/Heckscher\(1940\).html](http://www.sjohistoriskasamfundet.se/Heckscher(1940).html).

Martin Estvall, *Sjöfart på stormigt hav – Sjömannen och Svensk sjöfarts tidning inför den nazistiska utmaningen 1932–1945* (Växjö: Växjö UP, Acta Wexionensia, Nr 166, 2009). 274 s., häftad, ill.

Anmäld av Sven Nordlund

För att tala med historikern Johan Östling: "När 1980-tal övergick i 1990-tal bröt andra världskriget ut på nytt i Europa. Då öststatskommunismen kollapsade och den europeiska kontinenten skiftade hamn dök traumatiska minnen från 1930- och 1940-talen upp igen."¹ I Sverige gick också glömskans och förträngningens ridåer upp. Det neutrala Sveriges okända eller undångömda skelett i garderoben kom fram i dagsljuset.

Det som främst fångade historikernas intresse beträffande andra världskriget var handelspolitiken, den svenska statens eftergifter och anpassning till Nazityskland samt den svenska politiken visavi tyska flyktingar. Däremot röntede den antinazistiska kritiken i Sverige mindre uppmärksamhet. Den antinazistiska opinionen sågs länge som en relativt marginell företeelse främst företrädd av mindre grupper eller enskilda intellektuella. Kärnan i det antinazistiska motståndet sågs främst som liberalt. Under senare år har dessa generaliseringar ifrågasatts. I sin avhandling menar Växjöhistorikern Martin Estvall att om vi vill komma förbi dylika förenklingar måste vi undersöka samtidens svenska sociala maktförhållanden och uttrycksformer. Han frågar sig om inställningen till nazismen som ideologi och dess praktik i Tyskland påverkades av tidens svenska klassförhållanden? Uppvisade olika samhällsgrupperingar skilda reaktionsmönster? Eller fanns det i Sverige en klassöverskridande nationell ideologi som mötte den nazistiska utmaningen med samförstånd.

Författarens undersökningsobjekt är två aktörer för samtidens arbete och kapital, Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Redareförening. Valet är intressant då bägge grupperna hade en påtaglig och kontinuerlig kontakt med Nazityskland under hela undersökningsperioden. Studien visar hur dessa manifesterade sin syn på nazismen i Tyskland i sina opinions- och medlemsorgan, tidskrifterna *Sjömannen* respektive *Svensk Sjöfarts Tidning*. Hur skildrades

Sven Nordlund är f.d. universitetslektor vid Umeå universitet och fil.dr i ekonomisk historia.

och analyserades diktaturen, rättsövergreppen, förföljelsen, terrorn och den antijudiska rasismen i Nazityskland och hur såg de bägge tidningarna på nazismen? Vid sin genomgång av tidningarna har författaren använt sig av både kvantitativ och kvalitativ analys i såväl texter som illustrationer.

Sjömannen bedrev under 1930-talet en kraftfull och omfattande opinion mot nazismen i Tyskland. Tidningen beskrev ofta nazisterna och deras ledare som omoraliska förbrytare, alkoholister, sadister, mördare, narkomaner, mentalt defekta, och sexuellt perversa. Den framhöll, tidstypiskt, homosexualitet som pervers och tog upp SA-chefen Ernst Röhm som exempel. Nazismen var en våldsideologi och man fördömde starkt den nazistiska rättskulturen. I sin kritik och analys av naziregimen och dess ledare använde sig tidningen under 30-talet flitigt av satirteckningar som vapen.

Ett genomgående drag i *Sjömannens* argumentering var att det var kapital och borgerlighet i Tyskland som låg bakom nazismen och som tjänade på dess uppkomst. Den antinazistiska kritiken fortsatte oförtrutet under andra världskriget men i försiktigare ordalag. Man solidariserade sig med regeringens krav på återhållsamhet och höll tillbaka sin öppna kritik. Satirteckningarna, till exempel, minskade kraftigt och blev nu i huvudsak textlösa. Det fanns också ett annat skäl till återhållsamheten. En för öppen antinazistisk kritik kunde få allvarliga konsekvenser för svenska sjömän i tyskkontrollerade hamnar.

Svensk Sjöfarts Tidning (Sjöfartstidningen) varken analyserade eller kritiserade nazismen i Tyskland under 30-talet. Tystnaden var mycket påtaglig. Det ansågs oklokt att protestera mot utvecklingen i Nazityskland. I den mån rederinäringens språkrör rapporterade något om förhållanden i landet handlade det om sporadiska notiser av harmlös karaktär. Det gällde såväl före som efter 1940. Indirekt kritiserade emellertid redarintressena Nazityskland. I likhet med *Sjömannens* skribenter kritiserade redarnas språkrör Storbritannien och Frankrike för deras undfallenhet under slutet av 30-talet. Båda parter, *Sjömannen* och *Sjöfartstidningen*, talade om västs svek. Redarintressena menade att det var kommunister och socialdemokrater i Tyskland som genom sin politik hade släppt fram Hitler till makten. Det som ansågs hota redarintressena under 30-talet var inte nazismen utan hotet kom från tidens socialistiska krafter. Efter april 1940, speciellt 1940–1941, menar Estvall att det inte spelade någon roll för rederinäringen om diktaturen var kommunistisk, nazistisk eller fascistisk. Dess strategi var handel under tystnad. Det viktiga var att fartygen nådde fram och

att betalningsvilliga mottagare fanns. Affärer som vanligt. I detta sammanhang hade framställningen och analysen vunnit på att författaren ägnat mer uppmärksamhet åt de svenska handelspolitiska beroendeförhållandena och dess konsekvenser framför allt under åren 1940–1941.

Sjömannen tog redan våren 1933 mycket starkt avstånd från nazistisk rasism, antisemitism och terror. Den informerade mycket tydligt sina läsare om de tyska judarnas vidriga förhållanden, om övergreppen mot dessa och deras rättslöshet. 1939 rapporterade den om de fruktansvärda förhållandena för judar och politiska fångar i koncentrationslägret Dachau i Tyskland. Under de första krigsåren var *Sjömannen* också en av de första som berättade om vad som hade hänt judarna ute i de av nazismen ockuperade länderna. I en artikel i januari 1942 publicerade tidningen en artikel om nazismens förföljelse och övergrepp mot såväl den judiska som andra grupper av befolkningen i olika länder i Europa. En intressant aspekt som Estvall lyfter fram är det faktum att vissa av tidningens skribenter som mycket kraftigt visade sin avsky för judehatet, förföljelserna och våldet mot judarna samtidigt själva, medvetet eller omedvetet, gav uttryck för fördomar i form av antisemitiska stereotyper.

Sjömannen solidariserade sig med den 1933 av LO beslutade bojkotten av tyska varor. Redarna avfärdade bojkotten som ogenomtänkt och menade att den främst skulle drabba tyska arbetare. Många artiklar och skribenter i *Sjömannen* engagerade sig under 30-talet starkt för de tyska flyktingarna, såväl de judiska som övriga.

Sjöfartstidningen nämnde inget om nazismens förföljelse av judar och dess konsekvenser i Tyskland under 30-talet. Det rådde tystnad om antisemitism och övergrepp mot judar. Det gällde hela perioden med undantag för det sista krigsåret då det var tydligt att Tyskland skulle förlora kriget. Redarintressena intog under 30-talet samma flyktingnegativa hållning som Sveriges regering och riksdag. I den mån man berörde flyktingfrågan rörde det hur man med repressiva åtgärder skulle få ett stopp på vad man kallade smygpassagerare, det vill säga flyktingar, på svenska fartyg. Från och med 1942 var en del rederiföretag verksamma med hjälpsändningar för Röda Korsets räkning. Det var, som Ingela Karlsson i *Kriget, staten och rederierna Den svenska handelsflottan 1937–1947* påpekat, en lönsam affär för rederierna som genom denna trafik fick användning för de fartyg som hamnat på andra sidan av Skagerackspärren.

En av avhandlingens förtjänster är skildringen av hur starkt relaterad de båda tidningarnas olika syn på nazismen i Tyskland var till samtidens svenska

inrikespolitiska motsättningar. Dessa blev tydliga inom fackföreningsrörelsen i konflikten mellan kommunister och socialdemokrater, en konflikt som på olika sätt kom till uttryck i *Sjömannen* med dess socialdemokratiska värderingar. Det gällde speciellt under decenniets sista år och under de första krigsåren efter Molotov- Ribbentropaktens tillkomst i slutet av augusti 1939. Tidningens kritik mot kommunism och nazism stegrades. Sålunda framhöll en skribent i *Sjömannen* efter Sovjets angrepp på Finland att "alla" önskar att såväl nazister som kommunister skall interneras."

Vid början av 30-talet präglades *Sjömannen* i likhet med den reformistiska arbetarrörelsen i övrigt av pacifistiska stämningar och en stark aversion mot nationalism och fosterländska manifestationer. Estvall lyfter på ett intressant sätt fram den omsvängning som de socialdemokratiska attityderna till försvarsvilja, fosterlandskärlek och nationalism undergick under slutet av 30-talet. Denna åsiktsförskjutning speglade en ökad medvetenhet om de totalitära grannstaternas hot mot landet och den svenska demokratin under slutet av 30-talet. I en artikel 1939 i *Sjömannen* hette det sålunda "Om fosterlandet representerar och erbjuder socialistiska värden som politisk och social frihet är det värt kärlek. Arbetarrörelsen har alltid varit fosterlandsvänlig och fientligheten mot fosterlandet har varit skenbar. Orsaken har varit att överklassen monopoliserat och profiterat på de nationella yttringarna för den har haft makten." *Sjöfartstidningen* å sin sida ville stärka försvaret för att avskräcka det ryska hotet. Samtidigt är det intressant att notera att tidningen i detta sammanhang åberopade de ekonomiska fördelarna med handeln med såväl de kommunistiska och nazistiska diktaturerna som de västliga demokratierna. Tidningen framhöll att det var ett sätt att finansiera uppbyggnaden av försvaret.

Samlingsregeringens censur och inskränkningar i tryckfriheten skapade problem för *Sjömannen* och de antinazistiska krafterna under krigsåren. De upplevdes som ett hot mot demokratin. Men tidningen ville trots sin kritik av censuren visa solidaritet med den av socialdemokraterna ledda samlingsregeringen. För att ta ett exempel. I en artikel i augusti 1942 diskuterar man "fri-brytare" som Ture Nerman, Israel Holmgren och Torgny Segerstedt och en del socialdemokraters verksamhet varvid skribenten var medveten om att demokratin inskränktes men hävdade: "Den som hävdar sin åsikt när faran hotar är självvåldig. Eftersom kriget hotar alla kan inte någras rätt att fritt uttrycka sig gå före allas rätt till säkerhet och fred." Ambivalensen var stor. *Sjömannen* hyste

på olika sätt stark sympati med fribrytarnas åsikter och attityder i kritiken av den tyska nazismen. Samtidigt ville den i landets utsatta läge vara solidarisk med regeringens och partilinjens strävan efter nationell säkerhet. Klassintresset fick här vika för nationens intresse.

Estvalls val att studera sjöfartsnäringens ställningstagande till nazism och Nazityskland utifrån ett klassperspektiv tillför fördjupade insikter i vad som kännetecknade svensk antinazistisk opinion under perioden 1932–1945. Studien av antinazismen i *Sjömannen* ger också ett intressant perspektiv på hur hoten från de stora diktaturerna i söder och öst gav upphov till ideologiska attitydförändringar.

Det fanns ingen klassöverskridande nationell ideologi som unisont mötte den nazistiska utmaningen. Men som Estvall visar fanns det en antinazistiskt aktiv opinion såväl under 30-talet som under kriget. Sjöfartsnäringens arbetstagare, sjömännen, var i sin tidning antinazistiskt aktiva. Avhandlingen visar att det i *Sjömannen* artikulerades tydlig kraftfull kritik och avsky mot Nazitysklands antisemitism och dess följder för judar i och utanför Tyskland – en kritik som lyste med sin frånvaro i såväl regering och riksdag som bland sjöfartsnäringens arbetsgivarpart, redarna.

Den tystnad som *Sjöfartstidningen* visade när det gällde vad nazismen stod för, antijudisk rasism och andra uttryck för den nazistiska våldsapparaten förklarar Estvall med bl.a. opportunist eller ekonomisk pragmatism. Det kanske var riktigt för dess hållning under krigsåren. Men är det en tillräcklig förklaring till redarintressenas tystnad om antisemitism och judeförföljelser under det maktpolitiskt mindre riskabla 30-talet?

De antinazistiska opinionsyttringarna var inte bara främst ett liberalt eller individuellt fenomen. De fanns som Estvall på ett övertygande sätt visar också inom facket, sjöfolksförbundet. Estvalls undersökning väcker nyfikenhet rörande den antinazistiska opinionen och dess karaktär inom andra av arbetstagarnas fackliga organisationer. I sina avslutande kommentarer gör Estvall, tycker jag, en viktig markering. Det är de skrivandes vittnesmål vi lärt oss mer om. Fortfarande vet vi dock mycket lite om den antinazistiska opinionen bland svenskarna i gemen.

Noter

¹Johan Östling, "Svenska berättelser om andra världskriget. Från patriotism till universalism under efterkrigstiden", i Lars M Andersson & Mattias Tydén (red.), *Sverige och Nazityskland – skuldfrågor och moraldebatt*. Stockholm, Dialogus, 2007, s. 26.

Ingvar Henricson, *Briggen Gerda – den gamla och den nya* (Gävle: Natur & Kultur, 2009). 132 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Till mina tidiga barndomsminnen hör den stolta Gävlebriggen Gerda. Uppvuxen i stapelstaden vid Gävleåns mynning har jag tydliga hågkomster av fartyget som ett självklart inslag i stadsbilden. Jag såg det dagligen under promenaden från bomhusspåravnens ändhållplats vid Islandstorget till läroverket vid Norra Kungsgatan.

Den gamla briggen var ett märkesfartyg, levererat redan 1869 av Brodins varv i Gävle, och enligt brittisk expertis det sista i sitt slag i Europas handelsflotta. Den duktige skeppare som använde sig av samtliga segel kunde få en brigg att stanna upp, vända och till och med backa. Med alla tänkbara laster gick Gerda under mer än 60 år i Bottenhavet, Östersjön och Nordsjön. Och i alla väder: en gång år 1927 var fartyget efter en storm till och med så illa ute att det övergavs av sin besättning vid Svenska Björn. Till all lycka hittades hon drivande av en ångare som bogserade båten till Sandhamn. Tack vare detta kunde hon tas till varv och repareras. Kort därefter var Gerdas seglande tid ändå över och år 1930 blev hennes sista säsong. Ångdrivna farkoster och global lågkonjunktur i kombination bjöd på övermäktig konkurrens.

Vad skulle då ske med det gamla fartyget? Lösningen blev att hon 1936, vid väl uppnådd pensionsålder, hamnade som populärt museum och café i den stad där hon en gång byggts. Den främsta äran av denna räddning tillkom Läns museets initiativkraftige chef Philibert Humbla. Många skolklasser fick därefter chansen att trampa däcket, beskåda kajuta och lastrum samt kanske dricka en Citronil. Väl synlig för alla tågresenärer utgjorde Gerda ett uppskattat blickfång på Södra Skeppsbron i Gävleåns mynning, bara ett stenkast från stambanan och Gävle centralstation.

Men som allt sjöfolk väl vet är nu en gång gamla träfartyg kostsamma att underhålla och det oundvikliga förfallet satte in. Regn, oväder, isar och snö

Bo G Hall är fil.dr och ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien. Han disputerade våren 2010 i Uppsala på avhandlingen *Perspektiv på Patron – Bruksägaren och statsministern Christian Lundeborg (1842–1911)*.

gjorde sitt, men också skrovet fick sig en knäck. Till slut vågade helt enkelt inte de ansvariga låta människor gå ombord då delar av riggen riskerade att falla ner. Och så gick det som det gick – många önskade rädda fartyget, men ingen ville lätta på pungen. När så kommunalpolitikerna 1951 inte längre var beredda att stå för fiolerna var Gerdas öde i realiteten utmätt. En utdragen lidandets process följde tills brandkåren fick uppdraget att ge henne dödsstöten. Men lågorna slocknade vid vattenlinjen och man tvangs spränga sönder det gedigna skrovet och täcka över det med fyllnadsmassor. Vemodigt, men båtens saga var definitivt över.

Ja, så trodde väl de flesta men som väl många sjöfartsintresserade vid det här laget känner till fick historien en fortsättning. Likt en Fågel Fenix har sålunda fartyget återuppstått under namnet *Gerda Gefle*. År 1993 bestämde sig nämligen en skara maritimt engagerade personer i den gamla stapelstaden att bygga en replik av den så skamligt försvunna Gerda. Vad vore det här landet utan alla sina entusiaster! Med stor energi och tack vare omfattande stöd från privatpersoner, företag, AMS och EU gick man till verket. Några år senare skedde kölsträckningen och redan i juni 2000 sjösattes skrovet. Sex år senare kunde den nygamla briggen göra sin premiärtur. Nå, en exakt kopia är hon inte. Sjöfartsverket ställer krav på säkerheten. Det 36 meter långa och sex meter breda skrovet döljer en marindiesel om 550 hästkrafter. Fartyget är vederbörligen handikappanpassat med både hörslinga, rullstolslift och handikapptoilet. Totalt tar hon hela 80 passagerare, av vilka hela 36 kan övernatta.

Om denna inspirerande återkomst, liksom om den första Gerda, har Gävles eminente fartygshistoriker Ingvar Henricson skrivit en bok – ja, närmast ett praktverk, med tanke på det generösa formatet och de förnämliga illustrationerna. Skriften är ett stordåd men så har författaren också arbetat med den i bortåt femton år. Det rör sig om en mycket gedigen forskning med dokumentation i en lång rad bilagor där ingen sten lämnats orörd. Detta är angeläget eftersom tidigare skrifter om den första Gerda innehållit en del felaktigheter. Henricson har nu kartlagt alla hennes resor och förtecknat besättningarna under åren liksom dramatiken med stormar och förskjutningar i lasten. Läsarna får på så vis en rad värdefulla inblickar i det hårda slitet ombord, en vardag som få skulle acceptera idag.

Samtidigt får författaren alltså möjlighet att rätta en del skepparhistorier som varit i svang ända sedan 1930-talet, t.ex. att fartyget skulle ha seglat på

Sydamerika och Australien. I själva verket kom Gerda aldrig längre än till Madeira. Och Afrika besökte hon bara vid ett enda tillfälle och då i form av en avstickare till Oran på den algeriska kusten. Däremot är det sant att hon under första världskriget faktiskt lyckades med bedriften att vid Ölands norra udde undfly en tysk zeppelinare, vars kapten misstänkte att Gerda förde kontraband för västmakterna. Allt beskrivs mycket kunnigt med en knapphändig men varm och lättsam prosa, kryddad med en närmast brittisk torr humor.

Också tillkomsten av den nya Gerda redovisas sorgfälligt. Denna historia om sjöfartsmässig kompetens och storstilat engagemang fick dock, kort tid efter boken utgavs, ett vemodigt slut. Alla som bygger repliker av äldre fartyg lär sig smärtsamt erfara att det är en sak att bygga ett fartyg, men en helt annan att sedan finna uppgifter med vettig ekonomi för det. När det gällde den nya Gerda letade man under flera somrar sådana på olika håll i Östersjön, närmare bestämt i Stockholm, Visby och Pataholm, den senare för övrigt länge det gamla fartygets hemmahamn. Sommaren 2007 besöktes i samma syfte flera medelpadiska och ångermanländska hamnar. Tanken var att även den sydnorrländska kusten i Bottenhavet skulle ingå i Gerdas sommarprogram. Självt hade jag då förmånen att få beundra den magnifika Höga Kusten från hennes däck.

Finanserna förblev dock hela tiden ett sorgebarn, vilket också klart framgår av bokens förord. På våren 2010 gick de inte längre att bemästra. Den stiftelse som ägde Gerda gick i konkurs och fartyget såldes, via hälsingska mellanhänder, till rederiet Fregatti Oy i Helsingfors. De nya ägarna uppges besitta viss kompetens när det gäller att sysselsätta annorlunda farkoster. Under sin flagg har de redan förut ytterligare tre segelfartyg och en ångbåt. Det är bara att hoppas att de ska finna en vettig användning för Gerda med hennes nya bas invid Uspenskijkatedralen, mitt i den finska huvudstaden. Även om det svider i hjärtat att hon den 17 juni samma år tvangs lämna Gävlebukten bakom sig är ju trots allt det väsentliga att fartyget seglar vidare och inte, liksom sin osaliga föregångare, döms att ligga stilla som museum och café vid kaj!

Knud J. V. Jespersen m. fl., *Danmarks krigshistorie 700–2010* (Köbenhavn: Gad Forlag, 2010). 869 s., inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

På senare år har det ofta hävdats att marknaden för militärhistorisk, inklusive marinhistorisk, litteratur i Danmark relativt sett är betydligt mindre än den i Sverige och Norge, för att inte tala om i Finland. Kanske förhåller det sig så sett i mängden titlar som bjuds ut till försäljning, men i vissa avseenden tillhör danskarna, tillsammans med norrmännen, de ledande i Norden. Det gäller främst rejält påkostade handboksverk. Sådana handboksserier har under senare år publicerats bl.a. rörande den danska utrikespolitikens historia, Danmark under det kalla kriget och, inte minst, det massiva sjubandsverket om den danska sjöfartens historia.

Till denna kategori av standardverk sällar sig nu boken om Danmarks krigshistoria. Här har ett halvt dussin av Danmarks främsta historiker – Kurt Villads Jensen, Knud J V Jespersen, Gunner Lind, Ole L Frantzen, Michael H Clemmesen och Thomas Wegener Friis – samlat sig till ett helhetsgrepp på dansk krigshistoria från tidig vikingatid till tiden efter det kalla kriget. Som bekant är Danmark idag det nordiska land som har lidit de största förlusterna i Afghanistan, så den danska krigshistorien är ingalunda något avslutat kapitel.

Detta är med andra ord en samlad dansk krigshistoria och därmed har den ingen specifik marinhistorisk vinkling. Men en dansk krigshistoria är ju närmast per definition till betydande del en historia om marina operationer. Den danske marinhistorikern Hans Christian Bjerg brukar framhålla att staten Danmark är ett antal öar (inklusive en halvö) som är sammanbundna av vatten. Så har det varit länge. Förhållandena innan förlusten av Norge 1814 var likartade då kontrollen över vattenvägarna mellan de danska öarna och Norge var avgörande för att hålla ihop riket. Även före katastroffreden i Roskilde år 1658 var de strategiska och operativa förhållandena delvis likartade. Också när nuvarande Sydsverige ännu var Östdanmark så var det vattnet som band ihop riket.

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militärhistoria, vid Försvarshögskolan.

Tillkomsten av Köpenhamn som huvudstad för runt 800 år sedan illustrerar detta tydligt; Danmark fick en huvudstad som låg mitt i riket, med sjöförbindelser i alla riktningar, till Skånelandskapen och Bornholm, till de danska öarna och (senare) till den norska delen av riket, och än längre bort Island, Färöarna och Grönland. För en svensk kan det vara tänkvärt att jämföra förhållandena med det svensk-finska rike som växte fram under tidig medeltid, vars huvudstad, Stockholm, hamnade mitt i riket med vattenförbindelse in i Mälaren, upp i Bottenviken, över Ålands hav och in i Finska viken. När de (från år 1536) två nordiska kungarikena positionerade sig så var det två havsriken, där vattenvägarna var länkarna som band ihop ett antal olika landmassor.

Därmed är den grundläggande förutsättningen för den danska krigshistorien definierad och denna förutsättning löper som en röd tråd genom boken. Just kopplingen mellan land- och sjökrig, så viktig i svensk militär historia, är en ständigt närvarande faktor i den danska historien. Boken har ett strikt kronologiskt upplägg, med få redigeringsmässiga överraskningar. Här bjud läsaren, efter ett läsvärt inledande avsnitt om krig och samhälle, på en resa genom den danska historien, en resa med militära förtecken. Det är konflikterna, och i viss mån deras politiska bakgrund, som dominerar framställningen, medan saker som rekrytering, utbildning, utrustning, militär och samhälle samt andra företeelser dyker upp mera strövis, beroende på respektive författarens preferenser. I så måtto innehåller boken inga överraskningar, men den är en synnerligen gedigen och mycket läsvärd framställning och för en svensk läsare är det mycket nytt som serveras.

Just att läsa om dansk-svenska förvecklingar ur ett danskt perspektiv är mycket nyttigt. I skildringen av Kalmarunionens tid talas det om "svenska uppror", men samtidigt görs det klart att den danske unionskungen ofta hade betydande svenska styrkor på sin sida i kampen med motståndarna ur Sturelägret.

Skildringen av de senmedeltida striderna inom den nordiska unionen visar vilken operativ fördel som danskarna hade genom att kunna kontrollera sjövägarna. Detta hade gott kunnat poängteras ännu kraftigare. Genom att Danmark var bland pionjärerna i Europa, genom att i slutet av 1400-talet och början av 1500-talet bygga upp en statlig örlogsflotta, så fick kungen i Köpenhamn en oerhörd fördel mot sina upproriska svenska undersåtar. Han kunde låta sätta iland trupper varsomhelst i det svensk-finska riket han önskade, medan den mera landbundna svenska krigsmakten nästan bara försökte parera angreppen.

Endast undantagsvis genomfördes svenska amfibieinsatser mot t.ex. mål i Blekinges skärgård. Som bekant började detta ändras först på 1520- och 30-talen.

Även om boken är tjock så är det också ett stort ämne som ska famnas på de drygt 800 sidorna. Det gör att bristen på analys och problematisering ibland lyser igenom, eftersom författaren ständigt måste rusa vidare till nästa steg i utvecklingen. Ett bra exempel på en sådan skildring, som med fördel hade kunnat fördjupas, är den dryga sidan om slaget vid Svolder, som ägde rum omkring år 1000. Det är ett av de klassiska sjöslagen i Nordens historia, men också ett av de mest omdiskuterade, där flera forskare (dock en minoritet) velat förlägga det till en annan plats än den vedertagna i Öresund. Läsaren får ta del av de sentida berättande källorna – dansken Saxo och islänningen Snorre – och deras klassiska berättelse om skeppet *Ormen låniges* kamp mot övermakten, inklusive den närmast övermänskliga båtskytten Ejnar Tambarskelve. Men nästan ingen diskussion förs om de källkritiska problemen och den vetenskapliga diskussion som de har gett upphov till. Det är synd för det hade berikat framställningen och introducerat läsaren till den vetenskapliga debatten.

Problemet kring framställningen av slaget vid Svolder illustrerar väl hur svåra avvägningsfrågorna är i ett översiktsverk av detta slag. Allt kan inte diskuteras, de övergripande linjerna måste hålla och prioriteras, men ändå, forskningsprocess och analys har en plats också i den här typen av bokverk.

Flottans betydelse för Danmark kan knappast överskattas. Så var det fram till mitten av 1600-talet i förhållande till Sverige, och så var det ännu under 1800-talets senare del i förhållande till den tyska fienden i söder. Katastrofen i kriget 1863–64, då den dansk-tyska gränsen försköts norrut på Jylland, innebar att den danska arméledningen ansåg att inte ens hela den mobiliserade danska armén kunde hejda ett eventuellt förnyat tyskt anfall. Problemet var att prussiska trupper redan 1864 hade gått iland på Als och därmed illustrerat hur sårbart Danmark var. I kriget 1848–49 hade den danska flottan ännu kunnat kontrollera de betydligt svagare tyska sjöstridskrafterna, men efter 1864 förmodade den danska flottan inte längre skydda öarna, rikets hjärtområde. Ja, inte ens Köpenhamn ansågs kunna skyddas från havet och därmed inleddes i slutet av 1800-talet omfattande arbeten på en befästningsring runt den danska huvudstaden. Befästningsarbetena runt Köpenhamn symboliserar Danmarks degradering som sjömakt. Den kejserliga tyska flottan nådde nu, inte minst efter det kraftiga upprustningsprogram som inleddes på 1890-talet, en sådan styrka

att det danska försvaret fick koncentreras på att om möjligt hejda anloppet vid huvudstadens portar.

Det våldsamma överflygandet av det danska försvaret den 9 april 1940 belyser landets svåra strategiska läge, även om delar av flottan lyckades fly till Sverige i augusti 1943. Under det kalla kriget framträdde Danmarks strategiska läge tydligt och därmed Natos behov av att stänga igen de danska sunden för Warszawapakten. Ett gemensamt dansk-tyskt försvar av Själland samt Lolland-Falster stödde sig på mineringar, det senare en av den danska marinens viktigaste krigsuppgifter. De operativa planer som forskarna kunnat ta del av efter Warszawapaktsens sammanbrott visar vilken vikt man där hade lagt vid en snabb erövring och kontroll av de danska sunden.

Den danska krigshistorien är både i kvantitativt och kvalitativt hänseende ett storverk som väl belyser ett med tiden allt mindre sjörikes krigiska förvecklingar och växel-spelet mellan land- och sjökrigsoperationer.

Johan Lupander, *Skagerackslaget 1916 – titanernas kamp* (Stockholm: Militärhistoriskt bibliotek, 2009). 351 s., inb., ill.

Anmäld av Bengt Larsson

Det i månadsskiftet maj-juni 1916 utkämpade Skagerackslaget, eller slaget vid Jylland, fortsätter alltjämt att fascinera såväl författare som läsare, framför allt i Storbritannien och USA. Mellankrigstidens tidvis infekterade och hätska debatt präglad av propagandistiska övertoner och partsinlagor har dock ersatts av ett nyktrare och mer objektiva forskningsperspektiv. Särskilt under de senaste tjugofem åren har ett antal bitvis banbrytande arbeten givits ut. Tvivelsutan viktigast av dessa är *Jutland – An Analysis of the Fighting* av John Campbell (1986), *The Rules of the Game – Jutland and British Naval Command* av Andrew Gordon (1996), och *Jutland – The German Perspective* av V. E. Tarrant (2002) samtliga utgivna i Storbritannien. Även verk centrerade på tekniska förhållanden eller det mänskliga perspektivet har också utgivits under denna period, vilket fördjupat förståelsen för slagets olika aspekter och skeenden. Den samlade produktionen av bearbetningar är således omfattande och sannolikt finns få saker som ännu inte utforskats. Några större sammanfattande verk på svenska har aldrig publicerats även om slaget belysts i mer begränsad form i krigshistoriska verk, uppsatser eller artiklar. Det är framför allt detta faktum Johan Lupander vill förändra med sin bok.

Johan Lupander är i grunden civilekonom, men har de senaste åren etablerat sig som militärhistorisk skribent. Hans huvudsakliga intresse är teknik och taktik och dess ömsesidiga växelverkan framför allt inom marin- och luftkrigsföring. Lupander debuterade som författare med boken *Midway 1942 – vändpunkten i Stilla Havet* (2007). Han publiceras löpande i svensk och utländsk press och anlitas också som militär faktagranskare. *Skagerackslaget* är framtagen för Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.

Boken inleds med att författaren tecknar bakgrunden till slaget. Sjökrigets vapen, mål och medel beskrivs på ett initierat och lättfattligt sätt vilket ger läsaren den nödvändiga grunden att stå på inför skildringen av själva slaget.

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör för tillfället som sekond på korvetten HMS Nyköping.

Därefter följer en lika omfattande som ingående beskrivning av slaget och dess olika skeenden i huvudsak redovisade i strikt kronologisk ordning. Den rent deskriptiva beskrivningen interfolieras med förklaringar och målade beskrivningar av både de tekniska och mänskliga aspekterna i händelseutvecklingen. Bokens avslutande del utgörs av ett antal intressanta bilagor omfattande detaljerade tekniska frågor, statistik, slutkommentarer och källförteckning.

Bokens främsta förtjänst är hur Lupander behandlar det synnerligen omfattande och komplexa källmaterialet. Såväl taktiska som tekniska beskrivningar av skeenden, personer, fartyg och övrig materiel är fylliga och pedagogiskt distinkta. Lupanders berättarglädje skiner igenom och den goda språkbehandlingen gör framställningen lättsmält.

Tyvärr hamnar Lupander ibland alltför nära bearbetningarna, vilket gör det svårt att urskilja vilka som är författarens slutsatser respektive uppfattningar och vilka som härstammar från hans källmaterial. Detta blir särskilt påtagligt i de fall författaren återger andra författares uppfattningar såsom varande fakta. Särskilt när Lupander söker motiv eller förklaringar till vissa personers beslut slinter han ibland, med uppenbara motsägelser. Han går därvidlag i förlagornas analytiska fällor som tillskriver inblandade egenskaper som inte styrks och avstår från att presentera alternativa synsätt. Likaså förekommer vissa onödiga upprepningar. I det annars så välskrivna verket känns dessa skönhetsfläckar lite onödiga. Boken hade således vunnit på en ännu striktare redaktionell hantering.

Till bokens höga kvalité bidrar annars att fakta- och korrekturgranskning generellt genomförts med hög grad av noggrannhet. Det ägnar därför att förvåna att ett kapitel betitlas "Krigsfartyg" i stället för det korrekta "Örlogsfartyg" men, det är å andra sidan en fröjd att den korrekta benämningen sjöofficer används genomgående. I alla skildringar av slag är kvalité på kartor och skisser av närmast avgörande betydelse för förståelsen av de för läsaren stundtals komplicerade eller förvirrade skeendena. I det avseendet är Lupanders 34 skisser exemplariska till utformning, överskådlighet, placering och antal. Även de elva tabellerna tjänar väl sitt syfte att noggrant redovisa de faktiska resultaten av stridsinsatserna. De 14 bilagorna bidrar på ett avgörande sätt att förtydliga ett antal för läsaren centrala frågeställningar. Boken är rikt illustrerad – inte mindre än 81 noga utvalda fotografier bidrar till att ge liv åt den ambitiösa skildringen.

Lupander har författat en mycket välskriven och läsvärd bok, där han placerar in slaget och dess resultat i ett historiskt och strategiskt sammanhang. Boken står sig väl i förhållande till dess anglosaxiska motsvarigheter. Vad viktigare är så har Lupander faktiskt till stor del fyllt ett hittills tomrum inom svensk marinhistorik. Att så lång tid förflutit innan någon svensk på allvar behandlat Skagerackslaget är något av en gåta. Slaget var nämligen det enda av det första världskrigets slag som faktiskt påverkade Sverige på ett mycket konkret sätt, då ett 60-tal av slagets offer vilar i svensk jord.

Ove Allansson (red.),
Sjölivets berättare: en refererande och citerande översikt
(Göteborg: Tre Böcker Förlag, 2009). 393 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Få yrkesgrupper i Sverige under 1900-talet torde vara så väl företrädade inom skönlitteratur och memoarskrivande som sjömännen. Inom arbetarlitteraturen har det t.o.m. talats om en "sjöfararskola" med namn som Ragnar Holmström, Josef Kjellgren och Harry Martinson under mellankrigstiden. Under efterkrigstiden har åtskilliga andra mer eller mindre kända författare litterärt gestaltat sina erfarenheter som sjömän: Eric S. Alexandersson, Anderz Harning, Arvid Rundberg, Ove Allansson och Reidar Jönsson för att nämna några. Går vi längre tillbaka i tiden finner vi sjöliv och kustfart behandlat i klassiker som Jacob Wallenbergs *Min son på galejan* (1780) och Emilie Flygare-Carléns *Rosen på Tistelön* (1842). Dessa och rader av oftast mindre namnkunniga och ibland oförtjänt bortglömda skönlitterära författare – för det mesta med egen bakgrund av arbete till sjöss – behandlas i *Sjölivets berättare*. I bokens försätsblad har den också getts undertiteln *en refererande och citerande översikt*, vilken sammanfattar bokens syfte och karaktär.

Sjölivets berättare omfattar naturligtvis mycket mer än skönlitterära skildringar och genomgången i boken av memoarskildringar av sjömän är omfattande. Även sjöfackliga tidskrifters, maritima museers och sjöfartsföreningars bidrag inom sjömanskulturen avhandlas. Maritim folklore, skepparhistorier och sjömansvisor, hamnarnas musik och deras roll historiskt som inkörspört för nya musikgenrer behandlas kort, liksom sjömannens bildkonstnärer – då med avgränsning mot rent marinmåleri där fartygen och havet är huvudmotivet. Boken kan kort sagt karaktäriseras som en sjökulturell uppslagsbok avsedd att stimulera till vidare läsning. Redaktören för boken Ove Allansson, f.d. sjöman och en författare med en rik litterär produktion bakom sig, har haft till hjälp en arbetsgrupp om sex i sjöfartskulturella sammanhang kända personer och ytterligare tio skribenter medverkar dessutom. De flesta av artiklarna är

Mats Kero är fil.lic., f.d. sjökaptan och Sjöhistoriska Samfundets sekreterare.

nyskrivna men åtskilliga är hämtade från *Rallarros* temanummer "Till Havs" från 1984. Allt som allt presenteras eller listas 312 svenskspråkiga sjöskildrare med tillsammans 515 böcker och tjugotalet häften, enligt bokens omslag. Till författarpresentationerna finns i många fall utdrag ur de skönlitterära berättelserna och många dikter återges.

Det är naturligtvis inte lätt att tillfredsställa alla önskemål på ett verk av denna karaktär om det inte ska spränga alla ramar. Så vitt denna recensent kan bedöma har Allansson och arbetsgruppen gjort ett gott arbete utifrån bokens syfte. Mina synpunkter är att de åländska och finlandssvenska författarna gärna kunde ha behandlats något utförligare. Ulla-Lena Lundbergs romantrilogi *Leo* (1989), *Stora världen* (1991) och *Allt man kan önska sig* (1995) över den åländska sjöfartens historia hade varit värd en artikel och inte bara att listas; sjökaptan Sven Bris och hans *I Gestapos våld* (1979) finns inte med alls, liksom inte heller *Åländska sjömän under andra världskriget* (1999). Finlandssvenske Håkan Mörne, en av de etablerade författarna med erfarenhet av arbete till sjöss, som även fick Stora skandinaviska romanpriset 1954 för *Havets bröd*, benämns för övrigt felaktigt som ålänning.

Beträffande sjömansmemoarerna behandlas sjökaptanen Gustaf Stenfelt (1858–1934) utförligt. Stenfelt var en driven skribent och skrev flera böcker om sin tid till sjöss, inklusive om tiden som befälhavare i belgisk tjänst i Kongo, vilka är intressant läsning ur flera aspekter (och dessutom underhållande). Men man kan inte undgå att höja på ögonbrynen inför Stenfelts oförblommerrade rasism, som emellertid tycks ha undgått artikelförfattaren John E. Persson och även Allansson. Vad vi idag uppfattar som fördomsfulla kommentarer om främmande folkslag är naturligtvis vanlig i äldre sjömansmemoarer, liksom i annan äldre reselitteratur. På ett mera allmänt plan kommer Anders Lindström in på frågan om rasistiska reaktioner inför en främmande och svårtolkad verklighet utifrån reflexioner på sin egen sjötid på 1960-talet i artikeln "Litteraturen som medvetandegörare". Fler kommentarer om detta i anslutning till sjömansmemoarerna än de kritiska anmärkningarna på *Min son på galejan* – utan att nödvändigtvis ta till den moraliska storsläggan som i de senare – hade dock varit på sin plats.

I alla böcker måste man naturligtvis göra en avgränsning av ämnet och här är avgränsningen svenskspråkiga sjöberättelser. Avsnitten "De sju havens folklore" och "Hamnarnas musik" ligger dock utanför denna avgränsning. Dessutom

skrev en av de oförtjänt bortglömda författarna som uppmärksammas, svensk-amerikanen Gösta Larsson, på engelska. Så nog kunde några engelska memoarskildringar, som är bland de bästa som skrivits om segelsjöfartens sista tid i åländska och svenska fartyg, varit med. Eric Newbys bok *The Last Grain Race* (1956) är en klassiker med ett flertal nyutgåvor och finns även i tre svenska utgåvor under titeln *Sista seglatsen*. Pamela Erikssons *The Life and Death of the Herzogin Cecilie* (1958) finns i två upplagor på svenska som *Hertiginnans sista resa*. Mindre känd är *Strange Sea Road: the Story of a Sea Venture* (1936) av den engelske journalisten Warren Bednall, som följde med en resa på fyrmastbarken *C.B. Pedersen* 1935. Boken finns i en svensk bearbetning av en av fartygets dåvarande besättningsmän och sedermera legendarisk hamndirektör i Umeå, sjökapten Gustaf Holmquist under titeln *Främmande sjöväg* (1991). Dessa tre böcker är skrivna av drivna skribenter med en blick för den sociala interaktionen och problem ombord som skiljer sig från de flesta liknande berättelser, just genom deras roll som utländska iakttagare. Bednalls bok har också sitt särskilda intresse genom dess porträtt av den svenska segelsjöfartens mest berömde men excentriske kapten Hjalmar Dahlström, vars memoarer *Sjölivets berättare* för övrigt avhandlar.

Både för den sjökulturellt intresserade och den som söker efter dokumentära sjöskildringar av historiskt intresse är *Sjölivets berättare* ett välkommet uppslagsverk. Utsökt illustrerad är den dessutom en njutning att bara bläddra i. Man får hoppas att boken skall inspirera till litteraturvetenskaplig forskning om oförtjänt bortglömda skönlitterära författare på området och genren som sådan. För denna tidskrifts läsare kunde boken även tjäna som inspiration till ett liknande verk om "örlogslivets berättare".

Max Engman & Kasper Westerlund (red.), *Petsamo och havet*
Meddelanden från sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 30
(Åbo: Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi, 2009). 225 s., häftad, ill.

Anmäld av Lars Elenius

De områden som nationen förlorat får gärna ett särskilt skimmer omkring sig, som de inte skulle ha haft om de funnits kvar i nationens ägo. Så är det också med Finlands förhållande till Petsamo. När området vid fredsöverenskommelsen i Dorpat 1920 tillerkändes Finland, så var det ett sedan 1860-talet framfört krav från Finland att nationen skulle få en hamn vid ishavskusten. Bolsjevikerna i den ryska rådsrepubliken gick med på detta under tryck av de pågående fredsförhandlingarna och ett ännu pågående inbördeskrig. I boken *Petsamo och havet* beskrivs den finska tiden i Petsamo mellan åren 1920 och 1944, då Petsamo blev sovjetiskt. Redaktörerna Max Engman och Kasper Westerlund har utifrån en konferens med samma namn sammanställt artiklar som ger en detaljerad bild av hur Petsamoområdets betydelse förändrades under de dryga två decennier som området var finskt. Konferensen arrangerades av Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi vilket också märks i urvalet av artiklar som till största delen är fokuserade på sjöfarten.

Sammantaget är boken om Petsamo mycket lärorik. De olika artiklarna fogar pusselbitar till varandra och bygger en större bild av den lilla ishavshamnen i en storpolitiskt turbulent tid. Här beskrivs också en period i moderniseringen då övergången sker från häst till hjulbunden transport, från familjeanknutet fiske till större rederier som fiskar med industriella metoder. Läsaren får samtidigt lära sig hur det ekonomiska systemet fungerade under mellankrigstiden, allt ifrån fiskarens och tullklararens arbete till ministerns och rederichefens överväganden. Artiklarna är något ojämna till sin kvalitet men håller överlag en god nivå. Det är också en vacker bok i bildvänligt format med många illustrationer.

Lars Elenius är universitetslektor vid Institutionen för idé och samhällsstudier, Umeå universitet, och Institutionen för ekonomi, teknik och samhälle, Luleå tekniska universitet.

Boken inleds, något oväntat, med hur Petsamo användes som flyktväg under mellankrigstiden och andra världskriget. Nästan hälften av utrymmet handlar om hur den norska kronprinsessan med sina barn flydde till USA över Petsamo. En sida handlar om Bertolt Brecht som såg Petsamo som en möjlig utväg, men inte flydde över Petsamo. Trots en del klagörande statistik om flyktingströmmarna känns det inte som ett självklart öppningskapitel. Det blir lite tunt och lätt spekulativt i en för övrigt fullmatad bok.

Desto mer intressant är Max Engmans artikel om Petsamo i sitt storpolitiska sammanhang efter första världskriget. Han sätter in de finländska kraven på en landrensning vid Ishavet i sin ryska bakgrund. Det var tsaren som på 1860-talet gav ett möjligt löfte till Finland att som kompensation för landavträdelser på annat håll erhålla ett område vid Ishavskusten. Engman sätter med säker historisk hand in Petsamos korta politiska tid i finsk ägo i ett europeiskt perspektiv. Tanken om nationers rättigheter att få tillgång till havet diskuterades intensivt i anslutning till Versaillesfreden, och diskussionen fortsatte under 1920- och 30-talet med förslag till tänkbara korridorer från bl.a. Tjeckoslovakien och Polen till havet. Det var bl.a. den polska korridoren till Östersjön som gav Hitler en förevändning att starta andra världskriget, med argumentet att det delade det tyska området vid Östersjökusten i två onaturligt avskilda delar. Fixeringen vid havet ska ställas mot bakgrund av att varken vägnätet eller järnvägsnätet ännu långt ifrån var utbyggt, vilket gällde än mindre för flyget. Havet hade en stor både reell och symbolisk betydelse för enskilda stater.

Leif Rantala beskriver hur skoltsamerna hamnade mitt i kilen mellan Norge, Finland och Ryssland och hur de drabbades mycket hårt av den nationella misstänksamheten mellan länderna. Freden i Dorpat, som gav Petsamorensan i norr till Finland, innebar också att skoltsamernas lokalsamhälle styckades upp mellan tre stater. De var tvungna att välja medborgarskap och anpassa sig till nya förhållanden. Inte minst det nyväckta finska intresset för området med turismtrafik och inflyttning av finsk majoritetsbefolkning påverkade starkt den lilla gruppen av skoltsamer. Rantala skriver mycket läsvärt och kunnigt om hur den nya kulturen påverkade samerna och hur deras världsbild slogs sönder, inte nödvändigtvis av illvilja, men av säkerhetspolitik och modernisering i en ödesdiger kombination.

I sin artikel om norsk syn på Petsamoområdet anknyter Einar Niemi till Engmans geopolitiska analys, men hos Niemi är det gränserna och gräns-

dragningarna som är utgångspunkten. På ett kunnigt och elegant sätt delar han in den norska mellanrigspolitiken i tre faser av konfrontation, avskärmning och konsolidering i förhållande till Petsamoremsan som finskt territorium. I introduktionen beskriver han Petsamo som ett motstridigt stycke minneshistoria där föreställningen om Petsamo som ett norskt historiskt arv övergår i minnen av ett finskt turistområde under mellanrigstiden för att sluta i samerna som urfolk och deras exponering för koloniseringen som helhet. De generösa fotnoterna är en guldgruva för den historiker som vill fördjupa sig i ämnet. De inledande kapitlen är sammantaget mycket perspektivrika och sätter in Petsamo i en större historisk kontext.

De artiklar som följer fokuserar på råvaruutvinningen i Petsamo och de logistiska förhållandena. Finland var efter 1920 ägare till ett territorium vid norra Ishavet utan någon landförbindelse i form av väg eller järnväg. Desto mer prekärt blev läget när andra världskriget bröt ut och Linhammar i Petsamoområdet var den enda havsförbindelsen som inte låg i direkt krigsområde. Aarvo Aitamäki utforskar i sina artiklar landstransporternas utveckling i det hårda subarktiska klimatet. Det ger inblickar i ett heroiskt pionjärbete som de många tusentals chaufförerna gjorde i ändlösa karavaner längs den smala Ishavsvägen. Ilkka Nummela koncentrerar sig på nickeltransporterna och beskriver hur de får allt större och större internationell strategisk betydelse allteftersom kriget kommer närmare. Likt i Brechts pjäs "Den goda människan från Sezuan" avlöser segermakterna varandra och utnyttjar nickelmalm för sina syften, och alla har de logistikproblemen till lands och till sjöss att brottas med.

Därefter beskriver Birgitta Ekström Söderlund, Raimo-Ragnar Nordström och Gustaf B. Thordén i olika artiklar hur olika rederier utvecklades i mellanrigstiden och vilken roll Petsamo spelade i deras strategier. De ger en fascinerande inblick i hur entreprenörer från den tiden tog risker, men också tjänade stora pengar, på transfereringen från småindustri till storindustri. Deras insatser i andra världskriget är, från min sida sett, ett förbisett kapitel som är väl värt att lyftas fram. Janne Nokki ger en inträngande beskrivning av de problem tullverket hade att handskas med, vare sig det gällde undermåliga lokaler och långa arbetstider eller oförstående och diktatoriska chefsämbetsmän i Helsingfors. Kapitlet är väl genomarbetat och mycket lärorikt. Det ger också en beskrivning, i Max Webers anda, av hur byråkratiseringen av vardagslivet tillhör det

moderna politiska skeendet. Det är i slutänden byråkratin som håller samman samhället, hur mycket vi än kan besväras av den. Det är de sega institutionerna som utgör kittet i demokratin. Erik Hag avslutar med en sammanfattande syn-tes av sjöfarten i Petsamo.

Den första delen av boken har en mer stram akademisk hållning. Den avslu-tande delen känns ibland mera som partsinlagor med olika perspektiv. Ibland ger artiklarna motstridiga bilder, som när en artikel beskriver hur de fattiga fin-ländarna tvingades stjäla från lastbilskonvojerna medan en annan beskriver hur just finländarna i den norra delen av Lappland hade det mer välbeställt än i andra delar av Finland. Även rederiernas betydelse för framväxten av ett indu-striellt fiske framhålls på olika sätt beroende på författarens närhet till redaren. Redaktörerna berör i förordet det motstridiga i vissa tolkningar, men har låtit de olika tolkningarna ligga kvar. Det är en relevant hållning när amatörer och professionella möts i en gemensam konferens.

Nackdelen med de många författarna är att varje författare vill ge läsaren sin bakgrund till Petsamo, vilket leder till upprepningar. Detta hade lätt kunnat undvikas med en lite aktivare redigering, men här har författarna fått skriva fritt. Det kan i och för sig finnas en fördel i att inte redigera för hårt, utan låta olika perspektiv komma fram mer spontant. I det här fallet vinner nog hel-heten på den friare hållningen och många av författarna är verkligen kunniga inom sina specialområden. Det enda som saknas är egentligen ett mer genuint underifrånperspektiv där exempelvis fiskarnas, chaufförernas och fiskrenser-skornas röster kommer till tals. Skoltsamernas historia är ett undantag. Annars är det tjänstemännen, politikerna och redarna som hörs mest. Men deras röster är av stort intresse. De ger en fascinerande inblick i hur fiskeindustrin och den landburna transportindustrin växte fram i symbios med varandra och förändra-des i en tid där företagarna var tvungna att ta stora risker och också förlorade stora kapitalvärden genom kriget. Ännu mer fascinerande är det att få läsa om hur detta gick till i en subarktisk del av Europa.

Sven-Erik Nylund,
Torpederade och internerade: finska sjömän i andra världskriget
(Helsingfors: Schildts Förlag, 2009). 320 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

De nordiska ländernas handelsflottor gick skiftande öden till mötes under andra världskriget, sammanhängande med ländernas olika utrikespolitiska situation. En gemensam nämnare är att de alla i varierande grad seglade för både de allierade och axelmakterna, samt även utsattes för angrepp och sanktioner från bägge sidor. Unikt för Finland var dock att dess sjömän kom att bli krigsfångar och internerade i bägge krigförande läger. Denna föga kända historia behandlas av före förbundssekreteraren i Finlands Skeppsbefälsförbund, sjökaptен Sven-Erik Nylund. Ämnet är tidigare sparsamt belyst i svenskspråkig litteratur – det som stått till buds har främst handlat om den åländska handelsflottan och åländska sjömän under andra världskriget.

Författaren introducerar ämnet på ett personligt sätt, väl ägnat att väcka intresse bland en sjöhistoriskt icke-bevandrad läsekrets. Utifrån Nylunds egna tidigare kontakter med f.d. krigsseglare, samt familjens och äldre släktingars erfarenheter av den krigstida sjöfarten, lotsas läsaren in i berättelsen. Sedan följer en kort översikt av handelsflottornas förluster i övriga nordiska länder, USA, England och Tyskland. Tabellsammanfattningen på sidan 33 är här problematisk, som så ofta är fallet när förlustsiffror för olika handelsflottor redovisas. För Sveriges del citeras siffrorna både i SOU 1963:60 *Svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget* och i Richard Areschougs *Dödlig resa: svenska handelsflottans förluster 1939–1945* (2008), men utan att påpeka att de inte är helt jämförbara. SOU 1963:60 sträcker sig till den 8 maj 1945 medan Areschougs bok omfattar efterkrigstidens minsprängningar. En förvirrande uppgift i *Brantevikaren* nr 4 2006 citeras också. Uppgiften härrör från en sammanblandning av förlusterna utanför Skagerackspärren (94 fartyg på tillsammans 333 000 bruttoton) med de totala förlusterna 1939–1945 i samtliga farvatten. Sedan blandar Nylund själv ihop sänkta fartyg med krigsförluster för Sveriges del. Den officiella svenska siffran 270 krigsförluster inkluderar, förutom av krigförande sänkta fartyg, även kapade, beslagtagna och, pga. krigsförhållanden, förlista fartyg. Den angivna siffran 77 sänkta finska fartyg är alltså inte jämförbar med den svenska siffran; för en

jämförelse får man lägga till författarens tabell över beslagtagna finska fartyg som redovisar 89 fartyg, vilket ger siffran 166 förlorade fartyg. Freden med Sovjet i september 1944 resulterade dessutom i att ytterligare drygt 80 000 bruttoton fick överlämnas som krigsskadestånd.

De personella förlusterna i finska handelsflottan anges vidare i ovan nämnda tabell till 376 sjömän. Ett problem med siffran är emellertid hur den står i relation till Nylunds tabellbilagor rörande personförluster på finska handelsfartyg samt de som avled i interneringsläger. Tabellen över personförluster ombord pga. krigshandlingar anger 221 omkomna och antalet avlidna i internering är 48 (av vilka alla inte kan anses vara krigsförluster), dvs. sammanlagt 269 döda. Hur övriga dryga 100-talet dödsfall uppstått lämnas läsaren utan förklaring.

Även angivna krigsförluster för Danmark och Norge innehåller en del tveksamheter. Sålunda torde uppgiften om 590 sänkta fartyg för Norges del hänföra sig till rederiet Nortraships förluster åren 1940–1945 och inte de totala norska krigsförlusterna. För Danmarks del anges en uppskattning på 2 400 döda sjömän, varav de flesta på allierade fartyg. Även om siffran kan stämma är den inte utan vidare jämförbar med de andra ländernas angivna förlustsiffror.

Bokens huvuddel undersöker förhållandena för de omkring 1 700 finska sjömän som internerades eller strandsattes runt om i världen till följd av krigshändelserna. Här baseras framställningen i stor utsträckning på författarens egna undersökningar och intervjuer med överlevande sjömän. I Röda Korsets och andra arkiv har författaren funnit 1 312 internerade angivna med namn och anger därutöver en uppskattning om 400 internerade sjömän i USA. De sistnämnda var emellertid bara anhållna en kort tid i samband med att fartygen lades i beslag och sedan fria att ta arbete ombord på amerikanska fartyg och i land, då USA aldrig förklarade Finland krig.

Storbritannien och samväldesländerna förklarade Finland krig den 6 december 1941, men redan på sommaren hade finska fartyg beslagtogs av engelsmännen. Merparten av internerade finska sjömän hamnade också på olika platser runt om i det brittiska imperiet. Största gruppen, 420 sjömän, internerades på Isle of Man i Irländska sjön. En stor grupp internerades också i Australien, 129 personer, följt av 69 på Trinidad, 53 i Kanada och 46 i Indien samt mindre grupper och enstaka sjömän utspridda över världen. Förhållandena i dessa läger var i allmänhet goda med ungefär samma mat som soldaterna i garnisonerna. På Isle of Man började de internerade finländarna också överföras till fritt

arbete redan hösten 1942, men ännu i september 1943 var 411 internerade på ön. Om det berodde på att de arbetade på ön eller vägrade skriva under en deklARATION om att de var villiga "to assist" den allierade krigsansträngningen framgår inte i Nylunds redogörelse. Finska myndigheter tycks dock inte ha haft invändningar mot att sjömännen arbetade för de allierade. I Sydafrika gjorde bristen på kompetent sjöfolk att besättningen på barken *Lawhill* helt enkelt fick fortsätta att segla för sydafrikanska statens räkning, bestyckad med Boforskanoner mot tyska ubåtar! Men politiska motsättningar bland de internerade förekom och ledde i ett fall till ett dråp på Isle of Man. Annars var den stora majoriteten av sjömännen antinazister, något som vållade motsättningar i läger där man blandades med tyska krigsfångar.

Om förhållandena var drägliga i de allierades läger, så var de desto sämre för de som internerades av tyskarna efter vapenstilleståndet med Sovjet den 4 september 1944. Fyrtiosex fartyg i norsk kusttrafik och i tyskkontrollerade hamnar på kontinenten lades i beslag och besättningarna ställdes inför valet att gå i tysk tjänst eller interneras. Några lyckades fly från Norge till Sverige, ett fåtal gick i tysk sjötjänst medan 363 internerades i olika läger: koncentrationslägret Stutthof och dess satellitläger Pölitz i nuvarande Polen, arbetslägret Brauner Berg nära Kiel, samt ett ytterligare arbetsläger nära Hamburg. Umbärandena var här svåra i krigets slutskede och 28 sjömän dog av sjukdomar, hunger och bombanfall. 55 finska sjömän blev också strandsatta i Shanghai under svåra förhållanden varvid sex avled.

Intervjuerna med före detta internerade sjömän och utdrag ur dagboksanteckningar ger en levande bild främst av förhållandena i de tyska lägren. Liksom hos svenska krigsseglare finns här en underton av bitterhet mot hemlandets myndigheter. Hur kunde man ännu efter vapenstilleståndet tillåta att finska fartyg avseglade mot tyska hamnar och internering av sjömännen? Lika så finns det en bitterhet över bristen på offentlig erkänsla för sjömännen som aldrig fått veteranstatus.

Boken innehåller också ett längre avsnitt, benämnt "En lång julresa 1939–1945", skrivet av Kristina Nyman. Som tvååring åkte hon år 1939 med modern till Danmark från det pågående vinterkriget för att fira jul ombord på *S/S Rolfsborg* i Aalborg med fadern, som var förste styrman ombord. Krigsförhållandena gjorde att de sedan inte kom hem till Finland förrän i augusti 1945. De första åren tillbringades ombord på fartyget i trafik på USA och Sydamerika innan

fartyget uppbringades av britterna i juni 1941 på resa till Petsamo. Nymans berättelse om tiden ombord, faderns internering och sina minnen som barn i London under såväl lek som bombanfall är en finstämd och gripande skildring av en sjömansfamilj under världskriget.

Boken avslutas med fem tabellbilagor över internerade sjömän, avlidna sjömän i interneringsläger, sänkta fartyg och dödade sjömän vid sänkningarna, samt beslagtagna fartyg. I tabellbilagorna 4 och 5, som visar ett relativt stort antal sänkta finska fartyg i Nordatlanten och Nordsjön 1939–1941, uppges *S/S Signe* som försvunnen i april 1940 medan den auktoritativa *Axis Submarine Successes of World War Two* av Jürgen Rohwer anger att fartyget sänktes av *U 38* den 2 april 1940. Likaså anger Rohwer att *S/S Daphne* sänktes av *U 76* den 3 mars 1941. Nylund å sin sida uppger i tabellerna 4 och 5 *Daphne* som försvunnen i mars 1941. Samtidigt citerar han i den senare tabellen en referens enligt vilken rådstuvurätten i Mariehamn skall ha fastslagit fartyget som försvunnet den 19 juni 1941. Möjligheten finns att kaptenen på *U 76* misstagit sig, men det är svårt att förstå hur Nylund kunnat förbigå en så fundamental referens på området som Jürgen Rohwer.

Här har kritiska anmärkningar gjorts mot en del detaljer i Nylunds bok. Det ska emellertid inte undanskymmas att författaren på ett läsvärt sätt lyfter fram en föga känd aspekt på Finlands krig och den finska sjöfartshistorien under andra världskriget och även bidrar med en del ny kunskap. Som författaren påpekar återstår ännu mycket att reda ut kring interneringarna. Det torde gälla också allmänt rörande den finska handelsflottan under kriget.

Gustaf von Hofsten / Frank Rosenius (red),
Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet
(Stockholm: Kungliga Örlogsmannasällskapet, 2009). 420 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Låt det omedelbart vara sagt: Denna skrift fyller en betydande och länge känd lucka i bokhyllan. Med både breda penseldrag och mycken detaljriktighet tecknas här historien om den svenska Kustflottan – den första tiden kallad Kusteskadern – under det för marinen så omtumlande 1900-talet. En lång rad specialister har medverkat och låter taktik, fartyg och ledande gestalter passera revy. Ändå har resultatet, tack vare redaktörsduos insatser, blivit väl sammanhållet och lättillgängligt. Boken vänder sig både till den marint intresserade som vill sätta sig in i sjöstridskrafternas verksamhet, till dem som vill fördjupa tidigare kunskaper och till dagens beslutsfattare. Förhoppningen är vidare att den ska utgöra en bra grund för fortsatt forskning. Det är bara att konstatera alla dessa mål uppnås med råge. Forskarna kan exempelvis glädjas åt en utförlig litteraturlista, en omsorgsfull notapparatur och, inte minst, ett avslutande rejält person- och fartygsregister.

I åtta huvudsakligen kronologiskt upplagda kapitel redovisas utvecklingen från en flotta dominerad av dussinet pansarskepp till dagens situation. Neutralitetsvakten under de båda världskrigen får ordentligt utrymme liksom situationen under det kalla kriget. Här ges rika tillfällen både till nostalgi och senkomna aha-upplevelser; detta i synnerhet som layouten och trycket är av hög klass och bildmaterialet och övriga illustrationer väl valda. Även en DVD-skiva med äldre filmer ingår.

Relevant forskning, t.ex. de båda projekten Sverige under andra världskriget och Sverige under kalla kriget, har gjort att vi har goda kunskaper om de senaste sjuttio årens Kustflotta. Men perioden dessförinnan är trots allt mindre välkänd. Åtskilligt har oförtjänt hamnat under den historiska horisonten och lyfts nu fram på nytt i skriften. Ett sådant numera nästan bortglömt skeende behandlas redan i det första temakapitlet. På sin tid var det dock så betydelsefullt att jag funnit skäl att ägna resterande del av denna recension åt det. Jag syftar på upplösningen av den svensk-norska unionen – den dramatiska sommaren och förhösten 1905. Kapitlet, författad av Gustaf von Hofsten, ger en välkommen och sannolikt för

flertalet läsare okänd redovisning över våra marina styrkors uppträdande och inverkan på den fredliga utgången av konflikten. Det är nämligen ingen överdrift att hävda att Kustflottans agerande vid detta tillfälle var av direkt betydelse när det gällde att undvika att vårt land hamnade i krig.

Hur såg då de militära realiteterna ut? Redan sju dagar efter att Stortinget utlöst krisen genom sitt abrupta 7 juni-beslut att bryta upp unionen lovade den svenske generalstabschefen Axel Rappe att inom tre veckor presentera en offensiv plan för krig mot Norge med goda chanser att bli framgångsrik. En för Sverige gynnsam faktor var för övrigt att Tsarryssland försvagats genom sitt nyligen inträffade katastrofala nederlag mot Japan, då bland annat hela dess Östersjöflotta gått förlorad. Den svenska försvarsledningen såg därför inga skäl att avdela särskilda styrkor österut. I stället kunde hela fälthären och kustflottan utan inskränkningar disponeras mot Norge. Enligt planerna skulle den norska lantmilitären besegras på dess egen mark och kraftsamlingen ligga sunnanfjälls; alltså med riktning mot Kristiania, som Oslo då alltså hette. Huvuddelen av armén koncentrerades i Värmland. I Jämtland och Härjedalen skulle samtidigt en mindre enhet gå över gränsen och erövra Trondheim. Överst i norr förutsattes slutligen en bataljon ur Norrbottens regemente hindra en möjlig norsk attack längs Ofotenbanan i riktning mot Kiruna.

Parallellt härmed avsågs den svenska Kusteskadern samlas på Västkusten och inledningsvis neutralisera de norska Valöarna, norr om Idefjordens mynning. Därefter skulle den blockera infarten till Melsomvik, Norges främsta marinbas på västra sidan av Kristianiafjorden. Dit sändes svenska spioner för att skaffa exakt kunskap om de norska örlogsfartygens placering. När dessa fartyg slagits ut eller stängts in skulle ett särskilt bohusdetachment landsättas och säkerställa området kring flottbasen. Möjligen avsågs denna trupp senare framrycka mot den norska huvudstaden för att där falla det norska försvaret till lands i ryggen. Några sommarveckor, och under maximal sekretess, genomfördes detaljplaneringen av hela denna operation av en särskild stab, placerad i Uddevalas rådhus.

Men innan förhandlingarna med Norge inleddes i Karlstad vidtog regeringen under den nye statsministern Christian Lundeberg en rad åtgärder. I själva verket ägnade man sig åt förberedelser för ett eventuellt krig. Ett speciellt orosmoment skapades av uppgifter – som senare visade sig vara grundlösa – att Norge höll på att förstärka sin flotta genom inköp av örlogsfartyg i England och

Argentina. Sjöförsvarsministern Arvid Lindman umgicks en tid med tanken att hinna före norrmännen och lägga beslag på dessa fartyg för svensk räkning.

Under sommaren drog kustflottan samman ett stort antal enheter i väst där intensiva samövningar inleddes. I den svenska eskadern ingick en teknologisk nyhet utan motsvarighet på norsk sida: u-båten Hajen som levererats året före. Eftersom den var så liten slapp den gå runt Skåne och tog sig i stället, liksom ett antal torpedbåtar, till Västkusten via Göta Kanal. Redan sista augusti, dvs. samma dag som regeringsförhandlingarna inleddes i Karlstad, hade landningsstyrkan för attacken mot Melsomvik utsetts. Den bestod av grenadjärregementena i Vaxholm och Karlskrona samt Bohusläns regemente, kompletterade med fästningsingenjörer och sjukvårdare. Nu samlades trupperna och embarkering skulle ske i olika hamnar söder om Strömstad. Svenska marinofficerare rekognoserade Valöarna och Tönsbergsområdet per civil bogserbåt liksom de norska farlederna med hjälp av en mindre motorbåt. Dessutom återvände de särskilt utsända kunskaparna med foton och skisser vilka visade var de norska örlogsfartygen, inklusive Norges fyra pansarskep, legat förankrade den 7 september.

Hur stor var risken för en militär urladdning de där ödesdigra septemberdagarna 1905? Majoriteten forskare som studerat frågan avfärdar föreställningen om en överhängande krigsrisk. Liknande slutsatser har även andra bedömare dragit, inte minst under hänvisning till att den svenska arméns insats aldrig trappades upp till en mobilisering och att dess norska motparts mobilisering enbart var partiell. Jag vill dock hävda att krigsrisken ändå var högst reell. Forskarnas analyser saknar nämligen slående ofta resonemang om de risker som den marina uppladdningen innebar. Ifråga om den är det fullt rimligt att tala om total mobilisering på båda sidor.

Som framgått fanns de svenska örlogsfartygen på plats och med hög beredskap. Nerverna var på helspänn på båda sidor. Den 14 september meddelade svenska handelsfartyg felaktigt att de siktat norska örlogsmän i Kattegatt. I själva verket var de danska men uppgifterna ledde till att full stridsberedskap intogs hos förbanden i Göteborg och en minering lades ut vid Älvsborg. Jacob Børresen, den mera offensive, och för att inte säga stridslystne, av de båda ledande norska amiralerna, bedrev så sent som den 20 september medvetet övningar så nära motståndarna att man kunde se den svenska eskaderns skorstenar. Hans avsikt var att visa att ”de ikke var engstelige for svenskerne”. Vid minst två tillfällen försattes de norska krigsfartygen i alarmberedskap,

redo att öppna eld. Sista gången var natten till den 23 september, dvs. den dag man slutligen enades i Karlstad om en fredlig lösning. Ytterligare en risk för att händelseutvecklingen skulle kunna gå överstyr kan ha legat i rivaliteten på svensk sida mellan de båda berörda försvarsgrenarna. Sålunda saknades exempelvis all samordning när det gällde den viktiga underrättelsefunktionen.

Även om ett antal särskilt kritiska lägen i regeringsförhandlingarna alltså kunde lösas kan man inte bortse från riskerna för att i den nervösa stämning, som ändå rådde, en förflugen kula lett till en händelseutveckling som blivit svår att bemästra. Sådana situationer kan, utan att någon medveten avsikt ligger bakom, ändå landa i krig. Till all lycka blev det inte så.

Med tanke på att eskadern måste betecknas som Sveriges genom tiderna utan jämförelse största sammandrag av örlogsfartyg har förvånansvärt nog de sjömilitära styrkornas agerande och betydelse för unionsupplösningen behandlats av forskarna blott i styvmoderlig omfattning. Trots flera försök har jag faktiskt bara funnit fem tidigare studier härom värda namnet, samtliga kortfattade; två svenska från 1958 resp. 2005, samt tre norska från 1980, 2005 resp. 2007. Detta gör att den definitiva och mera sammanfattande redogörelse som lämnats i den nya skriften måste anses vara särskilt värdefull. Den slutsats som den utmynnar i har förvisso mycket som talar för sig: "Måhända bidrog Kusteskadern genom sin blotta existens [...] också till att de svenska villkoren vid förhandlingarna blev gynnsammare". Detta får snarast ses som ett ordentligt understatement. Numera vet vi att den svenska eskadern utanför Bohuslän oavbrutet utgjorde ett stort orosmoment för de norska förhandlingarna i Karlstad.

De studier som omnämns i det avslutande stycket är följande:

Børresen Jacob: "Sjøemilitære krigsforberedelser i ytre Kristianiafjord sommeren 1905". Uppsats i *Militære perspektiver på unionen mellom Norge og Sverige 1814–1905. Forsvarsmuseets skrifter nr 5* (Oslo 2007).

Moen Stein: "Marinen 1905". Uppsats i *Forsvarsmuseets årbok 1980* (Oslo 1980).

Olsen Ove Sten: "Den norske marinen fra 1895–1905. Tiltak og vurderinger frem til unionsoppløsningen". Uppsats i *Skilsmässan som förde oss samman* (Karlstad 2006).

Roth Thomas: "Den svenska marinen och unionskrisen 1905". Uppsats i *Marinmuseum årsbok 2005* (Karlskrona 2005).

Scholander Arne: "Händelseutvecklingen och de militära beredskapsåtgärderna under unionskrisen". Kapitel 3 i *Militärt kring 1905* (Stockholm 1958).

Överbefälhavare Lennart Ljungs tjänstedagböcker, utgivna genom Evabritta Wallberg (Stockholm: Samfundet för utgivande av handskrifter rörande Skandinaviens historia, 2010). Två band (1978–1983 resp. 1984–1986), 500 + 435 s., inb.

Anmäld av Andreas Linderoth

Nyligen har två för forskningen och andra militärhistoriskt intresserade värdefulla volymer publicerats med Lennart Ljungs tjänstedagböcker från sin tid som överbefälhavare under åren 1978–1986. Dagböckerna som tidigare endast varit tillgängliga för forskningen i Krigsarkivet ger en unik inblick i Sveriges högste militära ledares syn på försvaret och förutsättningarna för dess verksamhet under 1980-talet. Inte minst är det mycket givande läsning för den som är intresserad av marinens historia.

Större delen av Lennart Ljungs tid som överbefälhavare kännetecknades av ett hårdnande internationellt klimat. Det kalla kriget tog ny fart efter avspänningsåren under 1970-talet. Kalla kriget med dess latent hot om krig mellan öst och väst kan sägas ha ryckt närmare Sverige under 1980-talet. USA under sin nyvalde president Ronald Reagan menade att USA hade halkat efter Sovjetunionen militärt under 1970-talet. Därför förstärkte man militärmakten och blev mer aggressiv än tidigare i uppträdandet gentemot Sovjetunionen, inte bara verbalt utan även militärt där USA på olika sätt testade den sovjetiska beredskapen. USA antog bland annat en ny marin strategi som medförde en ökad amerikansk närvaro med örlogsfartyg i Östersjön.

Samtidigt som orostecknen hopade sig i omvärlden kämpade Sveriges militär med krympande anslag. Denna spända tid skildras mycket intressant och livfullt i Lennart Ljungs tjänstedagböcker. Ljung är relativt frispråkig och personlig i sina anteckningar, inte minst i bedömningarna av hans underordnade och ansvariga politiker. Samtidigt är han emellanåt förvånansvärt neutral och nykter. Anteckningen angående U137:s grundstötning konstaterar torrt: "Omkring 1130 kom ett telegram från Örlogsbas syd med innehåll att en rysk

Andreas Linderoth är fil.dr i historia och intendent vid Marinmuseum i Karlskrona.

Whisky-ubåt stod på grund i Karlskrona skärgård. Naturligtvis ett ganska sensationellt meddelande”.

Tjänstedagböckerna ger intressanta och värdefulla inblickar i det politiska spelet mellan regering, opposition och Försvarsmakten i försvarsfrågor. Det svåra ekonomiska läget för Försvarsmakten och hur det skulle hanteras var en central problematik som upptog mycken av Lennart Ljungs tid och tjänsteanteckningarna åskådliggör den hårda interna kampen om medlen mellan de olika försvarsgrenarna.

Tjänstedagböckerna visar på tydliga skillnader i bedömningen av läget mellan Försvarsmakten och ansvariga politiker både när det gäller det säkerhetspolitiska läget i stort och inte minst den främmande ubåtsverksamheten. Ljung uttrycker en oro för vilka signaler nedskärningarna av försvarets storlek sände till omvärlden och hur de påverkade tilltron till Sveriges neutralitetspolitik och Sveriges förmåga att försvara sig i händelse av krig. Samma oro kommer även till tals när det handlar om marinens misslyckande att stoppa ubåtskränkningarna. Marina frågor, och då i första hand ubåtskränkningarna, har tillsammans med diskussionerna kring anskaffandet av en ny flygplanstyp (JAS) till flygvapnet, är något som Lennart Ljung fick ägna mycket uppmärksamhet åt. Nittonhundraåttiotalets ubåtsjakter fick omfattande utrymme i massmedierna och väckte ett så stort allmänt intresse att ÖB oroade sig för att frågan skulle växa sig så stor att den helt skymde andra viktiga militära frågor.

Relationen mellan ÖB och politiker i ledande ställning belyses också mycket intressant i tjänstedagböckerna. Det framgår med stor tydlighet att det inte sällan var svårt att övertyga politikerna om korrektheten i marinens ubåtsrapporter. Inte minst krävdes det ansträngningar för att få politikerna att gå med på att göra insatsreglerna när främmande makt kränker svenska gränser tydligare och underlätta vapen användningen mot misstänkta ubåtar.

Ljung uppvisar i tjänstedagböckerna en kritiskt granskande attityd till marinens verksamhet i stort och ubåtsproblematiken i synnerhet. Han ställer sig frågande till det stora antal indikationer som marinen får in och noterar att det är märkligt att det kommer in så väldigt många indikationer när marinen övar i ett visst område. Ljung tror helt enkelt inte att det kunde förekomma så många främmande ubåtar i svenska vatten. Att de fruktlösa ubåtsjakterna skapade frustration inom marinen är Ljung mycket medveten om och han försöker på olika sätt förbättra stämningen bland marinofficerarna. I alla fall vid

ett tillfälle, under den intensiva ubåtsjakten i Karlskrona 1984, låter han, trots att han själv är väldigt tveksam till om det verkligen fanns en ubåt i området, marinen sätta in vapen. Det kan också ses som ett tecken på hur hårt pressad marinens personal var av att inte lyckas i sina ubåtsjakter, att Ljung ansåg en åtgärd av detta slag som motiverad.

Lennart Ljung är inte alltid helt överens med marinen i vilken typ av materiel som borde införskaffas. Han gör t.ex. en annorlunda bedömning än marinen när det gäller hur man bäst kunde förstärka ubåtsjaktkapaciteten och ville satsa mer på fasta system än vad marinen tänkt. Problemen internt inom marinen, främst motsättningarna mellan flottan och kustartilleriet, är också ett återkommande tema. Det var en problematik som, enligt Ljung, påverkade marinens verksamhet och inte minst dess insatser i ubåtsjaktverksamheten.

Samtidigt som ÖB var mån om sin personals moral så uttrycker han hård kritik mot marinens ledning och främst chefen för Marinen, Per Rudberg. Ljung uppfattar hans agerande som oansvarigt eftersom han bara tillvartog marinens intressen och inte såg till hela Försvarmaktens bästa. Han menar att marinen utnyttjade ubåtskränkningarna till att försöka få till stånd en grundläggande omfördelning av Försvarmaktens resurser. Tjänstedagböckerna innehåller dock även liknande kritik mot Flygvapnet och Armén i andra sammanhang. Det var uppenbarligen mycket svårt för de olika försvarsgrenarna att hantera minskade anslag och planera om sin verksamhet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att Lennart Ljungs tjänstedagböcker är mycket intressant läsning som ger en värdefull inblick från högsta ort i militärens verksamhet under 1980-talet. Tjänstedagböckerna är tveklöst en värdefull källa för utforskningen av 1980-talets svenska (militär)historia och rekommenderad läsning för alla som är intresserade av Sveriges 1980-tal.

Bengt Gustafsson, *Sanningen om ubåtsfrågan – ett försök till analys* (Stockholm: Santérus förlag, 2010). 389 s., inb.

Anmäld av Per Edling

Under de senaste åren har frågan om vad som egentligen hände i de svenska vattnen mot slutet av det kalla kriget tagits upp för diskussion, bl.a. i denna tidskrift. Debatten har tillförts nytt bränsle av kritiska argument som inkluderar konspiratoriska sammanslutningar av sjöofficerare, utsläppta västubåtar och ett helt folk som förts bakom ljuset. Dessa framförda omständigheter har på olika sätt bemötts av mer traditionella uppfattningar. En av frontfigurerna i det senare lägret är generalen och den förre överbefälhavaren Bengt Gustafsson. Denne har genom sin bok *Sanningen om ubåtsfrågan* lämnat ett nytt inlägg i meningsutbytet.

I syfte att skapa större klarhet i denna komplicerade problematik ger sig Gustafsson i kast med att besvara tre frågor: Hade vi kränkningar? Vem svarade för dem? Var U137:s inträngande avsiktligt eller ej? Gustafssons utgångspunkt är det aktiva stöd som Sverige lämnat de västallierade alltsedan det andra världskriget och han visar hur nära Sverige i själva verket stod Nato under det kalla kriget. Det slås också fast att Sverige ur en sovjetisk synvinkel i bästa fall kunde betraktas som opålitligt. Det blev därmed en självklar sovjetisk slutsats att det var lämpligt att bedriva olika typer av underrättelseföretag mot denna "alliansfria" nation. Det gällde att hålla Sverige under uppsikt.

För att kunna besvara sina frågor empiriskt har Gustafsson studerat ett omfattande material, främst bestående av skrifter av memoarkaraktär, men även av dagboksanteckningar, televiserade dokumentärer och egenhändigt gjorda intervjuer. Han har sedan provat såväl den kritiska sidans slutsatser som sina egna argument mot detta underlag. Genom slutledningar som förefaller använda sig av uteslutningsmetoden, Ockhams rakkniv, eller möjligen sunt bondförnuft, ger Gustafsson sina frågor svar: Sverige var utsatt för ubåtskränkningar. Det var Sovjetunionen som svarade för dem. U137:s inträngande var avsiktligt. Dessutom har Gustafsson i boken bilagt sin tidigare publicerade text "Det sovjetiska

Per Edling är kommandörkapten och officier stagiaire à l'École de Guerre, Paris.

hotet mot Sverige under det kalla kriget". Artikeln ger en tänkvärd geopolitisk bakgrundsbild och förklarar det sovjetiska intresset för Sverige.

Gustafsson sticker inte under stol med att hans inlägg kan uppfattas vara partiskt. Han skriver sin bok med målsättningen att ge sin egen bild av vad som egentligen skedde och han hoppas att den fria forskningens arbete kommer att underlättas av hans eget. Parallellt med sökandet efter sanningen och efter de konkreta svaren berättar Gustafsson om sina egna erfarenheter från olika ledande befattningar i Försvarsmakten under ubåtskräkningarnas tid. Han drar sig vidare inte för att nypa till sina meningsmotståndare så snart som ett tillfälle uppenbarar sig i den löpande texten.

Sanningen om ubåtsfrågan är ett ambitiöst försök att efter flera års arbete bringa klarhet i vad som egentligen hände i de svenska vattnen. Gustafsson har gjort en noggrann genomgång av det material som stått eller ställts till dennes förfogande. De tre frågeställningarna ges, genom Gustafssons grundliga arbete och drivna argumentation, svar som framstår som både rimliga och troliga. Hans framställning är dessutom intressant att läsa och vissa partier, t.ex. när han skildrar dråpliga händelser i den högsta militära och politiska ledningen i vårt land, är riktigt underhållande.

Gustafssons inlägg är emellertid behäftat med en svaghet som öppnar för nedslag i den framtida diskussionen: Han lämnar inte några bevis på att han har rätt. Rimliga lösningar, indiciekedjor och sunt bondförnuft i all ära, men det saknas fortfarande hårda fakta. Exempelvis utgörs det material som Gustafsson bygger utpekandet av Sovjetunionen på, i huvudsak av en intervju i TV-programmet "Reportrarna" från 1996, och en dagboksanteckning i f.d. ÖB Lennart Ljungs dagbok. Materialet förmedlar uttalanden från tre män som enligt egen utsago tjänstgjort på sovjetiska ubåtar samt en anteckning om att en bekants sovjetiska bekants avlägsna släkting rapporterats saknad. Dessvärre håller inte detta stoff för grundläggande källkritisk granskning. Det har inte tillräcklig trovärdighet och den skyldige ubåtskränkaren kan därmed inte med säkerhet pekas ut med hjälp av det.

Huruvida uteslutningsmetoden och indicier räcker till för att slå fast vad som verkligen är sanningen om ubåtsfrågan är tveksamt. Att det trots allt gått till på det sätt som Gustafsson beskriver och att framtida forskning kan ha nytta av hans arbete är mer troligt. Att denna fråga kommer att vara föremål för fortsatt debatt så länge som de säkra bevisen saknas är däremot helt säkert.

Anders Jallai, *Spionen på FRA* (Stockholm: Lind & Co, 2010). 486 s., inb.

Anmäld av Per Andersson

Boken *Spionen på FRA* av Anders Jallai är enligt författarens egen beskrivning en spionroman baserad på delvis verkliga händelser och ska spegla händelser som inträffat på 1980 talet, dels avseende spioner på FRA, dels ubåtskränkningar. Jallai har enligt egen utsago använt sig av olika arkivdokument ur en mängd arkiv som SÄPO, MUST, FRA, UD, Krigsarkivet samt intervjuat ca 200 personer från olika myndigheter, såväl svenska som utländska. Detta ger intrycket att bokens innehåll skulle stå på solid grund. Lyckligtvis lägger författaren in en brasklapp att boken är en roman och att allting i boken inte är sant. Det var nog bra att detta klargjordes för en närmare granskning av bokens innehåll ger vid handen att väldigt lite är sant.

När jag skulle börja skriva denna recension, efter att ha läst boken en första gång, fanns tvivel om jag överhuvudtaget skulle skriva något alls eftersom boken närmast är att betrakta som en ren fiction och att detta knappast skulle passa in i de recensioner som normalt publiceras i Forum navale. Efter kontakt med redaktionen beslutades dock att jag trots dessa invändningar skulle recensera boken.

Alla böcker och filmmanuskript har normalt en eller flera röda trådar som leder läsaren genom boken eller filmen. De kan vara korta eller långa trådar men någon av dessa leder alltid genom hela handlingen till slutet. För att inte intresset hos läsaren eller betraktaren ska avta så ska dessa trådar få en lösning innan boken eller filmen slutar.

När det gäller röda trådar i boken *Spionen på FRA* så finns inget att klaga på. Här finns flera sådana som inte saknar spänning. Den långa genomgående röda tråden är att den svenska Marinen sänkt en rysk miniubåt utanför Singö. Hela bokens handling baseras i hög grad på denna händelse och där uppstod mitt problem att skriva en recension. Boken baseras nämligen på en händelse som aldrig har inträffat. Om författaren inte så tydligt skrivit att boken baserades på verkliga händelser utan i stället klargjort att det var en fiction hade det varit

Per Andersson är överstelöjtnant (numera pensionerad) och tidigare medlem i marina analysgruppen (MAna), en enhet som bl.a. var verksam under 1980-talets ubåtskränkningar.

en spännande läsning. Men när den bärande händelsen i boken är tagen helt ur luften tappar boken all bärkraft eftersom de andra händelser som tas upp, mer eller mindre sannolika, baseras på en ickehändelse. Därmed saknar ju även de andra beskrivningarna en fast och realistisk grund att stå på.

Det är något märkligt att en tidigare chef på SÄPO:s kontraspionage, Olof Frånstedt kan skriva i bokens förlaga att "Den här boken är inte bara trovärdig, den är sannolik". De händelser som författaren använder för att bygga upp hur bokens huvudperson får insikt i vad som hände 1982, och vad som sedan skulle läggas in i SÄPO-arkiven, är inte sannolikt utan i högsta grad osannolikt.

Tyvärr speglas författarens egna personliga motsättningar med en annan person, vilka uppstod i hans tidigare arbete med eftersökningen av den nedskjutna DC 3:an. Denne person, Chris Loklint, hade senare en ledande uppgift i dokumenteringen av denna händelse. Loklint har i Jallais "semi-fiktiva" bok utsetts till chef för en av avdelningarna på den hemliga militära agentunderrättelsetjänsten SSI och är i boken den onda personen som inte drar sig för att använda inhyrda "torpeder" från olika öststater för kidnappningar m.m. Att han dessutom i boken skriver att denna fiktiva SSI-chef, som är lätt identifierbar av alla som känner honom, skulle var pedofil m.m. är osmakligt och sänker bokens trovärdighet ytterligare. Dessa fakta är viktigt för läsaren att veta och denna visshet gör att bokens innehåll kan ses med helt andra ögon än man annars skulle ha. Här och var i boken har författaren lagt in utdrag ur olika allmänna handlingar från rapporter och krigsdagböcker utan någon egentlig koppling till texten i övrigt som för att styrka att innehållet baseras på riktig information.

Anders Jallai är själv huvudpersonen i boken och en genomgående tråd är hans hat mot den i boken utpekade SSI-chefen och sina egna ansträngningar att hitta den sänkta miniubåten. Under de år som undervattensverksamheten pågått har det alltid funnits olika skrönor om vad som egentligen hänt. Det finns alltid personer som tror sig ha informationer om sanningen som myndigheterna försöker dölja. Sålunda har det flera gånger uppstått rykten om såväl sänkta miniubåtar och döda och/eller tillfångatagna ryska dykare. Under Hårsfjärdenincidenten hösten 1982 uppkom rykten om en sänkt miniubåt som dolt skulle ha förts in i skadat skick och gömts i en av bergdockorna på Muskö. Den döda personalen som funnits ombord skulle under stort hemlighetsmakeri ha utväxlats en mörk natt i oktober på södra Landsort och där hämtats av rysk personal i gummibåtar och förts ut till ett väntande fartyg en bit söder om

Landsort. Dessa rykten är givetvis rena fantasier men likväl finns det personer som säger sig personligen sett den skadade miniubåten i dockan. Även senare föddes nya rykten om "den döde dykaren", denna gång i trakten av Långbärning i Stockholms södra skärgård. Här fanns det visserligen en gedigen dokumentation som polisen gjort och SVT Uppdrag Granskning hade planer på att ta med detta i ett av sina granskande program om ubåtskränkningarna. Efter att SVT läst det befintliga underlaget avstod de med rätta från att väcka liv i denna skröna.

Författaren skriver ingående om den teknik som bokens huvudperson använde sig av för att slutligen lokalisera den troliga platsen för den sänkta miniubåten utanför Singö. Han beskriver hur oljefilmen från ubåten åstadkommer för ögat ej märkbara förändringar på ytan och som bara kan ses med särskild radarteknik från luften. Det är en riktig beskrivning av en teknik som används av andra länder med stor kapacitet för att indikera en ubåt under gång i undervattensläge även om det inte alltid är oljefilm man spanar efter utan andra fenomen som uppstår när en stor massa rör sig under vattnet. Här finns även beskrivningar av störsändare/transpondrar som skulle ha varit utsatta för att dölja den havererade miniubåtens position och släcka ut de reflekterade signalerna från egen sonar utrustning. Det är tveksamt om de skulle ha fungerat i verkligheten. De skulle dessutom ha krävt att batterier relativt regelbundet byttes ut, även om de varit isotopbatterier. Det skulle nog ha varit enklare att dolt bärga miniubåten särskilt vintertid när isen vissa år ligger tjock även på denna plats och svenska Marinen inte hade någon möjlighet att övervaka vad som skedde under denna.

Bokens titel antyder att det funnits spioner på FRA. Det kan visserligen ha funnits spioner i flera av våra myndigheter. Det vet vi ju genom att flera faktiskt avslöjats som Wennerström, Bergling och Ströberg (även att den sistnämnde nu lyckats få igenom en ny granskning av fallet eftersom han fortfarande hävdar att han är oskyldig). FRA har såvitt jag vet inte drabbats av någon känd spionhistoria och eftersom vi i Sverige inte har några hemliga domstolar så skulle det ha varit känt om någon dömts. I boken antyds i själva verket att det skulle ha varit en "spionring" med flera personer som lämnade information som inte var sanktionerat till andra länder. Även internationellt är det mycket ovanligt med spionringar eftersom en spion i regel inte vill riskera att åka fast och om mer än han själv har kunskap om vad han gör ökar risken dramatiskt.

Trots detta har det vid ett par tillfällen inträffat i USA och England att flera personer samarbetat i spionringar, så visst kan det ske. Stig Bergling hade ett skrytsamt sätt och avslöjade sin verksamhet till en av sina kvinnliga bekanta. Att en spion som fortfarande bor kvar i sitt hemland och inte är avslöjad på ålderns höst skulle lätta sitt hjärta och dessutom ha gömt undan handlingar som kan avslöja honom är även detta extremt ovanligt. Jag kan inte på rak hand minnas något sådant fall.

Om den sänkta miniubåten är den ena ingrediensen i Jallais bok är Mr X och kopplingen till FRA den andra. Mr X är enligt författaren en gammal tro-tjänare på FRA som skulle ha hjälpt Wennerström. Han skulle bl.a. ha hjälpt till med sändningar och mottagningar av agenttrafik till och från Wennerström. Nu hade ju Wennerström ingen sändare i bostaden utan enbart en avancerad kortvågsmottagare av märket Hallicrafter SX-100. Att ha en sändare i bostaden måste ha varit något av det första som den ryska underrättelsetjänsten bestämt avrått ifrån eftersom sådana sändningar ganska lätt kan pejlas in. Det är mycket osannolikt att Wennerström överhuvudtaget hade behov av att meddela sig med Moskva på radio eftersom sändningar till en agent normalt innehåller instruktioner om nästa möte, nästa sändning till denne, osv. Att därför peka ut en faktisk person som Mr X, som är lätt att känna igen, och som dessutom aldrig delgivits minsta misstanke om brott, är inte särskilt snyggt. Nu är ju den person som Mr X avser död sedan några år tillbaka men hans anhöriga har tagit illa vid sig av utpekandet. Jallai fortsätter, trots att boken är skriven och utgiven, att driva sina konspirationsteorier mot allt och alla på sin hemsida. Här är det ingen roman längre utan nu har det förvandlats till påstådda fakta som av förklarliga skäl inte kan bemötas, särskilt inte av Mr X eftersom han inte lever. På samma sätt ger sig författaren på Olof Palme och ger honom karaktärsdrag som långt ifrån stämmer med verkligheten.

Om nu Anders Jallai intervjuat närmare 200 personer från våra olika tjänster genom tiden som IB, SSI, KSI, MUST, SÄPO, FRA, Polisen m.m. borde väl någon av alla dessa kunnat ha förklarat för honom att det faktiskt inte går till på det sätt som han sedan skriver i sin bok. Det kan ju knappast ha varit fallet att han lyckats hitta 200 personer som inte haft någon kunskap om verksamheten i allmänna termer. Sen är det väl knappast så att de skulle berätta några djupare hemligheter för honom. Läsarna får ta boken för vad den är, dvs. en ren fiction som har väldigt lite med verkligheten att göra.

Hervé Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs – théorie et pratique de la diplomatie navale* (Paris: Economica, 2010). 384 s.

Anmäld av Per Edling

Den världsordning som uppstått efter Sovjetunionens kollaps, och som vi i Sverige många gånger uppfattar vara amerikanskt unipolär, förstås snarare från franskt håll vara fylld av stora möjligheter att influera omvärlden. Diplomati och militärmakt är två klassiska medel för att uppnå denna påverkan och någonstans i gränslandet mellan de båda finns den marina diplomatin. Detta ämne har nyligen behandlats av professor Hervé Coutau-Bégarie, bl.a. strategilärare vid den franska skolan Collège Interarmées de Défense i Paris och korresponderande ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet. Han publicerade i våras *Le meilleur des ambassadeurs – théorie et pratique de la diplomatie navale* (*Den främste av ambassadörer – marin diplomati i teori och praktik*).

Även om sjömakter sedan tusentals år har använt sina örlogsfartyg för att påverka andra länder är det påfallande sent som denna fråga teoretiserades. Huvuddelen av detta arbete skedde mitt under det kalla kriget, närmare bestämt år 1971, då den första upplagan av engelsmannen Sir James Cables *Gunboat Diplomacy* publicerades. I denna, numera klassiska skrift, formulerades fyra kategorier marin diplomati: avgörande, målinriktad, underlättande och förtydligande. Boken skrevs alltså under det kalla kriget, vilket är särskilt intressant. Under denna epok var nämligen konsten att överlämna skarpt formulerade noter med hjälp av blotta närvaron av örlogsfartyg bortglömd, enligt Coutau-Bégarie. Idag, när den tydliga tudelningen av världen är ett minne blott, har metoden återigen blivit användbar och därmed finns det anledning att på nytt studera frågan.

Coutau-Bégarie lägger till att börja med en teoretisk grund där Cables idéer utvecklas. Själva kärnan i resonemanget om marin diplomati är växelverkan mellan makt och inflytande. Det handlar alltså om att övertala och övertyga, som i allt diplomatiskt arbete, men till skillnad mot den klassiska underhandlingskonsten är den marina diplomatin hela tiden redo att använda sig av våld, eller hot därom, för att staga upp sina argument. Coutau-Bégarie konkretiserar sedan Cables arbete genom att först förtydliga skillnaden mellan permanent diplomati och diplomati i händelse av kris och sedan lägga fram tre egna

begreppspar: prevention resp. reaktion, samarbete resp. avskräckning och nationell resp. multinationell diplomati. Hans definition är således betydligt bredare än Cables klassiska beskrivning. Därefter diskuteras de olika marina förbandstypernas användning som diplomatiska instrument och Coutau-Bégarie nämner särskilt betydelsen av att konkret kunna projicera makt från havet med hjälp av amfibie- och specialförband.

Coutau-Bégarie gör sedan en grundlig genomgång där han exemplifierar hur franska diplomatiska målsättningar världen över har uppnåtts med hjälp av utnyttjandet av marina enheter. Här nämns bl.a. ett stort antal humanitära insatser, evakueringar av franska medborgare från olika oroshärdar, exempelvis Libanon 1982 och 2006 eller Liberia 1990 och 2003, skydd av franska diplomater i Zaire 1991 och i Libanon 2000 samt åtskiljande av stridande parter, t.ex. på Komorerna 1989 och 1995 och Djibouti 1991. Mot dessa franska ansträngningar ställs sedan motsvarande sovjetiska, amerikanska och asiatiska insatser, med likaledes övervägande positiva resultat. Slutsatsen är att marin diplomati fungerar väl och att den har tillämpningsområden som inget annat maktmedel kan lösa lika bra.

Efter att ha dragit denna slutsats konstaterar Coutau-Bégarie att EU:s militära och diplomatiska samverkan inte har utvecklats i lika rask takt som organisationens politiska och ekonomiska samarbete. De olika europeiska medlemsstaterna har av olika anledningar, t.ex. juridiska problem, motivationsskäl eller lojalitetsfrågor, inte någon tillfredställande förmåga att tillsammans lösa de diplomatiska utmaningar som unionen står inför. Den diplomatiska splittringen innebär att EU:s fulla kraft inte kan utnyttjas och att onödiga fördröjningar uppstår när det är dags att agera. En rimlig väg framåt är alltså att förbättra det diplomatiska samarbetet. I syfte att stärka unionen bör dessutom det marina samarbetet utvecklas.

I bokens avslutning filosoferar Coutau-Bégarie över den marina diplomatins inneboende och unika kraft samt den diplomatiska nytta som Frankrike har av sina sjöstridskrafter. Mot bakgrund av detta resonemang frågar han sig sedan om det verkligen är vettigt att den franska flottan dragits ner till sin nuvarande, historiskt låga, nivå.

Le meilleur des ambassadeurs är en intressant bok, kanske särskilt för svenskt vidkommande. Den tar upp och förnyar teorierna bakom ett klassiskt utnyttjande av sjöstridskrafter, som bara på de senaste åren har blivit en naturlig och

tydlig del i den svenska marinens dagliga verksamhet. Istället för att enkom förbereda sig för den stora röda pilen som en dag förväntas komma över Östersjön, används flottan och amfibiekåren idag för att skydda svenska intressen, t.ex. genom att bidra till att hålla Suezkanalens södra inlopp öppet.

Boken förtydligar också den nytta som en nation kan ha av sin marin och den beskriver sjöstridskrafternas inneboende flexibilitet. Denna marina mångsidighet är användbar även i fredstid och åtskiljer världens flottor från flertalet armé- och flygförband. Av denna anledning kan boken även vara till nytta för den som kanske inte ännu har förstått de fördelar som den marina dimensionen normalt medför. Dessutom är boken skriven på en franska som är vacker samtidigt som den är tydlig och lättläst.

I en av de många frågor som Coutau-Bégarie tar upp kommer han till en slutsats som är diskutabel, i alla fall ur ett praktiskt perspektiv. I samband med att han beskriver hur sjöstridskrafter har använts för att bidra till lösningen av kriser tar han även upp ledningen av dessa styrkor. Han konstaterar att sjöstyrkor under olika chefer vid ett flertal tillfällen utnyttjats sida vid sida inom ramen för samma operation. Gulfkriget 1990 och operationerna utanför f.d. Jugoslavien under 90-talet används bl.a. som exempel. Även idag ser vi exempel på denna typ av organisation utanför Afrikas horn där förband ur EU och Nato parallellt löser liknande uppgifter. Dessutom pågår samtidigt flera nationella uppdrag, t.ex. på indiskt, ryskt och kinesiskt initiativ. Denna splittring av styrkornas ledningsförhållanden framställs av Coutau-Bégarie som ett nödvändigt ont. Utan politisk enighet är ett samlat militärt befäl inte möjligt, enligt denne. Det må så vara, men gränser mellan militära förband är ofta tillräckligt tilltrasslade även om de råkar lyda under samma chef. Att samordning genom befäl är att föredra framför samverkan torde således vara självklart och gälla även till sjöss, även om man helst vill undvika att ansluta sig till den amerikanska hegemonin.

Den som läser *Le meilleur des ambassadeurs* får för det första klart för sig hur sjöstridskrafter kan användas över hela konfliktskalan. För det andra får läsaren en djupare insyn i franska diplomatiska frågor. Båda dessa lärdomar är lika viktiga.



Skeppet Vasas kanoner år 1628

Lars Ericson Wolke

Källorna är få till vår kunskap om en av de mest dramatiska och omskrivna händelserna i den svenska marinhistorien, nämligen skeppet *Vasas* undergång på Stockholms ström den 10 augusti 1628. Huvudkällan är förhørsprotokollet från den 5 september 1628, då en särskild av riksrådet förordnad domstol, vid ett möte på Stockholms slott, försökte utreda orsaken till katastrofen.¹ Härefter återfinns flera av de viktigaste aktörernas vittnesmål. Om det nämnda protokollet hade förkommit så hade den stora bristen på källorna från själva händelseförloppet blivit besvärande tydlig.

En viktig källa ska stå i fokus här, nämligen en förteckning över de artilleripjäser som i juli 1628 fördes ombord på *Vasa* när hon bestyckades inför jungfruseglatsen. Dokumentet är en kvarleva från själva händelsen och som sådan extra värdefull som källa. Det handlar om en delvis sönderfallen räkenskap

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militärhistoria, vid Försvarshögskolan.

med delvis lösa blad som berättar om materiel som förts in till och ut från Stockholms artilleriförråd under året 1628.² Den förste forskare som nyttjat räkenskapen är Georg Hafström som använde sig av den i en studie om *Vasas* undergång som han publicerade 1958.³ Räkenskapen är förd på en kortfattad, saklig prosa precis som andra räkenskaper vid samma tid. Men så får läsaren anledning att skärpa uppmärksamheten inför en notis från sommaren 1628.

Rubriken är talande: "Opå Wasan ähr inskepade in Julio". Under juli månad fördes fartygets bestyckning ombord och den bestod av 64 pjäser som här redovisas. Nu utrustades hon för att redan under 1628 års seglotionssäsong kunna skydda transporterna till armén som slogs mot polackerna nere i Preussen.⁴

Ombord på *Vasa* fördes 64 kanoner av olika kalibrar:

- 48 stycken 24-pundiga kanoner
- 8 stycken 3-pundiga kanoner
- 2 stycken 1-pundiga kanoner
- 6 stormstycken

Av de 48 tyngsta pjäserna var 46 nyttillverkade och två äldre 24-pundiga.

Vad som hände med dessa 64 kanoner vet vi alltför väl, men för säkerhets skull har skrivaren vid artilleriförrådet noterat i marginalen: "Senckt neder vid dannevijken 10 Augusti 1628". Därmed hade artillerimaterielen slutredovisats. Sannolikt är det inte alltför djärvt att gissa att skrivaren av dessa rader själv stod, kanske vid slottet, kanske på Skeppsholmen, och såg *Vasa* segla iväg, men också hur hon krängde till nedanför Danviksklippan, lade sig på sidan och sjönk. Vi vet inte, vi kan bara gissa, men vad vi däremot vet är att den okände skrivaren vid artilleriförrådet har efterlämnat en viktig källa till *Vasas* historia och dessutom i form av ett dokument som formligen vibrerar av närvaro, trots sin torra och formella stil.

Denna bestyckning var osedvanligt kraftig för ett skepp av *Vasas* storlek och innebörden av den har diskuterats av forskarna. En del, men inte alla, tidiga bestyckningsplaner för *Vasa* anger en blandning av 12- och 24-pundiga pjäser. Skulle en del av de ombordtagna 24-pundiga kanonerna användas som belägringsartilleri av armén i Preussen eller berodde det hela helt enkelt på bristande kommunikation mellan de som ansvarade för skeppskonstruktionen

23: ...
 Bilt St. i p. 1/2 ...

105	22: 29: Delfin ...	2: 1000:	3
106	...	...	3, 6
107	...	...	11
108	...	...	26
109	...	...	28
110	24: 20: ...	1 1/2 215 p.	8
111	...	...	13
112	25: 20: ...	16 3/4	22
113	27: 20: ...	1 pp 1 1/2 10 p.	22
114	28: 28: ...	...	17
115	...	...	8
116	29: ...	...	8
117	30: ...	...	8
118	...	...	18
119	31: ...	...	8
120	...	...	25
121	...	...	27

79

Faint handwritten text at the top of the page.

<i>[Faint]</i>	20		8
<i>[Faint]</i>	3 ^o <i>[Faint]</i>	20	17
<i>[Faint]</i>	1 ^o <i>[Faint]</i>	18	19
<i>[Faint]</i>	12 <i>[Faint]</i>		28
<i>[Faint]</i>	5 <i>[Faint]</i>		29
Sicco: Cie de miralco, 14. Cas Flemingz			
<i>[Faint]</i>			
<i>[Faint]</i>	30		15
<i>[Faint]</i>	26		17
<i>[Faint]</i>	110		
<i>[Faint]</i>	1/200		8
<i>[Faint]</i>	15 <i>[Faint]</i>		
<i>[Faint]</i>	1		11
<i>[Faint]</i>	2		
<i>[Faint]</i>	2 <i>[Faint]</i>		25

Sya' Hasan, apr implorada in Julio.

Summa...
228

<i>[Faint]</i>	76		3
<i>[Faint]</i>	2		3
<i>[Faint]</i>	8		3
<i>[Faint]</i>	2		3
<i>[Faint]</i>	6		3
<hr/>			
64			

<i>[Faint]</i>	62		8
<i>[Faint]</i>	64		
<i>[Faint]</i>	50		
<i>[Faint]</i>	20		15
<i>[Faint]</i>	100		
<i>[Faint]</i>	90		
<i>[Faint]</i>	100		17
<i>[Faint]</i>	6		

<i>[Faint]</i>	9 1/2		15
<i>[Faint]</i>	24		11
<i>[Faint]</i>	4		11
<i>[Faint]</i>	3		11

och de som skötte bestyckningen?⁵ Något definitivt svar har inte gått att ge. Vi får också en aning om betydelsen av bestyckningen om vi betänker att hela Stockholms artilleriförråd år 1627 omfattade 10 stycken 24-pundiga kanoner och 1628 43 stycken.⁶ De siffrorna avser förmodligen bara arméns pjäser, men ger ändå en uppfattning om hur stor andel av tillgängliga tyngre pjäser som fördes ombord på *Vasa*. Tack vare denna bevarade artilleriräkenskap så har man vetat hur många kanoner som fanns ombord på *Vasa*, ett ovärderligt underlag inför de dykningar som inleddes redan under 1600-talet.

Redan omgående efter katastrofen inleddes dykningarna och pågick i närmare ett decennium innan en paus inföll. Därefter återupptogs dykningar med hjälp av dykarklockor under 1650- och 60-talen. Dykarna kunde vittna om hur allsköns bråte täckte däckets. Förhoppningarna att kunna lyfta hela fartyget och kanske till och med få se henne flyta igen falnade snart och dog. Men istället koncentrerades arbetet på att rädda så många kanoner som möjligt. Först Hans Albrecht von Treilebens och sedan Andreas Peckells dykarlag arbetar intensivt med uppgiften, och den italienske prästen Francesco Negro har gett eftervärlden en detaljerad ögonvitnesskildring av hur arbetet gick till en höstdag i slutet av år 1663.

Med hjälp av dykarklockan kan dykaren stanna under vattnet i upp till 20 minuter innan han måste återvända till ytan. Det räcker för ett meningsfullt arbete med kanoner, där de som står på de båda nedre batteridäcken måste lirkas ut ur kanonportarna. Resultatet blir överraskande gott och snart är över 50 av de 64 kanonerna bärgade. År 1665 skeppades hela 53 före detta Vasakanoner ut till Lübeck. En ny bärgningsomgång började 1683 och resulterade i att ytterligare en av de 24-pundiga kanonerna lyftes ur djupet. Bärgaren Liberton erbjöd kanonen till försäljning åt den svenska staten, men fick nej. Svaret andades totalt ointresse: "det stycke han har dykat upp utur Wasan må han sälja åt vem han bäst gitter".

Därmed var det en begränsad mängd pjäser som fortfarande väntade på Strömmens botten. När den sista bärgningsomgången inleddes så klöv en av de då tre återstående 24-pundarna vattenlinjen i september 1958. Därmed hade nästan alla av de 64 pjäserna, med en samlad vikt av ungefär 80 ton, bärgats.

Den pjäs som bärgades analyserades vid Svenska Metallverkens laboratorier i Västerås. Svaret stärkte tidigare antaganden om att kopparen i kanonerna kom från Falu koppargruva. Kanonerna var tillverkade i koppar med en tillsats

av ungefär sju procent tenn. Beläggningen i loppet på kanonen visade också att den inte hade avfyrats.⁷

Vasas kanoner tillverkades med största sannolikhet på Byssegjutargården som låg vid Norrström, ungefär på nuvarande UD:s tomt. Här kunde man utnyttja vattenkraften i strömmen vid borrning av kanonrören. Men eftersom anläggningen var sliten så krävde Gustav II Adolf redan 1613 en omfattande upprustning och efter några år flyttade man själva gjuteriet upp på åsen till Brunkebergstorg. Kraftkrävande arbetsmoment som uppborring och polering utfördes även fortsättningsvis vid Norrström. Det har förmodats att *Vasas* kanoner tillverkades vid Brunkebergstorg,⁸ men det är mindre sannolikt eftersom anläggningen tycks ha flyttats först år 1628⁹, och då var kanonerna som skulle hamna på *Vasa* redan färdigtillverkade.

Själva skeppet byggdes som bekant på den gamla Skeppsholmen, det som idag är Blasieholmen. Här höll skeppsgården till fram till ungefär 1640 innan man flyttade ut till den nuvarande Skeppsholmen. *Vasa* byggdes på varvet vid Skeppsholmens östra strand. På andra sidan den nuvarande Nybroviken låg proviantförrådet.¹⁰ På 1620-talet var holmen fortfarande just en holme, skild från resten av Norrmalm av Näckströmmen, ett delvis upp till tio meter brett vattendrag som löpte från Strömmen i söder, längs nuvarande Kungsträdgårdsgatan norrut och sedan i en skarp sväng österut alldeles norr om nuvarande Arsenalsgatan. För att nå denna lilla Skeppsholme fick man gå över Näckebro, en rödmålad bro som låg ungefär vid korsningen Kungsträdgårdsgatan/Arsenalsgatan. Först i början av 1700-talet fylldes Näckströmmen igen och idag minner bara kvarteret Näckström om det forna vattendraget.¹¹

När hon var färdigbyggd fördes *Vasa* redan på våren 1628 till kajen nedanför den gamla Skeppsgården som låg bredvid slottet Tre Kronor. Skeppet förtöjdes intill styckekranen, som låg "nere vid förborgen". Här fördes såväl barlast som, under juli månad, de 64 kanonerna ombord. Arbetena med bestyckningen avslutades den 31 juli¹² och därmed var det mesta klart för jungfruseglatsen en och en halv vecka senare. Skrivaren hade nu fört in uppgifter om bestyckningen i sin räkenskap, lyckligt ovetande om att han bara en dryg vecka senare skulle tvingas lägga till i marginalen: "Senckt neder wid dannewijken 10 Augusti 1628".

Noter

¹Georg Hafström, *Utblickar kring tillkomsten av skeppet Wasa*. Stockholm, 1968, kap. 2.

²Artilleriräkenskapen förvaras i samlingen *Arkliräkningar* volym 1628:35, Krigsarkivet.

³Georg Hafström, "Skeppet Wasas undergång 1628", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1958.

⁴Lars Ericson Wolke/Martin Hårdstedt, *Svenska sjöslag*. Stockholm 2009, s. 73 m.fl. ställen.

⁵Anders Sandström, "Wasas bestyckningsplaner", i (red) Edward Hamilton/Anders Sandström, *Sjöstrid på Wasas tid. Wasastudier* 9. Stockholm, 1982, s. 33-43.

⁶Theodor Jakobsson, *Lantmilitär beväpning och beklädnad under äldre vasatiden och Gustav II Adolfs tid*. Stockholm, 1938, s. 175.

⁷Lars-Åke Kvarning/Bengt Ohrelius, *Vasa. Kungens skepp*. Stockholm, 1998, s. 39-44 och 74-76.

⁸Kvarning/Ohrelius 1998, s 76.

⁹Sten Claeson, "Krigsindustrin", i (red) Jonas Hedberg, *Kungl. Artilleriet. Yngre Vasatiden*. Stockholm 1985, s. 129.

¹⁰*Generalstaben. Sveriges krig 1611-1632. Bilagsband I. Sveriges sjökrig 1611-1632*. Stockholm, 1937, s. 44-45.

¹¹Hans Harlén, *Stockholm från A till Ö. Innerstaden*. Stockholm, 1998, s. 321.

¹²Kvarning/Ohrelius 1998, s. 18. För styckekefranens placering se *Generalstaben* ovan i not 10 a.a. s 44 not 2.



Kraftprovet vid Cape Froward

Christer Hägg

Fregatten *Eugenie* genomförde 1851–1853 svenska flottans första världsomsegling under befäl av kommandörkaptenen Christian Adolf Virgin och med 349 man ombord. Det finns mycket spännande och intressant att berätta om denna världsomsegling, men i denna korta betraktelse tänker jag enbart hålla mig till vad denna tavla beskriver, nämligen seglingsbragden vid Cape Froward – den sydligaste udden på den Sydamerikanska kontinenten. Det är denna segling som man främst minns och som det talades mycket om under lång tid i den seglande svenska flottan.

Magellans Sund är en mycket besvärlig passage mellan Atlanten och Stilla Havet, särskilt om man befinner sig på ett stort seglande fartyg och försöker passera från öst till väst. Sundet är cirka 600 km långt och på sina ställen bara någon kilometer brett. Hårda västliga vindar är förhärskande – endast 10 procent av tiden förekommer ostliga vindar. Ebb och flod är mycket starka och

Kommandör *Christer Hägg*, f d ordförande i Sjöhistoriska samfundet, kommer i några kommande nummer presentera berömda svenska marinmålningar och berätta något om den händelse som respektive tavla visar.

*Fregatten Eugenie vid Cape Froward
i Magellans sund 1852. Oljemålning
av amiral Jacob Hägg 1894. Tillhör
Sjöofficerssällskapet i Karlskrona.*





kan uppgå till 9-11 knop i de smalaste passagerna med en nivåskillnad på 12 meter. Att kryssa sig genom The Narrows i sundets östliga del var omöjligt med en råseglare av Eugenie's storlek, man måste ha strömmen med sig och helst också vinden. Vid motvind seglade man med små segel för att kunna kontrollera fartyget och genom att göra täta slag hålla sig från land, samtidigt som man lät floden föra skeppet genom de smala passagerna.

Virgin hade en ovanlig tur och fick natten den 29 januari 1852 både medlöpande ström och östlig vind och kunde i mörkret ta sig igenom The Narrows och komma in i sundets något mer öppna delar i gryningen.

Den 3 februari på kvällen hade fregatten kunnat ankra i St Nicholas Bay bara sju nautiska mil nordost om Cape Froward.

Dagen efter blåste det en hård västlig kuling och Virgin insåg att det skulle vara omöjligt att kryssa sig runt kapet. Den 5 och 6 februari gjorde Virgin två försök men tvingades att ge upp då vinden tilltog och lyckades med nöd och näppe komma tillbaka till St Nicholas Bay.

Den 7 februari lättade man redan klockan halv 3 på morgonen och möttes av svaga vindar från växlande riktning, men under förmiddagen friskade vinden från nordväst och snart var den uppe i hård kuling. Vädret var uselt med snöblandat regn och temperaturen var 8 grader såväl i vattnet som i luften.

Ombord på *Eugenie* kämpade besättningen med att reva efterhand, samtidigt som ideliga stagvändningar genomfördes. Virgin dröjde i det längsta med att ta in ytterligare rev i seglen, ty bidevindsegenskaperna blev sämre ju mindre segel fregatten förde och med för litet segel minskade farten så mycket att det inte gick att vända genom vinden. Då återstod bara att vända undan vinden, en manöver som fordrade större utrymme än vad man egentligen hade och förkortade de av farvattnen redan begränsade slagbogarna. Dessutom förlorades en stor del, om inte allt, av den höjd man vunnit på de korta slagen.

Alltså gällde det att pressa fregatten med så mycket segel som det gick att ha – och litet till – stagvända och hoppas att segel och rigg höll. Icke desto mindre låg fregatten snart under trerevade för- och kryssmärssegel, tvårevat stormärssegel, enkelrevade undersegel samt klyvare och mellanmesansegel.

Under dagen genomfördes inte mindre än 35 stagvändningar innan Cape Froward kunde passeras. Detta innebar att en stagvändning skedde var 20:e minut – vända under 5 minuter, klara upp på däck 5 minuter, vila 5 minuter, förbereda för ny vändning 5 minuter, vända och så vidare hela dagen.

Premiärlöjtnant Oscar Trägårdh skrev i sin dagbok: "Såsom segling betraktad var denna troligen en bland de djervaste och wackraste som på långeliga tider utförts af något Swenskt Örlogsfartyg. Segel fördes, som man säger, allt vad tygen höll; och väl var att fregatten icke swek, ty haveri eller skeppsbrott äro ej angenäma, helst på sådana kuster som dessa. Sekonden och jag förde växelvis manövern, tillfället var intressant, ty det fordrade fart och beslutsamhet, några sekunders besinning hade då ofta förorsakat olycka; der war ögonblick då det gamla ordspråket; 'Sjömän får ej tänka endast handla!' besannades".¹

Båtsman Hederman skrev: "Nu såg wi från alla sidor höga snötäckta berg och luften var här mycket kall och wi hade mycket beswärligt".²

Virgin skrev: "Wi hade då haft alle man på däck från 2 på morgonen till klockan 10 om aftonen och arbetat fram fregatten i storm och regn under 35 stagvändningar. Mot aftonen låg besättningen som flagor mellan kanonerna och långs kobryggan af trötthet, emellan vändningarna, men rusade upp som kattor, med den gladaste vilja, vid första kommandoord till någon manöver".³

För att hålla igång besättningen lät Virgin dela ut extra förfriskningar till var man vid tre tillfällen under dagen – 12 cl vin och 8 cl brännvin vid varje tillfälle! Det är nästan obegripligt att allt kunde fungera med tanke på detta resoluta intag av starka drycker, men båtsmännen skulle komma ihåg denna dag så länge de levde. Det var sannerligen inte var dag det vankades dryckjom i denna omfattning. Det skulle bli något att berätta om hemma på kyrkbacken!

Trägårdh skrev i sin dagbok: "... klockan 9 på kvällen låg fregatten, en snäll docka, till ankars i Woods Bay. Om en tuting någonsin smakat godt och wälgörande, så war det den hvarmed jag denna afton klarade min hesa strupa – hela natten drömde jag om snöbyar, brassar och vändningar och ständigt såg jag det dystra, höga Cap Froward framför mig – måtte jag aldrig mera se det i verkligheten!"⁴

Noter

¹ Premiärlöjtnant Oscar Trägårdh, otryckt dagbok i privat ägo.

² Båtsman O.P. Hederman, I. Gotlands kompani, otryckt dagbok. Gotlands Länsmuseum.

³ Kommendörkapten Christian Adolf Virgin, privat brev till prins Oscar Fredrik, Riksarkivet.

⁴ Premiärlöjtnant Oscar Trägårdh, otryckt dagbok i privat ägo.



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 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 Bo Lundström, Krigsarkivet, 115 88 Stockholm.
e-post: bo.lundstrom@riksarkivet.ra.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 "Utgives 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 eller redaktörer.



Anvisningar för manusförfattare

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. *Forum navale* förbehåller sig rätten att publicera bidrag på Sjöhistoriska Samfundets hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se

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.

Noter skall placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fot-noter" 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.

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 *Oppdagning 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.

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.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Sekreterare:	Fil. lic. Mats Kero
Skattmästare:	Fil. mag. Ingvar Sjöblom
Biträdande skattmästare:	Fil. dr Eva Eggeby
Redaktör:	Fil. dr Jerker Widén
Biträdande redaktör:	Fil. dr Stefan Lundblad
Biträdande redaktör:	Fil. dr Bo Lundström
Klubbmästare:	Fil. dr Björn Gäfvert
Övriga ledamöter:	Lars Bruzelius Professor Lars Ericsson Wolke Gästprofessor Leos Müller Fil. dr Ulrica Söderlind Överläkare Björn Werner

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Secretary:	MPhil Mats Kero
Treasurer:	MA Ingvar Sjöblom
Deputy Treasurer:	PhD Eva Eggeby
Editor:	PhD Jerker Widén
Deputy Editor:	PhD Stefan Lundblad
Deputy Editor:	PhD Bo Lundström
Master of Ceremonies:	PhD Björn Gäfvert
Members of the Board:	Lars Bruzelius Professor Lars Ericsson Wolke Visiting Professor Leos Müller PhD Ulrica Söderlind Chief Physician Björn Werner

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series.
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administers the Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series.

Address

The Swedish Society for Maritime History
c/o Bo Lundström
The Military Archives of Sweden
SE-115 88 Stockholm, Sweden
Email: bo.lundstrom@riksarkivet.ra.se

Back issues of *Forum navale* and other publications issued by the Society are available to members by contacting the address above.

Web

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.
Applications for membership are made to the Secretary:
Mats Kero
Allégatan 15, SE-961 67 Boden, Sweden
Email: info@sjohistoriskasamfundet.se

Forum navale

Editor: Jerker Widén, email: jerker.widen@fhs.se
Deputy Editor: Stefan Lundblad, email: lundblad.stefan@gmail.com

Forum navale
c/o Jerker Widén
Military Science Division
Swedish National Defence College
Box 278 05
SE-115 93 Stockholm
Sweden

Forum navale accepts manuscripts in English.



Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos
Sjöhistoriska Samfundet, Krigsarkivet

115 88 Stockholm

ISSN 0280-6215