



nr 68

# Forum navale

Carl Olof Cederlund: *Ett oskrivet kapitel i skeppet Vasas historia*

Magnus Ressel: *Swedish Pomeranian Shipping  
in the Revolutionary Age (1776–1815)*

Lars Wedin: *Svenskt marinstrategiskt tänkande  
– en återblick med sikte på framtiden*

Erik Lindberg: *Uppbyggnaden av det svenska  
fyrväsendet 1645–1890: privata och statliga intressen*

Peter Hore: *The Fleet Air Arm and British Naval Operations  
over Norway and Sweden: Part 1 – Autumn of 1940*

*Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2012*





Nr 68

# *Forum navale*



*Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2012*

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse  
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna  
Grafisk form: Jenny Rosenius  
Tryck: EO Grafiska, Stockholm 2012

### ***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  
Västmannagatan 42  
113 25 Stockholm  
e-post: [info@sjohistoriskasamfundet.se](mailto:info@sjohistoriskasamfundet.se)

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

### ***Hemsida***

[www.sjohistoriskasamfundet.se](http://www.sjohistoriskasamfundet.se)

### ***Årsavgift***

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

### ***Forum navales redaktion***

Jerker Widén, e-post: [jerker.widen@fhs.se](mailto:jerker.widen@fhs.se)  
Stefan Lundblad, e-post: [lundblad.stefan@gmail.com](mailto:lundblad.stefan@gmail.com)

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



## INNEHÅLL

|                                                                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Redaktionens förord                                                                                                                      | 7   |
| <i>Carl Olof Cederlund</i> : Ett oskrivet kapitel i skeppet <i>Vasas</i> historia                                                        | 9   |
| <i>Magnus Ressel</i> : Swedish Pomeranian Shipping<br>in the Revolutionary Age (1776–1815)                                               | 65  |
| <i>Lars Wedin</i> : Svenskt marinstrategiskt tänkande<br>– en återblick med sikte på framtiden                                           | 105 |
| <i>Erik Lindberg</i> : Uppbyggnaden av det svenska<br>fyrväsendet 1645–1890: privata och statliga intressen                              | 151 |
| <i>Peter Hore</i> : The Fleet Air Arm and British Naval Operations<br>over Norway and Sweden: Part I – Autumn of 1940                    | 191 |
| <i>Recensioner</i>                                                                                                                       |     |
| Jan Glete: <i>Swedish Naval Administration 1521–1721:<br/>Resource Flows and Organisational Capabilities</i><br>Anmäld av Martin Bellamy | 209 |
| Dan Lennervald (red.): <i>Torsten Billman – Bildmakaren</i><br>Anmäld av Björn Marten                                                    | 213 |
| Maria Dalhed & Ulrika Djerw: <i>100 Ting ur samlingarna =<br/>Objects from our Collections</i><br>Anmäld av Bo G Hall                    | 217 |
| Anders Lindström & Gert Malmberg (red):<br><i>Svensk Sjöfartshistoria – I storm och stiltje</i><br>Anmäld av Bo G Hall                   | 220 |

|                                                                                                                                                          |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Jan Häggström & Bengt Westin: <i>De gula färjorna – Statens vägfärjor 1944–2010</i><br>Anmäld av Bo G Hall                                               | 223        |
| Benerson Little: <i>Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present</i><br>Anmäld av Karl Sörenson | 226        |
| Richard Areschoug: <i>Hitlers pirater – tyska kapare under andra världskriget</i><br>Anmäld av Fredrik Eriksson                                          | 229        |
| Ruddock MacKay & Michael Duffy: <i>Hawke, Nelson and British Naval Leadership, 1747–1805.</i><br>Anmäld av Bengt Larsson                                 | 232        |
| David Loades: <i>The Making of the Elisabethan Navy 1540–1590 – From the Solent to the Armada</i><br>Anmäld av Ingvar Sjöblom                            | 234        |
| Andreas Linderöth (red.): <i>Kriget som aldrig kom – 12 forskare om kalla kriget</i><br>Anmäld av Lars Ericson Wolke                                     | 237        |
| Mikael Holmström: <i>Den dolda alliansen – Sveriges hemliga Nato-förbindelser</i><br>Anmäld av Andreas Linderöth                                         | 239        |
| <i>Kommenterade dokument</i>                                                                                                                             |            |
| Christer Hägg: Skeppet Ölands strid 1704                                                                                                                 | 243        |
| Maria Gussarsson Wijk: Gotland i två versioner – Sjökarteringens framsteg i mitten av 1700-talet                                                         | 251        |
| Sune Örtendahls stiftelse &<br>Anvisningar för manusförfattare                                                                                           | 253<br>254 |



## Redaktionens förord

*Jerker Widén och Stefan Lundblad*

I detta omfångsrika nummer av Forum Navale, det 68:e i ordningen, har vi fortsatt på den inslagna vägen från föregående år. Längre och externt sakkunniggranskade artiklar varvas med recensioner av sjöhistorisk litteratur och kommentarer av historiskt intressanta dokument, kartor och målningar. Tidsskriftens upplägg och layout är densamma som tidigare men årets upplaga innehåller mer bilder, de flesta i färg. 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, precis som tidigare, 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. Dessa aspekter av sjöhistorien finns väl representerade i innevarande nummer.

Som nämnades redan i förra numret har Forum Navales redaktörer som ambition att trycka sjöhistoriska texter med så hög grad av kvalitet, originalitet och läsvärde som möjligt. Den säkraste metoden för att uppnå en sådan målsättning är ett formellt system av extern och anonym sakkunniggranskning (peer-review) med tillhörande krav på revideringar och kontinuerliga förbättringar av de texter som inkommer till redaktionen. En sådan process av oberoende granskning och systematiska revideringar är fullt genomförd på alla längre artiklar i detta nummer.

Sjöhistoriska samfundets nya webbplats är nu igång och här kan medlemmar och andra intresserade få aktuell information om Samfundets verksamhet och produktion. Äldre nummer av Forum Navale (nr. 1-20) finns numera digitaliserade på hemsidan och är tillgängliga i heltext. Även innevarande och kommande nummer av tidskriften kommer att läggas ut i fulltext på Samfundets webbplats, om än med viss fördröjning.

Slutligen ska noteras ett antal viktiga förändringar i Samfundets styrelse under året. Mats Kero, tidigare redaktör för Forum Navale och senare Samfundets sekreterare, har avgått från styrelsen. Ny sekreterare är Jenny Rosenius. Även Bo Lundström och Bo Gävert har avgått från styrelsen och sina uppdrag som biträdande redaktör respektive klubbmästare. Samfundet och dess medlemmar står i mycken tacksamhetsskuld till dessa herrar som under lång tid tjänat samfundet på ett strålande sätt. Lars Bruzelius och Ingvar Sjöblom finns kvar i styrelsen men har avgått från sina funktioner som webbplatsansvarig respektive skattmästare. Ansvarig för webbplatsen är numera Jerker Widén, biträdd av Thorbjörn Wikström, och ny skattmästare med särskilt ansvar för Sune Örtendahls stiftelse är Mikael Råman.

Vi önskar medlemmarna och andra intresserade läsare en spännande och informativ läsupplevelse.

*I Forum Navales skriftserie har under 2011 utkommit:*

Hocker, Fred, *Vasa* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2011),

översättning Klas Helmersson. 212 s., inb., och ill.

Ingår i skriftserien som nr. 39.



## Ett oskrivet kapitel i skeppet *Vasas* historia

*Carl Olof Cederlund*

Denna artikel vill lyfta fram och belysa en örlogshistorisk tradition som författaren ser som det ursprungliga motivet för intresset i modern tid för *Vasa* och andra vrak av örlogsfartyg från det vi kallar den svenska stormaktstiden. Artikeln vill också visa på sambandet mellan denna tradition och tidigare inte kända bärgningsförsök på *Vasa*. Det kapitel i 1600-talsskeppet *Vasas* historia som är minst känt och minst utforskat är också det längsta, det som handlar om skeppets tid på botten av Stockholms ström. Här finns möjlighet att leverera ett förslag till ny, alternativ tolkning av denna "förhistoria" för skeppet, närmare bestämt den under perioden mellan 1840-talet och 1950-talet. Det är fråga om en preliminär redovisning av ett stort och ännu till stora delar utforskat ämnesområde.

Den nämnda perioden visar sig – i motsats till vad den allmänt spridda historiebilden kring *Vasa* uppger – rymma flera (tidigare obetydligt eller inte alls kända) lokaliseringar, identifieringar av och verksamheter på *Vasa*. Hittills har uppgifter om minst fem sådana verksamheter eller projekt samlats in sedan tidigt 1840-tal. Den som inleddes år 1956, och som ledde till skeppets bärgning,

---

Carl Olof Cederlund (fil.dr) är arkeolog och har bl.a. jobbat i ledande befattningar vid Sjöhistoriska museet. Han var tidigare professor i marinarkologi vid Södertörns Högskola och har en omfattande publicering bakom sig i både vetenskapliga och populärvetenskapliga skrifter.

är således det sjätte hittills kända bärgningsprojektet på vraket i modern tid. De flesta av dem som bedrev denna verksamhet kan knytas till den nämnda örlogshistoriska traditionen. Artikeln vill peka på möjligheter till fortsatt forskning i detta ämne. Författaren vill även efterlysa sådant historiskt material som belyser ämnet och som kan finnas i första hand i privat ägo, men även i offentliga arkiv och motsvarande, och som inte ännu kommit till forskningens kännedom. *Vasa*-projektet var ett av de största kulturprojekten i landet under 1900-talet och är fortfarande det. Det är därför angeläget att skeppets historia i dess olika faser får en så fullständig och så differentierad uttolkning som möjligt.

### En flerhundraårig, örlogshistorisk tradition

Det går att följa en örlogshistorisk tradition på ideologisk grund i Sverige från 1700-talets första hälft till nutid. I denna tradition är det återuppståndna örlogsskeppet *Vasa* från 1620-talet och Vasamuseet i Stockholm (där det visas sedan 1990) de tydligaste uttrycken i vår tid. Traditionen omfattade ursprungligen berättelser i olika sjökrigshistoriska, och även allmänhistoriska arbeten, om stora och berömda svenska örlogsskepps öden och roller i landets historia. Fokus har riktats mot dramatiska händelser som sådana skepp varit delaktiga i. Historierna var ofta förknippade med tillfällen då sjöofficerare visat hjältemod och dådkraft i samband med krigshandlingar. Dessa sjöhjältar framstår som denna traditions centrala gestalter. I de bevarade beskrivningarna i framförallt sjökrigshistorisk litteratur är de också kungens hjältar. Kungen är den tredje storheten i trojkan skeppet, sjöhjälten och kungen i detta sammanhang. Dessa storheter samverkar på olika sätt för att skapa de avsedda motiven i denna historieskrivning.

De skriftliga berättelserna har säkert haft en motsvarighet i muntlig tradition, inom flottans personal inte minst. I grunden är det fråga om en didaktisk tradition och litteratur syftande till att stimulera intresset för flottans historia och för dess betydelse. De publicerade arbetena var riktade både till flottans personal och till den intresserade allmänheten.<sup>1</sup> I denna sjökrigshistoriska litteratur beskrivs, bland många andra, händelser förknippade med örlogsfartyg, *Vasa* och dess förlisning. Det var ju en om inte ärorik så i alla fall mycket dra-

matisk händelse i flottans historia, då ett av dess största fartyg förliste på sin jungfrufärd. Sjökrigshistorikerna skildrar, i flera arbeten genom tiden, skeppets undergång och omständigheterna kring denna. Däremot lämnar de få och otydliga uppgifter om var på Stockholms ström *Vasa* förliste. Man hade ju bara tillgång till de vaga uppgifter om fartygets förlisningsplats, som lämnats i dokument, vilka tillkom direkt efter förlisningen, och som bevarats som arkivhandlingar.

När dykning med dräkt infördes i Sverige omkring 1840 ökade möjligheterna att utforska undervattensvärlden.<sup>2</sup> Bara några få år därefter inleddes lodning efter, och uppenbarligen även dykning på, *Vasas* vrak. Att man inledde sökandet efter *Vasa* så snart de dykartekniska förutsättningarna förelåg är ett intressant förhållande. Det fanns alltså personer som hyste ett aktivt intresse för att finna skeppet. Dessa personer omsatte sålunda detta intresse i handling så snart de dykartekniska möjligheterna gjorde det möjligt.

Från denna tid förändrades också intresset för skeppet *Vasa*. Det litterära, sjökrigshistoriska intresset löpte hädanefter parallellt med ett intresse för dykning och bärgning på vraket på botten av Stockholms ström. Genom tiden blev det föremål för det ena bärgningsprojektet efter det andra. Detta var dock inte en bärgarverksamhet koncentrerad enbart till *Vasas* vrak. Tvärtom bedrevs sådana dykningar och bärgningar på flera vrak av stora örlogsskepp, framförallt från 1600-talet i Stockholms skärgård, i Kalmarsund och vid örlogsbasen i Karlskrona. Verksamheten bedrevs av både flottans dykare och privata bärgningsbolag.<sup>3</sup>

Det fanns flera motiv för denna bärgningsverksamhet. Ett sådan var ett aktivt intresse för de stora fartygens historiska betydelse. Detta tillfredsställde man genom att söka efter och bärga delar av fartygen samt fynd i dem. Flottans dykare hade ett särskilt syfte med sådan dykning, nämligen att kunna utföra dykarövningar på vraken, som var mycket lämpliga övningsplatser. Både dessa dykare och olika bärgningsbolag hade därtill ekonomiska intressen i dykningarna. Man sökte i vraken bl.a. efter sådant som kunde vara värt att sälja. De mest eftertraktade fynden var bronskanoner, därtill även skeppstimmer, så kallad "svartek". Man tog upp stora mängder av gammalt ektimmer från vraken, vilket genom en kemisk process under vatten svartnat. Svartek var eftertraktat för tillverkning av möbler och souvenirer redan under 1800-talets senare del och kunde säljas för att användas vid tillverkning. Detta intresse har levt kvar

in på 1900-talets senare del. En flora av souvenirer av svartek, liksom inredningar som paneler och motsvarande, har även i sen tid tillverkats och sålts. Motiveringen har ofta varit att man vill påminna om och belysa de gamla fartygens öde och deras historiska betydelse.<sup>4</sup>

### Lokaliseringen av Vasa på 1840-talet

Sjökrigshistorikern Georg Hafström beskrev i en artikel i *Tidskrift i Sjöväsende*, för ungefär 50 år sedan, den första av de bärgningsverksamheter inriktade på Vasa som är känd från 1800-talet.<sup>5</sup> Artikeln handlar om den dykarteknik och bärgarverksamhet som löjtnanten, sedermera majoren, i flottans konstruktionskår, Anton Ludvig Fahnehjelm (1807–1875) (Fig. 1), bedrev och hans intresse för vrakdykning i det sammanhanget. Han introducerade dykardräkten och tekniken för denna i Sverige 1839.

Fahnehjelm bedrev testverksamhet för att pröva sina dykarutrustningar. Detta utfördes ofta i form av dykning på gamla skeppsvrak. I en artikel i *Svenska Familjeboken* 1850 beskriver han Vasas förlisning och bärgningar på vraket på 1600-talet.<sup>6</sup> Det är uppenbart att Fahnehjelm, då han skrev den artikeln, hade lokaliserat vraket efter Vasa. Han anger i texten att "fartyget ligger sjunket på 18 famnars djup, och afståndet emellan vattenytan och öfversta däck, der kanonerna togos [på 1600-talet; författarens anmärkning] var omkring 12 famnar. Numera har vraket sammanfallit och känns först på 14 famnar". Det är alltså uppenbart att han lokaliserat vraket och lodat på platsen.

I *Stockholms Dagblad* den 24 maj 1844 meddelas att Fahnehjelm gjort en anhållan om att "undfå tillstånd, att, utan intrång af andra, under 2 års tid företaga bergningsarbeten å ett i sjön mellan Tjärhofwet och Tegelwiken öfwer 200 år sedan, sjunket örlogs-fartyg". Det var Vasa han avsåg, men vi vet inte om han genomförde de planerade bärgningarna eller inte. Vissa omständigheter talar emellertid för att Fahnehjelm verkligen lät utföra dykning på och även bärgade från Vasas vrakplats.

Fahnehjelm använde 1841 sin dykarutrustning och -teknik för bärgningar på vraket av örlogsskeppet *Nyckeln*, förlist i Kalmarsund 1679. Han hade bildat ett dykeribolag för detta. Motivet var säkert att bärga och sälja olika slag av föremål och även skeppstimmer från vraket efter detta skepp, samt från andra



Fig. 1. Fotoporträtt av majoren i flottans konstruktionskår, Anton Ludvig Fahnehjelm, som introducerade dykning med dykardräkt i Sverige 1839. Han ansökte 1844 om att bärga Vasa och hade lokaliserat och lodat på vraket liksom sannolikt även bedrivit dykning på det. (Krigsarkivet. Flottans porträttsamling)

vrak. År 1842 bedrev Fahnehjelm dykeriverksamhet i Stockholms vattenområde. I ett intyg för verksamheten det året, bevitnat av grosshandlaren Joh. Aug. Freese och skeppsredaren Ninian Paton, meddelas att han "med den av honom inventerade dykapparaten under innevarande höst dels från havsbotten dels från botten av Stockholms ström, ur sjunkna fartyg, liggande på flera famnars djup, upptagit och bärgat en mängd effekter". Det nämns däremot inget om vilka vrak man dykt och bärgat på. Det förhållandet att man bärgat på sjunkna fartyg på flera famnars djup på botten av Stockholms Ström kan likafullt anföras som ett indicium på att ett av dessa vrak var det av *Vasa*. Även enligt Georg Hafström är det sannolikt att Fahnehjelms dykar- och bärgarverksamhet då innefattat även vraket efter *Vasa*.

Kan det vara möjligt att genom förnyade undersökningar i allmänna eller andra arkiv finna uppgifter om Fahnehjelms verksamhet på *Vasa* och vad den innefattade? Kan det finnas uppgifter av andra slag, t.ex. i muntlig tradition, om verksamheten på *Vasa* på 1840-talet? Hafström hade för sina undersökningar i detta ämne för 50 år sedan fått möjlighet att använda det Fahnehjelmska släktarkivet. Det är möjligt att det kan finnas ytterligare handlingar i detta som kan belysa Fahnehjelms intresse för bärgning på *Vasa* och andra gamla skeppsvrak. Det kan finnas handlingar även i andra privata arkiv som kan kasta ljus över Fahnehjelms arbete på detta område. Ännu har inga uppgifter påträffats om huruvida, och i så fall när och hur, Fahnehjelm utförde de bärgningar han planerade på *Vasa* och om något bärgades. Det vore av stort intresse att finna uppgifter som kan belysa detta första kända försök att bärga *Vasa* i modern tid.

Två kartor från 1830- och 1840-talen med markering av läget för *Vasas* vrak

En karta över de östra delarna av Stockholms ström påträffades 1991 i Stockholms stadsmuseums arkiv (Fig. 2).<sup>7</sup> Den har i stadsmuseets arkiv accessionsnummer A6/33: 46 och bär i accessionskatalogen i arkivet benämningen "Karta utvisande vattendjupet efter lodlinjer mellan Djurgården och Södermalm, 335 x 455 mm, handritad tuschritning på tunt papper". Kartan, som kan dateras till sent 1830-tal eller mer troligt 1840-talet, visar bl.a. läget för *Vasas* vrak. Söder om Beckholmen finns en markering med en cirkel utförd med streckad linje. Vid denna har man skrivit ordet "vrak". Det är ingen tvekan om att det är

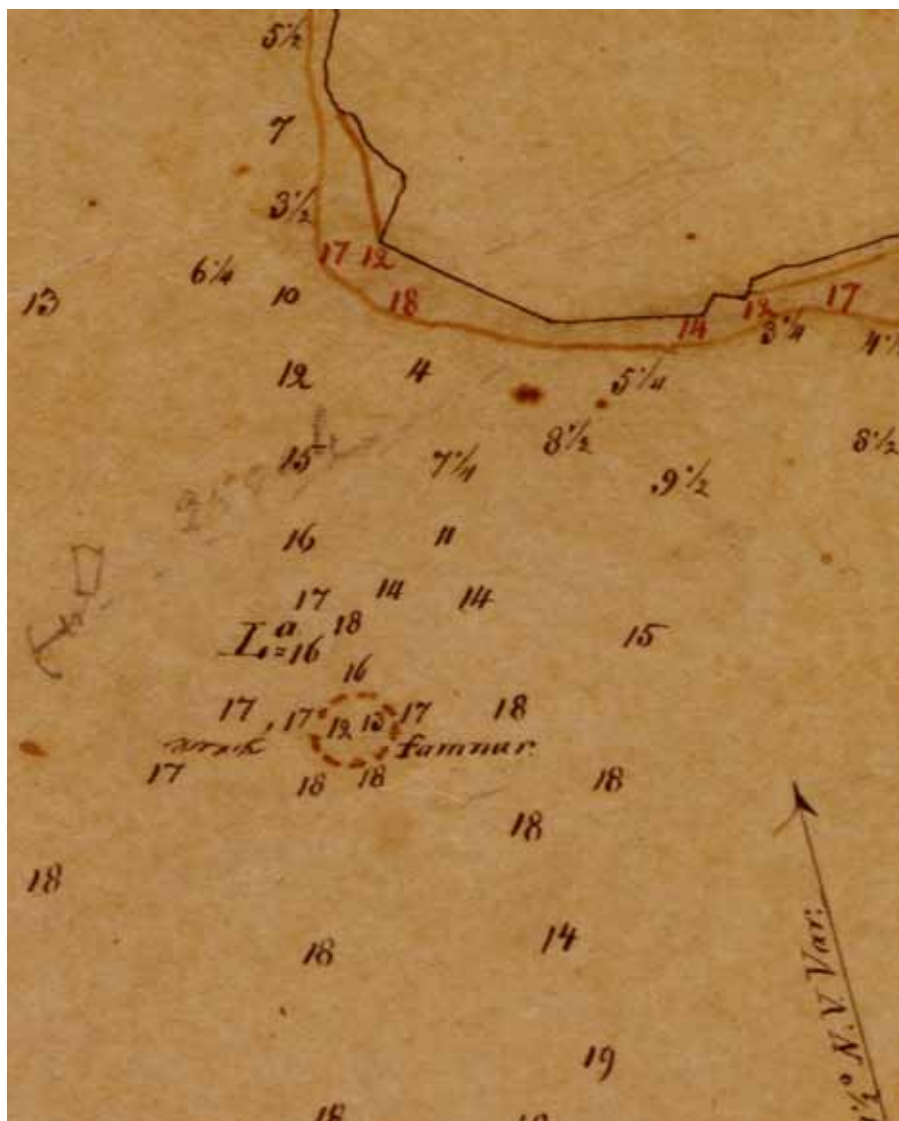


Fig. 2. Detalj av arbetskarta över de östra delarna av Stockholms ström, söder om Beckholmen, sannolikt tillkommen på sent 1830-tal eller på 1840-talet, med lodade djup i Vasa och omkring dess läge. Den har uppenbart tillkommit genom kalkering på den karta över Stockholms ström av år 1836, som visas i figuren på nästa uppslag. Vasas läge har på den förra markerats med ordet "wrak". (Stockholms stadsmuseums arkiv)

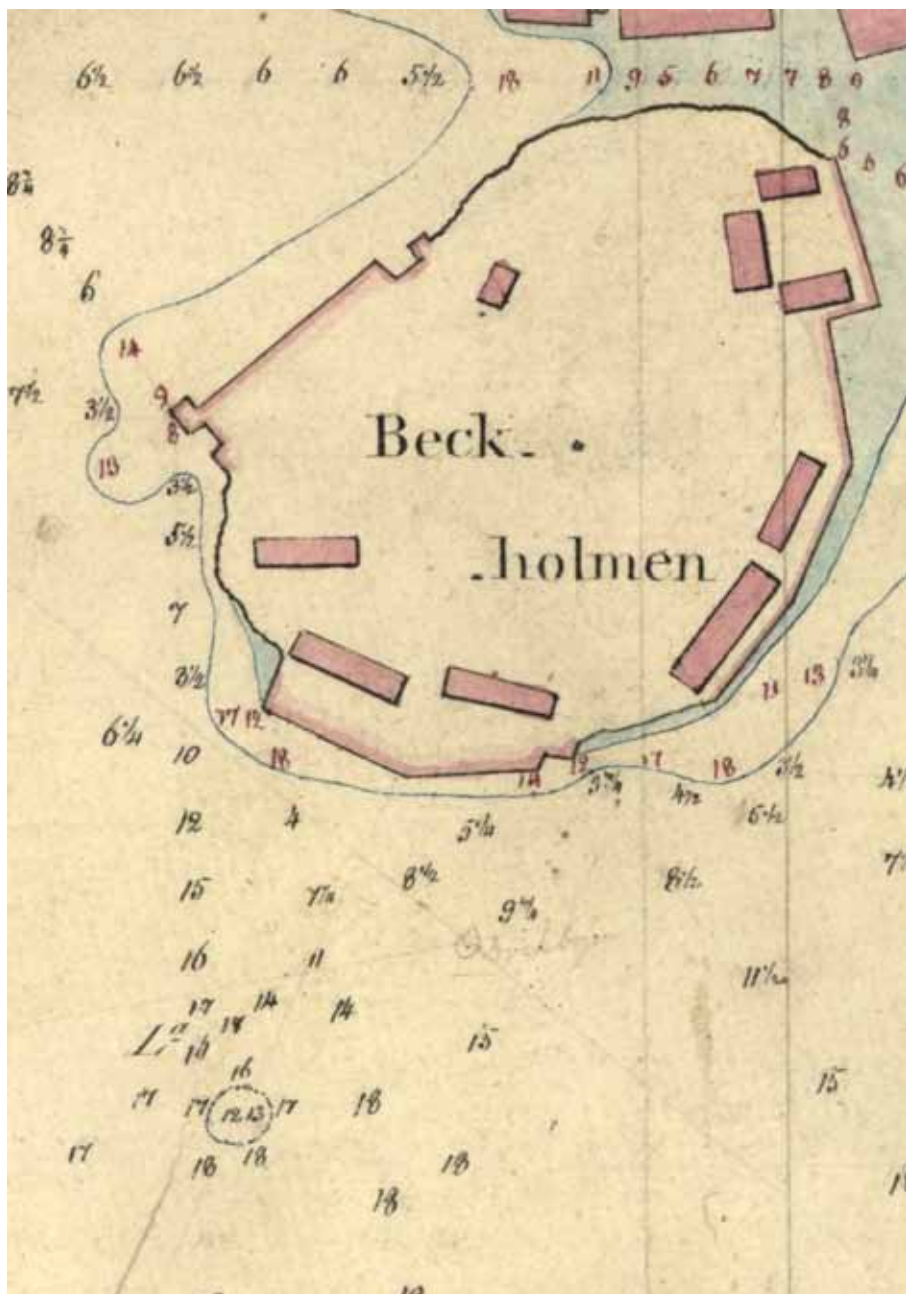
vraket efter *Vasa* som markerats på kartan, även om namnet inte är utsatt. Det har inte funnits något annat stort skeppsvrak på platsen. Dessutom är läget för markeringen detsamma som det för *Vasa* såsom skeppet låg när det lokaliserades (igen) på 1950-talet. Kartan hade i början av 1930-talet, tillsammans med annat kart- och arkivmaterial, överlämnats till Stockholms stadsmuseum från Stockholms stadsarkiv, där den tidigare förvarats.

Särskilt för området kring Beckholmen redovisas täta lodskott på kartan. Under 1840-talet sprängde och byggde man två skeppsdockor på Beckholmen, färdiga 1850. Man kan ha behövt känna till djupen i vattenområdena utanför dockorna för att kunna veta att de var tillräckliga för den tidens större fartyg som skulle gå in i och utnyttja dockan. Anteckningar i blyerts på kartan, bl.a. om en boj, med all sannolikhet för fartyg, som behövde förtöjas utanför dockan, antyder också att den varit i användning i samband med planeringen av dockorna. Ses kartan i detta perspektiv blir det naturligt att man vid lodningen uppmärksammat en tydlig uppgrundning utanför dockorna. Man har konstaterat att den utgörs av ett stort skeppsvrak vilket också angivits på kartan.

Hur kunde man då veta att den genom lodning registrerade uppgrundningen på kartan var ett vrak? Det kunde ju t.ex. röra som om ett grund eller en plats för tidigare dumpning av sprängsten från staden. Det måste rimligen ha krävts någon form av identifiering för att fastställa att det var läget för ett vrak. Ett tänkbart svar är att kunskap om detta kan ha förmedlats av t.ex. Fahnehjelm, som ju vid denna tid lokaliserade, planerade och ansökte om att utföra bärgning på *Vasa*.

Hösten 2006 påträffades en sjökarta över Stockholms ström daterad 1836 i Krigsarkivets samlingar: "Karta öfver Stockholms ström Mätt År 1836" (Fig. 3). På denna är *Vasas* läge utanför Beckholmen markerat genom samma

*Fig. 3. Detalj av "Karta öfver Stockholms Ström Mätt År 1836", med lodade djup i Vasa och omkring dess läge, på vilken kartan i Fig. 2 med all sannolikhet har kalkerats. På den förra kartan syns flera tunna, sekundärt inlagda, markeringar med blyerts. En linje går nordnordost-sydsydväst från en bryggnock på Beckholmen till motsvarande vid Tegelviken och är dragen rakt genom den grundmarkering som anger Vasas läge. Nordost om detta läge, drygt halvvägs mot Beckholmen, har en markering gjorts för vad som med blyerts betecknas som "Dockbojen". För dess läge har även enslinjer lagts in i kartan, också de med blyerts. Den förra bör ha varit en boj för förtöjning av fartyg i avvaktan på intågning i dockorna på Beckholmen, vilka öppnades år 1850. (Krigsarkivet, Sjökarteverkets kartor)*



slag av markering som i den nyss nämnda kartan. Markeringen av vrakläget på de två kartorna är helt likartat utförd. Vid platsen har även samma djupmått angivits. Skillnaden mellan markeringarna är att det på den från Stockholms stadsmuseum har skrivits in ordet "wrak" vid markeringen, vilket inte skett på kartan från 1836. Även på denna har läget för en dockboj lagts in sekundärt (se bildtext för denna karta). Den senare kartan har tidigare tillhört Sjökarteverkets arkiv, där den förvarats till 1940–1945, för att sedan föras över till Krigsarkivet.

En närmare granskning visar att kartan i Stadsmuseets arkiv är en kalkerad kopia av delar av kartan från 1836. Det framgår tydligt på bägge kartorna att man har lagt tre extra lodskott runt *Vasa* för att "ringa in" skeppets läge, som den uppgrundning det utgjorde. Kartorna är bägge belägg för att man på 1830- och 1840-talen kände läget för en kraftig uppgrundning, på en av dem markerad som ett vrak, söder om Beckholmen. Fahnehjells samtida lokalisering av och intresse för att bärga *Vasa* visar också att vrakets identitet och läge var kända i dåtiden. Uppgiften om *Vasas* läge på den kalkerade kartan, troligen från 1840-talet, skulle möjligen kunna vara ett resultat av den förres intresse för vraket och dess läge. Det är likafullt med hänsyn till de nämnda tilläggen i den och den noggranna lodningen runt Beckholmen mer troligt att den tillkommit i samband med planeringen inför byggandet av skeppsdockorna på ön på 1840-talet.

### Vasa och bärgningsverksamhet i Stockholms ström på 1860- och 1870-talen

Drygt tjugo år efter Fahnehjells ansökan 1844 om att genomföra bärgning på *Vasa* kom skeppet åter i fokus. Enligt Hafströms artikel från 1961 var kunskapen om *Vasas* förlisningsplats levande också under senare delen av 1860-talet och i början av 1870-talet. Han nämner två olika källor i vilka skeppet och dess läge omtalas. I den s.k. Unmanska samlingen i Stockholms stadsarkiv hade han funnit uppgifter om att dykeriarbeten bedrevs på Stockholms ström sommaren 1868. På dess botten kände man då till platsen för flera vrak, bl.a. det efter *Vasa*. Den andra av Hafström citerade källan är uppgifter i tre tidningsartiklar om dykeriteknik i *Ny Illustrerad Tidning* år 1872 vari *Vasa* också uppmärksammas.

Texten som berör *Vasa* i den Unmanska samlingen från 1868, vilken är en handskriven redovisning, lyder:

År 1868: Under sommaren d. å. pågingo åtskilliga dykeriarbeten såväl å Stockholms ström som vid Dalarö. Under tidernas lopp hade å förstnämnde ställe helt naturligt samlat sig en mängd sjunkna fartygsvrak, ankare och ketteringar, som i inte ringa grad vore besvärliga för sjöfarten. I synnerhet omkring Skeppsbron vid dervarande moringar lågo riktiga klungor af sammangyttrade ankaren och ketteringar på sjöbotten. Af sjunkna vrak lågo flera på ganska djupt vatten utanför Södra Warfvet, Dockan etc. Ett sedan uråldriga tider sjunket lineskepp ligger i närheten av sist-nämnde plats... [den senare uppgiften avser uppenbarligen *Vasa*; författarens anmärkning]

Samtidigt med de ofvannämnde dykeriarbetena, som verkställdes af Stockholms Dykeribolag, pågick genom samma bolags försorg försök vid Dalarö med upptagandet af det derstädes på 1600-talet sjunkna lineskeppet Äpplet. Under detta arbete påträffades åtskilligt af intresse såsom skråkappor, bestående af träcylindrar hvaruti de mindre kulorna eller skrået blifvit löst lagda ibland krutet, äfvensom träcylindrar fyllda endast med krut; vantjungfrur, hvaruti delar av talgrepet ännu var kvarsittande; delar af lavetter; stycken af tåg, kablar, bly- och kopparplåt, järnkulor, kanoner af gjutjärn mm. Dykarne voro inne i lineskeppets kokhus eller kabyss, hvarest spiseln murad af tegel, ännu var i behåll. Uti et annat förvaringsrum sutto ännu efter nära 200 år block upphängda på sina platser.

Sedan en af hufvudstadens största trähandlare undersökt åtskilligt ekvirke, som upptagits från lineskeppet och funnit det vara af utmärkt kvalitet – i vissa delar öfverträffande mahogny och bi-behållande en vacker svart färg, sedan det blifvit fullkomligt torkadt, uppgjorde han med bolaget köp om allt ekvirke, som kunde upptagas och häraf förfärdigades senare af ett par hufvudstadens större snickare en del vackra möbler, som fingo god åtgång.<sup>8</sup>

De tre artiklar i *Ny Illustrerad Tidning* 1872 i vilka *Vasa* nämns är signerade av signaturen H. B. De har den gemensamma titeln *Något om dykeriväsendet*. I den första artikeln lyder texten:

Det äldsta hittills kända försök att i Sverige från sjöbotten på mekanisk väg upptaga föremål, tyckes vara år 1664. Under loppet af sommaren år 1628 hade nämligen i Stockholm fem lineskepp blifvit utrustade. Då ett af dessa, skeppet *Wasa*, om 80 kanoner, fördt af kapten Sjöfringh, hade gått till segels med SV vind, hände genom försumlighet den olyckan, att skeppet i en by, ehuru endast under trenne märssigel, och med uppstuckna skot, fick en sådan krängning, att vattnet gick in genom lä portar, hvilket hade

den följd, att, innan det hann till Blockhusudden, det sjönk på 10 famnar, midt för Danviken [not i den refererade texten: Troligen det vrak, som ligger på sjöbotten omkring 80 famnar söder om Dockan.] Kaptenen sattes väl i arrest, men någon riktig reda på sammanhanget med skeppets förolyckande lär icke erhållits. Illa lämpad ballast, hvaraf skeppet hade stark slagsida, synes dock varit i första anledningen till olyckan, och den andra, att icke portarne voro slutna, då vädret var byaktigt. Förmodligen har man försökt, om med framgång, är ovisst, att uppfiska skeppets kanoner, emedan år 1664 nedsändes i Stockholm en dykare till sjöbotten för att uppfiska skeppets kanoner, troligen tillhörande detta skepp. Denna dykare satt på en balk i en sorts dykareklocka, fick luft genom ett rör af brändt läder, och meddelade genom en lina tecken, då han borde höjas eller sänkas...<sup>9</sup>

Det är av ordalydelsen i den här texten att döma tydligt att signaturen H. B. har studerat, och citerar, ett vid denna tid väl känt sjökrigshistoriskt arbete, nämligen *Svensk Sjökrigs-historia i sammandrag* av C. A. Gyllengranat, utgivet år 1840. Artikelförfattaren följer nästan ord för ord texten i det sjökrigshistoriska arbetet om *Vasas* förlisning.

Den andra artikeln i serien rymmer följande passus med en särskild betydelse i detta sammanhang:

I Sverige har dykarekonsten såväl med iklädd dykaredräkt som med dykareklocka visserligen ej kunnat hålla jemna steg med utlandet i detta afseende; men våra försök i denna är dock ganska aktningvärd. Här i hufvudstaden är bland annat ett dykeribolag etableradt, hvilket förestås af civilingenjören Carl Santesson. Detta bolag har inom vårt land utfört rätt vackra arbeten...<sup>10</sup>

I dessa tre texter är det några uppgifter som drar till sig intresset i det här sammanhanget. Det framhålls dels att man bedrev dykeriarbeten i Stockholms hamn och på Strömmen för att borttaga gamla, för sjötrafiken hinderliga skeppsvrak år 1868, dels att ett av de vrak man intresserade sig för var det efter *Vasa*. Författarna redovisade också att dykeriarbetena i Stockholms hamn utfördes av Stockholms Dykeribolag, under ledning av en Carl Santesson. Bolaget var även verksamt med omfattande bärgningar på vraket efter örlogsfartyget *Riksäpplet* förlist vid Dalarö Skans 1676.

Carl Santesson visar sig, när man söker vidare, vara Carl Ludvig Santesson (1843–1894), född i Stockholm med tenngjutarmästaren Nils Abraham San-

tesson och hans hustru Katarina som föräldrar. Han var elev vid Teknologiska Institutet i Stockholm 1860–1864 och avlade examen som civilingenjör i väg- och vattenbyggnad. Han var åren 1864–1867 verksam med olika ritningsarbeten, bl. a för Stockholms stads omreglering. Vidare var han anställd vid järnvägsundersökningar i Värmland och vid sänkningen av Olandsån i Roslagen samt flera motsvarande arbeten. Santesson bildade år 1867 Stockholms Dykeribolag. Han var ursprungligen en av tre delägare, men blev 1870 dess ensamägare. De två andra delägarna var studiekamrater till honom vid Teknologiska Institutet, Clemens Gottfrid Rystedt och Gustaf Erik Nordvall. De avlade alla tre civilingenjörsexamina år 1864.

Bolagets ändamål var att utföra muddringar, grundläggningar av kaj- och brobyggnader, upprensningsarbeten samt att bärga fartyg och sjunket gods. Bolaget kom att utföra flera stora dykeriarbeten i Stockholms hamn, bland vilka man i detta sammanhang kan märka de ovan nämnda upprensningarna av Stockholms ström på slutet av 1860-talet och även arbeten vid tillbyggnaden av skeppsdockan på Beckholmen omkring 1870. Bolaget var det första i Sverige som använde dykare för undervattensarbeten.<sup>11</sup> Det hade enligt dess annonser i dagspress under 1860-talets senare år och början av 1870-talet, sin adress på Västerlånggatan 58, senare på nummer 79 på samma gata. Det vore av intresse att veta om det kan finnas spår efter bolaget på dessa adresser.

Carl Ludvig Santesson blev 51 år gammal och avled 1894.<sup>12</sup> Av de två andra delägarna i Stockholms Dykeribolag var Clemens Gottfrid Rystedt (1843–1921) född i Nordmarks socken i Värmland och son till godsägare Carl Gustaf Rystedt och hans hustru Brita Maria, född Eriksson. Rystedt var delägare i Stockholms dykeribolag under åren 1867–1870. Senare var han innehavare av en byggnadsmaterialaffär i Stockholm, firma C. Gottfrid Rystedt, och även bl.a. verkställande direktör för Bultfabriks AB i Hallstahammar. Rystedt var också ledamot av Stockholms Stadsfullmäktige 1898–1910. Den tredje delägaren, Gustaf Erik Nordvall (1843–1897) var son till dispaschören Jonas Adrian Nordvall och hans hustru Maria Catharina, född Leffler, och född i Strängnäs. Efter åren i Stockholms Dykeribolag, som han lämnade 1870, arbetade han inom olika järnvägsprojekt. Han var trafikchef vid Nordmark – Klarälvens järnväg 1878–1897.

En genomgång av handlingar i Stockholms stadsarkiv<sup>13</sup> ger besked om rensningar och undervattensarbeten som utfördes i Stockholms hamn vid denna

tid. År 1867 anges t.ex. att man utförde bortsprängning av ett grund i Norrström emellan Gustaf III:s staty och Skeppsholmsbron. Man sprängde under dessa år också bort grund i Klara sjö och tog 1868 upp ett vrak av en skuta och ankare i detta emellan Skeppsholmen och Kastellholmen. Handlingarna i Stockholms stadsarkiv ger därtill beskedet att man 1868 arbetade med att förbereda en segelränna/sjöled åt Saltsjön. Bägge de inledningsvis citerade, tryckta källorna bekräftar att det var Stockholms Dykeribolag som utförde dessa undervattensarbeten åt staden.

Det är inte alltför långsökt att anta att bolaget, i samband med rensningen av sjöleden in till Stockholm 1868, kommit i kontakt med *Vasas* vrak som ju låg mitt i denna led – det bör ju ha varit det mest betydande hindret på denna led överhuvud. Det bör därför, när man rensade sjöleden in till staden, ha varit en angelägen uppgift att söka undanröja vraket efter *Vasa*. Vid bärgningen 1961 kunde konstateras att ett stort antal ankare genom tiden fastnat i *Vasas* vrak. En del av dessa har säkert hört till fartyg, som avsåg att ankra på redde, men som då istället fastnat med ankarna i vraket.

Man kan ställa frågan vad bolagets kontakt med *Vasas* vrak kan ha innefattat. Var det endast fråga om en registrering av vraket och dess läge, t.ex. genom positionering och lodning? Eller var det fråga om planering och insatser för att rensa bort vraket, för att förbättra förutsättningarna för sjötrafiken i Stockholms hamn, eller för trafiken in och ut ur den då utvidgade skeppsdockan? Vilka åtgärder har man i så fall utfört?

Eller handlade det möjligen om en mer omfattande bärgning av fynd och skeppsdelar från vraket? Stockholms Dykeribolag bedrev ju som redan nämnts under flera år på 1860-talet bärgningsarbeten på ett annat vrak av ett stort örlogsfartyg från 1600-talet, nämligen det efter *Riksäpplet* vid Dalarö. Dessa bärgningsarbeten omtalas i flera artiklar både i Stockholmspress och i landsorten under 1860-talet. Man nämner bl.a. då bärgade föremål, t.ex. tre kanoner och ett ankare, som transporterades in till Stockholm och ställdes ut där.<sup>14</sup> Man bör emellertid förutsätta att om bolaget utfört sådan bärgningsverksamhet också på *Vasa* hade det med all säkerhet uppmärksamats än mer av press vid denna tid än bärgningarna på *Riksäpplet*. Det senare låg ute i skärgården medan *Vasa* låg mitt i huvudstadens hamn. Det hade säkert gjort sådana bärgningar till ett betydligt intressantare nyhetsstoff än de vid *Riksäpplet*.

Av detta borde slutsatsen kunna dras att det inte var fråga om någon mer

omfattande bärgning på *Vasa* vid den här tiden. Mer troligt är då att bolaget hade att tackla uppgiften hur man skulle kunna rensa sjöleden in till Stockholm från det stora vraket som låg mitt i den. Det är än så länge inte känt hur långt man kan ha kommit med denna verksamhet och vad man i så fall utförde. Det kan finnas möjligheter att driva forskningen i detta avsnitt i *Vasas* långa bärgningshistoria vidare genom t.ex. utvidgade arkivstudier.

Stockholms Dykeribolag var även engagerat i utbyggnaden av de två dockorna på Beckholmen, ett arbete som var slutfört i början av 1870-talet.<sup>15</sup> *Vasas* vrakplats låg nära dessa. Det hade ju som nämnts sannolikt berörts av planeringen för dockornas byggande ett tjugotal år tidigare (se ovan). Det är även tänkbart att bolaget omkring 1870 kan ha haft att utföra arbeten som berört *Vasas* vrak. Det kan t.ex. ha gällt dumpning av sprängsten uttagna från dockornas väggar. Om detta är för närvarande inget närmare känt. Fahnehjelm var fortsatt verksam under 1860-talet. Han kan då mycket väl ha haft kontakt med och förmedlat erfarenheter om *Vasa* och andra vrak till delägarna i Stockholms Dykeribolag.

#### Lokalisering av och verksamhet på *Vasa* på 1890-talet

Knappt tjugofem år efter Stockholms Dykeribolags engagemang i vraket efter *Vasa* vaknade intresset för skeppet återigen. I centrum för denna nya bärgningsverksamhet och som pådrivande kraft, stod kaptenen i flottan Ludvig Andreas Hubendick (Fig. 4). Han ingick vid denna tid i flottans reserv efter att ha beviljats avsked år 1890.<sup>16</sup> Det bärgningsprojekt som nu utvecklades är jämförelsevis väl belagt genom handlingar som bevarats, dels arkivhandlingar, dels tidningsartiklar och dels annan tryckt information. Det är inte minst personhistoriskt intressant genom att flera i denna tid framstående stockholmsborgare engagerade sig i bärgningsverksamhet på *Vasa* och andra vrak. Hubendick har efterlämnat ett omfattande arkivmaterial som beskriver detta. Materialet överlämnades 1948 till Tekniska museets arkiv av en efterlevande släkting och befinner sig sedan dess i museets vård. I sin dagbok skriver Hubendick 1895:

hela denna sommar 1894 [skall vara 1895; författarens anmärkning] höll jag på med att söka efter vrak... Vi upptäckte även var *Vasa* ligger sjunken... rodde hem till Djurgården klockan halv 12

på natten, samt längre fram i Oktober höll jag på med att bilda bolag för upptagning af vrak m.m., men Verner [avser dockmästaren vid Beckholmsdockorna, Feodor Werner; författarens anmärkning] och Hildebrand [avser riksantikvarien, Hans Hildebrand; författarens anmärkning] som lofvat vara med blefvo onda och drogo sig tillbaka emedan en redaktör i Dagens Nyheter sagt att vi skulle konkurrera med Neptun [avser Neptunbolaget; författarens anmärkning]. Vi, Major Andersson, Ingeniör Jehander och jag voro uppe på uppvaktning hos Kung Oscar för att tacka honom för tillåtelsen att uppta gamla örlogsfartyg. Hela företaget gick om intet.

Det som Werner och Hildebrand enligt Hubendick drog sig ur var uppenbarligen bildandet av styrelsen för ett bärgningsbolag som man planerade vid denna tid (se vidare nedan).<sup>17</sup>

Den tidningsartikel om planerad bärgningsverksamhet som Hubendick nämner återfinns i *Dagens Nyheter* den 25 oktober 1895. Artikeln ger oss en god inblick i hur man såg på arkeologisk verksamhet under vatten i slutet av 1800-talet genom de inlevelsefulla formuleringarna om ämnet i den:

Hafsdjupets skatter ha i alla tider och företrädesvis lockat menniskornas håg. Sagolockelsen har städse bott i djupet, men vår tid vill – när den skall dyka ned i dessa dolda riken – gerna söka och naturligtvis äfven finna skatter af mera solid beskaffenhet. Men liksom diktaren för sig finner ett rike 'djupt i hafvet på demantehällen', så dväljes äfven arkeologen gerna der nere, om ej med reella forskningar, så åtminstone med sin håg. I dessa dagar förbereda några företagsamma män i hufvudstaden en verksamhet, som har till syfte att förverkliga arkeologens drömmar i detta hänseende, men till det arkeologiska intresset ha de äfven – som det egnar och anstår praktiska menniskor – knutit ett merkantilt. I Stockholms ström, i vår skärgårds vikar, fjärdar och sund och utmed Östersjöns kuster ligga – derom har man genom noggranna dykarundersökningar öfvertygat sig – stora skatter, som i flydda tider genom fiendehand eller annorledes sänkts i djupet, skatter i form af vrak med dyrbara laster eller föremål, som kunna vara upplysande för skilda epokers historia.

Artikelförfattaren nämner särskilt att det inte långt från Stockholm ligger "ett linieskepp med 40 kanoner och en ansenlig last, om hvars art man dock ej kunnat få kännedom, i saknad af medel för bedrifvandet av energiska un-

dersökningar”. Det är ingen tvekan om att det är *Vasa* som avses i denna upplysning. Detta framgår tydligt i handlingarna i Hubendicks arkivmaterial i vilka intresset för och arbetet med att lokalisera *Vasa* inom bärgningsbolaget Njord redovisas. Njord var det bolag som man år 1896 skulle komma att bilda för denna verksamhet.

Det anges som framgått i artikeln också att man med sin verksamhet kunde komma att konkurrera med Neptunbolaget, vilket var det största svenska bärgningsbolaget vid denna tid. Hubendick skriver i sin dagbok att det var den uppgiften som fick Feodor Werner, dockmästare på Beckholmen, att dra sig ur uppdraget som ledamot i Njords styrelse, där han var tänkt att ingå. Förklaringen kan ha varit att han i sin yrkesfunktion var beroende av ett gott samarbete med Neptunbolaget, vilket bärgade haverister, vilka Beckholmsdockorna kunde få möjlighet att ta emot för reparation. Det kan ha varit så att han inte ville störa den för hans yrkesuppdrag viktiga relationen till Neptunbolaget genom att engagera sig i en konkurrent till detta. Riksantikvarien Hans Hildebrand kan ha haft andra skäl för att avsäga sig ett tilltänkt uppdrag som ledamot i ett bärgningsbolags styrelse. Ett sådant kan möjligen ha varit att han befarade att riskera sin officiella ställning som ansvarig för landets kulturminnesvård genom ett sådant ledamotskap. Det förra kunde möjligen uppfattas ha andra än kulturmiljövårdande ändamål, t.ex. sådana kopplade till skattsökeri med vinstmotiv.

Trots Hubendicks pessimistiska kommentar i dagboken hösten 1895 kom bärgningsprojektet likafullt att vidareutvecklas. År 1896 skriver han i samma dagbok:



*Fig. 4. Fotoporträtt av Ludvig Andreas Hubendick (1835–1914), kapten i flottan och ledamot av styrelsen för Muddrings & Dykarbolaget Njord, vilket verkade för bärgning av Vasa på 1890-talet. (Personhistoriska arkivet, Tekn. Museets arkiv)*

Hela denna sommar höll jag på med att söka efter vrak och taga upp hvad som kunde erhållas. Vi fingo ett grovt ektimmer, ett vrakstycke svart ek, en lång järnketting, ett stångjärn, ett större ankare, en gammal båt. Man var bara ute då och då. Vi upptäckte äfven var *Vasa* ligger sjunken, och att där jag trodde den låg endast var en stengrund...

Kaptenen Hubendicks handlingar rörande lokaliserings- och bärgningsverksamhet på *Vasa* och andra vrak, som alltså förvaras i Tekniska museets arkiv, kan här bara beskrivas översiktligt med fokus på hans intresse för och engagemang i just lokalisering och verksamhet på *Vasa*. Hubendicks handlingar, kartor m.m. belyser ingående motiven för och utvecklingen av denna verksamhet. Handlingarna berättar om lokaliseringsarbete på *Vasas* förlisningsplats, men beskriver också dykning och bärgning på flera andra vrak i Stockholms vatten. Flera kartor ingår i Hubendicks arkiv bland vilka två redovisar läget för *Vasas* vrak (se vidare avsnittet "Två kartor från 1890-talet utvisande läget för *Vasas* vrak" nedan).

Enligt en kopia av en skrivelse i Hubendicks arkiv av den 5 mars 1895 anhöll tre personer hos Överståthållarämbetet om att få närmare undersöka vrak på botten i Stockholms ström "och möjligen söka ta upp något eller några av dem." Anhållan är undertecknad av E. Andersson, L. Hubendick och S. Jehander. Vilka dessa personer är ska beskrivas närmare längre fram. Man anger åtta olika platser för sökning efter vrak med syftlinjer i Stockholms ström, bl.a. för *Vasa*. Den 2 december 1895 begär man förlängning av tillståndet till 1899 för att kunna bilda ett bolag för ändamålet. Man har nu undersökt och bärgat på flera av de vrakplatser man känner till och vill fortsätta på dem som återstår. Tillstånd förnyades sedan till och med den 1 december 1897.

Enligt ett protokoll i arkivmaterialet från ett möte vid Överståthållarämbetets kansli den 10 december 1895 hade bärgningskonsortiet ingivit följande uppgifter: Man tror sig dels genom forskningar i historiska handlingar, dels genom lodningar på platsen ha funnit ett fartyg, som för ett par hundra år sedan sjunkit ungefär mitt emellan Beckholmen och Tegelviken. Man anhåller vördsammt att få undersöka detta farvatten närmare och om man finner vraket söka ta upp detta. Det är alldeles klart, enligt andra uppgifter om intresset för *Vasa* som dessa handlingar innehåller, att det är vraket efter detta fartyg som avses.

Vid mötet ansöks även om förlängning av tillståndet för dykning och bärgning till den 1 januari 1900.

Hubendick gavs den 2 januari 1896 fullmakt av konsortiet kring honom att inköpa en dykapparat för större djup, vilken är undertecknad av major E. Andersson (Fig. 5). Man framställde under våren 1896 en inbjudan, daterad den 25 april, till aktieteckning i Muddrings & Dykarbolaget Njord, som nu bildades för att kunna bedriva den planerade bärgraverksamheten. I inbjudan meddelades att bolaget ska uppsöka och ta upp fartyg i vissa delar av Stockholms ström. Här framhölls att det fanns stora värden att hämta från gamla tiders fartyg och nämner då ekvirke, metallkanoner och mynt. Man underströk att dessa fynd inte bara hade ett ekonomiskt utan även ett stort historiskt och arkeologiskt värde. Inbjudan hade undertecknats

av i nämnd ordning konteramiralen Otto Lagerberg, majoren Emil Andersson, skeppsklareraren och vicekonsuln för USA, Axel Georgii, kaptenen i flottan Ludvig Hubendick och ingenjören Sven Jehander. I *Dagens Nyheter* den 23 maj 1896 meddelades under rubriken "Hvad Strömmen gömmer" att: "Major E. Andersson, kapten L. Hubendick och ingenjör S. Jehander ha nu erhållit tillstånd att inom Stockholms stads hamnområde, derest laga hinder icke möter, upptaga sjunket gods som af dertill lagligen berättigad egare öfvergivits och att, utan intrång af andra därmed fortfara till den 1 januari 1900."

En handling från den 29 augusti 1896 redovisar en överenskommelse inom konsortiet med följande lydelse: "i och för undersökning av sjunkna skeppet *Vasa*, där det förmodas ligga, förbinda sig undertecknade gemensamt till lika delar el-



*Fig. 5. Fotoporträtt, daterat 1882, av dåvarande kaptenen vid Upplands regemente, och krigshjälten från fransk-tyska kriget, Emil Andersson (1843–1910). Denne var ledamot i styrelsen för Muddrings & Dykarbolaget Njord, bildat 1896 för att bland annat bärga Vasa. (Krigsarkivet. Porträttalbumsamlingen)*

ler enligt överenskommelse att bekosta arbetena för detta intill högst 200 kronor." Flera handlingar, bl.a. ett kvitto på handräkningsarbete vid undersökningar, dragningar och lodningar för att utfinna och bestämma läget av "sjunkna skeppet Wasen", visar att man i juni 1896 var i arbete på *Vasas* förslisningsplats. Däremot ges det i de bevarade handlingarna inte besked om resultaten av arbetet.

År 1897 förändrades bärgningsprojektets organisation. I april det året gjordes en överenskommelse angående rättigheterna för delägarna i bolaget Njord vid fortsatt verksamhet på örlogsskeppet Wasen eller Wasa. Detta gjordes i samband med att den verksamheten överfördes från bärgningsbolaget Njord till bärgnings- och dykeribolaget Bottenhafvet, vilket stod under ledning av civilingenjören Oscar Wollert. Varför denna förändring genomfördes anges inte, men från det året var det således genom det senare bärgningsbolaget som verksamheten på *Vasas* och andra vrakplatser avsågs genomföras.

En överlåtelsehandling i avskrift i Hubendicks arkiv, signerad av Oscar Wollert för Bottenhafvet den 8 april 1897, preciserar följande om bärgningsverksamhet på *Vasas* vrakplats: i handlingen fastställs överlåtelsen till Bottenhafvet för arbeten med upptagandet av ett fartyg ungefär mitt emellan Beckholmen och Tegelviken den 10 december 1895, vilket fartyg förmenas vara örlogsskeppet Wasen eller Wasa. För detta förbinder sig bolaget att till major Emil Andersson, kapten Ludvig Hubendick och Sven Jehander utbetala en fjärdedel av den nettovinst som realiseras genom upptagandet av sagda fartyg i sin helhet eller delar därav i händelse sådant skulle komma att verkställas.

I Registreringshandlingar till aktiebolag i Patent- och registreringsverket, Bolagsbyrån, vid Riksarkivet framgår det att två av de personer som ingick i styrelsen för AB Njord, också kom att ingå i AB Bottenhafvets styrelse. Där finner vi nämligen namnen på både kaptenen Hubendick och majoren Andersson. Bärgningsbolaget Bottenhafvet begärdes några år senare 1901 i likvidation, varför man kan anta att gruppens aktiva intresse för *Vasas* vrak då upphörde.

I Hubendicks arkivmaterial ingår alltså avskrifter av ansökningar till och protokoll framställda vid Överståthållarämbetet för det här redovisade bärgningsprojektet. Det har av det skälet varit befogat att undersöka om dessa återfinns i Överståthållarämbetets arkiv i Stockholms stadsarkiv och om det möjligen kan finnas ytterligare handlingar, t.ex. kartor eller bilder, som projektet arkiverade i anslutning till dessa där. I en protokollserie för 1895 vid ämbetets

första kansliavdelning finns de ansökningshandlingar som även förekommer i avskrifter i Hubendicks arkiv.<sup>18</sup>

En genomgång av centrala arkivserier för 1895 i ämbetets mångförgrenade arkiv, t.ex. första kansliavdelningens protokoll i utsökningsmål, utsökningsdiarier och ekonomiska diarium samt handlingar till dessa, visar dessutom att det år 1895 i dessa registrerats sex olika handlingar i detta tillståndsärende. Samtliga saknas dock i dag i serien av handlingar till diarierna. Det bör understrykas att denna arkivgenomgång inte får ses som slutförd. Det framgår t.ex. av ett koncept i Hubendicks arkiv på Tekniska museet att ärendet remitterats till flera instanser inom och utanför Överståthållarämbetet och att yttranden inkommit från örlogsstationens befälhavare, hamnkaptenen, drätselnämndens första avdelning, en H. Lundström där, och Marinförvaltningen. Det är fullt möjligt att till dem översända handlingar om Njords bärgningsverksamhet bevarats i dessa organisationers arkiv. Det kan tilläggas att Hubendick, enligt handlingarna i dennes arkiv, under våren 1895 lämnade in en ansökan till Patentverket och som antogs där för en "Apparat för lyftning av sjunkna vrak eller andra föremål". Det återstår att undersöka handlingarna om denna ansökan och lyftapparatens utförande. Ansökan anges innehålla ritningar på apparaten.

Man hade sammanfattningsvis 1895 samlat en grupp samhällsmedlemmar, hemmahörande i Stockholm och väl kända i sin tid, att ingå i styrelsen för bärgningsbolaget Njord för bärgning på *Vasa* och andra vrak. Förutom Hubendick ingick i Njords styrelse från början och i bokstavsordning följande personer: majoren Emil Andersson, krigshjälte från fransk-tyska kriget 1870-71, Axel Georgii, skeppsklarerare m.m., civilingenjören Sven Jehander och konteramiralen Otto Lagerberg. Riksantikvarien Hans Hildebrand, och sjökaptenen och dockmästaren vid dockorna på Beckholmen Feodor Werner, var 1895 engagerade som blivande ledamöter, men synes ha avböjt detta innan bolaget bildades. Huvudägare i AB Bottenhafvet, som kom till 1897 och som övertog bärgningsuppdragen, var civilingenjören Oscar Wollert. I bolagets styrelse ingick i olika omgångar förutom Hubendick och Emil Andersson vice härads-hövding C. A. V. Ek, hovrättsnotarien C. G. Elliot, direktören Robert Rudolf Lundberg, och underlöjtnanten i flottans reserv Eric Friden Törnros. Den senare firman tecknades av Hubendick.

Bärgningsprojektet på *Vasa* på 1890-talet liknar i några avseenden det som utvecklades kring *Vasa* sextio år senare, på 1950-talet. Till likheterna hör enga-

gerandet av inflytelserika personer i samhället i projekten.<sup>19</sup> Dit hörde i bägge fallen medverkan av framstående sjöofficerare. År 1957 engagerades den dåvarande riksantikvarien Bengt Thordeman, dvs. landets högste ansvarige för skydd av kulturmiljö och fornlämningar, i Vasakommittén. År 1895 avsågs som nämnts den tidens riksantikvarie, Hans Hildebrand, att inväljas i bärgningsbolaget Njords styrelse. Wasakommittén och Anders Franzén uppvaktade, som exempel på ytterligare en parallellitet mellan projekten, och fick stöd av kung Gustaf VI Adolf för *Vasa*-projektet 1957. År 1895 uppvaktade majoren Andersson, kaptenen Hubendick och civilingenjören Jehander, kung Oscar II för att tacka för tillståndet att få genomföra lokalisering av och bärgning på *Vasa* och andra vrak.<sup>20</sup> Det är möjligt att det i Riksarkivet eller i Bernadottearkivet kan finnas information i form av handlingar, protokoll eller motsvarande om det år 1895 planerade bärgningsprojektet, intagna vid denna uppvaktning.

Handlingarna i Tekniska museets arkiv visar att Hubendick bedrev omfattande studier kring *Vasa* och dess förlisning, både i historiska arbeten och i arkivmaterial från tiden för denna. Särskilt intressant är dokumentationen i handlingarna av det vrakhistoriska intresse som han omfattade. I bevarade promemorior räknar han upp en lång rad kända skeppsvrak, inte minst gamla svenska örlogsskepp, var fartygen förlist och när det skett. Dessa anteckningar utgör ännu ett tydligt nedslag för den sekelgamla örlogshistoriska traditionen kring vraken efter förlista örlogsskepp (se inledningen). Denna tradition kom ju även att tydliggöras under 1900-talet. Det skedde bl.a. genom kaptenen Lenny Stackells yttranden i intervjuer i dagspress 1921, vid bärgningarna på *Riksäpplet* och *Gröne Jägaren* (se nedan), och i intensifierad grad i samband med identifieringen av *Vasa* genom Anders Franzén på 1950-talet.

Det saknas däremot uppgifter i Hubendicks arkiv om genomförandet och resultaten av lokaliseringen och annan verksamhet på *Vasa* på 1890-talet. Att vraket upptäcktes är helt klart. Det är troligt att man dök på det, men däremot vet vi inte om och vad man i så fall gjorde på det och vad som eventuellt kan ha bärgats från det. Det är inte otänkbart att det kan finnas information om detta i handlingar eller minnen bevarade i privat ägo, t.ex. i arkiv tillhörande ättlingar till dem som deltog i projektet.

## Kung Oscar II:s sjökrigshistoriska intresse och bärgningsplanerna för Vasa på 1890-talet

Det var ingen tillfällighet att gruppen som planerade bärgningsbolaget Njord 1895, uppvaktade kung Oscar II för att tacka för tillståndet att lokalisera och bärga vrak, bl.a. *Vasa*. Det var formellt sett vid denna tid Kungl. Majt. som gav sådana tillstånd. Dessutom är det möjligt att det har funnits ett personligt intresse hos Oscar II för den planerade bärgningsverksamheten. Denne odlade, både innan han 1872 tillträdde det kungliga ämbetet efter sin bror Karl XV och därefter, ett stort intresse för den svenska flottan och inte minst dess historia.<sup>21</sup>

Utbildning till sjöofficerare har utvecklats till en tradition inom familjen Bernadotte. Flera av dess representanter har sedan mitten av 1800-talet fått denna utbildning. Prins Oscar Fredriks, sedermera Oscar II, yrke var från början sjöofficerens (Fig. 6). Eftersom han var tredje son till Oscar I och hans bröder stod före honom i successionsordningen, hade han planerat en yrkesbana som sjöofficer och inledde också en sådan. Hans son, prins Oscar Bernadotte, hans sonson prins Wilhelm, sonsonson prins Bertil, och slutligen den nuvarande kungen och hans son, kom senare alla att få denna utbildning.

Oscar II:s sjökrigshistoriska intresse framgår tydligt i hans författarskap, både på vers och på prosa. Ett tidigt uttryck för det förre är diktcykeln *Ur Svenska Flottans Häfder*, som han gav ut under pseudonymen Oscar Fredrik år 1858.<sup>22</sup> Han mottog 1857 Svenska Akademiens andra pris för detta diktverk. Han tackade med följande ord, vilka väl illustrerar hans sjökrigshistoriska intresse. Tacket rymmer en stark känsla för den svenska nationen, dess flotta och dess historia:

Böljornas sång emot skeppssidan och skären hafva utgjort min ungdoms skönaste musik. Min ungdoms käraste studium, var *det* af de vördade och ärorika minnen hvilka stråla från Sveas himmel. Jag har velat lägga äfven min ringa skärf på fosterlandets altare, då jag vågat stämma min lyras svaga strängar till de sånger om Svenska Flottans Minnen, hvilka tillvunnit mig en hedrande uppmärksamhet från Svenska Akademiens sida, som jag knappast vågat hoppas, att de skulle anses förtjäna...



Fig. 6. Kung Oscar II år 1899 på pansarskeppet Odens fördäck omgiven av sjöofficerare och besökare ombord. (Statens sjöhistoriska museums bildarkiv)

I diktsamlingens dedikation, ställd till "Svenska Flottans officers-corps", ger han också sin värdering av denna historieskrivnings betydelse:

Han har [...] medtagit den glada öfvertygelsen, att flottans samtida officerare ännu hysa lika stor värma för fosterlandets ära och sina plikter, som förfädren. Han vet, att samma okufliga kärlek till flaggan lågar i deras bröst, som i en Psilanders, en Ehrenskölds, en Baltzar Horns [svenska sjöhjältar i äldre tid; författarens anmärkning], och denna visshet har skänkt honom mod och lust att stränga sin lyra till några Minnessånger, hemtade ur flottans häfder...

Diktsamlingen rymmer flera dikter i tidens stil hyllande särskilt svenska sjöhjältars bragder och skildrande berömda, svenska örlogsskepps dramatiska öden. I det avseendet anknyter dessa dikter nära till den didaktiska, sjökrigshistoriska litteratur, som skildrades i inledningen till denna text och som kan föl-

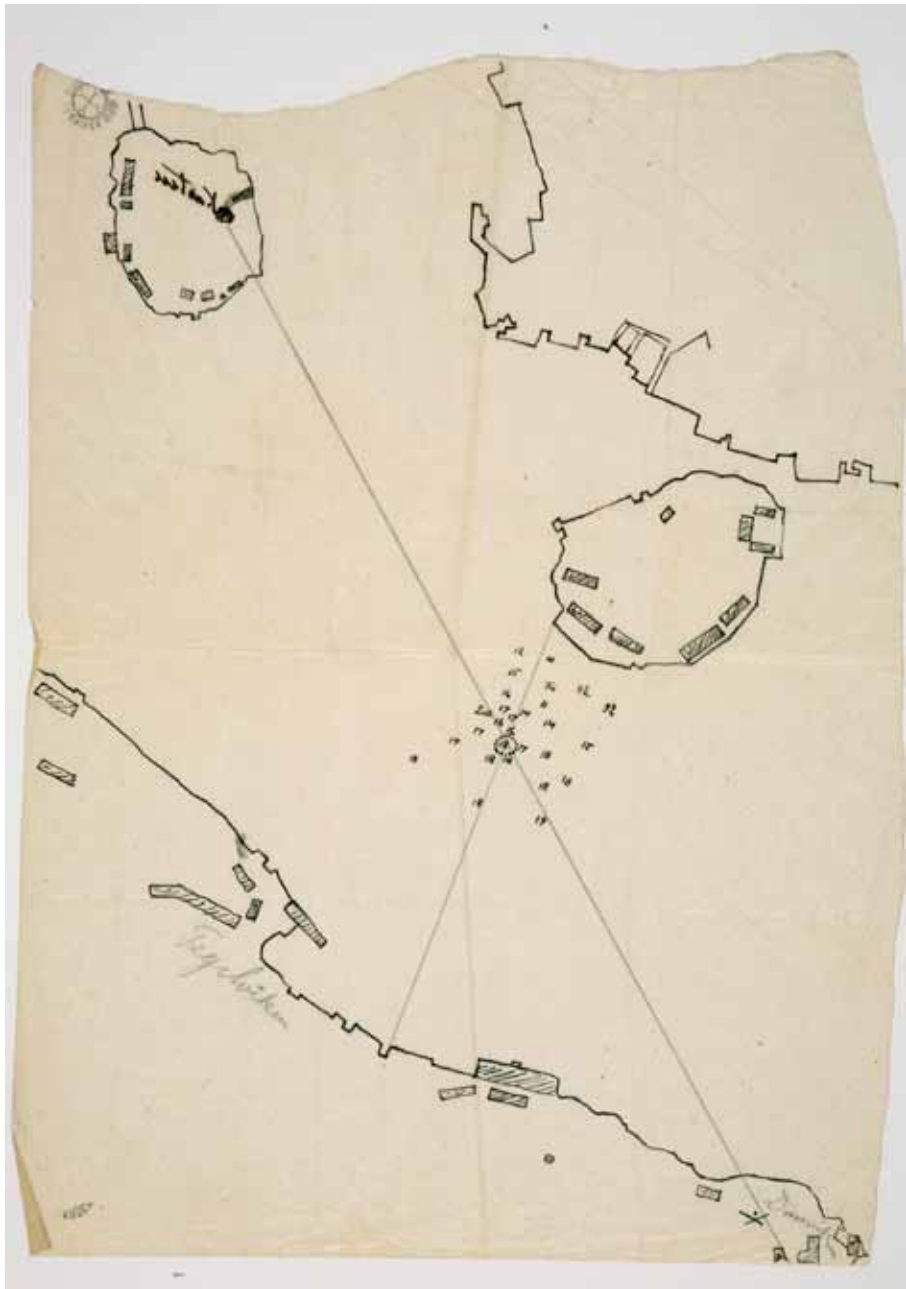
jas tillbaka till första hälften av 1700-talet.<sup>23</sup> Diktsamlingen placerar in kung Oscar II som en framträdande bärare av denna tradition. Även i senare diktverk tog han upp samma tema.

Det finns gott om vittnesbörd om prins Oscar Fredriks, senare Oscar II:s, intresse för flottans historia i hans efterlämnade författarskap på prosa. I hans samlade skrifter finner man åtskilliga exempel på både sjömilitära och sjökrigshistoriska arbeten och tal till flottans officerare och manskap och motsvarande, i vilka vapnets historia hyllas.<sup>24</sup> Hur Oscar II ställde sig personligen till den planerade bärgningen av *Vasa* på 1890-talet har vi inga uppgifter om idag. Hans aktiva, örlogshistoriska intresse går däremot att dokumentera. Kan det vara så att kung Gustav VI Adolf i sitt intresse och stöd för *Vasa*-projektet på 1950-talet följde sin farfar, Oscar II, i spåren? Han bör ju ha varit väl bekant med dennes intresse för flottan och dess historia.

#### Två kartor från 1890-talet utvisande läget för *Vasas* vrak

I en avskrift av en ansökan till Överståthållarämbetet daterad den 5 mars 1895 i Ludvig Hubendicks arkiv vid Tekniska museet anför de tre sökande, Andersson, Hubendick och Jehander, att de "genom studiet af gamla kartor och historiska handlingar hafva [...] kommit till kännedom om, att åtskilliga vrak af fartyg, som sjunkit under sextonhundratalet böra finnas på bottnen av Stockholms ström..." Formuleringen anger att man bedrivit studier av både arkivhandlingar och av äldre kartor för att sondera förekomsten av vraken. Att ett av dem var *Vasa* är alldeles tydligt. I samma arkiv ingår också två kartor på vilka läget för *Vasas* vrak är markerat. Bägge kartorna är arbetskartor, eller snarare kartsquisser, framtagna genom kalkering på ett kartunderlag visande Stockholms ströms östra del. Underlaget utgjorde nu, som när man kalkerade kartan på 1840-talet (Fig. 2), kartan från 1836 (Fig. 3) (se även ovan under Kartor från 1830- och 1840-talen med läget för *Vasas* vrak). Det är naturligt att så skett eftersom det var den mest moderna sjökartan över Stockholms ström även drygt ett halvsekel efter att den framställts. På denna originalkarta är som nämnts ovan *Vasas* vrak markerat som en uppgrundning söder om Beckholmen.

Kartbilden i den ena kartan i Hubendicks arkiv visar Beckholmen, såsom ön såg ut före byggandet av Beckholmsdockorna på 1840-talet och innan bron till



Beckholmen byggts på 1850-talet, på samma sätt som kartan från 1836 visar detta (Fig. 7). Läget för *Vasas* vrak på denna arbetskarta har markerats med en cirkel utförd som med punktlinj, liksom på kartan från 1836. Man har på arbetskartan lagt in samma lodade djup kring *Vasa* som på den från 1836, vilket sannolikt betyder att man även kalkerat in dessa djup från originalkartan. Därtill har man med blyerts lagt in enslinjer för läget för vraket av *Vasa*. Den ena av dessa går mellan Beckholmen och Södra Varvet och den andra mellan Kastellholmen och en punkt vid Danviken.

Den andra kartan i Hubendicks arkiv med *Vasas* läge inlagt är också den kalkerad från kartan från 1836, men den är mer skissartat utförd än den först nämnda. På denna har man även lagt in de två Beckholmsdockorna (att döma av utförandet som ett tillägg till den bild som den kalkerade kartan gav). Även på denna karta är *Vasas* läge markerat, liksom enslinjerna för detta läge. Också på denna karta har de lodade djupen kring vraket kalkerats från originalkartan, dock med färre djupmarkeringar än på den förra här beskrivna. På ett särskilt blad i anslutning till kartorna finns en skriftlig beskrivning av fixpunkterna för och sträckningen av de enslinjer med vilka *Vasas* läge angivits på kartorna. Ut-sättandet av enslinjer på kartorna och den bevarade, skriftliga beskrivningen av dessas sträckning ger ett klart besked om att man på 1890-talet åter lokaliserat och fastställt läget för *Vasa*.

*Fig. 7. En av två varandra liknande, handritade arbetskartor över Stockholms ström i Ludvig Andreas Hubendicks arkiv vid Tekniska museet. Kartan är med all sannolikhet tillkommen i samband med verksamheten på Vasa på 1890-talet. Även denna karta har tillkommit genom kalkering på sjökartan över Stockholms ström från 1836 (Fig. 3). Den visar Vasas läge söder om Beckholmen. På kartan har även enslinjer lagts in för att bestämma vrakets läge. Den ena enslinjen löper från en punkt på Kastellholmen till motsvarande vid Danviken, den andra från Beckholmens sydvästra udde till en punkt vid Tegelviken.*

## Vasa som övningsplats för flottans dykare

År 1999 kontaktades Vasamuseet av byggnadsingenjören Kurt Ericsson från Stockholm som berättade följande: Kurt Erikssons far var underofficer vid flottan under 1900-talets första hälft. Fadern hade för sonen berättat att det under hans yrkestid var väl känt var *Vasas* vrak låg utanför Beckholmen. Dykare vid flottstationen hade dykt på vraket och bärgat fynd från det. Att frågan kom upp och informationen lämnades till Kurt Ericsson av fadern hade följande bakgrund. Under Kurt Ericssons skoltid – närmare bestämt under åren 1935 till 1937 – berättade en av hans lärare, som hette Gipe, inför klassen att: ”*Vasa* hade seglat ikull härutanför, och att den låg någonstans härute. När jag kom hem berättade jag det för min far, och då sa han, ja han visste precis var den låg, för dom hade använt *Vasa* som övningsobjekt, när dom hade dykarutbildning. [...] jag har hört det vid flera tillfällen”. Enligt Kurt Ericsson hade man vid dykningen på vraket plockat upp fynd: ”Ja, pappa sa att dom hade ju plockat grejer där, från *Vasa* alltså. Det var ju övning. Dom hade alltså plockat upp grejer där. Så det fattas ju en del på akterkastellet.”<sup>25</sup>

Kurt Ericssons far, Erik Arvid Ericsson (1884–1956), tog värvning i flottan 1902, där han sedan var anställd under hela sitt yrkesliv. Han gick i pension 1945. Hans berättelse om dykning och bärgning på *Vasa* framfördes alltså till sonen vid mitten av 1930-talet, ungefär 20 år innan Anders Franzén lokaliserade och genom dykaren Per-Edvin Fälting bekräftade läget för *Vasa* på skeppets vrakplats. Erik Arvid Ericsson lämnade däremot inte någon uppgift till sonen om under vilka år de skildrade marina dykningarna på *Vasa* ägt rum. Vi känner idag till att ett privat bärgningsbolag varit verksamt på *Vasas* vrak, bärgningsbolaget AB Njord, på 1890-talet. Den verksamheten kan möjligen ha fortsatt in på 1900-talets allra första år (se ovan). Det är dock mer än osannolikt att flottans dykare skulle ha bedrivit dykarövningar på *Vasa* eller någon annanstans i regi av ett privat dykeriföretag som detta. Uppgiften om marina dykningar bör därför ses som vittnesbörd om ytterligare en kontakt med och verksamhet på *Vasa*.

Eftersom fadern hade tydliga minnesuppgifter om de marina dykningarna på *Vasa* och om vrakets läge, måste de förra ha skett under hans yrkesverksamma tid vid flottan från 1902. Hade dykarövningarna utförts så sent som under 1920- eller 1930-talen hade dessa antagligen varit kända därefter, även för dem

som engagerade sig för *Vasas* bärgning på 1950-talet. Fälting, som kom att spela en central roll i förberedelserna för bärgningen under 1950-talet, utbildades t.ex. som dykare på örlogsstationen på 1930-talet. Han borde ha hört talas om dykningar av flottans dykare på *Vasa* om de ägt rum så sent som på 1920- eller 1930-talen. Det gör det sannolikt att dykningarna utfördes under 1900-talets första eller två första decennier.

Ett sätt att söka fastställa, när dessa Marinens dykarövningar på *Vasa* ägde rum, kan vara att ta reda på vilka år Erik Arvid Ericsson tjänstgjorde vid örlogsstationen i Stockholm. Som fast anställd var han förlagd till olika platser i landet under sin tjänstgöringstid. Hans iakttagelser om dykningar på *Vasa* bör ju ha gjorts då han arbetade i Stockholm.

Kurt Eriksson säger något som är av betydelse i sammanhanget, nämligen att man dykt och bärgat på *Vasa* som övning för flottans dykare. Den uppgiften är intressant eftersom den visar att även *Vasa* var ett av de gamla vrak av örlogsskepp som flottans dykare bedrev övningar på (och då ofta även bärgade föremål från). Detta passar mycket väl in i en praxis som utvecklats inom flottan, innebärande att dess dykare återkommande dök på de gamla vraken av flottans fartyg från 1600-talet, i första hand för övnings skull. Dessa dykningar kan följas tillbaka till mitten av 1800-talet. Denna praxis kan beläggas både i vattnen kring örlogsbasen i Karlskrona, i Kalmarsund, i Stockholms skärgård och i Stockholms ström.<sup>26</sup> Den har således bedrivits in i modern tid. Författaren till denna text deltog under 1960- och 1970-talen som tjänsteman vid Statens Sjöhistoriska Museum som observatör vid sådana marina dykarövningar på gamla örlogsskeppsvrak, då man även bärgade delar från vraken. Efter att *Vasa* lokaliserats 1956 tillämpades återigen just detta slag av övningar för att förbereda bärgningen, nämligen genom utbildningsövningar för flottans dykare på *Vasas* vrak. Detta skedde dels under åren fram till bärgningen från 1956 till 1961, dels under fyndupptagningarna på vrakplatsen från 1963 till 1967.

Ingenjör Erikssons vittnesmål är än så länge det enda kända om marina dykarövningar och bärgningar på *Vasa* under 1900-talets förra del. Det är viktigt att kunna utforska denna del av *Vasas* historia vidare för att kunna klarlägga när och hur dessa dykarövningar på vraket utfördes. Man kan formulera flera frågor kring dessa dykningar på *Vasa* för fortsatt utforskning: var dessa marina dykarövningar enstaka företeelser eller något som bedrevs årligen eller mer regelbundet? Det är möjligt att flottans arkivserier på Krigsarkivet kan innehålla



*Fig. 8. Ledaren för bärgningsbolaget S. Olschanski, Simon Olschanski (t.h.) och kaptenen i flottan Lenny Stackell, vilka bägge var engagerade i bärgningsplaner för Vasa 1920–1921. Den senare hade utsetts till riksantikvariens kontrollant vid bärgningarna på Riksäpplet och Gröne Jägaren 1921, vilka utfördes av samma bärgningsbolag. Männen står på bärgningsfartyget Sigrids däck vid en järnkanon i sin lavett, bärgad från vraket av Gröne Jägaren i oktober 1921. (Statens sjöhistoriska museums bildarkiv)*

dokumentation av dessa dykarövningar. Finns det någon kunskap om vad de marina dykarna bärgat från *Vasa*? Enligt Kurt Erikssons far tog man upp föremål från *Vasas* akterkastell. Kan det ha varit fråga om skulpturer från detta? Finns några sådana fynd bevarade hos efterlevande till bärgarna eller annorstädes, eller uppgifter om, alternativt bilder av sådana?

## Planer för och ansökan om bärgning av Vasa 1920–1921

Det kom att dröja omkring tjugo år från det att 1890-talets intresse på *Vasas* vrak upphört i början av 1900-talet till dess att det återuppväcktes igen. År 1920 påträffades och bärgades flera bronskanoner på vraket efter örlogsskeppet *Riksnickeln*, förlist vid Viksten i Stockholms södra skärgård 1628. Bärgningen av kanonerna, vilka följande år inbringade en stor summa pengar till bärgarna, öppnade dörren till en period av vraketande som också inkluderade *Vasa*. Ledande i denna verksamhet var två bröder, Leonard och Simon Olschanski, delägare i Bärgningsbolaget S. Olschanski. Fyndet av kanonerna på *Riksnickeln* sommaren 1920 kom att medföra att historikern, senare professorn i ämnet vid Stockholms högskola, Nils Ahnlund (1889–1957) den 20 juli 1920 i *Svenska Dagbladet* publicerade en artikel om dessa och skeppet de tillhört. Han nämnde också att ett ännu finare vrakfynd väntade mitt i Stockholms ström, nämligen *Vasa*.

Den 28 augusti 1920 inkom en ansökan till Överståthållarämbetet från bröderna Olschanski om att få bedriva bärgning på vrak i vattnen mellan Beckholmen och Tegelviken i Stockholm.<sup>27</sup> Ansökan avsåg upptagande av skeppsvrak och man vill ha ett tillstånd för detta under två år. Det är helt klart, även om detta inte nämndes i ansökan, att det var *Vasa* som man var intresserad av. Den 29 augusti, dagen efter bärgningsansökans inlämnande, publicerades i *Svenska Dagbladet* en ny och större artikel av Ahnlund, nu om *Vasa* och dess historia och vrakets läge på botten. Det var sannolikt ingen tillfällighet att ansökan och artikeln var samordnade i tiden på detta sätt. Det kan även ha funnits ett samråd mellan bärgarna och Ahnlund i syfte att åstadkomma en sådan samordning.

Bröderna Olschanskis bärgningsansökan avslogs emellertid av överståthållarämbetet och dess polisavdelning. Man ansåg att ett sådant bärgningsprojekt skulle vara till hinder för sjöfarten i hamnen.<sup>28</sup> Beslutet publicerades också i en artikel i *Dagens Nyheter*.<sup>29</sup> Bröderna Olschanski vände då i stället sitt bärgarintresse mot vraken efter örlogsskeppet *Riksäpplet* och därefter *Gröne Jägaren*, förlista vid Dalarö 1676, där man året efteråt genomförde omfattande upptagning av svartek och andra fynd (Fig. 8). Man sökte också efter bronskanoner i vraken men fann inga. Intresset för vraket efter *Vasa* hade bröderna dock inte släppt. I en intervju i *Stockholms-Tidningen* den 22 augusti 1921, i samband med bärgningarna på *Riksäpplet*, nämnde Simon Olschanski att han

"flera gånger" hos Kunglig Befallningshavande, dvs. Överståthållaren, hade ansökt om att få bärga *Vasa*, som han ansåg vara ett mycket eftertraktat fynd, men att han hade fått avslag.

En annan person som också intervjuades i pressen vid bärgningarna på *Riksäpplet* var kaptenen vid flottan Lenny Stackell. Han var utsedd att fungera som riksantikvariens ombud vid bärgningarna. Även han framförde i en intervju, publicerad i *Stockholms-Tidningen* den 4 september 1921, hur angeläget det vore att kunna bärga *Vasa*, och hur många kanoner som kunde finnas ombord i detta fartygsvrak. Endast handlingar som behandlar en ansökan från bärgningsfirman S. Olschanski om att bärga *Vasa*, den från augusti 1920, har återfunnits i Stockholms stadsarkiv. Att Simon Olschanski angav att han ansökt flera gånger om detta kan möjligen betyda att han även gjort muntliga framställningar.

Vad visste då bärgningsbolaget om läget för *Vasas* vrak, när ansökan gjordes 1920? Beträffande både bärgningsansökningarna av Fahnehjelm på 1840-talet, och ägarna av bärgningsbolaget Njord på 1890-talet, liksom flottans dykares övningar och bärgningar på vraket i början av 1900-talet, finns det arkivmaterial eller muntlig information som visar att man lokaliserat vraket. Det har däremot varit oklart i vilken utsträckning bärgningsbolaget S. Olschanskis ägare kände till *Vasas* exakta vrakplats. Både ansökan om bärgning 1920 och bärgarnas utsagor i pressen är otydliga på den punkten, troligen med avsikt, enligt gängse vrakbärgarmanér. Om man gav information till allmänheten om var ett vrak låg, öppnade man ju för andra bärgare att lokalisera och eventuellt bärga på det.

Ahnlund föreslog i artikeln den 29 augusti 1920 ett läge för *Vasas* vrak nära Tegelviken vid Södermalm, som han även illustrerade med en markering på en karta i artikeln. Han hade, som den historiker han var, nått denna uppfattning genom att studera arkivuppgifter från tiden för förlisningen. Han representerar i detta de historiker som genom tiden skildrat *Vasas* förlisning i olika historiska arbeten. De utgår från de nämnda källorna som dock är oprecisa vad gäller vrakets läge. Enligt en uppgift, lämnad år 2005 av en systerson till bröderna Olschanski till författaren av denna artikel, visste de presumtiva bärgarna 1920 på 50-60 meter när var *Vasa* var belägen.<sup>30</sup> Hur hade de nått denna kunskap? Enligt samma släkting hade bärgningsbolaget inte dykt i området eller sökt aktivt efter vraket.

Det verkar alltså uppenbart att både Simon Olschanski och Lenny Stackell, i tidningsintervjuer vid Riksäpplets vrakplats hösten 1921 om en tänkbar

bärning av *Vasa*, "mörkade" om var skeppet låg. Det skedde som sagt sannolikt för att hindra att andra skulle kunna få vetskap om detta. De yttrar sig inför intervjuarna på ett sätt som talar för detta.<sup>31</sup> Samma attityd görs tydlig av Simon Olschanski i en intervju i *Dagens Nyheter* året innan.<sup>32</sup> I denna anmäler man att direktör Olschanski har ansökt om tillstånd "att vidtaga åtgärder för att uppta påträffade sjunkna skeppsvrak mellan Beckholmen och Tegelviken", dvs. man informerar om Olschanskis ovan nämnda ansökan om vrakbärgning. I samband med detta sägs också att man har anledning "antaga att det skulle vara den år 1628 förolyckade örlogsmannen Vasen som påträffats och som givit anledning till direktör Olschanskys anhållan". (I tidningsartiklarna i detta ämne vid denna tid stavar man namnet Olschanski felaktigt som Olschansky).

Därefter görs det något överraskande tillägget att "Schaktmästare Blomkvist i Spånga, som har gjort fyndet, meddelar att det är efter en påstötning från honom som direktör Olschansky gjort sin framställning till överståthållarämbetet". Den senare förnekade i samma artikel att detta var fallet. Han förklarade "att han inte visste någonting om att ett nytt krigsfartyg skulle ha anträffats. Han hade ingivit sin ansökan endast därför att han ville försäkra sig om alla blivande fartygsfynd mellan Beckholmen och Tegelviken. Direktör Olschansky ställde emellertid i utsikt att närmare underrättelser angående Vasen skulle kunna lämnas senare."

Uppgiften om schaktmästaren Blomkvists lokalisering av *Vasa* är ämnet för ännu en artikel i *Dagens Nyheter* några dagar före den föregående.<sup>33</sup> Av denna framgår att en schaktmästare A. Blomkvist tagit kontakt med *Dagens Nyheter* och berättat att han "under arbete på Strömmen råkat på fartyget [dvs. *Vasa*; författarens anmärkning] och alltså, om han ej tagit miste, exakt kan utvisa den plats där fartyget ligger". Han hade fastnat med draggarna till sin arbetsflotte i "skrovet av någon järnbeslagen skuta eller pråm eller också, vilket han icke alls håller för otroligt, just i Vasen. Dels äro nämligen skutor och pråmar, enligt hr Blomkvist, mycket sällan järnbeslagna och dels stämmer avståndet från land [vilket måste vara Beckholmens södra strand; författarens anmärkning] och djupet fullkomligt med de gamla uppgifter som finnas om platsen för Vasens förolyckande, respektive 130 meter och 18 famnar". Dessa måttuppgifter stämmer med läget för *Vasa*, som vi känner det idag. Vraket låg 100-130 meter söder om Beckholmens södra strand, och djupet på platsen anges på de i denna text redovisade, äldre kartorna till omkring 18 famnar.<sup>34</sup>

Den bild som framträder är alltså sammanfattningsvis den att bärgningsbolaget S. Olschanski sensommaren 1920 gör en ansökan om vrakbärgning mellan Tegelviken och Beckholmen. Samtidigt publicerar historikern Nils Ahnlund en artikel i *Svenska Dagbladet* om *Vasas* förlisning i samma område. I en tidningsartikel vid denna tid avvisar Simon Olschanski uppgiften om att bolagets ansökan avsåg *Vasa*. Tvärtom var det fråga om att "han ville försäkra sig om alla blivande fartygsfynd mellan Beckholmen och Tegelviken".

Till bilden hör då att schaktmästaren Blomkvist enligt egna uppgifter i *Dagens Nyheter* tagit kontakt med Olschanski och berättat om hur han fastnat i något, som han uppfattat som *Vasa*, på den plats där fartyget borde vara beläget och att han "exakt kan utvisa den plats där fartyget ligger". Han säger också att "det är efter en påstötning från honom som direktör Olschansky gjort sin framställning till överståthållarämbetet". Däremot hade troligen inte läget bekräftats genom dykning. Kontakten mellan Blomkvist och Olschanski bör ha ägt rum före de senares ansökan om bärgning. Var det till och med så att ansökan från bröderna Olschanski om bärgning av vrak mellan Beckholmen och Tegelviken hade initierats av schaktmästarens information om fastnan i vad som uppenbarligen var *Vasas* vrak? Var det detta som gav ledarna av bärgningsbolaget idén till bärgningsansökan, som trots formuleringarna i denna uppenbarligen hade fokus just på *Vasa*? Dessa kan vara de förutsättningar som var anledningen till att hans efterlevande släkting cirka 85 år senare uppgav att bärgarna visste var *Vasa* var beläget på 50-60 meter när.

Det finns skäl att stanna en stund inför kaptenens, och den antikvariske kontrollanten vid *Riksäpplets* vrakplats 1921, Lenny Stackell, *Vasa*-intresse vid denna tid. Han hade ett vitalt sjökrigshistoriskt intresse som han bl.a. utvecklade som författare till artiklar i ämnet, bl.a. i tidskriften *Hvar 8: e dag*. Detta intresse framgår också i flera av tidningsartiklarna om Olschanskis planerade bärgningar av vraken efter 1600-talsskeppen *Riksäpplet*, *Gröne Jägaren*, då även *Vasa* nämns, som publicerades i Stockholmstidningar år 1921.<sup>35</sup> Av dessa artiklar framgår att Stackell hade i uppdrag av bärgningsbolaget att utreda de historiska förhållandena och belägenheten för de vrak man avsåg att bärga. Han hade även 1920 fått uppdraget, antagligen av Artillerimuseet, som hade dessa om hand, att utreda proveniensen och typologin för de kanoner, som bärgats från *Riksnnyckeln*. Han var engagerad i tillvaratagandet och konserveringen av dessa.<sup>36</sup>

I artikeln i *Stockholms-Tidningen* den 4 september 1921, då han diskuterade en kommande bärgning av *Vasa*, säger Stackell:

Vasen är ogensågligen den finaste av alla de gamla örlogsvrak, som ligga i våra farvatten, och det är nästan kuriöst, att inga allvarliga ansatser tagits för att rädda upp en del av dyrbarheterna från detta gamla fartyg, som sjunkit midt i Stockholms inlopp några stenkast från den äldre örlogskajen. Ty det är inte småsaker, som skulle kunna hämtas upp från regalskeppet Vasen. På den plats, där den sjönk, vila alla dess 104 kopparkanoner, av vilka många äro unika ur krigs- och vapenhistorisk synpunkt. Enbart koppargodset, varav de äro gjutna, har en sammanlagd vikt av 70 000 kg och ett skrotvärde av över 100 000 kr.

Stackell visste uppenbarligen inte att de flesta kanonerna på *Vasa* bärgats redan på 1600-talet och han verkar även ha misstagit sig rörande antalet kanoner, som var 64 och inte 104.

Det är tänkbart att han även gjort motsvarande historiska utredning i samband med planeringen av bärgning av *Vasa* 1920, som de för de andra vraken 1921. Det finns idag inte något belägg för detta, men det kan vara ämnet för framtida forskning att undersöka frågan. Det är också fullt möjligt att Stackell, född 1875 och sjöofficer sedan seklets början, kände till flottans dykares övningar på *Vasa* tidigare under 1900-talet. Dessa dykare hade utgått från örlogsstationen i Stockholm, där han själv tjänstgjorde (se ovan). Genom de informationer han kunnat få från dem kunde han också ha haft möjlighet att ta ställning till och bestämma vrakets läge. Han kan också ha känt till bärgningsbolagen Njords och Bottenhafvets verksamhet kring skeppet under 1890-talets senare del.

Inom parantes kan tilläggas att Stackell i en av intervjuerna 1921 även berättade om andra nu i vår tid väl kända, äldre skeppsvrak, som även varit på tapeten bland tidigare generationer av vraksökare. Dit hörde vraken efter det tidigare nämnda *Riksäpplet*, *Gröne Jägaren* och *Resande Man* (det sistnämnda ca trettio år senare upptaget av Anders Franzén i hans marinarknologiska forskningsprogram). Stackells yttrande i ämnet 1921 är uppenbarligen ännu ett nedslag för traditionen kring flottans berömda skepp och förlisningar, en "lore" i vilken berättelsen om *Vasas* öde var och är en del. Det är uppenbart att Stackell var en i raden av bärare av den örlogshistoriska tradition, som omfattade detta ämne.

Ännu ett nedslag för detta intresse återfinns drygt femton år efter bärgningsprojektet kring *Vasa* 1920–1921. Historikern Nils Ahnlund, som hade lyft fram Vasas öde i artiklar i *Svenska Dagbladet* sommaren 1920, höll den 10 juni 1937 ett föredrag vid kustflottans sommarfest vid den gamla örlogshamnen vid Älvsnabben i Stockholms södra skärgård. Han säger i detta föredrag, som han sedan kom att publicera två gånger, 1937 och 1943, att:

den svenska allmänheten fick en hälsning från det förgångna sommaren 1920, då en dykare på havsbotten vid Vikstens skär anträffade lämningar efter ett överslammat skepp med ärgiga kopparkanoner. Det var vad som återstod av det hösten 1628 förolyckade svenska örlogsskeppet *Riksnickeln*. Och vid samma Vikstens skär omkom 1660 en av Karl Gustavs skickligaste diplomater, Schlippenbach, på färd till utlandet i ett viktigt uppdrag.<sup>37</sup>

Det senare avsåg just förlisningen av skeppet *Resande Man* på vilket skepp Schlippenbach färdades. Dess förlisning var alltså känd och av intresse för både Hubendick på 1890-talet, Stackell på 1920-talet och Ahnlund på 1930- och 40-talen.

Bärgningsfirman S. Olschanski gick i likvidation 1922.<sup>38</sup> Därefter syns intresset för bärgning av *Vasa* ha ebbat ut. Vi vet idag att det är först när Anders Franzén fångades av idén att lokalisera skeppet på 1950-talet som det väcktes igen. Det kan vara av betydelse att veta att Franzén i samband med sökandet efter vraket hade kontakt med både Ahnlund och Stackell, dvs. de två som varit engagerade som rådgivare i bärgningsförsöket 1920. Vid ett samtal med författaren av denna artikel i början av 1990-talet berättade Franzén att han kände Stackell och fått informationer av honom om *Vasa*. Den senare var även med som gäst i dykarbåten under en av dagarna när *Vasa* lokaliserades i september 1956, vilket redovisas i en rapport skriven av Franzén.<sup>39</sup> Franzén stod då enligt rapporten också i kontakt med Ahnlund för att informera denne och rådgöra om frågor kring vraket.<sup>40</sup> De äldre forskarna och traditionsbärarna Ahnlund och Stackell var båda delaktiga i bärgningsprojektet på *Vasa* i början av 1920-talet. De var också delaktiga i den betydligt yngre Anders Franzéns lokalisering av *Vasa* på 1950-talet. Ser vi här ännu ett exempel på hur den örlogshistoriska traditionen om de gamla krigsskeppen förmedlas från en generation till nästa?

Sex olika kartor från 1700- och 1800-talen över Stockholms ström med markering av *Vasas* läge – en sammanfattning

Två kartor från 1800-talets första hälft och två från 1890-talet med markering för *Vasas* läge på Stockholms ströms botten har beskrivits ovan. Det finns ytterligare två kartor av Stockholms ström, bägge tillkomna år 1780, på vilka det framgår var *Vasas* vrak är beläget. Det finns således sammanlagt sex äldre kartor över Stockholms ström, alla i olika Stockholmsarkiv, på vilka *Vasas* läge är särskilt markerat eller framgår genom djupangivelserna i dem. Detta ger anledning att sammanfatta och söka bedöma den kunskap om läget för *Vasas* vrak som dessa kartor förmedlar. De aktuella kartorna är i kronologisk ordning:

Krigsarkivet: Norra Lotsdistriktet B, No 59. Litt. IX No 17 (Kra 1955 nr 14): *Special Charta öfver Stockholms Hamn. Afmätt 1780 uti October af Lars Malmsten.*

Stockholms stadsarkiv: *Special Charta öfver Stockholms hamn Afmätt och plicktad år 1780.* No 23 HK 55.

Krigsarkivet: Karta nr 17 i Sjökarteverkets kartor 515 b: *Karta öfver Stockholms Ström Mätt År 1836. Kartan är lagd uti rättvisande Nord* (Fig. 3).

Stockholms stadsmuseums arkiv: Karta Acc. nummer A6/33: 46: *Karta utvisande vattendjupet efter lodlinjer mellan Djurgården och Södermalm, 335 x 455 mm, handritad tuschritning på tunt papper.* Den har kalkerats på kartan från 1836 och kan antas vara tillkommen på 1840-talet (Fig. 2).

Tekniska museets arkiv: I Ludwig Andreas Hubendicks arkiv där: Två kartor från 1890-talet kalkerade på kartan från 1836 med *Vasas* läge särskilt markerat och med enslinjer för läget angivna. (Fig. 7).

På de två kartorna från år 1780 har man inte gjort någon särskild markering av *Vasas* läge på botten av Strömmen. Däremot ger de angivna djupmått för lodskotten i kartorna vid vrakplatsen beskedet att det där är nästan tio famnar, dvs. nära arton meter (!), grundare än i omgivande vatten. Av de fyra kartor-

na från 1800-talet är en tillkommen 1836, en med all sannolikhet på 1840-talet och två på 1890-talet. På kartan från 1836 är *Vasas* läge markerat med en streckad cirkellinje såsom grund markeras på denna och andra kartor och därtill med djupangivelser. Detta visar att det är fråga om en kraftig uppgrundning på platsen. Även på denna karta är det cirka tio famnar grundare vid vrakplatsen än i omgivande vatten. Man har lagt lodskott runt omkring vraket för att avgränsa den uppgrundning det utgör.

Kartan från 1840-talet är som sagt kalkerad på en del av kartan från 1836. På den förra återfinns identiskt samma markering för uppgrundningen vid *Vasas* vrak som på kartan från 1836. Därtill har man bredvid denna markering skrivit ordet "vrak" i kartan. Det är ett entydigt belägg för att man då visste vad uppgrundningen söder om Beckholmen utgjordes av. Vid denna tid ansökte som nämnts Fahnehjelm (år 1844) med stöd av dokument från 1620-talet om att få bärga *Vasa*. Det är med andra ord knappast någon tvekan om att denne då kände till att det "vrak", som markerats på kartan, var vraket efter *Vasa*. De två kartorna från 1890-talet har också haft kartan från 1836 som kalkeringsunderlag, även dessa med dennas lodningsdjup kring *Vasas* vrak inlagda och nu dessutom med enslinjer inritade över vraket för angivande av dess läge. På ett till kartorna bifogat papper har man skrivit ned de objekt i det omgivande stadslandskapet som man valt för att med de två enslinjerna kunna återfinna vrakets läge.

Sett i ett efterhandsperspektiv blir den kanske viktigaste slutsatsen av en analys av informationen om *Vasas* läge på dessa sex kartor följande. Om man söker och finner dessa sex kartor från skilda tider under 1700- och 1800-talen i olika offentliga arkiv i Stockholm, behöver man inte leta efter *Vasas* läge alls. Det framgår alldeles tydligt vid en sammanläggning av uppgifterna i dem var vraket är beläget. De lodade djupen till övre delarna av *Vasas* skrov på kartorna från 1780 anger att detta är betydligt högre då än på kartan från 1836, dvs. 56 år senare. Det är möjligt att man i detta kan ana att skrovet brutits ned under perioden. Även det djupmått och vrakets höjd över botten som Fahnehjelm redovisar 1850 i skriftlig form, ger samma information.

## Intresset för och kunskapen om *Vasas* vrak genom tiden

Den period i *Vasas* förhistoria som behandlas i denna text omspannar i första hand tiden från cirka 1840 till 1950-talet. Bärgningarna på vraket efter *Vasa* under 1600-talet är väl beskrivna av sjökrigshistorikern Georg Hafström.<sup>41</sup> Vi vet fortfarande mycket litet om kunskapen om *Vasas* vrak, eventuella bärgningsförsök eller annan aktivitet på vraket på 1700-talet och de första årtiondena på 1800-talet. På den punkten tiger, med undantag av några få uppgifter, än så länge de historiska källorna.

Dykningar på vraket var betydligt svårare att utföra innan dykning med dykardräkt introducerades i Sverige på 1840-talet. Dykning med dykarklocka användes vid kanonbärgningarna på vraket av *Vasa* på 1600-talet. Metoden hade ju före dykardräktens introduktion varit den enda kända och tillämpade metoden och den var mer omständlig än den med dykardräkt. Antalet dykarklockor i landet var dessutom begränsat. De som fanns användes för bärgning på och av fartyg som förläste längs kusterna, eller för byggnadsarbeten eller andra undervattensarbeten inom flottan och i civila hamnar. Dessa dykeritekniska förutsättningar bör ha begränsat möjligheterna till direkta kontakter med *Vasas* vrak under tiden före 1840.

Det är emellertid tydligt att minnet av skeppet levte kvar i Stockholm in på 1700-talet efter de sista kanonbärgningarna på 1680-talet. En uppgift som bekräftar det ingår i Hubendicks arkiv vid Tekniska museet. Han har att döma av mängden excerpter och förteckningar över äldre kända vrak i arkivet, skrivna med hans handstil, gått igenom litteratur och äldre handlingar och excerpterat samt antecknat uppgifter om *Vasa* och andra gamla vrak. I en sammanställning av sådana uppgifter har han infört ett citat som lyder. "*Vasa* med många kostbara saker sjönk 1631 i okt. icke långt från Blockhusudden. 1740 låg det ännu kvar ehuru man flera gånger sökt taga upp det." Inte för någon av de uppgifter om äldre vrak som finns i denna Hubendicks sammanställning har källan angivits, så inte heller för denna.

Det är däremot inte någon tvekan om att den är hämtad ur J. G. Rüdlings Supplement till thet i Flor Stående Stockholm, tryckt i Stockholm just år 1740, där samma formulering om *Vasa* återfinns.<sup>42</sup> Den anförda uppgiften visar att man mot mitten av 1700-talet, omkring 55 år efter att de sista kanonbärgningarna på *Vasa* genomförts på 1680-talet, behållit kunskapen om det stora vra-

ket efter *Vasa* på botten av Stockholms ström.<sup>43</sup> Man bör räkna med att vissa yrkesgrupper i Stockholm, nämligen de som genom tiden har haft ansvaret för Stockholms hamn och sjöfarten där, var medvetna om att det låg ett stort vrak mitt i hamnens inseglingsränna. Det bör ha ställt till en hel del bekymmer för ankrande fartyg genom att dessa fastnade med ankarna i vraket. Att man var medveten om det hinder som vraket utgjorde, kan ses på de två sjökorten över Stockholms ström från 1780 och även på det från 1836. På de förra har den kraftiga uppgrundningen vid *Vasas* vrak som sagt lodats och dess djupmätt angivits, och på det senare även registrerats med en markering för grund.

Knappast någon som läser denna artikel kan vara i tvivelsmål om att från och med att dykarteknik med dykardräkt infördes i Sverige omkring 1840 har *Vasa* och även dess läge på botten av Stockholms ström varit känt inom grupper som intresserade för dykning och bärgning på vraken efter de gamla örlogsskeppen. Vraket har dessutom lokaliserats och blivit besökt i flera olika omgångar. Man har också ansökt om att bärga vraket minst tre gånger, på 1840-talet, på 1890-talet och 1920. Den allmänt spridda historiska bilden av fartyget idag förtäljer ju att det låg gömt och glömt på Strömmens botten från slutet av 1600-talet, då den sista av kanonbärgningarna upphörde, till dess att det lokaliserades i början av 1950-talet. Så förhåller det sig alltså inte. Tvärtom har det från omkring 1840 varit föremål för den ena bärgningsverksamheten efter den andra. Dessa har, som framgår av det här presenterade arkivmaterialet, inträffat med ungefär 20 till 25 års mellanrum: på 1840-talet, omkring 1870, på 1890-talet, troligen i början av 1900-talet och omkring 1920. När man på 1950-talet inledde den *sjätte, hittills kända* bärgningsverksamheten i modern tid och den som ledde till fartygets slutliga bärgning, hade det gått något längre tid, drygt 30 år, sedan man sist 1920 ansökte om att bärga vraket.

I flera fall har de som utfört lokalisering och andra åtgärder på *Vasa* under ett skede, fortfarande varit aktiva när nästa verksamhet inleddes. De bör alltså ha kunnat stå i kontakt med och lämnat informationer till efterföljare i nästa skede. Det kan ha gällt för Fahnehjelm som fortfarande var aktiv när Stockholms Dykeribolag under 1860-talets senare del intresserade sig för *Vasa*. Motsvarande kan ha gällt för två av personerna engagerade i bärgningsprojektet på 1890-talet, nämligen ingenjören Sven Jehander och dockmästaren Feodor Werner. Bägge hade engagemang för skeppsdockorna på Beckholmen när dessa byggdes ut omkring 1870. Det var i samband härmed som Stock-

holms dykeribolag hade uppdrag för denna utbyggnad. Bolaget hade då även uppgiften att rensa sjöleden in till Stockholm, i vilken *Vasas* vrak låg utanför dockorna. Stackell deltog 1920–1921 i planeringen för bärgning på vraket efter *Riksäppet* och även för motsvarande på *Vasa*. Han hade enligt egen uppgift i pressen hösten 1921 studerat motsvarande verksamheter i äldre tid i arkiven. Det är inte otroligt att han i flottans eller andra arkiv som intresserad amatör-forskare stött på någon av de här beskrivna kartorna på vilka *Vasas* läge framgår (se ovan). Han hade säkert också genom bröderna Olschanski informerats om schaktmästaren Blomkvists lokalisering av *Vasa* 1920. När Anders Franzén lokaliserade *Vasa* 1956 hade han i sin tur kontakt med, och fick informationer från, två av dem som engagerade sig i bärgningsplanerna 1920, historikern Ahnlund och just Stackell.

#### Lokaliseringen av *Vasa* 1956

I två artiklar i *Svenska Dagbladet* i september 1956, bara några veckor efter att *Vasas* förslisningsplats nu återigen identifierats, beskrevs samarbetet mellan Franzén och Ahnlund för att genomföra detta. Artiklarnas innehåll tycks inte ha uppmärksammats tidigare i litteraturen om lokaliseringen av *Vasa* på 1950-talet. Det kan därför vara värt att redovisa dem för att belysa hur man nu presenterade lokaliseringen av *Vasa*.<sup>44</sup>

I den första artikeln, den 22 september, skildras Anders Franzén sökande efter vraket:

Det sensationella fyndet har föregåtts av ett ihärdigt pusselarbete av hr Franzén, som tidigare hjälpt Sjöhistoriska museet med efterforskningar, speciellt av örlogsfartyg från stormaktstiden. Redan för många år sedan stötte han i arkivhandlingarna på regalskeppet *Wasa*, 'det stora, sköna skeppet som nedersunket är bak Lustholmen, strax på denna sida Daneviken' [...] På de första indikationerna i urkunderna gav sig hr Franzén ut på Strömmen och draggade för att finna fartyget. Arbetet var besvärligt på grund av det stora djupet, den intensiva trafiken och de många kablarna. Trots åtskilliga arbetstimmar under ett par somrar uteblev det önskade resultatet. Experter talade om för amatören att fartyget för länge sedan sjunkit ned i dyn och var omöjligt att finna. Men hr Franzén vägrade att ge sig. Han gjorde undersökningar

i samverkan med Gatukontorets laboratorium, där det fastslogs att slamavlagringarna omöjligt kunde vara så stora att de dölde fregatten. En dag i somras när hr Franzén var uppe på Riksarkivet i ett helt annat ärende hittade han ett brev från rådet till Gustav II Adolf, vilket var daterat den 12 augusti 1628, två dagarna efter förlisningen. Förutom den preliminära redogörelsen av händelseförloppet förekom där namnet "Bleckholmsudden", utanför vilken förlisningen skulle ha skett. Jag gissade att det måste röra sig om Beckholmen, berättar hr Franzén. Efter vissa navigatoriska beräkningar fastslog jag det ungefärliga läget, tog en chans grundad på dåtidens osäkerhet om ortsnamnen och gav mig ut för att dragga. Med lodet kunde jag rätt snart känna skillnader i bottenhöjden och sedan var det inte svårt att övertala örlogsvarvet att förlägga dykarskolans årsprov till platsen. Ett stort skepp påträffades och efter de fynd som hittills kunnat göras råder det ingen tvekan om att det är "Wasa" som vi hittat...

I en artikel i samma tidning följande dag lämnar historieprofessorn Ahnlund en skildring av sina insatser för att göra *Vasas* läge känt och för hans kunskaper om det. Artikeln inleds med en redovisning av Ahnlunds artikel om *Vasa* i *Svenska Dagbladet* 1920 och om fynden av bronskanoner som man samma år gjort vid Viksten. Ahnlund hade kunnat konstatera att de härrörde från vraket efter skeppet *Riksnnyckeln*, förlist där samma år som *Vasa*, 1628. I artikeln säger Ahnlund därefter:

Från det ena fartyget till det andra var alltid steget kort, helst som det föreligger ett ganska rikt dokumentariskt material i ämnet. Olyckan med "Vasen" var inte okänd när jag förde saken på tal. Förlisningen omtalas av Zettersten i hans 1890 utkomna innehållsrika verk om svenska flottans historia, första delen, och protokollet från riksrådets sammanträde med anledning av olyckshändelsen, vilket hölls redan nästa dag, föreligger i tryck sedan 1878. Men jag kompletterade i min artikel de först kända uppgifterna med en hel del nya – bland annat orienteringen mot Beckholmen – och skildrade dessutom de ihärdiga försöken att fiska upp kanoner ur Strömmen, som fortsatte i årtionden och först upphörde på Karl XI:s tid. Sedan dess har jag under årens lopp ur arkiven och litteraturen noterat så många nya iakttagelser om hela den här historien, att det tillsammans nog kunde bli en liten bok.

Intresse från olika håll för att ta upp saken på nytt har visst inte saknats, fortsätter professorn, särskilt i början. Herr Franzén är ingalunda den förste som jag kommit i förbindelse med av denna

anledning. Jag gjorde hans bekantskap för något mer än ett år sedan i juli 1955, under ett besök på riksarkivet och fäste då hans uppmärksamhet på den 35 år gamla artikeln i Svenska Dagbladet. Han var redan på spåret, men herr Franzén kan säkert be styrka att han där fann åtskilligt nytt av intresse. I fortsättningen har han stått i ganska livlig kontakt med mig och beredvilligt hållit mig à jour med undersökningarnas fortgång, medan jag å min sida har besvarat de förfrågningar han framställt på alla de punkter där mitt samlade material ger vägledning. Helt naturligt förbehåller jag mig dispositionsrätten över materialet som sådant.

Ahnlund nämner alltså att han haft flera kontakter med tidigare intressenter i *Vasa* och dess läge. Till dessa bör ju då ha hört bröderna Olschanski och kaptenen Stackell på 1920-talet. Man kan fråga sig om det har funnits flera därefter, som också haft planer på att lokalisera skeppet och då kontaktat Ahnlund för att få information för detta? Densamme nämner i artikeln att han vid den tiden hade "många nya iakttagelser om hela den här historien, att det tillsammans nog kunde bli en liten bok". Det kan ange att det i Ahnlunds efterlämnade handlingar kan finnas ytterligare kunskap om tidigt intresse för *Vasa*, dess öde, vrak och vrakplats. Artiklarna avslutas med beskrivning av det arbete som vid denna tid inletts på *Vasa* och planerna för dess tillvaratagande i framtiden.

### Vrakbärning som svensk örlogshistorisk tradition och dess bärare

Om vi sammanfattar kan vi konstatera en svensk örlogshistorisk idéströmning, med berömda örlogsskepp och vraken efter dessa i fokus, som löper genom tiden. Denna tradition finns även i andra länder, men verkar mer utvecklad i Sverige än i flera andra sjöfarnationer. I denna tradition skildras sedan generationer dramatiska, sjökrigshistoriska händelser med stora örlogsskepp i centrum, däribland historien om skeppet *Vasas* förlisning. Man kan se denna tradition och dess uttryck genom tiden som det centrala temat, eller i vilket fall det ursprungliga, i det historiska intresset för *Vasa* och för andra vrak av gamla örlogsskepp. Detta är ett av flera skäl att söka mer information om och studera denna idéströmning, dess förekomst och utveckling. Denna örlogshistoriska tradition har sedan mitten av 1800-talet som nämnts även tagit formen av dykningar och bärgningar på vrak efter gamla örlogsskepp i svenska vatten, fö-

reträdelsevis sådana ur svenska flottan. Detta inleddes när dykartekniken med dräkt infördes i Sverige omkring 1840. Den tekniska innovationen medförde en ökning av dykarverksamheten, både den civila och den sjömilitära.

Studerar man bärgarverksamheten på historiska vrak i ett tidsperspektiv ska man finna uppgifter om en lång rad bärgningsoperationer på vrak av historiska örlogsskeppsvrak ända in i nutid. Dessa har varit av varierande omfattning, från bärgningar av några kanoner eller enstaka delar av skrovet, till omfattande undersöknings- och bärgningsprojekt som pågått flera år på ett och samma vrak.<sup>45</sup> Till denna verksamhet hör nu även de tidigare föga kända bärgningsprojekten på *Vasa*, som beskrivits i denna text. Man kan lägga märke till att dyknings- och bärgningsprojekt på historiska vrak av örlogsfartyg med tiden blivit mer omfattande och utförts på ett alltmer avancerat sätt. *Vasa*-projektet är den hittills ojämförligt största insatsen av detta slag i Sverige i fråga om omfattning, tid, och kostnader, särskilt när man inkluderar tillvaratagandet och exponeringen av skeppet. Det har nu pågått i mer än ett halvt sekel.

Vasabärgningen 1961 har följts av flera andra lokaliserings- och bärgningsprojekt på vrak av gamla örlogsskepp, några av dem i öppet vatten och på allt större djup. År 1980 lokaliserade Anders Franzén med medhjälpare skeppet *Kronan*, förlist 1676 på 28 meters djup utanför Öland. Vraket har sedan dess varit föremål för en avancerad undervattensarkeologisk undersökning under trettio år.<sup>46</sup> Drygt tio år senare, år 1991, lokaliserade man vad som först troddes vara Gustav Vasas kravel *Lybska Svan*. Fartygsvraket, påträffat på stort djup vid Franska stenarna i Nämdöfjärden, omtolkades senare. Det bör ha varit en annan av de kraveller som ingick i den flotta och som Gustav Vasa inköpte från Lübeck i samband med sitt maktillträde. Denna kravell förliste på denna plats 1525.<sup>47</sup>

Sommaren och hösten 2011, när denna text slutbearbetats, lokaliserades först Erik XIV:s stora kravell *Mars* eller *Makalös* och därefter örlogsskeppet *Svärdet*. *Mars* gick till botten 1564, under Nordiska sjuårskriget, på drygt 70 meters djup i öppet vatten norr om Öland.<sup>48</sup> *Svärdet* sänktes i samma sjöslag som *Kronan* sommaren 1676.<sup>49</sup> När dessa skeppsöden idag skildras i dagspressen utgår man från de beskrivningar av dem som återfinns i sjökrigshistoriska arbeten sedan 1700-talet, uttryck för den örlogstradition som behandlas i denna text.

Att den långa raden bärgningsprojekt på olika örlogsskeppsvrak från främst 1500- och 1600-tal successivt blivit mer avancerade, och utförts på allt stör-

re djup, har självfallet samband med söknings-, dykeri-, dokumentations- och bärgningsteknikens utveckling. Man kan nu dokumentera, undersöka och bärga på ett sätt som var otänkbart för bara ett par generationer sedan. Det har blivit möjligt att söka över stora bottenytor och arbeta på djup som förut var oåtkomliga. Goda exempel på denna utveckling är fynden av och de planer, som idag förs fram, för undersökningarna av de nyligen påträffade vraken av *Mars* och *Svärdet*.

Intresset för lokalisering av och dykning på *Vasas* vrak sedan 1800-talets mitt har, som det beskrivits här, burits från generation till generation inom grupper av intresserade. Dessa grupper utgjordes av personer som intresserade sig för skeppets historia, och för lokalisering, dykning och bärgning på det, och som i flera fall också hade syftet att kunna bärga fynd för försäljning. De var dels sjöofficerare med dykning som tjänsteuppdrag eller intresse, såsom t.ex. Fahnehjelm, Hubendick och Stackell, dels ägare till eller intressenter i bärgningsbolag. Bland de senare finner vi återigen Fahnehjelm (som på 1840-talet bildade ett bolag för sin dykar- och bärgningsverksamhet på vrak), ägarna till Stockholms Dykeribolag omkring 1870, ägarna till bärgningsbolagen Njord och Bottenhafvet på 1890-talet, samt bröderna Olschanski med dessas bärgningsbolag 1920.

Studerar man bevarade dokument från dessa tidigare bärgningsprojekt på *Vasa* (och andra vrak av gamla örlogsskepp) finner man snart som ett genomgående och gemensamt drag hos de personligheter som verkade i detta att de var utpräglade entreprenörer. De drevs av ett intresse att kunna finna stora krigsskepp med en spännande historia under lång tid förborgade i havets djup. De startade, ofta med dristighet och med ekonomiskt risktagande, söknings- och bärgningsverksamhet för detta. Man satsade både tid och resurser på detta med förhoppningen att kunna göra både ekonomisk vinst och bidra till den sjöhistoriska kunskapen, något som efterlämnade handlingar ger tydligt besked om. Det kan tilläggas att de som bärgade kanoner från *Vasa* under 1600-talet, uppenbarligen hade ett motsvarande intresse, men där tjänade det ekonomiska intresset som främsta drivkraft. Hafströms undersökning av denna verksamhet ger klara belägg för att också dessa var energiska entreprenörer i bärgarbranschen.<sup>50</sup>

Ser man på lokaliseringarna av och verksamheterna på *Vasa* sedan 1800-talets mitt i detta tidsperspektiv finner man att den siste "lokaliseringen", nämligen Anders Franzén, passar mycket väl in i raden av föregångare. Även han

drevs alldeles tydligt av, och verkade med ett starkt entreprenörsintresse för, att lokalisera och bärga skeppet, särskilt när man fått klart för sig hur välbevarat det var. Han är den förste att formulera sig kring möjligheten att efter en bärgning förvandla det stora, välbevarade skeppet till ett museum i Stockholm, något han gör i den rapport han skriver och distribuerar vid årsskiftet 1956–1957. Franzén framträdde under senare delen av 1950-talet som en energisk marknadsförare av *Vasa*-projektet. Han hade tidigt en visionärs insikt om skeppets potential som museum.<sup>51</sup> Man kan med stöd i denna artikel även se honom som en i en rad traditionsbärare och förmedlare genom tiden av en flerhundraårig, örlogshistorisk tradition med de stora örlogsskeppens historia och lämningarna efter dem i fokus.<sup>52</sup>

Det längsta kapitlet i *Vasas* historia, det som omfattar tiden då skeppet ligger på Strömmens botten, är fortfarande i stor utsträckning utforskat

Sextonhundratalskeppet *Vasa* har efter dess bärgning skapat en unik möjlighet för människor att se ned i det svenska samhällets historia för snart 400 år sedan. Både skeppet i dess museum och fynden i det har blivit ett viktigt underlag till vår tolkning och förståelse av det tidiga svenska 1600-talet. Det finns samtidigt skäl att framhålla att skeppets värde som historisk källa kan ökas utöver detta. Det kan ske genom att man utforskar dess öden under det längsta och hittills i obetydlig omfattning skildrade kapitlet i skeppets historia, nämligen de århundraden då det ligger på botten av Stockholms ström. Därigenom kan man utvidga kunskapen kring *Vasa* till att omfatta 1700-talet och inte minst 1800-talet och även det tidiga 1900-talet. Till denna del av skeppets historia hör de bärgningsprojekt som utförts på vraket genom tiden. Det avser de tillfällen då man varit i kontakt med det och hur verksamheten på vraket då gestaltat sig.

Vi har hittills en mycket ofullständig kunskap om de hittills fem kända bärgningsprojekten eller -verksamheterna på *Vasa* efter 1840, innan man på 1950-talet inleder det sjätte, det som leder till skeppets bärgning. Vi känner till de bärgargrupper som engagerade sig i fartygsvraket och en del av dessas historia och namnen på flertalet av de personer som bedrev dem. Vi vet också något om organisationen kring de olika verksamheterna. Däremot vet vi nästan inget om hur man genomförde aktiviteterna på vraket, hur man arbetade under vat-

ten, vilka iakttagelser man kan ha gjort, om man bärgade föremål eller delar av skrovet. Man vet inte heller vilka föremål som man kan ha bärgat och vad man i så fall gjorde med dessa. Finns sådana fynd bevarade någonstans? Finns det handskrifter eller annat arkivmaterial, t.ex. bilder, bevarade som på något sätt kan svara på frågor kring denna del av skeppets bärgningshistoria.

En fortsatt utforskning av bärgningsverksamheten på *Vasa* genom tiden kan inte bara innebära fördjupad kunskap om skeppet. Det kan också föra fram till ny historisk kunskap på andra områden. Det gäller bärgningsteknikens och dykeriteknikens historia. Lokalisering och bärgningsverksamhet på *Vasa* visar sig som framgått vara nära kopplad till utvecklingen av dykar- och bärgningstekniken i landet. I fokus står också Stockholms historia med särskild inriktning på hamnens och dess sjöfarts historia. *Vasas* öde som vrak är ju genom tiden intimt förknippat med stadens hamn och det som där skett. Skeppets läge visar sig flera gånger ha markerats på kartor över hamnen. På 1860-talet kan det ha varit föremål för försök till bortröjning (av Stockholms Dykeribolag) för att förhindra att det hindrade sjöfarten i hamnen. Dessa och anknytande frågor bör utforskas vidare.

Den kanske viktigaste kunskapspotentialen ligger emellertid i den personhistoriska aspekten. En lång rad framträdande personligheter i Stockholm visar sig ha varit engagerade i lokalisering och bärgningsverksamhet på *Vasa* genom tiden. En rad företrädare för stockholmskt näringsliv och samhälle har, som framgått, genom generationer engagerat sig i detta. Ytterligare en fråga framstår som angelägen att studera, när man utgår från det längre tidsperspektivet, rymmande flera bärgningsverksamheter på *Vasa* genom tiden: Vilka faktorer eller förhållanden var det som ledde till genombrottet på 1950-talet, det som ledde till en genomförd bärgning av hela skeppet? Denna fråga bör studeras sedd i förhållande till tidigare bärgningsverksamheter på vraket. Dessa nådde ju trots uttalade bärgarambitioner inte fram till ett genomfört resultat.

Att söka ny kunskap om *Vasas* bärgningshistoria

Inget av de fem bärgningsverksamheter på *Vasa* som hittills kunnat identifieras i de historiska källorna mellan 1840 och 1920, är alltså fullständigt utforskade. Tvärtom är vissa av dem bara kända genom att man vet att de har förevarit. Att

fördjupa kunskapen om dessa kan ge en mer differentierad (och fullständigare) skildring av *Vasas* historia än den som idag ingår i den populära historiebilden av skeppet. Det finns anledning att anta att kunskap om de olika bärgningsverksamheterna är spridd i både offentliga arkiv och privata samlingar och på andra håll. Det kan vara fråga om tryckta eller handskrivna handlingar i form av brev, rapporter eller protokoll, kartor över vrakplatsen, fotografier och andra bilder av bärgningsoperationer eller fynd upptagna vid sådana. Det kan till och med finnas föremål som tidigare tagits upp från *Vasa* och som bevarats i enskilda händer. Det kan också vara souvenirer tillverkade i svartek från *Vasa*, tillkomna med syftet att minna om skeppets historiska betydelse. Det kan även finnas muntligt burna minnen av bärgningsverksamheterna på skeppet. Vasamuseet har vid flera tillfällen uttryckt ett intresse för att få information om minnen av tidigare verksamhet på *Vasa* för att kunna fördjupa kunskapen om denna del av skeppets historia, liksom också författaren till denna text.

Vi ska till sist vara tacksamma för att inget i raden av de tidigare bärgningsförsöken på *Vasa* kom att bedrivas och genomföras på ett fullbordat sätt. Hade det skett, hade det på 1950-talet inte funnits något *Vasa* att bärga för att senare undersöka, konservera och ställa ut. Äldre tiders bärgningsmetoder på vrak av äldre skepp byggda i trä innebar som oftast att man sprängde dem i bitar. Delarna lyftes till ytan för försäljning tillsammans med de fynd från det som man också kunde bärga. Hade *Vasa* blivit föremål för en genomförd bärgningsoperation av det slaget hade skeppet på sin höjd på 1950-talet utgjort en bråte kvarlämnade timmer på botten söder om Beckholmen. Så ser vrakplatserna för två andra örlogsskepp från 1600-talet, som tidigare utsatts för sådana bärgningsoperationer, ut, nämligen den för *Riksvasa*, förlist vid Djurhamn 1623, och den för *Riksäpplet*, förlist vid Dalarö skans 1676.<sup>53</sup>

*Texten i denna artikel har på författarens begäran granskats av före förste intendenten vid Vasamuseet, filosofie doktor Hans Soop, som även lämnat viktig information i det behandlade ämnet. Detta erkännes tacksamt. Författaren vill också tacka dem, vilka under de tjugo år som bearbetningen av materialet har pågått, givit hänvisningar till olika källor belysande det behandlade ämnet.*

## Summary

This article highlights a naval historical tradition that can be seen as the primary motivation for today's interest in the *Vasa* ship and other wrecks of warships from the time when Sweden was a Great Power. It also deals with the relationship between this tradition and previously unknown salvage attempts on the *Vasa*. It is possible to formulate a new, alternative explanation of some of the *Vasa*'s "prehistory", namely between the 1840s and the 1950s. The article also highlights opportunities for further research on this topic.

Today's widespread historical view of the ship indicates that it lay hidden and forgotten in Stockholms ström from the late 1600s, when the last salvages of cannons were terminated, and until it was finally located and brought up at the middle of the twentieth century. This picture, however, does not hold true. On the contrary, from about 1840, the ship was the subject of numerous salvage operations. The ones currently known were about twenty to twenty-five years apart: in the 1840s, around 1870, in the 1890s, probably in the early 1900s and around 1920. When the sixth, and hitherto known, salvage operation in modern times began in the 1950s, the one that led to the ship's final salvage, just over thirty years had passed since the last attempt in 1920.

A review of government archives in Stockholm has shown that there are six different maps, dating from the eighteenth and nineteenth century, containing various information on the *Vasa*'s location in Stockholms ström. If these data are compiled, one need not look for the *Vasa* at all. It appears quite clear where the wreck is located. Contemporary sources, both printed information and charts, show that after the salvaging of cannons in the seventeenth century was completed, it was still widely known where the *Vasa* was located. Since new diving techniques with diving suits were introduced in Sweden around 1840, the *Vasa*'s location on the bottom of Stockholms ström has been known by many individuals interested in diving and salvaging the wrecks of old warships. Before the 1950s, the wreck of the *Vasa* had been visited in connection with at least five projects. Moreover, applications to salvage the wreckage were made to Swedish authorities at least three times: in the 1840s, in the 1890s and in 1920.

Interest in locating and diving on the *Vasa*'s wreck has remained through time within certain groups that were fascinated by the ship's history and those

determined to locate and salvage it. These were both naval officers with diving as a profession or interest and the owners of salvage companies. A common trait among these people seems to have been that they were entrepreneurs, eager to find and salvage the ship and its treasures. These findings, it seems, had both historical and economic value for the salvagers.

## Källförteckning

### *Otryckta källor*

Dagbok, författad av Ludvig Andreas Hubendick. I släktens ägo.

Krigsarkivet: Personregister/Biograficasamlingen, samt Kartsamlingen.

Riksarkivet: Patent- och registreringsverket, Bolagsbyrån. Registreringshandlingar till aktiebolag (i texten angivna arkivserier där).

Statens sjöhistoriska museums (SSHM) arkiv och bildarkiv.

Stockholms stadsarkiv: Den Unmanska samlingen; Stockholms stads drätsel-nämnds arkiv (i texten angivna arkivserier där); Stockholms Stadsfullmäktiges Beredningsutskotts Utlåtanden och Memorial (i texten angivna arkivserier där); Överståthållarämbetets arkiv (i texten angivna arkivserier där); Kartsamlingen.

Tekniska museets arkiv: Ludwig Andreas Hubendicks arkiv (och andra i texten angivna arkivserier där).

Wasanämndens arkiv i SSHM:s arkiv.

## **Tryckta källor**

Adams, Jon & Rönnby, Johan, *Furstens fartyg – Marinarkeologiska undersökningar av en renässanskravell*. Sjöhistoriska museets rapportserie nr. 32. Uppsala 1996.

Ahnlund, Nils, "Älvsnaabben och Sveriges Flotta", *Vårt försvar*, 1937:2, s. 8–15, Stockholm, 1937.

Ahnlund, Nils, *Svenskt och nordiskt från skilda tider*. Stockholm, 1943.

Carlén, Johan Gabriel (utgivare), *Svenska Familjeboken*. Stockholm, 1850.

Cassel, Bo, "Dykarkonstens utveckling i Sverige fram till 1850-talet", i *Sjöhistorisk Årsbok 1975–1976*. Stockholm, 1977, s. 9-36.

Cederlund, Carl Olof, *The Old Wrecks of the Baltic Sea. Archaeological Recording of the Wrecks of Carvel-built ships*. B. A. R. International Series 186. Göteborg och Oxford, 1983.

Cederlund, Carl Olof, "Regal Ships and Divine Kingdom." *Current Swedish Archaeology*. Vol. 2. 1994. The Swedish Archaeological Society, Stockholm, 1994, s. 47–85. (Även i *L'invention du vaisseau de ligne 1450–1700*. Red. M. Acerra. Kronos Marine. Editions S. P. M. 1997.)

Cederlund, Carl Olof, *Vasa I: The Archaeology of a Swedish Royal Ship of 1628*. Red. Fred M. Hocker. Statens Maritima Museer. Vasamuseet, Stockholm, 2006.

Cederlund, Carl Olof, "Vasa visar vägen – misslyckandet som blev till succé-koncept för huvudstaden", i *Turism & Truism. Trender & traditioner i en framtidsbransch*. Red. Jan Johansson, Turism i Storstadsregion. Estland, 2007, s. 142-155.

Claus, Gillis, *Wasas historia 1956–64, upptäckt, bärgning, utgrävning*. Wasastudier. Stockholm, 1986.

*Dagens Nyheter*, 25 oktober 1895; 1, 3 och 25 september 1920; 26 och 28 augusti, samt 23 september 1921.

Hafström, Georg, "Äldre tiders bärgningsarbeten vid vraket av skeppet Wasa", i *Tidskrift i Sjöväsendet*, årg. 121, Karlskrona, 1958, s. 771-850.

Hafström, Georg, "A. L. Fahnehjelm och skeppet Vasa", *Tidskrift i Sjöväsendet*, årg. 124, Karlskrona, 1961, s. 452-481.

Hasselgren, Andreas, *Oscar II – en lefnadsteckning*. Stockholm, 1907.

Hubendick, Bengt, *Återanvänt hjärnskrot: ur en biologs minnen*. Stockholm, 1989.

Höglund, Patrik, *Örlogsskeppet Vasas förlisningsplats – Arkeologisk undersökning*. Statens Sjöhistoriska Museer. Arkeologisk rapport nr. 2008:2, Stockholm.

*Ny Illustrerad Tidning*, årgång 1872.

Oscar Fredrik, *Dikter*, "Ur svenska flottans minnen". Stockholm, 1904, s. 3-73.

Oscar Fredrik, *Oscar Fredriks samlade skrifter I-VI*. Stockholm, 1905.

Rüdling, Johann Georg, *Supplement till thet i Flor Stående Stockholm*. Stockholm, 1740.

Rystedt, Clemens Gottfrid, *Matrikel öfver Kongl. Teknologiska institutets och Kongl. Tekniska högskolans utexaminerade elever för tiden 1850–1880*. Stockholm, 1881.

Santesson, Fritz Bernhard Hugo, *Släkten Santesson och ett par andra släkter med liknande namn*. Uppsala, 1923.

*Stockholms-Tidningen*, 22 augusti, den 4 september och den 19 oktober 1921.

*Svenska Dagbladet*, 20 juli och 28 augusti 1920, den 4, 22 och 23 september 1956, samt den 20 augusti och 17 november 2011.

## Noter

<sup>1</sup>För en redovisning av denna tradition och dess utveckling se Cederlund 1994; Cederlund 2006, s. 108 ff; och även Cederlund 2007.

<sup>2</sup>Hafström 1961; och Cassel 1977, s. 25 ff.

<sup>3</sup>Cederlund 1994, s. 55 ff.

<sup>4</sup>Cederlund 1994, s. 63 ff.

<sup>5</sup>Hafström 1961.

<sup>6</sup>Carlén 1850, s. 911.

<sup>7</sup>Cederlund 2006, s. 117 ff.

<sup>8</sup>Unmanska samlingen, vol. 1852–1879, s. 1815 ff.

<sup>9</sup>*Ny Illustrerad Tidning*, 1872, s. 296.

<sup>10</sup>*Ny Illustrerad Tidning* 1872, s. 311.

<sup>11</sup>Santesson 1982, s. 129 ff.

<sup>12</sup>Rystedt 1881; och Santesson 1982.

<sup>13</sup>Drätselnämndens 1: a avdelnings deputerades för byggnadsärenden ärenden/protokoll för 1867 och 1868, Stockholms stads drätselnämnds och dess 1: a avdelnings protokoll samt registratur för 1867 – 1868, och Stockholms Stadsfullmäktiges Beredningsutskotts Utlåtanden och Memorial under åren 1866 till 1872.

<sup>14</sup>Cederlund 2006, s. 122 ff.

<sup>15</sup>Santesson 1982, s. 129 ff.

<sup>16</sup>Hans liv och gärning skildras i Hubendick 1989, s. 59 ff.

<sup>17</sup>Hubendicks här citerade dagbok är i släkten Hubendicks ägo. Informationen ur denna har benäget lämnats till Vasamuseet av en ättling till Ludvig Andreas Hubendick, herr Egil Bergström.

<sup>18</sup>Protokoll vid Överståthållarämbetets första kansliavdelning; B 1, volym 17, 1895.

<sup>19</sup>Claus 1986, s. 43 ff och 87 ff.

<sup>20</sup>Se Ludvig Andreas Hubendicks dagbok.

<sup>21</sup>Hasselgren 1907.

<sup>22</sup>Här redovisad i en senare upplaga, Oscar Fredrik 1904.

<sup>23</sup>Se Cederlund 1994, s. 76 ff; och Cederlund 2006, s. 109 ff.

<sup>24</sup>Se Oscar Fredriks samlade skrifter: Oscar Fredrik 1905; t.ex. band III, s 197 f, band IV, s 7 f, 9 f, s 11, s 21, s 155 f, s 169 f, band V, s 5 f, s 74 f, s76 f, s 214 f, band VI, s 19 f.

<sup>25</sup>Citat ur intervju med Kurt Ericsson inspelad vid Vasamuseet 1999.

<sup>26</sup>Cederlund 1994, s. 55 ff.

<sup>27</sup>Stockholms stadsarkiv: Överståthållarämbetets första kansliavdelning, diarium 1920: 925, 28 augusti 1920.

<sup>28</sup>Stockholms stadsarkiv: Polissekreteraren Allm. diariet 1920 (C II a), no. 756. Övriga handlingar vid överståthållarämbetet och dess underavdelningar i vilka ärendet behandlas redovisas i Cederlund 2006, s. 130 ff.

<sup>29</sup>*Dagens Nyheter*, 25 september 1920, s. 3.

<sup>30</sup>Cederlund 2006, s. 133ff.

<sup>31</sup>Cederlund 2006, s. 133.

<sup>32</sup>*Dagens Nyheter*, 3 september 1920, s. 6.

<sup>33</sup>*Dagens Nyheter*, 1 september 1920, s. 7.

<sup>34</sup>Se beträffande läget för Vasas vrakplats karta över denna i Höglund 2008, s. 6.

<sup>35</sup>Se t.ex. i *Dagens Nyheter*, 26 och 28 augusti samt 23 september, och i *Stockholmstidningen*, 19 oktober, alla från år 1921.

<sup>36</sup>Om Stackell, se Cederlund 2006, s. 128 ff.

<sup>37</sup>Ahnlund 1937, s 8 ff; och Ahnlund 1943, s. 196 ff.

<sup>38</sup>Riksarkivet Registreringshandlingar till aktiebolag, Patent- och Registreringsbyrån. Bolagsbyrån. Vol. 1924:18120 (E 3 A).

<sup>39</sup>SSHM: Arkiv; Wasanämndens arkiv: Dykrapport. Rapport från A. Franzén daterad 10.9.1956 ang. Dykning på VASA i samband med marinens årsprov för djupdykare 4/9-8/9 1956.

<sup>40</sup>För en beskrivning av rapportens övriga innehåll se Cederlund 2006, s. 139 ff.

<sup>41</sup>Hafström 1958.

<sup>42</sup>Rüdling 1740, s. 305 ff.

<sup>43</sup>Uppgiften hos Rüdling baserade sig på en då ungefär 100 år gammal 1600-talskälla. Cederlund 2006, s. 109. Den angav, inom parantes sagt, *Vasas* förlisningsår felaktigt. Det rätta årtalet ska ju vara 1628.

<sup>44</sup>*Svenska Dagbladet*, 22 och 23 september 1956.

<sup>45</sup>Cederlund 1994, s. 54 ff.

<sup>46</sup>Se t.ex. Einarsson 2001.

<sup>47</sup>Adams & Rönnby 1996.

<sup>48</sup>*Svenska Dagbladet*, 20 augusti 2011. Se även otryckt historik över örlogsskeppet Mars: Patrik Höglund, "Kortfattad historisk bakgrund om fartyget Mars", 2011, Statens maritima museer, 2011-09-06.

<sup>49</sup>*Svenska Dagbladet*, 17 november 2011.

<sup>50</sup>Hafström 1958.

<sup>51</sup>Se t.ex. Cederlund 2006, s 140 f.

<sup>52</sup>Det ska framhållas att Anders Franzéns roll inom och för *Vasa*-projektet efter lokaliseringen av skeppet 1956 inte behandlas i denna text. Syftet är att belysa den i liten utsträckning kända förhistorien till samma förlopp.

<sup>53</sup>Cederlund 1984, s. 184 ff. och 224 ff.





## Swedish Pomeranian Shipping in the Revolutionary Age (1776–1815)

*Magnus Ressel*

On 23 October 1815, Sweden lost its last remaining conquest of the Thirty Years War. As a result of a complicated exchange, Sweden gained Norway as a kingdom to be ruled in personal union by its king. In return, Denmark obtained the little Duchy of Lauenburg, which Prussia had acquired previously from Hanover in exchange for Eastern Frisia, only to be used as a bargaining chip. To make up for differences in the relative importance of these territories, substantial flows of money accompanied the entire clearing process.<sup>1</sup> Swedish Pomerania thus left the Swedish orbit for good. It had been a small province on the southern coast of the Baltic with an area of 4 400 km<sup>2</sup>, the main part stretching from Damgarten to Anklam with Stralsund and Greifswald as the most important cities. The island of Rügen (with another 920 km<sup>2</sup>) had also belonged to the Swedish possessions in the Holy Roman Empire, as had the city of Wismar with a little hinterland (this only until 1803).

---

Magnus Ressel (fil.dr) arbetar som forskare vid universitetet i Bochum. Han skrev sin avhandling på ämnet "Northern Europe and the Barbary corsairs during the Early Modern Epoch". Han bedriver för tillfället forskning rörande Hansan, Nederländerna, Danmark och Sverige under Trettioåriga kriget.

Sweden's provinces in Germany had been saved twice for the kingdom, in 1678 by France alone and in 1719 by France and England together when they had joined to preserve as much as possible of the weakened country's German territories.<sup>2</sup> Now this was undone forever. Sweden had considered selling the province to Prussia since 1793, for reasons which to this day remain rather unclear.<sup>3</sup> Now these thoughts became reality. Sweden withdrew from the Continent and left unrest and warfare to the continental powers for the centuries to come.

On the surface, Prussia was not the greatest winner as a result of this action, but an old dream of Brandenburg's leaders was now fulfilled – the unification of Pomerania under their state. Prussia now possessed an unbroken coastline along the Baltic of almost 870 km in length; a promising acquisition of territorial coherence at an important and still profitable seaboard. In this article, I want to point out another gain Prussia made with this exchange. With the province, the Prussians obtained an amalgam filled with know-how and capital for long-distance trade, which greatly helped the Prussian state to become a respectable maritime trading nation in the nineteenth century. During the revolutionary era, the province had amassed this hitherto non-existing potential – an aspect mostly unknown to this day.

Our view of Swedish Pomeranian history has suffered from the proceedings of the Prussian acquisition. Soon after the installation of the Prussian administration the 185-year-long history of Swedish rule was either presented in a distorted way (more often in Germany) or, to some extent, forgotten (more often in Sweden).<sup>4</sup> Fortunately, this has changed after 1990 and nowadays the historiography on Swedish Pomerania is rather flourishing.<sup>5</sup> Yet still we retain an image of the province as having been “territorially and in terms of population small, economically and politically insignificant”, an image which, in all likelihood, has its invisible origins in the elder Prussophile historiography.<sup>6</sup> To its historians, Swedish Pomerania seems to be an interesting but, on the whole, not too much outstanding territory. From recent historical research, we have learned a lot about its fiscal, jurisdictional-administrative and intellectual-discursive history.<sup>7</sup> However, none of these publications, for all their outstanding quality, challenged the fundamental assertions or images we have of the province. “History”, in the traditional meaning of remarkable events and outstanding achievements, seems to have happened elsewhere.



*A map of Swedish Pomerania. Source: Homann 1720.*

In the following, I will try to counter this image by focusing on some outstanding achievements of the provinces populace, especially its shippers and merchants, within a short time-span. I hope thus to present Swedish Pomerania in a new light and prove how exciting and far-reaching research into provincial history can be if one uses comparative material. In brief, the German territories of the Kingdom of Sweden underwent an impressive and rather fast transformation during the Revolutionary Age 1776–1815. The economy and especially the shipping industry of this small, impoverished and sparsely populated province, located in a remote corner of Europe, within a time span of just 35 years, experienced, with the years from 1793 to 1805 at its core, first a

meteoric rise, and then, within a very short period of war, saw an occupation and a temporary, but as I also hope to show, rather superficial ruin. The shape and course of this mostly unknown boom shall be outlined in this article, the aim of which is to highlight the province's close and, at least for the Pomeranians, advantageous relations with the Kingdom of Sweden.<sup>8</sup> To support my argument, considerable use is made of statistical source material and one long and detailed report addressed to the Prussian Ministry of Finance in 1817. In this memorandum, we find the state of the province's shipping described before and after the Prussian acquisition.

### The Prussian report of 1817 on the state of shipping before and after 1815

When Prussia acquired Pomerania in 1815, the new government encountered a population the majority of which did not welcome the new rulers. Initially, the Prussians were careful not to change the administrative and power structures too much; instead they left most the way they found it. Still, the population's feelings for the new rule were a far cry from a warm welcome.<sup>9</sup> This animosity had partly to do with certain benignities of the late Swedish rule. Much more important were some hard economic facts which affected the entire population of the province at its core.

The problem for the newly arrived administrators was that they were accompanied by a certain kind of weakness, which was regarded as problematic for one of the province's most vital sectors of the economy – its shipping business. To give some figures, we can present our Prussian voice of 1817 before introducing the source itself:

New Pomerania [Swedish Pomerania], this beautiful and rich country, sent, by way of its industry and freedom of the Swedish flag on a coast stretching for about 6–8 miles [= 45–60 kilometres], 350 seaworthy ships into the world and thereby fed one quarter of the population directly, all others received the advantages and conveniences which an extended trade and navigation bestow. As now in Hamburg, Bremen, Amsterdam and other places, all well-off people speculate in trade, thus nearly everybody in Pomerania was, and still is, interested in shipownership. Shipping was the fortune and pride of the country!<sup>10</sup>

With just a few lines, much of what has been written on Swedish Pomerania seems to be proven wrong. The allegedly poor and backward province is here described as rich and beautiful. It is presented as home to a huge fleet of ocean-going ships, the source of immense income for the population. Of the 100 000 inhabitants, 25 000 are said to have been fed directly by its profits. Our commentator contrasts this situation with the one after the Prussian acquisition:

These [the Pomeranian ships] are, since the Prussian eagle has replaced the Swedish flag on them, completely out of work. For the owners and captains, there remains no other choice in the present circumstances than impoverishment and emigration. Among the wealthy, the latter has already happened and the others will necessarily follow. The sailors, who are used to fighting the elements and having the whole world as their realm, cannot be accustomed to the simple and slow tasks of a peasants life.<sup>11</sup>

We have a clear distinction at hand. Under Sweden, Swedish Pomerania was rich because its shipping had increased. Now the province experiences rapid impoverishment because its shipping faces ruin. The colour of the flag, obviously a very important factor for the respective shipping of any province, is blamed for this.

Before we go into detail, the oddness of our Prussian commentator's remark must be emphasized again. Swedish Pomerania is not renowned for having been a country of great seafarers, and in no work on its history do we find any remark coming even close to our Prussian's observation in 1817.<sup>12</sup> This surprising observation gets even more odd if we contrast it with a citation from a very detailed work on the shipping history of Stralsund, the province's capital. The author, Lotte Müller, blames the city's authorities for not having grasped the opportunity which presented itself, when in 1771 Sweden reduced the province's import and export duties:

In spite of trying to meet the new tasks, which the change in the economic policy of the [Swedish] empire had brought, or of awakening new productive forces within the city, the merchant community remains trapped in medieval views, clings narrow-mindedly and jealously to the guild coercion, wastes energy and money on protracted and expensive trials with other guilds and

curbs the development through a short-sighted policy. Not a single sign of progress or adaptation to the new conditions can be observed in this century.<sup>13</sup>

Even though Müller sees some progress in the last four years of the eighteenth century, her final judgement remains harsh, and Stralsund in particular pales in comparison with Stettin, presented by her as the great model of success.<sup>14</sup> This conclusion does not correspond at all with that of our Prussian commentator of 1817. For a maritime historian of 1926, the late eighteenth century was for the entire province a period of self-inflicted decay, while for the contemporary Prussian of 1817, Swedish Pomerania had been, under Swedish rule, a blossoming, rich country with extensive shipping and trade around the globe and was now heading towards its ruin. Who is right?

To solve this riddle, we may at first present our Prussian and his report more closely. The name of the author is Heinz Pütter. We know almost nothing about him except for what he writes at the beginning of the report. Here, he states that the Prussian minister of finance, Ludwig Friedrich Victor Hans Graf von Bülow, had given him the order to investigate the problems of Prussian shipping. We have two letters from him. In the first, dated 29 September 1817, and 32 pages long, he writes that he had lived in Turkey and the Mediterranean for several years. He insists therefore that his opinion on shipping is well founded. In the second letter, from 24 January 1819, and 27 pages long, he writes from Cadiz in Spain, which indicates that this location was also where he wrote his first report. For the purpose of this article, only his first letter is of interest since the second mainly repeats the findings of the first one with some new details and practical proposals. In the first letter, he writes that he had spent a year collecting information. Therefore, his report shall be regarded as “the” voice of the shipowners, all of whom suffer from just “one” specific problem.<sup>15</sup>

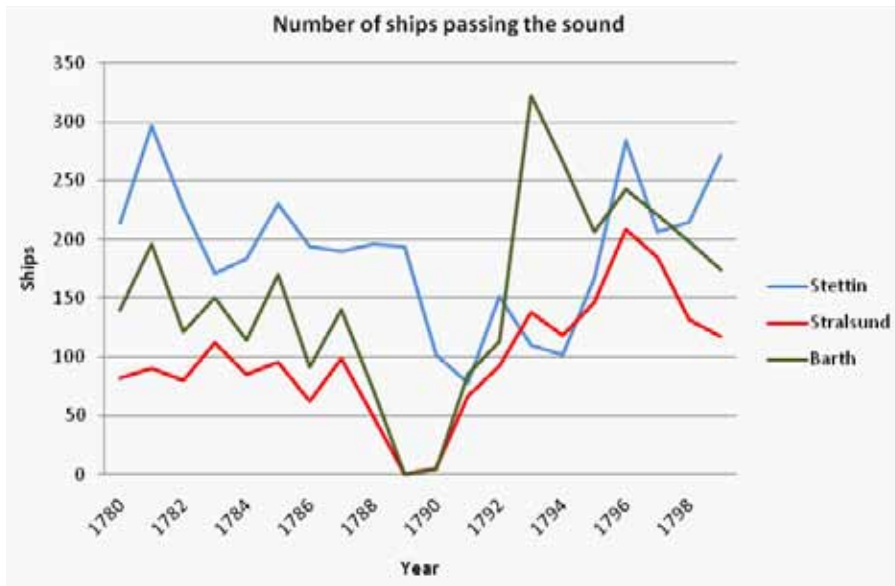
Apparently, after 1815, the Prussian minister of finance had received many complaints from shipowners, presumably mostly former Swedish Pomeranians. Pütter, a Prussian expert in Southern European shipping, had been given the task to find out the root cause of the problems. Pütter’s report is the meticulous result of this assignment. Its fundamental analysis is very clear: under Swedish rule, the province’s shipping was extensive and the people became wealthy from this large sector of the economy. Now under Prussian rule, the shipping industry

faces certain ruin unless the state intervenes. Many of Pütter's findings go even much beyond his original task. In one part, where he provides a historical outline of shipping from the times of the old Hanse to the present day, he dates the emergence of Pomerania's flourishing shipping to 1795:

Until the outbreak of the French Revolution, the Dutch engaged around 3 000 ships for transport shipping in the Baltic. Since the occupation by the French, and the hostilities with England, most of the Dutch ships have been destroyed and the remaining ones may only suffice for the conduct of their own affairs. After Holland's fall, Denmark prospered. It tripled within a few years the number of its ships and even if it enjoyed uninterrupted transport shipping only for a short time – roughly ten years – it acquired during this period a wealth previously unheard of. The foundation for the great prosperity of Copenhagen, Flensburg and Altona was laid, and the country later could bear the loss of about 3 000 ships, which were taken by the English, because these ships had already earned three or four times their original value. Only the New Pomeranians under the Swedish flag competed with the Danes and all other peoples. They had everything an increased transport shipping on commission needed. Harbours, shipping material, freedom and safety under the flag, able ship-builders, experienced seamen, a hundred years of peace and connections of all sorts allowed and facilitated these commercial activities. Only the Pomeranian ships enjoyed the credit and trust of the Swedish flag. Whilst the Swedish nationals had to contend themselves with transporting their own products, the Pomeranians were sought and found on all oceans. The only representatives of the German nation, in the entire Mediterranean, the Adriatic and even the Black Sea, from Gibraltar to Constantinople, from Odessa, from Trieste to Alexandria in Egypt, in all Italian, Spanish and French harbours, were our brave entrepreneurial Pomeranians. Without them, one would hardly have believed that Germany still had water and ships and trade.<sup>16</sup>

Once more, we learn just how extensive and profitable Pomeranian shipping was. For the first time, we even read how exceptional the Pomeranian ships were in a comparative perspective. Their activities were more daring and far-flung, according to Pütter, than those of the Swedish ships.

Pütter and Müller, for all their enormous differences, agree on one fundamental point; they both see 1795, when the Dutch Republic fell, as a turning

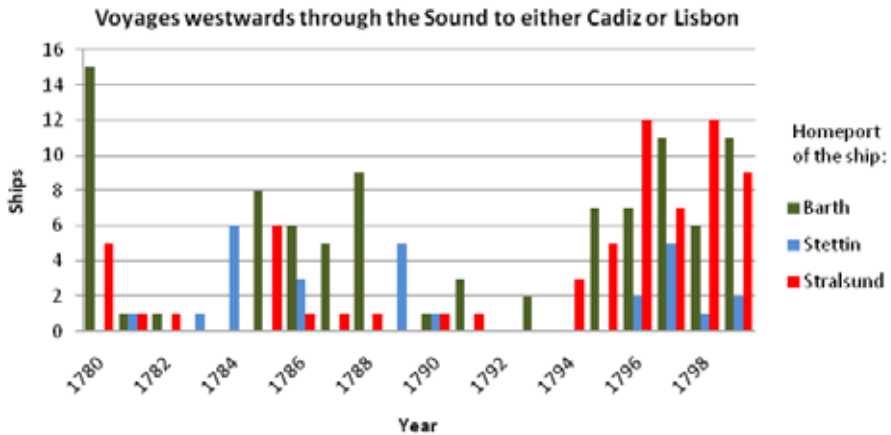


Source: <http://www.soundtoll.nl>

point for the flowering of Swedish Pomeranian shipping. Yet, Pütter also hints that before 1795 there had been a strong base for increased shipping, and this was more or less blocked by the Dutch Republic until its fall. This contrasts rather sharply with Müller's judgement. She saw nothing but backwardness in Stralsund before 1795. The contradiction of the two authors remains and we have to look at some statistics in order to find out who is right.

### Baltic shipping in the late eighteenth century

The development of eighteenth-century international trade generally favoured Sweden, which was able to rid itself of any remaining dominance from the old mercantile powers, such as Lübeck or even the Dutch Republic, and, at the same time, expand continuously into far-off markets.<sup>17</sup> Yet, for all the outstanding research that has already been done, it seems that the relative strength of the kingdom's sea trade vis-à-vis other powers, and its internal composition, still need to be outlined in more detail in order to explain who profited most,



Source: <http://www.soundtoll.nl>

at which time, and under what circumstances. Therefore, some shipping tonnage figures, and their respective owners and destinations, shall be compared. To do this, the recently developed online database of the Soundtoll registers will be used.<sup>18</sup> First, we will compare the shipping through the Sound from the main Prussian port of Stettin with that of two Swedish Pomeranian ports, Stralsund and Barth. Stettin was highly praised by Müller and, consequently, it is necessary to look at its performance in order to validate or falsify her judgement. Two Swedish Pomeranian ports have been chosen to establish a broader view of the province's entire shipping. Just because Stralsund was the capital of Swedish Pomerania, its preponderance in the province's shipping-industry did not necessarily have to follow. Barth, a small town west of Stralsund, was also well suited to shipping. If we compare the figures, we immediately find this expectation confirmed.

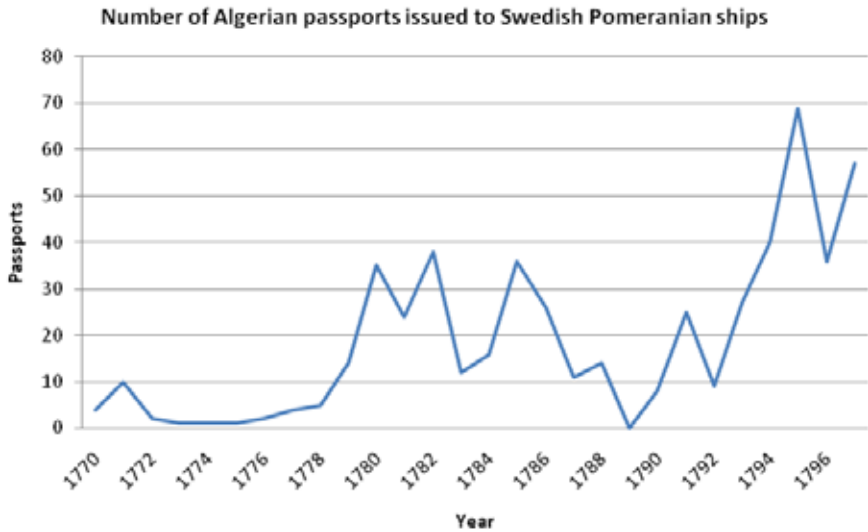
The large oscillations of the curves can be better understood if we keep in mind the state of sea warfare. The steep decline in Stralsund's and Barth's shipping from 1788–90 is explained by the Swedish–Russian war of these years. The decline in Stettin's shipping from 1791–95 is traditionally ex-

plained by the Prussian war against revolutionary France. Yet, except for a very short-lived boost of its southbound shipping in 1789, Stettin's decline started already in 1790, which is rather surprising given the contemporary weakness of the main competitors at the time.<sup>19</sup>

The greatest surprise is Barth's shipping. In this small town, many more ocean-going ships were registered than in the province's capital and, for some years, Barth even surpassed the largest Prussian port, Stettin. The Pomeranian boom was even more profound once we look at the most profitable long-distance voyages. According to the Soundtoll data from 1780–99, ships from Barth visited the large ports of Cadiz and Lisbon 93 times, while ships from Stralsund and Stettin visited these ports 66 and only 27 times, respectively, during the same period.<sup>20</sup> The small town of Barth seems to have been the buzzing hub of the entire province, which has been mostly overlooked up to now.

Obviously, the peace between Sweden and Russia in 1790 had been beneficial to the shipping of the former's German province. Ships from Swedish Pomerania had their heyday in the Sound from 1790–96 and, whilst their absolute numbers in the Sound declined afterwards, they continued to considerably strengthen their position in the profitable long-distance trade to Southern Europe. Thus, the traditional picture which put the beginning of the boom at 1795 has to be revised. It started already long before that time. What really happened in 1794–95 was an increase in Swedish Pomeranian shipping to Southern Europe. This obviously had been hampered by the dominance of the Dutch Republic until its fall.

This raises the question of the historical origins of Swedish Pomerania's long-distance shipping. A good source for finding some answers is provided by the register of the 'Algerian passports', kept at the National Archives of Sweden (Riksarkivet) in Stockholm. Here, all sold passports, for every ship under the Swedish flag sailing south of Cape Finisterre are registered with its tonnage, its home port, its date of issue, and more.<sup>21</sup> Since every shipowner in the entire kingdom had to provide each of his ships with such a passport if it sailed in waters frequented by the North African corsairs, and because everybody involved had a very strong interest in procuring such a document in order to benefit from the accompanying security, we can legitimately conclude that these registers give us very reliable information.



*Source: Riksarkivet Stockholm, Kommerskollegium Huvudarkivet, Utgående diarier, sjöpassdiarier, C II b.*

Thus, a close look at the number of Algerian passports issued to Swedish Pomeranian ships can give us accurate information on the exact time when the province's shippers began to engage in long-distance trade. The answer becomes clear from the graph above. It is precisely in the year 1778, two years before the Dutch Republic was weakened, that the province discovered the potential of long-distance trade. Hampered by high Prussian and Swedish duties, the province had been unable to escape a state of dependency until that year. Also very important was the dominance of the two cities of Hamburg and Lübeck, which still cooperated efficiently in order to control the markets on the Baltic coast west of Prussia. Most goods from Western Europe or overseas were traded in Hamburg, Lübeck and, to a lesser degree, in Rostock. These cities thus held Pomerania in an economic semi-dependence which did not allow for the growth of any competitive shipping in Pomerania.<sup>22</sup> In Wallersteinian terms, it could be described as the periphery of the contemporary world system.<sup>23</sup>

This fact was proven by the initial failure of an important legislative change. Until 1771, the province's exports were directed to Sweden by restrictive duties called 'Licenten'.<sup>24</sup> After the governor of the province, Henrik van Liewen, who had served in this post since 1766, strongly intervened, the Licenten were reduced in 1771.<sup>25</sup> This relaxation of the duties did not help the inexperienced Swedo-Germans and initially proved a disappointment.<sup>26</sup> The province remained dependent on the Lübeck and Hamburg markets. It was only with the decline of the dominant powers of international commerce after 1778 that Swedish Pomeranian shippers began to sail to more distant destinations. Now they could expect handsome profits without risking too much. With the need for neutral shipping during the war between France and Great Britain, the shipowners now sent their ships further west- and even southwards and, perhaps somewhat surprisingly, they found that the Swedish flag was highly respected and in great demand for trade between Southern European ports.

The boom of the late 1770s and early 1780s did not go unnoticed, however, especially since it more or less appeared out of nowhere. In 1785, a contemporary observer, Johann David von Reichenbach (1727–1807),<sup>27</sup> wrote extensively about the flourishing of Pomeranian shipping.<sup>28</sup> He identified the dominance of Barth, whose origins he saw in the middle of the century, when some of the town's merchants had expanded their range of shipping *and* trade considerably.<sup>29</sup> He contrasted this with Stralsund, whose relative disadvantage for Pomeranian merchants and shipowners he linked to the high costs of living in the capital.<sup>30</sup> Other contemporary observers had the same opinion. In 1782, the historian and jurist Professor Thomas Heinrich Gadebusch (1736–1804) counted 40 ships with a carrying capacity of 2 324 lasts altogether (Ø per ship = 58.1) in the town. He also remarked that developing this huge capacity had been a rather recent phenomenon.<sup>31</sup> For many of Barth's inhabitants, and even the entire province, such a boom was much too rapid to be accepted. Most of the populace regarded it as disrupting the social fabric, making one group instantly rich and leaving another behind. Around 1780, riots broke out all over the province but perhaps nowhere as fierce as in Barth. The rioters attacked primarily the profiteers of the boom, i.e. the merchants, the shipowners and the sailors. Eventually, the use of military force was necessary to stop the rioting.<sup>32</sup>

Barth was to remain the centre of the province's shipping. With hindsight, we can already provide some numbers for what was to come. If we look at the composition of Swedish Pomeranian shipping from 1770 to 1799, we find that of 818 ships from that province that passed the Sound, 262 (32 per cent) were registered in Stralsund, 300 (36.6 per cent) in Barth, 146 (17.8 per cent) in Wolgast, 31 (3.7 per cent) in Wismar, 44 (5.3 per cent) in Damgarten and 35 (4.2 per cent) in Greifswald. Whereas in 1780 the figure for Stralsund had been 43 per cent (15 out of 35), it fell until 1799, when it accounted for 33.7 per cent (55 out of 163).<sup>33</sup> An interesting aspect of the great period of Swedish Pomeranian shipping is the fact that the activities were not concentrated to the large and traditional cities, but rather in ports which had not existed hitherto on the map of European commerce.

With the Peace of Paris in 1783, the first blossoming lost its momentum. With the reappearance of the Dutch in the Baltic, the main competitor came back and limited the Pomeranians' possibilities. Worse was to come, namely the outbreak of the Swedo-Russian War in 1788, as this destroyed Pomeranian shipping for two years. Yet, something had changed profoundly. Now we can see that there existed a small class of experienced merchants and shippers in Pomerania who had seen the world and knew much better how to operate in distant waters. The Russian war, the Dutch competition, and a still-preponderant Hanseatic dominance of the markets along the south-western Baltic Coast momentarily hindered the use of the acquired know-how, but the potential was now undeniably at hand.

The chance to use it again came quicker than might have been expected. After 1790, the picture once again changed profoundly. Peace with Russia ensured that Swedish ships could again safely sail in the Baltic. The revolutionary events in France at the same time spread the flames of war towards the Dutch Republic, whose entry into the war with France in 1793 proved fatal to its shipping. From this moment on, practically all of Northern Europe's shipping surged. Since the fall of the republic happened at a time when the overall frequency of passages through the Sound rose, in all likelihood due to an increased demand for Baltic raw materials in war-torn Western and Southern Europe, the boost was all the greater for the heirs of the Dutch shipping lanes.

Who were mainly these heirs? The most important neutral powers remained the two Scandinavian kingdoms, Prussia (after 1795) and the three still-

vital Hanseatic cities. Yet, the Hanseatics and the Prussians received a slight boost if looked at in a comparative perspective. The number of passports issued in Prussian Emden was truly staggering after the fall of the Dutch Republic and the Peace of Basel:

|      |     |
|------|-----|
| 1794 | 35  |
| 1795 | 107 |
| 1796 | 499 |
| 1797 | 337 |

*Table 1: Passports issued in Emden. Source: Müller 1930, p. 115.*

We can assume that many Dutch shipowners had escaped to Emden with the arrival of French troops. Yet, here they obviously did not find what they had sought since already in 1797, the number of issued passport fell again. If we look at the Soundtoll registers for the years 1795–1799, we discover that none of Emden’s ships sailed to or from a port south of France. Thus, Emden’s fleet increased vastly but found itself limited to northern waters. Pütter’s commentary regarding Prussia was scathing:

The state which could have benefited most from the destruction of Dutch shipping and which most easily could have filled the gap was Prussia. But Prussia has, in fact, won the least.<sup>34</sup>

Even an old and experienced trading republic like Hamburg failed to grasp the full potential of the Dutch Republic’s decline.<sup>35</sup> One of the most profitable branches of its shipping had been exchanging Baltic goods for Southern European goods. It was therefore in southern waters where the profits lay. But the Hanseatics and Prussians hesitated to venture there. In identifying the reasons for this, at first glance obscure phenomenon, we will be able to identify the principal mechanics at work in late-eighteenth-century world trade.

## Security as the principal commodity in international waters

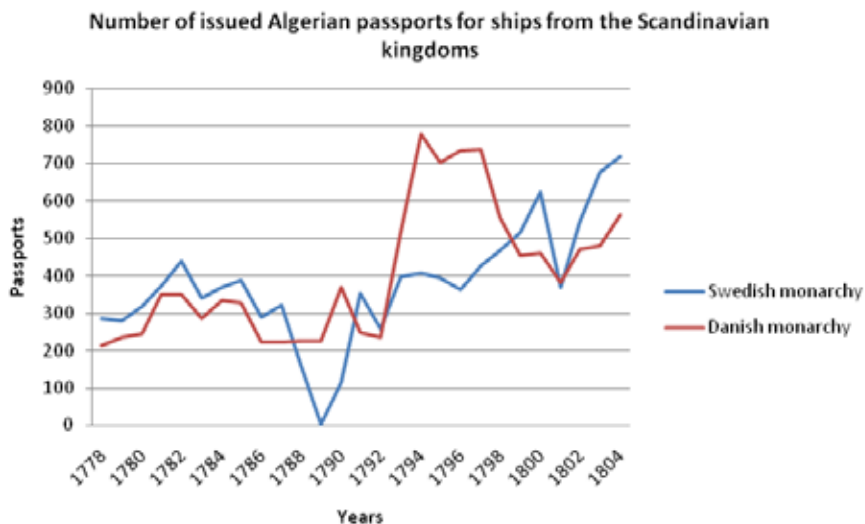
Pütter, who had a sharp eye for the principal forces at work at the time, can again be cited. In his reflections on the state of Prussian shipping after the Peace of Basel from 1795 until 1805, he explains what had been lacking for the breakthrough into world trade:

Prussia could have engaged over 2 000 ships in these ten years only with tramp shipping for others (Orig.: Frachtfahrt für fremde Rechnung) within the Mediterranean. It could have built and manned the necessary ships easier and better than Sweden and Denmark. It lacked neither capital nor entrepreneurial spirit. Nothing except peace with the Barbary States was missing, but without this, it had to limit itself to short-distance tramping (Orig.: aber ohne diesen mußte es sich auf die nähere, auf die Kleinere Frachtfahrt beschränken).<sup>36</sup>

Pütter then goes on with detailed calculations which prove that Prussia indirectly lost 50 million Thaler by not concluding a peace treaty with the regencies at the right time. This great problem still existed in 1817 after the end of the revolutionary wars. For Pütter, there was only one remedy:

Only peace with the Barbary States, and thereby a free flag, can maintain the wealth and importance of this land [Swedish Pomerania] and arouse among the inhabitants true love for throne and fatherland.<sup>37</sup>

In all these years, the crucial factor was, according to Pütter, that there were no peace treaties with the Barbary States. This can indeed be verified with new research. Whereas an older view insisted on the harmlessness of the eighteenth-century North African regencies,<sup>38</sup> we now know that the corsairs' activities intensified spectacularly after 1790 and lasted until 1806.<sup>39</sup> During these 16 years, the Mediterranean swarmed with Muslim corsairs and only a Portuguese squadron at the Strait of Gibraltar saved at least the Atlantic seaboard from their depredations.<sup>40</sup> The unsafe sea beyond the Strait of Gibraltar prevented the Hanseatics and Prussians from entering the Mediterranean – there they could only expect corsairs of ill repute. No insurer was willing to provide any insurance for ships under these flags.



*Sources: Andersen 2000, CD-ROM; Müller 2004, p. 236.*

Things were different for the Scandinavian kingdoms. Both had concluded peace treaties with the regencies and the Ottoman Empire between 1729 and 1760, which remained mostly stable until the end of the regencies. They had thereby obtained the most crucial resource for Southern European waters, namely security.<sup>41</sup> Sailing with this invisible, but very tangible load, ships under Scandinavian flags were able to operate freely all around the world. During the eighteenth century, ships from both kingdoms had built up an excellent reputation for being reliable carriers in the Mediterranean, where their flag was highly respected. Yet, both kingdoms saw their room for manoeuvre still limited until 1793 because the Dutch remained a fierce competitor. With the entry of the Dutch Republic into war against revolutionary France, it was therefore no surprise that the Scandinavians should benefit most. Nevertheless, the gains were unequally distributed as can be seen in the graph above.

The rise of Denmark's shipping from 1793 until 1798 is, in all likelihood, due to the proximity of the kingdom to Hamburg. The city was the main beneficiary of the fall of the Dutch Republic and saw an immense concentration of capital and financial expertise within its walls for more than one decade after 1793. The merchants residing there traditionally gave the orders to transport goods to ship-



*Source: Riksarkivet Stockholm, Kommerskollegium Huvudarkivet, Utgående diarier, sjöpassdiarier, C II b.*

pers from the Duchies of Schleswig and Holstein, especially to their close neighbour, the city of Altona.<sup>42</sup> This gave the Danish Kingdom an additional boost, which, for some years, increased its shipping above Sweden's. When a financial crisis hit Hamburg in 1798/99 and many merchants went bankrupt, this reduced Denmark's shipping, directly benefiting Sweden, which had never been so dependent upon orders from Hamburg. It was at this very moment that Swedish shipping took off, or more precisely, the shipping of its German province.

A commercial revolution in the Baltic area had been silently in the offing for years and its full effect was felt in 1798. Until this date, the two cities of Hamburg and Lübeck had been able to keep their dominance over many of the markets of the southern Baltic coast.<sup>43</sup> Most goods obtained by distant trade had hitherto been provided for the Pomeranians by Hamburg or Lübeck. Both cities employed small fleets of long-distance vessels with a range down to Atlantic Iberia and also used the ships of Schleswig and Holstein to import goods from the more distant markets. The southern Baltic coast had until 1798 thus been under a sort of Hanseatic economic suzerainty. Now this was irrevocably broken. Pomeranian merchants began to conduct a lot of business with ships from the province.

| Fr                   |                               | 1801.          |                                                                       |
|----------------------|-------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 90. <i>Schlesien</i> | <i>Barth Joh. Jac. Krafft</i> | <i>Spanien</i> | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 91. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 92. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 93. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 94. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 95. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 96. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 97. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 98. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 99. <i>Portugal</i>  | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |
| 100. <i>Portugal</i> | <i>Barth Joh. Al. Krafft</i>  | <i>do</i>      | <i>1801 11. April. spanische Legation Barth und Barth für Spanien</i> |

Pages from the Algerian Passports Register in 1801 with five entries for ships from Barth, destinations mostly in Southern European waters. Source: Riksarkivet Stockholm, Kommerskollegium Huvudarkivet, Utgående diaries, sjöpassdiaries, C II b.

If we look at a graph of the percentage of the tonnage of Swedish Pomeranian ships for which Algerian passports were issued, we find that the heyday of provincial shipping lasted from 1797 to 1805–06. This boom becomes all the more remarkable given the overall growth of the Swedish flag in the exact same years. As before, the small port of Barth functioned as some sort of centre for this surge. For ships from this port, 22 passes were issued in 1797, 67 in 1798, 72 in 1799 and 84 in 1800. Every year this accounted for between 40 and 50 per cent of the entire provincial shipping.

To flesh out this rather abstract graph, 4 033 Algerian passports were issued in the seven years from 1799 to 1805 in Sweden. Of these, 1 143 (28.3 per cent) went to ships from the German provinces. More than 80 per cent of the German ships gave their destination as Iberia or the Mediterranean. By contrast, ships from Stockholm or Göteborg were mostly bound for the British

Isles, St. Barthelemy or Northern Europe. For these ships, Southern European destinations constituted perhaps 25 per cent of the stated destinations.<sup>44</sup> The contrast is remarkable. Whereas Pomeranians had their primary routes way down south, Swedish ships rarely ventured there. Instead, they limited themselves mostly to furnishing the British Isles with iron. As Pütter wrote a few years later, it was primarily the Pomeranians who operated between Alexandria, Constantinople, Livorno, Malta and Spain. Thus, the profits made by the Pomeranians were much larger than those of their Scandinavian 'co-nationals'.

### Swedish Pomerania as a short-lived hub of the European maritime trade

The origins of this boom, which came so suddenly and had such remarkable effects, shall now be outlined. In the two years before 1797, much came together that was to prove hugely beneficial to the province's shipping. Even though we cannot identify for sure all the causes, some plausible hypotheses can be put forward.

With the last partition of Poland in 1795, Prussia acquired vast stretches of new land whose products could now much more easily flow northwards to the Baltic ports. The products were mainly primary goods, such as timber and cereals. These were needed mostly in belligerent Western and Southern Europe. With the need to export more Baltic products than ever to these regions, the question as to who would transport these products proved to be more acute than ever. Also during these years, Prussian mercantilism was significantly relaxed, which removed many of the strangulating effects that the province had hitherto felt.<sup>45</sup>

At the same time, an intense corsair war was waged between the European Great Powers in western waters. In this war, the flag of the Hanseatic vessels was often disregarded.<sup>46</sup> This was less the case for ships under the Danish flag but this power had no harbour along the southern Baltic coast. Thus, the only power that could meet a demand for transport tonnage from this region was the Kingdom of Sweden. Its German province now became the great profiteer from the changed international constellation when its merchants began to ship large quantities of Baltic products westwards. Once Pomeranian ships entered the Western and Southern European harbours in vast numbers, their captains or owners

obviously felt the need to fill the ships with cargo for the return voyage. In these harbours, they, therefore, began to buy exactly the sort of products that they had hitherto obtained in Hamburg and Lübeck. With these activities, they destroyed the last remnants of Lübeck's shipping to the Iberian Peninsula. It is remarkable that Lübeck's shipping did not increase during the revolutionary wars, in contrast to a small rise in the years from 1781 to 1784.<sup>47</sup>

With the increased shipping, a new advantage appeared rather quickly. In Pomerania, oak wood was available in large quantities, in contrast to Sweden, where mainly coniferous wood grew. Only oak wood was well suited to ships designed for long-distance shipping. Therefore, the Pomeranian shipyards built exactly the kind of ships that were now needed in Sweden and Pomerania.<sup>48</sup> The boost to the shipbuilding industry in Pomerania was thus even greater than the growth of shipping itself and they delivered ships en masse to Sweden and Pomerania. This was pointed out by Pütter in his 1817 report on the future of Swedish shipping:

After the unification of New Pomerania with the Prussian monarchy, the Swedish merchant fleet, including Norway, comprises just over a thousand ships, of which it needs one-half, built of fir wood, for shipping its own products, which have a large volume but little value. The other half, which consists of ships built of oak wood, is used for tramp shipping in the Mediterranean. Since Sweden bought these oak ships mostly from Prussian, Danish and New Pomeranian prizes, it is unable to replace them with its own material. Thus, Sweden will have to gradually abandon freighting for others or at least will face greater difficulties in this regard.<sup>49</sup>

Pomerania's importance as a supplier of oak wood was well known to Swedish statesmen. When Sweden offered to sell Pomerania to Prussia the first time in 1798, it demanded the right to obtain for the future 400 000 cubic feet of free timber per year. This was one of the issues on which the negotiations foundered.<sup>50</sup>

It is possible to make some tentative calculations in order to estimate the economic significance of the shipping for the province by 1800. Let us go back to Pütter's first citation, where he stated that 350 ships had sailed for Swedish Pomerania in Southern and Western Europe. In his report, he also does some calculations to convince his superiors of the importance of the shipping. Since he is a meticulous observer, and his statements have been partially confirmed

by our findings, his maths may not be too far from the truth; notwithstanding that he certainly had an agenda of his own.

Pütter estimates the cost of a medium-sized ship of 80 lasts, the type most used in long-distance trade, at 10 000 Thaler (1 500 for the required timber, 3 000 for other raw materials and 5 500 as payment for the workers). He also concludes that 10 000 sailors (he uses this large figure for the whole Prussian fleet of 1817 consisting of 1 000–1 100 ships) cost 1 million Thaler per year. Thus, one sailor earns roughly 100 Thaler per year. Simply for the maintenance of one ship (repairs, insurances and victuals for the voyages), 1 000 Thaler are needed. 10 per cent is required as pure profit for the shipowners in order for the entire business to be worthwhile in comparison with other investments like agriculture or manufacturing. On a single voyage, a ship thus has to earn at least 1 000 Thaler. He adds that the profit made on voyages to southern waters easily attains 50 per cent and sometimes even 100 per cent.

We can now use these figures for some calculations. Pütter writes that 10 per cent of the ships need to be rebuilt every year, which, in the Pomeranian case, is exactly 35 ships. Thus, the yearly turnover for shipbuilding stood at 350 000 Thaler. To this, we have to add the payment for the sailors (~10 sailors per ship), which is the same sum. Maintenance of the fleet again costs the same and, finally, the pure profits again are, if the 10 per cent minimum is attained, the same. Thus, the entire yearly monetary turnover of the fleet stood at roughly  $350\,000 \times 4 = 1\,400\,000$  Thaler. If Pütter is right regarding his assertion that ships on long-distance voyages made mostly a 50 or even a 100 per cent profit, the actual sum may yet be much higher.

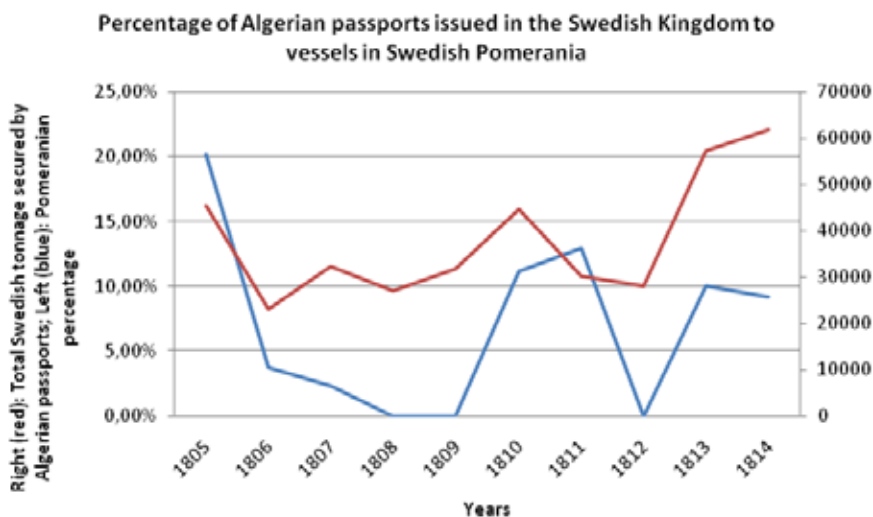
A yearly turnover (i.e. income) of at least 1.4 million, perhaps up to 3 million, Thaler in a small province like Swedish Pomerania? This staggering figure may arouse suspicion. Yet, it is not that too far-fetched a 'guesstimation'. If we look at calculations made for Danish shipping in the same period, we find roughly the same costs for individual ships and their maintenance and the profits range between 10 and 18 per cent during wartime.<sup>51</sup> It may be no coincidence that the tax revenues in Swedish Pomerania increased significantly in these boom years.<sup>52</sup>

Even though these are very rough estimates, the numbers give us some indication of the situation around 1800. Even if we remain conservative and assume a yearly turnover of 2 million Thaler, this was a huge economic sector for a small province like Swedish Pomerania with just 100 000 inhabitants. Pütter's

assertion that 25 000 of these were directly fed by the fleet and its supporting industry does not seem to be far-fetched.

We have now established a rough idea of the provincial shipping around 1800. The province was at this time a buzzing mercantile hub filled with merchants who managed from here commercial transactions between Anatolia and Italy, industrious sailors who made year-long voyages, a strong secondary industry, namely shipbuilding and the outfitting of ships, and altogether an impressive rate of growth. At the forefront, its ships ensured the highly profitable exchange between the Baltic and the Mediterranean. Its merchant class had managed to break Lübeck's dominance and weaken Hamburg's hold on the entire northern markets. This picture contrasts with much that hitherto has been written about the province. Voices like Müller's from 1926 can now be relegated to the realm of pure nationalist fiction.<sup>53</sup> From being the backwater of Europe, its periphery, this small stretch of land had become within a few years rather rich thanks to being part of the Swedish Kingdom.

The effects are probably also discernible politically and intellectually. It corresponds well with the years 1780–1806, during which Andreas Önnersfors has identified a strong idealization of Sweden among Pomerania's intellectual elite.<sup>54</sup> The bonds of the populace towards their sovereign in Stockholm are also stressed in current research.<sup>55</sup> When the Swedish king overthrew the traditional power of the Pomeranian estates in 1806, he encountered a rather weak opposition, maybe because the traditional elites knew very well how much affection the lower classes had for the king.<sup>56</sup> This strong bond of affection to Sweden manifested itself in the political events of the time. When Swedish Pomerania faced the invasion of Napoleonic troops in the first months of 1807, the defence was much more pertinacious than it had been in Prussia. In Swedish Pomerania, the populace obviously had something to fight for and did not easily give up, even when faced with a superior enemy. A comparison of the respective defences of the capital of Prussian Pomerania, Stettin, and that of its Swedish counterpart, Stralsund, is very telling. Whereas Stettin, defended by more than 5 000 men, surrendered without fighting when facing 800 French cavalymen, Stralsund put up strong resistance against the vastly superior French army and held out for months.<sup>57</sup> Yet, this did not suffice to save the province. After several months of fighting, the province was completely occupied by French soldiers at the end of August 1807.



Source: Riksarkivet Stockholm, Kommerskollegium Huvudarkivet, Utgående diarier, sjöpassdiarier, C II b.

## Two French occupations and the final acquisition of Prussia

With the French occupation, the Continental Blockade came to Pomerania. The shipowners mostly sailed to Stockholm, which we can conclude from the passport registers, where often the same ships appeared after 1806 as belonging to Swedish port cities. Yet, here they did not find the longed-for security. Denmark's entry into the war against Great Britain ensured that the Sound was blocked and Sweden faced many privateers in distant waters. Still, the potential profits remained immense under the conditions of the Continental Blockade and thus the kingdom maintained an important long-distance shipping trade.<sup>58</sup> Nevertheless, the shipping trade from Pomeranian ports was all but annihilated. The costs of the French occupation ensured that all wealth obtained here was very quickly wiped out. The only capital saved from the boom period was, in all likelihood, the Pomeranian ships which were now in Swedish harbours, where their captains hoped for better times. We can also be

certain that many Pomeranian shippers continued their shipping trade from Swedish ports – even under the dire circumstances.

With the coming of peace between France and Sweden in 1810, Swedish Pomeranian shipping was temporarily spared.<sup>59</sup> Again it reached an impressive 13 per cent of the kingdom's, albeit reduced, shipping in 1811. Most of this happened in clear violation of the Continental Blockade.

At the beginning of 1812, French troops occupied the province again, officially to protect it from a British invasion. In reality, one of the foremost reasons for this was the continued violation of the Continental Blockade by the Pomeranians. The French troops had secret orders to cut down all the masts of the Pomerian ships once the 'friendly' occupation was complete.<sup>60</sup> Yet, the French failed to achieve this hidden aim – we know from the passport registers that most Pomeranian ships again escaped to Sweden.

Even though this year again resulted in a harsh depression, its shipping found much relief in 1813 with the final liberation of the province. For one last time, Pomeranian shipping under the Swedish flag resurged and acquired a still-impressive 10 per cent of the now quickly growing Swedish shipping. In 1814, Sweden secured, with Algerian passports, a larger tonnage than ever before, and the Pomeranians still supplied a substantial part of it. In 1814, 84 passports were obtained for Pomeranian ships, the last year that they could fully exploit this possibility. If we believe Pütter, the entire fleet of long-distance ships still numbered 250 vessels and enjoyed the opportunities after the difficult years.<sup>61</sup>

Yet this was not to last. After the war, it was decided in Stockholm to exchange its German province for Norway.<sup>62</sup> Either Denmark or Prussia was the power to inherit it. We do not know at present why the kingdom finally decided to abandon this piece of land which was still so valuable. Gustav IV first entertained the idea of selling the province to Prussia in 1798,<sup>63</sup> when Pomeranian ships surpassed the 20 per cent level of all the kingdom's tonnage protected by Algerian passports – at the time without any mention of Norway as an object of exchange.<sup>64</sup> At the time, the province's extensive shipping made the sale impossible. Sweden demanded a huge sum for the province, citing the immense provincial shipping; the Prussian leaders did not believe the figures, which were so much at odds with everything hitherto known.<sup>65</sup>

The Prussian acquisition in 1815 was met with mixed feelings by the populace. Scepticism was rife among all classes.<sup>66</sup> Yet, no groups felt as horrified

by this change of nationality as the merchants, shipowners and sailors. They would certainly have preferred a Danish acquisition. Ernst Moritz Arndt wrote with disdain about their feelings:

Alas! It [the Pomeranian populace] is – shameful to say and hear – more Danish than Prussian. What do they know about German victories and German and Prussian glory. They want a flag that protects their ship; they want to sell their grain at a high price; they want to sail through the Sound without paying duties; may the German ships sail or strand wherever they want . . .<sup>67</sup>

Arndt's outrage may be understandable from a patriotic point of view, but all patriotism could not help if the substance of one of the most profitable sectors of the Pomeranian economy was threatened by the change of sovereignty. The shipowners, the merchants and many others in the entire province were negatively affected by the loss of the Swedish flag. The Danish flag, which had the same prestige globally, would have been a sound replacement but not the practically unknown Prussian flag. This was to no avail since Prussia took over the province in October 1815.

The consequences were probably at first even worse than expected. Even though Lord Exmouth bombarded Algiers in 1816 and some hope existed within Germany that the regencies might be destroyed, the Barbary States spectacularly hit back. In 1817, corsair ships even operated in the North Sea, much to Europe's consternation.<sup>68</sup> This had a devastating effect on the shipping of the nations warring with the corsairs. We can again quote Pütter's report:

The insurance premiums for our flag are, since the appearance of the Barbaresks in the northern waters, 2 to 4 to 6 per cent higher than for other ships, and with the slightest bad news, the Prussian shipowner has to fear either being completely without insurance or having to give one-half of his capital to the insurer in order to save the other. It is obvious that, under these circumstances, neither trade nor shipping can flourish.<sup>69</sup>

It may nowadays seem a little odd that a few single corsairs operating in northern waters could tilt the balance so much as to cause the downfall of the shipping of one entire European province. Yet, the fear of the corsairs determined the insurance market and this in turn was decisive for the weal and woe of any

shipping industry. The few activities of the corsairs thus did not cause any lasting disruption to the shipping in Northern Europe but sufficed to deter Pomeranian shipowners from the region where they had hitherto earned their greatest profits, i.e. the waters of Southern Europe.

The reactions in Pomerania were manifold. Many shippers continued to use the Swedish flag and passports.<sup>70</sup> When the Prussian government demanded that they be classified as Prussian shippers, even the governor of Stralsund strongly objected and pointed out that this could cause the ruin of the entire province's shipping.<sup>71</sup> Still, this could not go on forever since the passports soon lost their validity and the Swedish authorities soon stopped issuing Pomeranians with passports. The desolation felt in Stralsund, reported by its governor, may have been the reason for the report by Pütter, the most important content of which has been presented. His conclusion was very grim concerning the outlook for the future:

The capital of the wealthy, mostly invested in shipowning, and which is the fruit of years of saving, disappears with the value of the ships, which have already lost up to two-thirds of their original price. The shippers, the ship-carpenters, the sailors and all craftsmen involved go idle without work and soon will be without bread. They have no other choice but to emigrate, which many wealthy have already done. If, however, the rich leave, the poor become even poorer. Prussia will lose the core of Pomerania and keep only half of it, which is not worth the sacrifices given for it.<sup>72</sup>

Was Pütter right in this regard? We lack the detailed data but a very short and temporary migration from the province may have happened in the years around 1817. If this was indeed the case, this did not matter too much since the province soon experienced a rather sustained population growth.<sup>73</sup> Obviously, Pütter erred in his gloomy prediction for the future. Something did change to remove the threat of ruin for the province.

## Conclusion

Due to a lack of data, it is difficult to explain what exactly happened to the province's long-distance shipping. Yet, undoubtedly, it was saved in some modified form. From 1815 to 1824, 1 438 Prussian and 1 622 Swedish ships passed through the Sound. From 1825 to 1834, we count 2 071 Prussian and only 1 192 Swedish passages.<sup>74</sup> Even though the destinations or range of these ships are not presently known, obviously the sheer volume of shipping stopped any Prussian decline and Sweden, instead, had to cope with some loss of overall shipping volume.<sup>75</sup> We should not conclude that Pütter was wrong with his grim report in 1817 but that he overstated the depressing contemporary situation. In 1817, Algerian corsairs spread fear in northern waters and some shipowners left Pomerania. This contrasted with the spectacular flourishing in the years 1797–1806. Pütter simply had extrapolated from the present and could thus only see a bleak future for the province if Prussia did not conclude a peace with the Barbary States.

Yet after 1817, much changed for the better. A renewed war between Spain and other Southern European powers against Algiers ensured that the navies of these powers' held the Algerians at bay. The regency itself was overcome by internal turmoil and ghastly crises, which shook the state to its core.<sup>76</sup> From 1820 onwards, the Barbary regents faced a bleak future and lost their ability to attack in distant waters. This helped the Prussians to save at least their shipping to France and Atlantic Spain. Under new circumstances, the Barbary corsairs were no longer the limiting factor for shipping and thus the Swedish flag and passport no longer ensured shipping success. The merchant marines of all European states were revived at a time of global peace after 1815, and with the sheer number of competitors, it was impossible for Prussian shipping to operate globally. Prussia's ports, as well as Sweden's, were too peripherally located to be veritable centres of global fleets. This role could after 1815 only be filled by ports like London, Rotterdam or Hamburg. Thus, the need for peace with the Barbary States simply disappeared with global peace after 1815, a fact that Pütter overlooked. Only Swedish neutrality during the great conflicts had ensured the flowering of Pomerania. In a world at peace, the province's shipping could not but revert to its role on the periphery. This role the Prussians quickly accepted. The Hanseatic cities, in contrast, still had an interest in trade in the Mediterranean and thus

tried throughout the 1820s to conclude peace with the Barbary regencies. When the Hanseatics asked the Prussian government in 1828 whether they should try to achieve this peace together, the Prussian minister's answer was very clear – the Prussian shipping in the Atlantic was too insignificant to legitimize thorough measures to increase its security.<sup>77</sup>

After 1817, Pomerania and its merchants, indeed, lost their Southern European markets; however, this was not due to corsair activities but to renewed competition with traditional trading powers like Britain. Yet, they were obviously happy with the limitation of their range. Within the given limits, shipping under the Prussian flag expanded impressively and continuously.<sup>78</sup> We can assume that after 1817, the Pomeranian inheritance had been put to good use. A large group of professional merchants, well-connected shipowners, experienced sailors and craftsmen serving a fleet of some hundred ships had been a perhaps unexpected but very profitable endowment that came with the province being Swedish. Even though this group had to face a significant limitation of its range after 1815, it still had been able to maintain itself and make an impressive use of the given circumstances. We can also be sure that the Pomeranian dockyards did not cease to produce ships of high-quality oak wood for all of Europe. Thus, Pütter's grim prediction for the future did not come true. His report is understandable given the dire circumstances in which it was written but he had not expected the shipping industry's degree of flexibility.

His report is much more valuable in its presentation of Pomerian shipping in the revolutionary age, which was brought to the fore here. Pütter has shown us how impressive the development of the Pomeranian shipping industry had been in the late eighteenth century. Due to an extraordinary combination of beneficial factors, the small province had become a European shipping hub for nearly a decade. In 1800, almost one-third of the Swedish Kingdom's entire merchant fleet was owned in Pomerania. This fleet had been operating in the Mediterranean, from east to west, and thus made immense profits. Admittedly, the accumulated wealth had been destroyed by war and occupation. But the global vision and know-how had escaped destruction since the fleet and its owners could always easily leave the province for safe Swedish ports in times of French occupation. Thus, the ships and, more importantly, the 'human capital' of the province survived the Napoleonic occupation and were preserved well into Prussian times.

In this article, an outline of an extraordinary part of German and Swedish maritime history was presented. The fact that this has often been overlooked has to do with Prussian historiography, which tried to obscure the positive aspects of Swedish rule, but also the lack of published statistical material. Here only an overview could be presented which still needs to be filled in with more detail. We still know very little about the principal actors of the time. Who were the merchants in Stockholm, Stralsund or Barth, and who ensured this extraordinary flowering of Pomeranian shipping? What were their mutual connections?<sup>79</sup> What were the effects on the economic, cultural and intellectual life in the provincial cities? What were the effects in Southern Europe and how did the Pomeranians actually conduct business in this region very much alien to them? What was the perception of, and reaction to, this at the province's political level or in Stockholm? How did these connections continue after the severing of political ties between Sweden and Pomerania? These and other questions lie at the core of a German–Swedish shared history which is nothing less than spectacular. The Pomeranians did not know it, but they ventured so far in so impressive numbers, which had seldom been done before by German sailors or ships. This they owed to Swedish protection, which had been introduced in 1729 for other purposes but served Pomeranians well in the late eighteenth century. Swedish rule and the Pomeranian ability to innovate appear here as a combination that has been far more beneficial to Pomerania than has traditionally been known. Once we are able to look at these connections in more depth, we will uncover aspects of a shared German–Swedish past whose rich diversity has been unduly misrepresented and even forgotten up to this very day.

*This article was written as part of the DFG (German Research Foundation) research project "Risikozähmung in der Vormoderne" at the Ruhr University Bochum. Its support is gratefully acknowledged. The author would like to thank Leos Müller for his detailed comments and revision.*

## Sammanfattning

Det svenska Vorpommern genomgick en stor förändring under de tumultartade decennierna från 1776 till 1815, av vissa beskriven som revolutionens tidsålder. Sedan det svenska övertagandet 1629 hade provinsen gått bakåt i ekonomiskt hänseende och provinsens sjöfart var fram till 1776 huvudsakligen begränsad till att bidra med enklare varor till Sverige. Försvagningen av det holländska inflytandet från slutet av 1770-talet och den samtidiga uppmjukningen av svensk och preussisk merkantilism, öppnade nya möjligheter för sjöfarten i provinsen. Skyddade av den svenska flaggan, kunde provinsens sjöfarare och handelsmän under de följande åren konstruera och underhålla en stor handelsflotta, en process som nådde sin höjdpunkt år 1800. Vid denna tid sköttes nästan 30 procent av hela den svenska internationella sjöfarten av sjöfolk från svenska Vorpommern och deras fartyg var regelbundna besökare i bl.a. Konstantinopel och Alexandria. Genom användning av empiriska data och en detaljerad analys hämtad från en samtida expert, beskrivs i artikeln ursprunget, formen, utvecklingen, och de långsiktiga effekterna av detta ekonomiska uppsving, vilket har gått ganska obemärkt förbi dagens historiker.

## Bibliography

Andersen, Dan, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747–1807*. Unpublished PhD. Copenhagen 2000.

Arndt, Ernst Moritz, *E. M. Arndt's Schriften für und an seine lieben Deutschen: Zum ersten Mal gesammelt und durch Neues vermehrt*. Leipzig 1845.

Baasch, Ernst, *Die Hansestädte und die Barbaresken*. Kassel 1897.

Backhaus, Helmut, Ivo Asmus, Heiko Droste and Jens E. Olesen, *Gemeinsame Bekannte: Schweden und Deutschland in der Frühen Neuzeit*. Münster 2003.

Bergsøe, Adolph Frederik, *Den danske Stats Statistik: Fjerde Bind*. Copenhagen 1853.

Biesner, Julius Heinrich, *Abriß der Geschichte Pommerns und Rügens: Nebst angehängter Specialgeschichte des Klosters Eldena*. Stralsund 1834.

Bindemann, Carl, *Rückblicke auf Leben und Amt*. Halle 1878.

Brandt, Ahasver von, "Seehandel zwischen Schweden und Eübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Gesehiehte der Ostseeschiffahrt", *Scandia*, 18 (1947), pp. 33–72.

Buchholz, Werner, *Öffentliche Finanzen und Finanzverwaltung im entwickelten frühmodernen Staat: Landesherr und Landstände in Schwedisch-Pommern, 1720–1806*. Cologne 1992.

Buchholz, Werner, *Deutsche Geschichte im Osten Europas: Pommern*, Berlin 1999.

Buchholz, Werner, "Pommern" in: Buchholz, Werner (ed.), *Das Ende der Frühen Neuzeit im "Dritten Deutschland": Bayern, Hannover, Mecklenburg, Pommern, das Rheinland und Sachsen im Vergleich*, pp. 77–120. Munich 2003.

Büsch, Johann Georg, *Über die durch den jezigen Krieg veranlasste Zerrüttung des Seehandels: Und deren insbesondre für den deutschen Handel zu befürchtende böse Folgen*. Hamburg 1793.

Büsch, Johann Georg, *Versuch einer Geschichte der Hamburgischen Handlung: Nebst zwei kleineren Schriften eines verwandten Inhalts*. Hamburg 1797.

Büsch, Otto, *Handbuch der preußischen Geschichte: Band II*. Berlin 1992.

Burke, Edmund, *The annual register: Or a view of the history, politics, and literature, for the year 1817*. London 1818.

Dalgren, Lars, "Pommern und Schweden 1792 bis 1806. Der Staatsstreich von 1806 und dessen Vorgeschichte", *Pommersche Jahrbücher*, vol. 17 (1916), pp. 1–191.

Fisher, Godfrey, *Barbary legend: War, trade, and piracy in North Africa, 1415–1830*. Oxford 1957.

Frohnert, Pär, “Sweden in the Continental Wars of 1805–1814: a pawn in the great game“, in: Fred Sandsted (ed.), *Between the imperial eagles: Sweden's armed forces during the Revolutionary and the Napoleonic wars 1780–1820*, pp. 255–286. Stockholm 2000.

Gadebusch, Thomas Heinrich, *Schwedischpommersche Staatskunde: Zweyter Theil*. Greifswald 1788.

Gøbel, Erik, “De algierske soepasprotokoller. En kilde til langfarten 1747–1840“, *Arkiv*, vol. 9 (1982/1982), pp. 65–108.

Gøbel, Erik, “The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857“, *International Journal of Maritime History*, vol. 22, No. 2 (2010), pp. 305–324.

Grimberg, Carl, “Gustaf IV Adolfs planer att föryttra svenska Pommern“, *Historisk Tidskrift*, vol. 23 (1903), pp. 60–71.

Hartmann, Regina, “Schwedisch-Pommern im Spannungsfeld zwischen schwedischer und deutscher Identität“, in Göran Bolin (ed.), *The Challenge of the Baltic Sea Region: Culture, ecosystems, democracy*, pp. 119–135, Södertörn 2005.

Heckscher, Eli F. and Harald Westergaard, *The Continental System: An Economic Interpretation*. Oxford 1922.

Höjer, Torvald, *Den svenska utrikespolitikens historia. Deel III:2 1810–1844*. Stockholm 1954.

Homann, Johann Baptist, *Tabula Marchionatus Brandenburgici Et Ducatus Pomeraniae*. Nuremberg 1720.

Inachin, Kyra, *Nationalstaat und regionale Selbstbehauptung. Die preußische Provinz Pommern 1815–1945*. Bremen 2005.

Johansen, Hans Christian, "Østersjøhandelen og den svensk-russiske krig 1788–90", *Erhvervshistorisk årbog. Meddelelser fra Erhvervsarkivet* 27 (1976–77), pp. 35–54.

Johansen, Hans Christian, *Shipping and trade between the Baltic area and Western Europe, 1784–95*. Odense 1983.

Johansen, Hans Christian, "Baltic timber exports in the late eighteenth century", in Kaukiainen, Yrjö (ed.), *The Baltic as a trade road. Timber trade in the Baltic Area*, pp. 17–35. Kymenlaakso 1989.

Jörn, Nils, "Review on: Önnersfors, Andreas, Svenska Pommern. Kulturmöten och identifikation 1720–1815. Lund 2003", *H-Soz-u-Kult*, No. 07.08.2003. Online at: <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/2003-3-083> (last checked: 2.8.2011).

Jörn, Nils (ed.), *Servorum Dei gaudium: Das ist treuer Gotters Knechte Freuden-Lohn: Lebensbeschreibungen aus dem Umfeld des Wismarer Tribunals*. Greifswald 2003.

Kilborn, Jan, *Fartyg i Europas periferi under den industriella revolutionen: Den svenska utrikeshandelsflottan 1795–1845*. Göteborg 2009 (licentiate dissertation).

Kresse, Walter, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765–1823*. Hamburg 1966.

Lindblad, J. Thomas, *Sweden's trade with the Dutch Republic, 1738–1795*. Assen 1982.

—, "Structure and competition in Sweden's foreign trade 1740–1780" in: W. G. Heeres (ed.): *From Dunkirk to Danzig: Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350–1850, essays in honour of J. A. Faber*, pp. 361–381, Hilversum 1988.

Mieck, Ilja, "Vom Merkantilismus zum Liberalismus" in Otto Büsch (ed.), *Moderne Preußische Geschichte. 1648–1947: Band II*, p. 994–1030, Berlin 1981.

Müller, Bernhard, "Johann David Reichenbach: Ein Beitrag zur Geschichte der Aufklärung in Schwedisch-Pommern", *Pommersche Jahrbücher*, 20 (1920), pp. 1–120.

Müller, Annemarie, "Emdens Seeschiffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 1744–1899", *Hansische Geschichtsblätter*, vol. 55 (1930), pp. 90–170.

Müller, Lotte, *Die Entwicklung des Stralsunder Seehandels in der Zeit der schwedischen Herrschaft 1648–1814*. Stettin 1926.

Müller, Leos, *Consuls, corsairs, and commerce: The Swedish consular service and long-distance shipping 1720–1815*. Uppsala 2004.

North, Michael and Robert Riemer (eds.), *Das Ende des Alten Reiches im Ostseeraum: Wahrnehmungen und Transformationen*. Köln, Böhlau 2008.

Önnerfors, Andreas, *Svenska Pommern: Kulturmöten och identifikation 1720–1815*. Lund 2003.

Ojala, Jari, "Approaching Europe: The merchant networks between Finland and Europe during the eighteenth and nineteenth centuries", *European Review of Economic History*, 1, Nr. 3 (1997), pp. 323–352.

Oom, Friedrich, *Chronik der Stadt Barth*. Barth 1851.

Panzac, Daniel, *Les corsaires barbaresques: La fin d'une épopée 1800–1820*. Paris 1999.

Pohl, Hans, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*. Wiesbaden 1963.

Rachel, Hugo, "Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen" in Otto Büsch (ed.), *Moderne Preußische Geschichte. 1648–1947: Band II*, pp. 951–993. Berlin 1981.

Rassow, Johannes, "Verhandlungen über die Vereinigung des ehem. schwedischen Vorpommerns und Rügens mit Preußen (nach den Akten des Geh. Staatsarchives in Berlin)", *Pommersche Jahrbücher*, vol. 16 (1915), pp. 93–200.

Reichenbach, Johann David von, *Patriotische Beyträge zur Kenntniß und Aufnahme des Schwedischen Pommerns*. Greifswald 1785.

Roberts, Michael, *The Age of Liberty: Sweden 1719–1772*. Cambridge 1986.

Scharping, Karl, *Stimmung und Verhalten der Bevölkerung Schwedisch-Pommerns im Wandel der Zeit von 1806–1820*. Stettin 1932.

*Svenskt Biografiskt Lexikon* (SBL). Stockholm 1918.

Ventegodt, Ole, *Redere, rejser og regnskaber. Et par flensborgske partrederiregnskaber 1783–1812*. Flensburg, 1989.

Voelcker, Tim, "Admiral Sir James Saumarez — Sweden's 'Friendliest Enemy', 1808–1812", *Forum Navale*, 63 (2007), pp. 18–37.

Vogel, Walther, "Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert. Teil I", *Hansische Geschichtsblätter*, vol. 53 (1928), pp. 110–154.

Wallerstein, Immanuel, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-economy in the Sixteenth Century*. Berkeley 2011.

Wehrmann, Martin, *Geschichte von Pommern: Bis zur Gegenwart*. Gotha 1906.

Weise, Johannes Friedrich, *Die Integration Schwedisch-Pommerns in den preußischen Staatsverband: Transformationsprozesse innerhalb von Staat und Gesellschaft*. München 2005.

Wieden, Brage bei der, *Die Entwicklung der pommerschen Bevölkerung, 1701 bis 1918*. Cologne 1999.

## Notes

<sup>1</sup>The details of the exchange: Rassow 1915, pp. 113-150; and Büsch 1992, pp. 104.

<sup>2</sup>See Roberts 1986, pp. 10-12.

<sup>3</sup>The authors who have written the most detailed accounts of this exchange emphasized Sweden's financial problems as the primary motivation: Grimberg 1903; and Rassow 1915.

<sup>4</sup>For an overview of the historiography of Swedish Pomerania after 1815, see Buchholz 1999, pp. 18-20; Önnersfors 2003, pp. 28-33; and Buchholz 2003, pp. 81-82, 116-117.

<sup>5</sup>This manifests itself especially in international conferences on the Baltic, where the history of the province always plays an important role. See Backhaus et al. 2003; and North and Riemer 2008.

<sup>6</sup>This is a remark of one of the most renowned historians on Swedish Pomerania. See Jörn 2003.

<sup>7</sup>Standards were set with the following works: Buchholz 1992; Jörn 2003; and Önnersfors 2003.

<sup>8</sup>The only historian who has ever indicated that Swedish Pomerania enjoyed a boom period in the late eighteenth century is, to my knowledge, Leos Müller. His observation that "the increase of provincial shipping was the most remarkable fact" of late-eighteenth-century shipping under the Swedish flag will be elaborated here: Müller 2004, p. 151.

<sup>9</sup>In 1932, Karl Scharping wrote a rather detailed book about the changing attitude of the Pomeranians towards their new rulers. He identified a phase of intense scepticism mixed with some elements of outright hostility towards the Prussians at the beginning and a rather quick change after the first years of Prussian rule. Crucial to this change was, for him, the Pomeranians feeling they had been "abandoned" (Orig.: im Stich gelassen) by the Swedes. Yet, his findings have to be regarded with caution since he wrote at the time of a nationalist historiography. See Scharping 1932. Other voices point to a growing distance between rulers and subjects for many years after 1815. See Önnersfors 2003, pp. 475-476.

<sup>10</sup>Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Abt. III Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, II. Nr. 5322, fol. 12v. (Afterwards cited as: GSPK, III, II, 5322.) The original text is in German. We present here only translations without the original in order to save space. The translation is a close rendering of the original.

<sup>11</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 11v.

<sup>12</sup>Werner Buchholz followed in 2003 the analysis made by David Reichenbach in 1784 when he remarked that shipbuilding was the most important part of Swedish Pomerania's industry. He did not mention the following use of many of these ships in Pomeranian rather than foreign service. See Buchholz 2003, p. 92. Reichenbach had highlighted this when he pointed out the increase in Swedish Pomerania's fleet from 198 ships in 1775 to 328 ships in 1783. See Reichenbach 1785, Attachment F.

<sup>13</sup>Müller 1926, pp. 95-96.

<sup>14</sup>Ibid., pp. 91-94.

<sup>15</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 6v.

<sup>16</sup>Ibid., fol. 8v.-9r.

<sup>17</sup>von Brandt 1947; Lindblad 1982; Lindblad 1988; and Müller 2004, pp. 225-229.

<sup>18</sup>This can be found at: <http://www.soundtoll.nl>. Information about this database is provided by Gøbel 2010.

<sup>19</sup>Johansen saw advantages for Prussian shipping with the outbreak of the Russo-Swedish war. See Johansen 1976-77, pp. 35-54, 47-50. Yet the boom for Prussia was rather weak. The advantage, instead, went to Mecklenburg's shipping as Johansen rightly emphasized later. See Johansen 1983, p. 35.

<sup>20</sup>The numbers are taken from <http://www.soundtoll.net> (see FN 18). Included is the destination given by the ship's captain at a passage westwards through the Sound.

<sup>21</sup>About these passports, see Müller 2004, pp. 144-154. The entire system of Algerian passports is illuminated by Gøbel 1982/1982. I wish to thank Leos Müller for generously sharing with me his compiled data from the passport register.

<sup>22</sup>Reichenbach 1785, pp. 17, 133, 151-157, 171-172.

<sup>23</sup>The periphery, according to Wallerstein, delivers raw materials and is dominated by forced labour. Wallerstein 2011, p. 66-129. Both aspects were generally true for Swedish Pomerania before 1775.

<sup>24</sup>About these, see Gadebusch 1788, pp. 307-309; and Müller 1926, pp. 30-41.

<sup>25</sup>Reichenbach 1785, pp. 135-136, 153-160. On Liewen, see SBL, Vol. 22, 757.

<sup>26</sup>*Ibid.*, pp. 193-207.

<sup>27</sup>Reichenbach was the senior treasurer of the province and a central proponent of the Enlightenment in the area. On him and his rich writings, see Müller 1920.

<sup>28</sup>Reichenbach 1785, pp. 76, 136-138.

<sup>29</sup>*Ibid.*, pp. 132-134.

<sup>30</sup>*Ibid.*, p. 52-61.

<sup>31</sup>Gadebusch 1788, pp. 189-191. On Gadebusch, see SBL, Vol. 16, 700.

<sup>32</sup>Oom 1851, pp. 142-143.

<sup>33</sup>All figures based on <http://www.soundtoll.nl> (See FN 18).

<sup>34</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 9r.

<sup>35</sup>The number of Hamburg's long-distance ships increased with the decline of the Dutch Republic but this increase was not as large as could have been expected. In 1792, the fleet stood at 240 vessels, in 1795 at 213, in 1798 at 276 and reached its all-time high during the revolutionary era in 1801 with 295 vessels. Compared with the nearly 3 000 ships which had sailed under the Republic's flag before 1795, this increase seems rather modest. Numbers from Kresse 1966, p. 67.

<sup>36</sup>*Ibid.*, fol. 9v.

<sup>37</sup>*Ibid.*, fol. 12v.-13r.

<sup>38</sup>Fisher 1957, pp. 288-306.

<sup>39</sup>Panzac 1999, pp. 63-65, 129-140.

<sup>40</sup>This squadron and its appointment under the regime of the Marquis de Pombal certainly deserve closer historical research. At the moment, we find most information about it in the older works on German maritime history. Here, it is stated that since the 1770s, the squadron blocked the Strait of Gibraltar for all corsairs, thus ensuring the Portuguese coast was completely safe. This obviously worked until Portugal was drawn into the Napoleonic Wars in 1806. See Baasch 1897, pp. 69-79.

<sup>41</sup>On security as an important resource for expanding the Swedish shipping industry in the eighteenth century, see Müller 2004, pp. 30-32, 227.

<sup>42</sup>Büsch 1797, pp. 86-87.

<sup>43</sup>See FN 22.

<sup>44</sup>Although the passports were only obligatory for a voyage south of Cape Finisterre, we can be sure that in times of war, most shipowners who sailed west of the Sound procured these documents in order to be able to prove their identity when meeting a European privateer. This explains the rather limited destinations for many who bought passports.

<sup>45</sup>About the relaxation of Prussian mercantilism after 1786, see Rachel 1981, pp. 990-993; and Mieck 1981, pp. 994-1005.

<sup>46</sup>Büsch 1793, pp. 226-238; Büsch 1797, pp. 188-194; and Pohl 1963, pp. 89-97.

<sup>47</sup>Vogel 1928, pp. 138-139, 145-146.

<sup>48</sup>Johansen has emphasized the enormous importance of exports of all sorts of timber in the late eighteenth century from the Baltic westwards. His numbers show accurately how important this export business was on the southern coast of the Baltic and how much less the northern ports (the dividing point being St. Petersburg) exported this commodity. See Johansen 1989, p. 25.

<sup>49</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 9r.

<sup>50</sup>The Prussians regarded this demand as unacceptable. See Rassow 1915, pp. 104-107.

<sup>51</sup>Ventegodt 1989, pp. 36-38, 190-238. The term 'guesstimate' is taken from Leos Müller, who added some more international figures which underscore Ventegodt's findings. See Müller 2004, pp. 161-164.

<sup>52</sup>According to Buchholz, the net earnings increased from 252 442 Thaler in 1786 to 357 324 Thaler in 1805. See Buchholz 1992, pp. 539-540. Yet, here I wish not to be misunderstood. Mostly landholdings or earnings from agriculture were taxed. See *Ibid.* 555-556. Thus the effects of increased shipping on the tax revenues were at best indirect. Still, the increase is remarkable and, in all likelihood, linked to the blossoming of the province's shipping.

<sup>53</sup>See FN 12.

<sup>54</sup>Önnerfors 2003, pp. 269-484. It also seems no coincidence that the reign of Gustav IV was later very much idealized in Swedish Pomerania, in stark contrast to Sweden, where he had been regarded as reactionary. See Weise 2005, p. 51.

<sup>55</sup>Hartmann 2005.

<sup>56</sup>Dalgren has identified some opposition among the nobility and the cities, yet this did not play out in any way since the diet of Pomerania, convened by the king, was duly visited. See Dalgren 1916, pp. 115-119, 157.

<sup>57</sup>Wehrmann 1906, pp. 252-255; and Frohnert 2000, pp. 255-286.

<sup>58</sup>On Sweden and the Continental Blockade, see Heckscher and Westergaard 1922, pp. 178-180, 234-237, 319-320.

<sup>59</sup>The war with Britain from 1810-12 was a 'phony' war. See Voelcker 2007.

<sup>60</sup>Biesner 1834, p. 313.

<sup>61</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 11v.

<sup>62</sup>On this decision, see Höjer 1954, pp. 171-240.

<sup>63</sup>The Swedish commissioner D'Albedyhl, who reported about the state of the province in 1793, was the first to recommend selling the province – a proposal that outraged Stockholm. It is interesting to note that one of the most important counter-arguments for keeping the province was an allusion to its contribution to the Swedish fleet. See Dalgren 1916, pp. 24-31.

<sup>64</sup>Rassow 1915, p. 100.

<sup>65</sup>Rassow 1915, pp. 105-106.

<sup>66</sup>Inachin 2005, pp. 48-49, 78-88.

<sup>67</sup>Arndt 1845, p. 170.

<sup>68</sup>Burke 1818, pp. 45-49.

<sup>69</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 13r.

<sup>70</sup>Bindemann 1878, p. 13.

<sup>71</sup>Scharping 1932, p. 33.

<sup>72</sup>GSPK, III, II, 5322, fol. 12v.

<sup>73</sup>It is indeed true that Swedish Pomerania saw a marked increase in its population from 1779 to 1805, which was certainly connected with the economic growth described here. Remarkable in this regard is especially Barth's fast growth. Yet, after the Prussian acquisition, this did not peter out since the population growth continued constantly. See Wieden 1999, pp. 22, 89-91.

<sup>74</sup>Bergsøe 1853, p. 379.

<sup>75</sup>About Sweden's shipping in the first half of the nineteenth century, see Kilborn 2009. Kilborn gives a nuanced view which generally confirms the stagnation of Swedish shipping in these years: "Sett mot bakgrunden av en ökande världshandel, en växande befolkning och en ökad ekonomisk tillväxt i Skandinavien så förefaller det märkligt att inte fartygsflottan växte mer". See Kilborn 2009, p. 64.

<sup>76</sup>Panzac 1999, pp. 245-266.

<sup>77</sup>Baasch 1897, p. 167.

<sup>78</sup>In the year 1850 alone, 2 891 ships under the Prussian flag passed the Sound. See Bergsøe 1854, p. 379.

<sup>79</sup>A model approach for such questions regarding Finland, the other important province of the Swedish conglomerate state, has already been made. A comparison would be, therefore, interesting. See Ojala 1997.





## Svenskt marinstrategiskt tänkande – en återblick med sikte på framtiden

Lars Wedin

Har det funnits en svensk marin strategi? Många skulle säkert svara nej på denna fråga. Men de strategiska och taktiska doktriner som funnits över tiden har naturligtvis inte tillkommit på en höft. Det har funnits en växelverkan mellan mer eller mindre fritt tänkande och existerande doktriner (eller föreskrifter som nog varit den vanligaste beteckningen). Resultatet av denna utveckling utgör den svenska marinstrategiska kulturen. Med strategisk kultur menar vi här allmänt dels det nationella arvet avseende strategisk teori, dels den nationella strategiska erfarenheten.<sup>1</sup> Det nationella arvet utvecklas givetvis med tiden. Under tidens gång tillkommer viktiga strategiska erfarenheter och/eller teorier. Den strategiska kulturen utvecklas alltså över tiden även om detta sker relativt långsamt eller med Castex ord: "Den [strategin] utvecklas lite men den utvecklas faktiskt."<sup>2</sup> Det är denna utveckling som föreliggande artikel försöker skildra.

---

Lars Wedin är pensionerad kommandör och verkar som forskare vid *Institut Français d'Analyse Stratégique* (IFAS), gästforskare vid Strategiska avdelningen, Försvarshögskolan och är medlem av den franska maritima tankesmedjan *Téthys*. Han har skrivit ett flertal böcker och artiklar om strategi och marina frågor.

Läsaren kommer snart att upptäcka att denna artikel inte gör anspråk på att vara en heltäckande skildring av det svenska marina tänkandets utveckling. I stället vill den påvisa förekomsten av vissa specifika teman och hur dessa utvecklats över tiden. Vi kommer därför att koncentrera oss på fem perioder: det förra sekelskiftet då grunden till den marinstrategiska kulturen lades, mellankrigstiden med panskarskeppsstriden samt kaptenerna Stig H:son-Ericson och Daniel Landquist, nedgången under mitten av det kalla kriget och pånyttfödelsen under dess senare del, samt slutligen en utblick mot dagen och morgondagen. Artikeln grundar sig främst på den då aktuella debatten i *Tidskrift för Sjöväsendet*.

Vad är då strategi? Det finns många definitioner och en sådan är "konsten och vetenskapen att manövrera krafter i syfte att nå politiska mål."<sup>3</sup> Utifrån denna mycket allmänna definition kan vi skapa en definition av marin strategi (sjöstrategi har nog varit det vanliga uttrycket): "vetenskapen och konsten att manövrera de marina styrkorna i syfte att understödja den allmänna militära strategin som söker att uppfylla de allmänna politiska målen."<sup>4</sup> Begreppet "krafter" avser här alla medel – potentiella och existerande – liksom de sätt som de kan utnyttjas. Med denna definition kan vi diskutera marinstrategiskt tänkande även om det inte alltid funnits en officiellt fastställd marinstrategisk doktrin. De politiska målen har varit väl kända. Fram till det kalla krigets slut har detta mål nästan alltid varit att i första hand hålla Sverige utanför ett krig och, om detta inte lyckats, försvara landet mot invasion. Den marina strategin har alltså, i allmänhet, fokuserat på invasionsförsvar.

Sir Julian S. Corbett ges äran av att ha definierat begreppen maritim strategi resp. marin strategi. I hans begreppsvärld är "maritime strategy" en nationell strategi där havet spelar en viktig roll. En "naval strategy" avgör hur flottan ska utnyttjas när den maritima strategin har avgjort vilken roll denna ska spela.<sup>5</sup> Denna definition är omodern. Idag är skillnaden mellan marin och maritim strategi att den senare även omfattar civila uppgifter. Att vi idag, sedan sekelskiftet grovt sett, allt oftare använder begreppet maritim strategi förklaras närmast av det breda säkerhetsbegreppet och att statens aktiviteter till sjöss är så intimt sammanvävda. I praktiken innebär begreppen att marin strategi i första hand har ansetts vara en uppgift för försvarsgrenen marinen<sup>6</sup>, och då i första hand flottan, även om flygvapnet också har spelat en stor roll, medan vi i dagens diskussion om maritim strategi även inbegriper kustbevakningen och

andra "sjöverkande"<sup>7</sup> myndigheter. En verklig maritim strategi skulle kunna definieras som "vetenskapen och konsten att manövrera de maritima krafterna så att dessa bidrar till framgång med den fullständiga strategin, som har till uppgift att uppfylla den allmänna politikens mål."

### Utgångspunkter

I mitten av 1800-talet var den svenska flottan föråldrad. En första förnyelse kom med monitorerna, hos oss kallade 2. respektive 3. klass pansarbåtar. Dessa skulle strida i skärgård och hade begränsad förmåga att uppträda fritt till sjöss. Före 1875 sågs flottan allmänt som en sorts halvfast artilleri.<sup>8</sup> Men många sjöofficerare såg behovet av en sjögående flotta. Det fanns svåra hinder på denna väg. Den strategiska doktrinen, centralförsvarsprincipen byggde på idén att armén, och i någon mån flottan, skulle använda en utnötningsstrategi under reträtten mot centralfästningen Karlsborg, där fienden skulle slutligt slås. Göta Kanal och de stora sjöarna Vänern och Vättern spelade en viktig roll i denna strategi. Flottans uppgift var i första hand att vara ett inloppsförsvär och striden skulle tas upp inomskärs. Regeringen uttalade 1871 att det marina försvaret av riket var begränsat till infartsleden till Stockholm och två eller tre andra områden.<sup>9</sup> Man avstod alltså frivilligt från att påverka en fiende utanför kustbandet.

Hade nu flottan överhuvudtaget en roll att spela vid försvaret av landet? Arméns svar var närmast nekande. Krigsminister von Platen hävdade 1850 att "Allt marint försvar är av underordnad betydelse i jämförelse med landförsvaret, men det borde, i samarbete med detta, kunna hindra fientliga landstigningar."<sup>10</sup> Citatet visar också att försvar anses vara liktydligt med invasionsförsvar. Tanken att det också bör omfatta skyddet av sjövägarna fanns knappast. Med avbrott för två världskrig fortlevde denna begränsade uppfattning om marin krigföring ända in i vår tid.

I den mån som flottan hade en roll att spela så borde den, ansågs det, underställas armén. Tanken uttrycktes tydligt av generalmajor von der Lancken

att flottan under krig icke har någon själfständig uppgift att fylla utan bör operera i närmaste samband med stridskrafter till lands, samt att ledningen af flottans operationer bör i strategiskt och delvis äfven taktiskt hänseende hufvudsakligen utöfvas af arméens befälhavare.<sup>11</sup>

Det fanns ingen förståelse för att en landstigning kräver ett åtminstone temporärt herravälde till sjöss.<sup>12</sup> Man trodde därför att det marina försvaret skulle kräva fartyg spridda längs hela kusten, på samma sätt som arméförband grupperade för försvar. Detta skulle naturligtvis vara för dyrt. Enligt generalstabschefen Bildt:

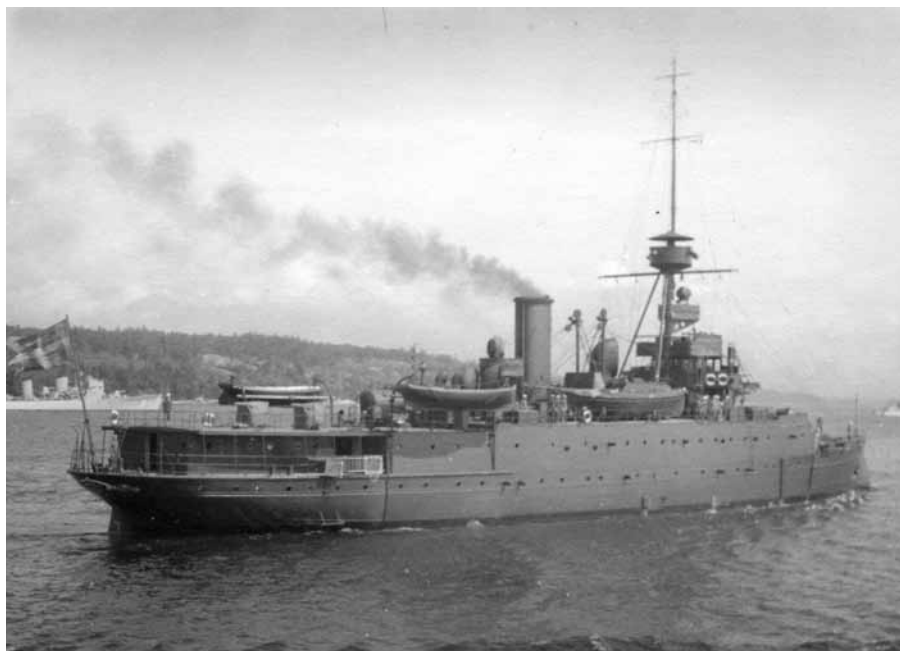
Äfven om vi egde ett 20-tal pansarbåtar och ett hundratal minbåtar, skulle vi snart koma till erfarenhet af den gamla lärdomen, att en stark örlogsflotta visserligen kan verksamt bidra till försvaret af en sjöstat, all den stund den kan hindra eller försvåra fiendens transporter, men att den aldrig utan att ega en orimlig öfverlägsenhet kan omöjliggöra för fienden själfva landstigningen.<sup>13</sup>

Örlogsfartygen sågs också som sårbara och utgjorde därigenom en osäker resurs. Bildt skrev: "Men vore det klokt att utkämpa hufvudstriderna på ett så vanskligt element som vattnet."<sup>14</sup> Det gällde alltså för flottans folk att skapa en sjömakts teori som visade vad flottan, med adekvata medel, skulle kunna, eller borde, åstadkomma. Detta var knappast en medveten tanke utan något som successivt växte fram, inte minst genom debatten i *Tidskrift i Sjöväsendet* och *Marinlitteraturföreningen*.

## Från centralförsvar till mahanism

### *En fästningsflotta*

När de nio 1.kl pansarbåtarna av Blenda-klass kom i mitten av 1870-talet fick flottan ett fartyg avsett för strid utanför skärgård. Detta viktiga steg bekräftades av 1880 års försvarskommitté, som ansåg att flottan skulle ha förmåga att strida såväl i skärgård som på öppet hav. I linje med detta beslut påbörjades anskaffningen av 1.kl pansarbåtar med *HMS Svea* 1883 liksom av den första torpedbåten.<sup>15</sup> Det gällde nu att kunna utnyttja materielen på ett trovärdigt



*HMS Svea. Okänd fotograf. Johan Schreils samling, Marinmuseum.*

sätt. Ett första, nödvändigt steg var navigering. Den seglande örlogsflottan hade av naturliga skäl ingen större förmåga till inomskärsnavigering och det var nödvändigt att övervinna en viss "skärgårdsrädsla" hos de som förde de stora fartygen.<sup>16</sup> Ett annat problem, som fått sin lösning först 2010, var beroendet av värnpliktiga (eller båtsmän före värnpliktens införande). Detta innebar att de svenska besättningarna var sämre utbildade och hade sämre beredskap än i många andra länder och då speciellt den brittiska Royal Navy, den ledande flottan vid denna tid.<sup>17</sup>

En trovärdig doktrin för stridens förande måste utvecklas. I denna kom skärgården som skyddat basområde och utgångsläge att spela en viktig roll. Efter kanonbåtarna av Blendaklassens införande sågs flottan närmast som en sorts kavalleri som skulle rusa ut från av minfält och skärgård skyddade områden och attackera fienden nära det område där denne ville landstiga. Härigenom skulle armén få tid att kraftsamla i den hotade riktningen. Så hade den preussiska/tyska flottan organiserats av generalstaben under von Moltke. Talande nog kallades den

tyska motsvarigheten *Ausfallskorvetten*.<sup>18</sup> Det är lätt att tänka sig att denna syn överfördes till Sverige där armén vid denna tid hyste stor beundran för Preussen/Tyskland. Man brukar kalla en sådan flotta en "fästningsflotta".<sup>19</sup>

### *Baeckström*

Baeckströms lärobok i sjökrigskonst från 1887 ger oss en uppfattning om dåtidens doktrin.<sup>20</sup> Striden i skärgård ges stort utrymme. Baeckström föreslog ett system av pansrade fartyg (2. och 3. klassens pansarbåtar), beväpnade båtar, minor, samt infanteri och artilleri iland. Han var tydligt inspirerad av striderna på de stora floderna under amerikanska inbördeskriget och slaget vid Foutchou 1884 mellan franska och kinesiska styrkor, där han möjligen själv deltog.<sup>21</sup>

Han diskuterar givetvis artilleri men förefaller att föredra avgörande vapen som rammen och minan/torpeden.<sup>22</sup> Dessa vapen krävde god förmåga att manövrera såväl för att träffa som att undvika att bli träffad. Baeckström inspirerades här av de manöverscheman som föreslagits av den ryske amiralen Boutakoff i dennes *Nouvelles bases de tactique navale* – den så kallade rörelseskolan (*cinematique*).<sup>23</sup> Amiralen Bouët-Willaumez, också citerad av Baeckström, tillhörde denna skola.<sup>24</sup> Bouët-Willaumez var i sin tur inspirerad av Krimkriget.<sup>25</sup> Han var anhängare av Jomini och såg manövern som det väsentliga elementet i striden till sjöss. Bouët-Willaumez spelade också en viktig roll vid utformningen av den franska sjökrigsdoktrinen *Tactique navale* från 1857 – en annan inspirationskälla för Baeckström.<sup>26</sup>

Bland andra källor återfinns en av den franska *unga skolans* (*jeune école*) fäder, Charmes och hans böcker *La réforme dans la marine* och *L'attaque des cuirasses par les torpilleurs*.<sup>27</sup> Torpeden eller minan var ett populärt vapen i flottan vid denna tid. Liksom i Frankrike sågs torpedbåtarna som de unga officerarnas fartyg. Några var klart inspirerade av den *unga skolan*, som den officer som föreslog att Sverige skulle inköpa ett stort antal torpedbåtar av två klasser. Dessa skulle spridas ut över kusten i grupper om sex. De mindre skulle kunna flyttas per järnväg medan de större skulle kunna navigera inte bara i skärgården men också fritt till sjöss i alla väder.<sup>28</sup> Det finns däremot inga indikationer om att gränslinjen mellan de små respektive de stora fartygens anhängare gick längs partilinjer som i Frankrike. Baeckström nämner också författare som Elliot, Freemantle och Sturdee. Han har en enda svensk källa, arméofficeren Uggla

som hade skrivit om utbildning i krigskonsten.<sup>29</sup> En tänkbar slutsats är att Baeckström inte hade så mycket svenskt marint tänkande att utgå från.

### *En trovärdig doktrin*

Under några årtionden runt det förra sekelskiftet publicerades ett stort antal artiklar och böcker av sjöofficerare som Flach, Hägg, Lybeck och Wrangel – alla nu glömda. Man översatte också utländsk litteratur, t.ex. Alfred Thayer Mahans *The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783* som översattes av kapten Åkerhielm år 1899. Denna litteratur gavs i allmänhet ut av Marinlitteraturföreningen. Men var flottan trovärdig? Hade man inte orealistiska förväntningar? Hade flottan verkligen de fartyg och det kunnande som krävdes för att man trovärdigt skulle kunna hävda att man kunde försvara kusten. Bristande trovärdighet skulle, förr eller senare, utnyttjas av armén.<sup>30</sup>

Det var den brittiske amiralen Philip H. Colombs bok *Naval Warfare*, i översättning av kommandörkapten Flach 1892, som kom med lösningen på trovärdighetsproblemet. Svaret hette *Fleet in being* (på dåtidens svenska "en flotta i vardande"<sup>31</sup>). *Fleet in being* kan definieras som en flotta med förmåga och vilja att attackera en fiende som anfaller det territorium den är satt att försvara.<sup>32</sup> Det ligger i denna definitions tanke att den fientliga flottan först måste slå den försvarande innan invasionen kan påbörjas – han måste åtminstone skapa tillfälligt och lokalt herravälde till sjöss. Det gäller därför för den försvarande att överleva fram till det ögonblick då invasionsflottan närmar sig landstigningsområdet för att då slå mot fienden, i första hand trupptransportfartygen.<sup>33</sup> Med denna teori kunde också en underlägsen flotta spela en viktig strategisk roll.<sup>34</sup>

Därmed hade det strategiska sambandet mellan armén och flottan lagts fast. En stark armé skulle, skrev Wrangel, tvinga fienden till många transporter. Denna omfattande transportrörelse skulle vara svår att skydda och relativt lätt att störa även för ett fåtal örlogsfartyg. En stark flotta skulle tvinga fienden till tidsödande förberedelser. Ett försvar utan flotta skulle däremot ge fienden handlingsfrihet att välja plats för landstigning och han skulle snabbt och säkert kunna agera på de inre linjerna. Ett sjöförsvar utan armé skulle å andra sidan lätt kunna "rundas".<sup>35</sup>

Av ovanstående citat framgår att det var den fientliga transportflottan som var målet. Denna inställning var ovanlig vid denna tid då man, i Mahans anda,

betonade striden mellan flottornas huvudstyrkor. Men den mahanistiska tanken, att det är fiendens huvudstyrka som först ska slås, har i princip aldrig slagit rot i den svenska flottan. Detta hindrar inte att Mahan hade många anhängare. Wrangel skrev 1895 att Mahans arbeten förefaller vara av ännu större intresse än Colomb's, särskilt för allmänheten.<sup>36</sup> Den franske mahanisten René Daveluy, författare till *L'ésprit de la guerre navale*, var också populär i de kretsar som argumenterade för en offensiv taktik med syfte att vinna.<sup>37</sup> Mot denna tanke stod den mer försiktiga taktiken i enlighet med *fleet in being*.<sup>38</sup>

I början av 1900-talet formulerade sjöofficerarna Hägg och Lybeck vad som faktiskt kan kallas en marinstrategisk doktrin. Inledningsvis lägger författarna fast de grundläggande principerna.

Den strategiska grund, enligt hvilken vårt försvar är afsedt att verka, är defensiv. Det vill med andra ord säga, att vi afse ett förhindrande af fiendens offensiv och, hvad särskildt flottan beträffar, ett förhindrande af de fientliga företag, som gå ut på att vinna herravälde öfver de oss omgifvande hafven. Kan vår flotta fylla denna uppgift, så fyller hon i och med detsamma äfven alla de särskilda uppgifter, hvilka efter ett skedd krigsutbrott tillfalla henne, såsom afvärjande af landstigningsförsök, skydd mot handelsblockad och skydd mot brandskattning.<sup>39</sup>

Huvuduppgiften hade alltså nu utvecklats till att bestrida herravälde till sjöss och därmed skydda den svenska kusten.

### *Kraftsamling*

För att lösa denna uppgift krävdes uppenbarligen en flotta med effektiv materiel och personal. Denna måste kunna kraftsamlas oavsett var fienden anföll, vilket i sin tur krävde att operativ handlingsfrihet kunde skapas.<sup>40</sup> "Då våra sjöstridskrafter gifvetvis komma att i materiellt hänseende vara fienden underlägsna, är det för oss af vikt att hålla våra hufvudkrafter samlade, på det att de må kunna framgångsrikt flankera våra kuster."<sup>41</sup> Militärgeografin krävde emellertid, hävdade författarna, också lokala styrkor. Man föreslog en indelning i en huvudstyrka, Kustflottan, och fyra lokalstyrkor, sektionsskadrar. Dessa skulle baseras för försvar av Bottenviken, Östersjön (två stycken – en i Stockholm och en i Karlskrona) samt en i Västerhavet.<sup>42</sup> Så blev det också.

Principen kvarstod fram till 1998 då kustflottan avskaffades av fredsadministrativa skäl.

Vikten av kraftsamling hade bestyrkts av erfarenheterna från kriget mellan Kina och Japan 1894-95, särskilt slaget på Yalufloden, som var ett av de första med den då nya sjökrigsmaterielen.

I stället för att koncentrera hela sin flotta under omedelbar ledning af en enda man, som skulle haft till sin första uppgift att tillintetgöra eller instänga fiendens flotta, delade kineserna sitt sjövapen, såsom nyss nämndes, i flera eskadrar, hvilka stationerades på olika ställen invid moderlandets kuster [...]. Kinas flotta, som deremot länge låg splittrad och alldeles overksam, långt ifrån fiendens operationslinjer, utgjorde i sjelfva verket icke något som helst hinder för japanernas framträngande. Den bästa krigsmateriel är värdelös, om den icke användes väl.<sup>43</sup>

### *Avvägningen mellan lätta och tunga fartyg*

Avvägningen mellan stora artillerifartyg och mindre, lätta fartyg var länge en hett omdiskuterad fråga. Det rysk-japanska kriget gav här, ansåg vissa, vägledning:

Den sedan århundranden gällande åsikten, att artilleriet är flottans hufvudvapen, synes, åtminstone hvad de stora marinerna beträffar, genom det ostasiatiska kriget hafva bekräftats [...]. Det torde ock vara otvifvelaktigt, att det stora väl pansarskyddade och med långskjutande kanoner bestyckade slagskeppet äfven för framtiden kommer att utgöra kärnan af de stora marinernas flottor [...]. Erfarenheterna från det ostasiatiska kriget hafva emellertid äfven på det mest oförtydbara sätt, ådagalagt den sedan långa tider tillbaka erkända sanningen, att den flotta, som icke besitter någon offensiv kraft, den flottan har ingen möjlighet att [...] vinna seger [...] flottans uppgift icke kan inskränkas till att försvara vissa kuststräckor eller hamnar utan måste äfven omfatta uppgiften att uppsöka och ödelägga fiendens flotta [...]. För de små nationerna, hvilka af ekonomiska skäl aldrig kunna förlägga flottans offensiva kraft till pansarfartygen, är det af så mycket större vikt, att torped- och minvapnet göras i högsta möjliga grad offensiva.<sup>44</sup>



*HMS Dreadnought. Okänd fotograf, Sjöhistoriska museet.*

Tvivel på den egna förmågan började uppstå fram mot 1910-talet. Den britiska *HMS Dreadnought* från 1906 hade gjort alla äldre pansrade fartyg underlägsna. De svenska fartygen framstod nu som omoderna. Skulle man fortsätta på den inslagna vägen eller skulle en ny flottpolitik återföra flottan till 1870-talets inloppsförsvär? Kanske skulle torpedbåtarna ges en större roll?<sup>45</sup> Här stod debatten när kriget bröt ut.

### *Sammanfattning*

I början av 1910-talet kan man alltså urskilja en tämligen specifik svensk marin strategi. Denna byggde på en blandning av stora artillerifartyg och torpedbåtar, utnyttjande av skärgårdar och att huvudmålet var den fientliga transportflottan. Dess uppgift var att bestrida herravälde till sjöss och utgöra ett hot så att fienden inte vågade genomföra en landstigning. Frågan om avvägningen mellan stora pansrade fartyg med förmåga att uppträda fritt till sjöss och torpedbåtar

för i första hand kustnära insats var, och förblev, omdiskuterad. Vi ser också behovet av att frigöra sig från armén och att visa på det strategiska sambandet mellan mark- och sjöstridskrafter. Det är vidare intressant att se hur sjöofficerrarna studerade och påverkades av utvecklingen i andra länder – främst Frankrike och Storbritannien. Flottan sände också ofta sjöofficerare utomlands för studier. Så t.ex. skickade man en officer till båda sidor under det rysk-japanska kriget för att följa operationerna.<sup>46</sup>

## Första världskriget

Sverige lyckades som bekant hålla sig neutralt under det första världskriget. Det blev alltså aldrig aktuellt att anfälla en fientlig transportflotta. I stället fick flottan ägna sig åt en slitsam neutralitetsvakt och försöka skydda sjöfarten. Ingendera uppgiften hade ägnats någon större uppmärksamhet i debatten före kriget. Baeckström hade diskuterat handelskrig i sin lärobok – då i form av kryssarkrig. Med tanke på de moderna handelsfartygens höga fart vore det inte längre aktuellt att formera konvojer, ansåg han. I krig skulle endast de snabbaste handelsfartygen utnyttjas och dessa skulle skyddas av sin höga fart.<sup>47</sup> Detta var den förhärskande uppfattningen även i Storbritannien vid krigsutbrottet. Baeckström trodde emellertid att ett sådant krig knappast skulle vara genomförbart eftersom de folkrättsliga reglerna skulle göra det alltför svårt. Verkligheten blev som bekant en annan.

Så länge som bränsletillgången tillät så skedde en imponerande taktikutveckling. Inte minst gällde detta vad vi idag kallar telekrigföring samt samverkan mellan marinflyg, ubåtar och övervattensfartyg.<sup>48</sup> År 1918 genomförde flottan en rad insatser i samband med Finlands frigörelse från Ryssland. Flottan spelade en viktig roll – särskilt under Ålandsuppgörelsen. Här fanns alltså erfarenheter av marin diplomati och maktprojektion. Dessa tillvaratogs emellertid inte. Flottan var underdimensionerad för sin neutralitetsuppgift. Enstaka, ofta äldre och svaga fartyg, utgjorde ofta det enda skyddet för sjöfart och neutralitet längs långa kuststräckor.

De böcker som publicerades av sjöofficerare under kriget ger en vägledning om hur man såg de krigförandes marina strategier. De åsikter som framförs av skribenter som Björklund, Landquist<sup>49</sup> och Lindberg ligger alla nära mahanismen.<sup>50</sup>

Särskilt Mahan, Daveluy och Gabriel Darrieus (en annan fransk mahanist) citeras ofta. "*Sjökrigets huvudmål är fiendens flotta*" skrev exempelvis Landquist.<sup>51</sup> Intressant är också att Lindberg konstaterar, apropå striderna vid belgiska kusten oktober-november 1914, att även artillerifartyg av medioker klass effektivt kan understödja strider iland.<sup>52</sup>

## Mellankrigstid

### *Två tänkare*

Under trettioalet märks särskilt två marina tänkare: kapten Landquist, som vi redan mött, blivande kommandör och chef för Kungl. Sjökrigshögskolan, samt kapten H:son-Ericson, blivande marinchef. Den förre skrev en bok om marin-strategisk teori – kanske den enda som skrivits på svenska språket.<sup>53</sup> Den andre är känd som den lätta flottans skapare; "lätt" till skillnad från en flotta byggd med pansarskepp som kärna.<sup>54</sup>

Såväl Landquist som H:son-Ericson var klart påverkade av Raoul Castex. Detta beror sannolikt på att den franske amiralen, liksom sina svenska kollegor, skrev för en flotta som aldrig skulle vara den viktigaste försvarsgrenen och knappast skulle vara överlägsen en fiende.<sup>55</sup> H:son-Ericson hade också varit elev vid den franska sjökrigshögskolan. Det är lätt att tänka sig att Castex *Théories stratégiques* som började publiceras 1929, studerades vid skolan. H:son-Ericson ansåg för övrigt att det franska tänkandet var lite väl teoretiskt, vilket bestyrker denna tes.<sup>56</sup> Andra influenser kom från Corbett och, avseende Landquist, från tysken Otto Groos.

### *Anskaffningsfrågan*

Anskaffningen av nya tunga fartyg var en dominerande fråga under mellankrigstiden. Enligt 1914 års flottplan skulle kustflottan omfatta åtta Sverigeskepp uppdelade på två divisioner.<sup>57</sup> Det gällde därför att först skaffa den fjärde *Sverige* och därefter den andra divisionen. Men hur skulle dessa fartyg se ut och skulle de överhuvudtaget byggas? Visade inte erfarenheterna att det var en lättare flotta som behövdes?

Vid fredsslutet föredrog marinstaben en flotta med kryssare och lätta fartyg före ytterligare pansarskepp.<sup>58</sup> 1925 års försvarsbeslut vidimerade emellertid behovet av ett fjärde pansarskepp "snabbare än de starka, starkare än de snabba".<sup>59</sup> Men anskaffningen senarelades. Med Tysklands och Sovjetunionens återupprustning växte hotet och därmed kraven på nya fartyg varvid dessa skulle bli allt dyrare. Flottan hamnade nu i ett dilemma. Om man föreslog fartyg som var väsentligt kraftfullare än Sverigetypen, skulle man också erkänna att dessa var föråldrade. Med tanke på den ekonomiska krisen kunde då resultatet bli att man inte fick något – eller kanske förlorade det man hade.<sup>60</sup> Armén och kretsen kring *Ny Militär Tidskrift* var, bl.a. mot bakgrund av det framtida hotet, kritisk till nya pansarfartyg och föredrog en övergång till flyg och ubåtar.<sup>61</sup>

Vid mitten av 1930-talet såg marinen tre lösningar. En snabb slagkryssare om 8 000 ton men om detta inte gick ville man ha en lätt flotta med en kärna av kryssare eller stora jagare.<sup>62</sup> Denna lösning förordades av H:son-Ericson.<sup>63</sup> Alternativet var pansarbåtar för strid i skärgård.<sup>64</sup> I de två förstnämnda fallen skulle man fortfarande kunna ta upp striden fritt till sjöss medan man i det andra skulle vara tillbaka i en kustförsvarsflotta av 1800-talsmodell. Försvarsstabschefen Thörnell föredrog inte överraskande det senare. Marinen accepterade detta motvilligt, eftersom alternativet var att kustartilleriet tog över de tunga skeppens roll.<sup>65</sup> Kriget kom emellertid emellan, varvid, av närmast industripolitiska skäl, resultatet av hela denna debatt blev alternativ två – två eskadrar med jagare och torpedbåtar ledda av kryssarna *HMS Tre Kronor* respektive *HMS Göta Lejon*.

### *Flottans roll*

Vid krigsslutet ansåg flottans folk att marinen borde utgöra tyngdpunkten i det svenska försvaret. Motivet var den långa svenska kusten och de vitala sjöförbindelserna.<sup>66</sup> Åsikten var rimlig givet erfarenheterna från kriget men fick inte genomslag. 1927 års försvarskommitté beslöt att huvuduppgifterna skulle vara neutralitetsförsvar och försvar mot kustinvasion. Marinen återkom i 1934 års försvarskommitté med förslaget att försvaret av sjöförbindelserna skulle vara en viktig uppgift, men försvarsstabschefen slog fast att invasionsförsvar skulle vara den prioriterade uppgiften.<sup>67</sup>

En helt annan tanke byggde på Nationernas Förbund. Om detta beslöt om sanktioner mot Sovjetunionen eller Tyskland skulle den svenska flottan kunna



*HMS Göta Lejon. Okänd fotograf. Sports & Generals samling, Sjöhistoriska museet.*

spela en viktig roll – givet att den var tillräckligt stark för att upprätthålla herrevälde till sjöss.<sup>68</sup> H:son-Ericson tog upp risken för ett ryskt anfall mot Baltikum – vem skulle då bärga "randstaternas arméer"?<sup>69</sup> En annan idé, som främst amiral de Champs, vår förste marinchef (1937-39), företrädde var att en stark flotta skulle göra Sverige till en intressant allierad.

H:son-Ericson förespråkade "*en väl avvägd 'amfibisk krigsmakt' [som genom] sin blotta tillvaro [är] en mäktig faktor för ett land, vilket liksom Sverige har ansiktet vänt mot havet.*" Arméns rörelsefrihet skulle nämligen öka om Sverige hade förmåga till trupptransporter till sjöss – detta var naturligtvis särskilt, men inte enbart, viktigt när det gällde Gotland.<sup>70</sup> Ingen av dessa idéer fick emellertid något politiskt genomslag. Marinen försökte bredda sina uppgifter – och därmed underbygga behovet av pansarfartyg – medan armén bara ville se den som en första försvarslinje.

### *Sjökrigets mål*

Vad är då sjökrigets mål? Enligt Landquist är detta att uppnå herravälde till sjöss. Om det inte är möjligt ska fiendens sjöherravälde bestridas.<sup>71</sup> Sjökrigets tvångsmedel är handelskrig och överskeppningsföretag eller, mer allmänt, att utnyttja de viktigaste sjöförbindelserna.<sup>72</sup> Sjökrigskonstens centrala mål är att vara "överlägsen på den rätta punkten i det rätta ögonblicket."<sup>73</sup> H:son-Ericson drog av första världskriget slutsatsen att sjökrigets mål är den absoluta kontrollen av kommunikationsvägarna. Däremot är ett absolut herravälde till sjöss inte längre tillämpligt.<sup>74</sup> Här är H:son-Ericson säkerligen inspirerad av Castex vars formulering är värd att citera: "i vår tid innebär herraväldet till sjöss kontroll över de viktiga sjöförbindelserna på ytan."<sup>75</sup>

### *Fleet in being eller mahanism*

Landquist understryker vikten av *fleet in being* men tar avstånd från Flachs tolkning eftersom denna kunde leda till passivitet. Med hänvisning till Corbett, Groos och Castex föreslår Landquist i stället en kombination av *kleinkrieg* (Groos uttryck) och *fleet in being*. Det förra uttrycket innebär att man, inom ramen för en strategisk defensiv, använder en aktiv taktisk offensiv taktik i syfte att öka den egna och minska motståndarens operativa handlingsfrihet. *Fleet in being* däremot syftar till att binda fiendens huvudstyrka. Sammanfattningsvis syftar denna strategi till att bestrida fiendens herravälde till sjöss.<sup>76</sup>

Landquist tog kraftigt avstånd ifrån den mahanistiska doktrin som säger att vare sig överskeppningsföretag eller handelskrig får genomföras innan fiendens sjöstridskrafter är "tillintetgjorda".<sup>77</sup> Samtidigt ser vi ovan att han betonar striden mot dessa som ett sätt att bestrida herravälde till sjöss. Ett bestritt sjöherravälde hindrar inte nödvändigtvis ett överskeppningsföretag men ett sådant igångsätts knappast "därest motståndaren besitter en, må vara i det stora hela underlägsen flotta, men dock *verksam, välövad och av moderna enheter sammansatt flotta*."<sup>78</sup>

Det fanns dock andra tankar. Sedermera amiralen Strömbäck ansåg att flottan skulle koncentrera sig på överskeppningen och inte jaga fienden fritt till sjöss.<sup>79</sup> Detta var en syn som mer motsvarar Flachs idéer. H:son-Ericson drog slutsatsen att en flottas huvudstyrka måste sättas in för skydd av viktiga trupp-

transporter. Men å andra sidan kan ett enda lyckat angrepp mot trupptransporterna medföra att dessa åtminstone temporärt avbryts. Och även underlägsna anfallsstyrkor utgör en allvarlig fara för de sårbara transporterna.<sup>80</sup> Chefen för kustflottan konstaterade 1937 att hotbilden krävde en operationsduglig kustflotta, som genom utnyttjande av vår skärgård kan baseras flankerande och framskjutet för att kunna slå mot lätta fientliga förband som opererar mot svensk kust.<sup>81</sup>

### *Skärgårdarna*

Landquist ser att skärgårdarna ger stora fördelar: ökad operationsfrihet genom skyddade förbindelselinjer, skydd för sjötransporter och baser. Men de utgör också nackdelar eftersom fienden kan använda dem för landstigningar. Men viktigare är att de medför en risk för att fartygen byggs för skärgårdskrig och att därmed *"hela det öppna havet utanför skärgårdarna och havets förbindelsevägar principellt uppgivas till fienden utan svärdsslag."*<sup>82</sup> Så hade det varit innan pansarskeppen kom och så blev det igen på 1970-talet.

### *Förhållandet till armén*

Förhållandet till de andra försvarsgrenarna, främst armén, sysselsatte även mellankrigstidens sjöofficerare. Liksom tidigare finns här två aspekter, nämligen ledning och samspel. I det första avseendet fördömer Landquist tanken på krigsmakten som en enhet med en chef, en stab etc. Detta av två skäl. För det första blir dess produkter – order, anvisningar etc. – likriktade samtidigt som, för det andra, den bryts sönder inifrån på grund av olika uppfattningar. Idealet är tre försvarsgrenar arbetande med inbördes respekt och förståelse och som är "utbyggda, organiserade och ledda var och en efter sin egenart."<sup>83</sup> Denna tanke är minst lika relevant idag. H:son-Ericsons amfibiska krigsmakt förutsatte givetvis också en nära samverkan mellan försvarsgrenarna.

Amiralen von Kruusenstierna noterade att frågan om sjöstridskrafternas direkta deltagande i landoperationer utgör en av sjökrigets svåraste frågor.<sup>84</sup> Landquist hävdade att försvaret mot överskeppningsföretag måste bestå av arméstridskrafter i samverkan med sjö- och flygstridskrafter.<sup>85</sup> Detta förefaller självklart men delades inte av alla. Den då kände majoren Kleen hävdade t.ex.

att eftersom flottan inte kunde skydda landet mot fiendens slagskepp så borde den stanna i skärgårdarna. Huvudrollen skulle istället spelas av armén.<sup>86</sup>

H:son-Ericson hävdade å andra sidan att det inte alls var så att markstridskrafterna skulle kunna avvisa överskeppningsföretag i den känsliga landstigningsskedet. Fienden skulle komma att isolera brohuvudet med förbekämpning mot broar, transportvägar m.m. och därigenom förhindra dessas insats. "Det kan icke vara förenligt med god strategi att angripa en över havet kommande fiende först när trupperna fått fast fot på försvararens territorium."

H:son-Ericson förespråkade balans och samverkan mellan de tre försvarsgrenarna. Den långa svenska kusten kan inte täckas av armén. Men å andra sidan kan inte heller sjö- och flygstridskrafter ensamma avvisa alla företag som skulle kunna genomföras om inte armén var så stor att den krävde kraftsamling från fienden.<sup>87</sup> Detta är exakt det resonemang som Wrangel förde år 1900. Det är intressant att konstatera att sjöofficerarna propagerar för ett balanserat försvar i samverkan medan deras kollegor i armén propagerar för en dominerande ställning för den egna försvarsgrenen.

### *Marinflyg*

Under första världskriget experimenterade flottan med flygsamverkan för spaning och övervakning. Inrättandet av ett självständigt flygvapen 1925 ledde till friktioner eftersom flygvapenchefen inte ville ställa tillräckligt antal till kustflottans förfogande. Men för Chefen Kustflottan var flygplanen lika viktiga för övningarna som fartygen.<sup>88</sup> Eftersom ubåten blev ett verksamt vapen ungefär samtidigt så hade därmed det marina operationsområdet utsträckts till att omfatta inte bara havet utan också områdena över och under detta.

Men flyget representerade också ett hot i två dimensioner. För det första ansåg man i det nya flygvapnet att detta skulle kunna överta delar av flottans uppgifter. Denna uppfattning stöddes av kretsen kring *Ny Militär Tidskrift*.<sup>89</sup> För det andra gjorde flyget de stora fartygen sårbara, ansågs det. Kommendör Ehrensvärd, medlem i 1930 års försvarskommitté, citerade Castex som skrivit att sådana bara skulle anskaffas av länder som kunde skapa herravälde i luften. Eftersom detta inte skulle gälla Sverige förordade han därför en flotta av små fartyg.<sup>90</sup>

Landquist ägnade dessa frågor stort utrymme. Han citerar Castex när han noterar att "Flygplanet erövrar icke, besätter icke" samt vidare att "De kunna

icke genomföra operationer, som erfordra stillastående i rummet eller sammanhang i tiden.”<sup>91</sup> Han drar slutsatsen att flyg- och sjöstridskrafter kompletterar varandra men ingen av dem kan ensamt lösa sjökrigets uppgifter.<sup>92</sup> När det gällde hotet från fientligt flyg var han optimist. Sannolikt skulle det råda balans mellan flygets offensiva och fartygens defensiva förmåga.<sup>93</sup>

### *Randhavets karaktär*

Sjökrigslitteraturen är i allmänhet skriven för stora flottors strid på oceanerna, vilket har begränsat dess relevans för svenska marina tänkare. Amiral Kruusenstierna skrev en viktig bok om denna fråga. Han pekade på att krig i randhav som Östersjön har en annan karaktär än det på oceanerna. Det är i första hand fråga om politiskt makt medan frågor om handel och ekonomiska frågor har lägre betydelse för krigföringen. Det tenderar också att bli mer intensivt där taktiken dominerar på strategins bekostnad. Flyg och ubåtar skulle vidare göra det svårt att manövrera utanför kusten.<sup>94</sup> Analysen överensstämmer med Castex som skrev att ”Från en strategisk utgångspunkt så sträcker land ut sin makt över havet som om kontinenterna spred ut sig över havet som olja gör.” Och denna maktförskjutning ökar med den teknologiska utvecklingen.<sup>95</sup>

### *Sammanfattning*

Striden om det fjärde pansarskeppet och dess efterföljare präglade debatten under mellankrigstiden. Problemställningen är intressant eftersom sjöofficärarnas professionella kompetens här kom att ställas mot deras bedömningar av vad som skulle kunna vara politiskt genomförbart. Landquist och H:son-Ericson utgör kulmen på det omfattande tankearbete som inleddes omkring 1900. Det skulle dröja till 1980-talet innan någon ny tänkare av format trädde in på scenen. De byggde i stor utsträckning vidare på den grund som lades före kriget. Den stora skillnaden är att deras argument är mer av strategisk natur och att de argumenterar för vikten av att kontrollera de viktigaste sjöförbindelserna eller, åtminstone, att kunna bestrida fiendens kontroll av dessa. Som vi sett hade deras föregångare begränsat sig till striden mot överskeppning. Det stora problemet var fortfarande att förklara flottans relevans och trovärdighet i debatten med armén vartill kom det nya flygvapnet.

## Andra världskriget

Under andra världskriget spelade flottan en utomordentligt viktig roll. Detta framgår med all önskvärd tydlighet av försvarsminister Sköld som i mars 1945 sade: "Om armén och flyget tror man att de bidragit till att Sverige hållit sig utanför kriget. Om flottan vet man att vi icke kunna föra den neutralitetspolitik vi gjort utan bistånd av vår flotta."<sup>96</sup> Flottans betydelse ligger främst på fyra plan. Den var krigsavhållande genom sin styrka gentemot Tyskland. Den skyddade våra sjöförbindelser längs kusterna och, när så var möjligt, till världshaven. Till skillnad från första världskriget genomfördes nu regelrätta konvojer, vilket var av stor vikt eftersom Sverige utsattes för ett sjöfartskrig från Sovjetunionens sida. Vidare genomfördes viktiga humanitära operationer speciellt under krigets slutskede i samband med den baltiska flyktingströmmen från den sovjetiska erövraren. Slutligen genomförde den en mycket omfattande minröjning som pågick långt efter kriget.<sup>97</sup> Även om den dagliga verksamheten dominerades av neutralitetsvakt och sjöfartsskydd så utgjorde beredskapen att försvara landet mot invasion – i första hand tysk sådan – huvuduppgiften. I detta sammanhang spelade pansarskeppen en viktig roll som *fleet in being*.

## Kalla kriget, de första trettio åren

Försvarsminister Skölds ord glömdes snart bort. Marinen, och kanske främst flottan, fick åter kämpa för sin överlevnad mot såväl armén som flygvapnet.

### *Marinens roll*

Inledningsvis gavs marinen omfattande uppgifter avseende försvaret mot invasion. Man skulle ha huvudansvaret för försvaret av ost-, väst- och norrlandskusterna, men också kunna avdela huvuddelen av sjöstridskrafterna till sydkusten.<sup>98</sup> Den andra huvuduppgiften var sjöfartsskydd.<sup>99</sup> Den blivande marinchefen H:son-Ericson angav emellertid vid ett uppmärksammat tal 1948 att skydd av sjöförbindelserna borde vare flottans viktigaste uppgift.<sup>100</sup> Marinen hade också viktiga uppgifter gentemot eventuella allierade. Så hade chefen västkustens marindistrikt 1949 i uppgift att kunna samverka med eventuella

allierade sjöstridskrafter och förbereda basering av sådana.<sup>101</sup> Vidare planlades samverkan med brittiska flottan och Norge om samverkan avseende sjöfartsskydd. Med Danmark planerades samverkan avseende mineringar.<sup>102</sup>

I överbefälhavarens förslag till försvarets långsiktiga utveckling 1954 lades ett antal principer fast som kom att, i princip, gälla för hela det kalla kriget. Försvarsmaktens huvuduppgift skulle vara att verka krigsavhållande – dvs. avskräcka från anfall. Fram till 1960-talet skulle Försvarsmakten (Krigsmakten som man då sade) hejda en angripare tillräckligt länge för att vi skulle få militär hjälp utifrån; dvs. från Nato. Djupförsvarsprincipen kom att utgöra den övergripande doktrinen. Angriparen skulle mötas redan utanför sin kust med ubåtar, mineringar och attackflyg men huvudstriden – ”möta, hejda och slå” – skulle utkämpas i närheten av den svenska kusten med avsikt att hindra denne från att få ”fast fot på svensk mark”. Sjöfartsskyddet skulle prioriteras ner och vår försörjning skulle bygga på beredskapslagring. Inga särskilda resurser skulle skaffas för neutralitetsskydd.<sup>103</sup> Erfarenheterna från världskrigen var åter glömda.

ÖBs nedprioritering av sjöfartsskyddet följdes upp av beslutet 1972 att överge den fartygsburna ubåtsjaktfunktionen. Beslutet fick allvarliga konsekvenser i samband med de, med all sannolikhet, sovjetiska ubåtsintrången på 1980-talet. Marinstrategiskt innebar beslutet att flottan enbart fick uppgiften att bestrida herravälde till sjöss. Den marina grunduppgiften att skydda sjöförbindelserna försvann. En viktig anledning till denna utveckling var arméns ledande roll i Krigs-/Försvarsmakten. Armén var helt beroende av mobilisering för att kunna agera och man hade därför inget större intresse av scenarier där mobilisering kanske inte var aktuellt. Arméns primat hade också som konsekvens att marinen hade svårt att föra fram sina synpunkter till den ansvarige ministern. Försvarsstaben var den enda kontakten med försvarsdepartementet och den var helt i händerna på armén.

H:son-Ericson beskrev detta förhållande på följande sätt:

Grundläggande principer för uppgiftsfördelning och avvägning behandlades ofta av generalstabsofficerare utan insyn av representanter för de två andra försvarsgrenarna. De senares synpunkter och krav på tillrättalägganden fick därför mycket lite rörelseutrymme.<sup>104</sup>

Härtill kom att alla militära problem vid de regelbundna orienteringarna (ÖB-regeringen) framfördes av två arméutbildade generaler. Inte en enda gång tillkallades en försvarsgrenschef.<sup>105</sup>

Innan ubåtskränkningarna började på allvar under 80-talet sågs det fredstida försvaret bara som en utbildningsinstitution. Beredskap sågs inte som ett mål utan som en sekundäreffekt av utbildningen.<sup>106</sup> Armén och kustartilleriet var helt beroende av mobilisering för att kunna fungera. Flottan hade efter FB 58 endast en mindre del fartyg i operativt skick. Den styrande idén, en särpräglad svensk sådan, var att försvaret antingen var i freds- eller i krigstillstånd. I det första fallet var utbildning ("produktion" på militärspråk) den absoluta prioriteringen. I det andra rådde fullt krig. I denna svart-vita doktrin fanns ingen plats för andra scenarier som neutralitet eller kris. Detta var ett problem för flottan vars komparativa fördelar: flexibilitet och relativt hög beredskap därigenom inte fick genomslag. Allteftersom beredskapen nedgick under 1960- och 70-talen, bl.a. som en konsekvens av arbetstidslagstiftningen, undergrävdes också flottans stridsmoral. Den blev en, som det hette, "8 till 5 flotta".

### *En lätt flotta – unga skolan i ny skepnad?*

Som vi sett hade H:son-Ericson redan på 30-talet sett övergången till en lätt flotta som en möjlig lösning på flottans fartygsutveckling. Med "lätt" ska här förstås lätt i förhållande till en flotta med pansarskepp och/eller tunga kryssare som kärna. H:son-Ericson blev chef för marinen 1953, en post som han behöll till 1961. När han övertog befälet skisserade han en lätt flotta i sin dagbok. Den skulle bestå av fyra eskadrar om vardera fyra flottiljer med ett ledningsfartyg (2000 ton, snabbskjutande artilleri, torpeder och ubåtsjakt), sex kanonbåtar om 200 ton samt sex små motortorpedbåtar typ T201.<sup>107</sup>

H:son-Ericson skrev 1955:

För flottans del pekar utvecklingen mot lätta, snabba och offensivdugliga enheter i stort antal samt mot ubåtar [...]. Undervattensvapen och robotar kommer att spela en alltmer framträdande roll i den marina arsenalen [...]. Sjöfartsskyddet kräver eskortfartyg.<sup>108</sup>

Hur stort skulle då ett "lätt fartyg" vara? Sjöofficerarna var överens om att framtidens flotta borde ha offensivförmåga men beträffande fartygens storlek gick åsikterna isär mellan å ena sidan en kärnstyrka av jagare typ Halland (2800 ton) och å andra sidan fartyg på omkring 300 ton.<sup>109</sup>

H:son-Ericson hade förstått att marinen behövde en trovärdig framtidsplan, vilket ledde till *Marinplan 60*. Denna kan sammanfattas enligt följande:

- Eldkraften hos ytstridskrafterna skulle spridas ut på ett stort antal mindre fartyg. Detta berodde delvis på hotet från kärnvapen men sågs också som en politisk nödvändighet
- Slagkraften hos ubåtarna skulle ökas och deras uppgifter breddas
- Räckvidden och skyddet hos landbaserade vapen skulle öka
- Vikten av rörlighet och uthållighet betonades.

Konceptuellt kan hans tänkande sammanfattas i tre punkter:<sup>110</sup>

- Med lätta fartyg och offensiv taktik bestrida fiendens kontroll över havet
- Citadell: en defensiv strategi ingående i djupförsvaret och att använda skärgårdarna för skydd
- Kombination med andra försvarsgrenar men med flottan under marint befäl. Till denna punkt hör också vikten av att skydda egna sjöförbindelser, speciellt på västkusten. Det glöms ibland bort att den lätta flottan bestående av ubåtar, torpedbåtar och (senare) robotbåtar också skulle innehålla fregatter för sjöfartsskydd.

Marinplan 60 överlämnades till regeringen 1959. Den var grundad på mycket omfattande studier i marinstaben grundade på vetenskapliga studier, opera-

tionsanalys, utländska studier etc. Planen blev ledmotivet i marinens utveckling under 60-talet.

Marinplan 60 togs ganska väl emot av statsmakterna. Man accepterade helt tanken att fartygen skulle bli mindre medan ökningen i deras antal var mer tveksam. Försvarsministern ansåg det visserligen "vara klart att man skulle följa marinplan 60 i fortsättningen, men att svårigheterna ligger i att få fram anslagen i den takt som marinplanen tänkt sig."<sup>111</sup> Framtiden visade att detta var en korrekt bedömning. Fartygen blev mindre men de blev inte fler. Marinplan 60 förblev därmed ett luftslott eftersom dess kvantitativa mål aldrig fullföljdes.<sup>112</sup> På det taktiska planet blev konsekvensen att invasionsförsvarsuppgiften blev det centrala och att fartygen utnyttjades allt närmare kusten.

Marinplan 60 erbjuder vissa likheter med *unga skolans* tänkande. Detta gäller framför allt tanken att utnyttja teknikens landvinningar – i detta fall torpeder och robotar – till att sprida vapnen från enstaka större fartyg till många små. Detta hade emellertid ingenting med Webers teori om arbetsfördelning att göra, som Aube och Charmes utgått ifrån.<sup>113</sup> I stället handlade det om att sprida riskerna. Inte heller byggde marinplanens tänkande på socialistiska jämlikhetsidéer och än mindre på idén om ett hänsynslöst sjöfartskrig i socialdarwinistisk anda.<sup>114</sup> Flottans roll var densamma som tidigare, dvs. att bidra till att avvärja invasionsförsök samt, ännu några år, att skydda sjövägarna.

### *Fleet in Being* eller offensiv krigföring

*Fleet in being* var huvudstrategi för flottan under större delen av det kalla kriget, men principerna kom att variera. I marinchefens strategiska bedömande från 1950 anges att principen ska tillämpas för att behålla handlingsfrihet med sjöstridskrafterna att insättas mot invasionsförsök eller, om tillfälle gavs, mot fiendens huvudstridskrafter. På så sätt skulle de operativa markstridskrafterna kunna koncentreras i norr och i söder.<sup>115</sup> Det var alltså en tämligen offensiv variant av *fleet in being* som avsågs. Från 1951 infördes eskadertaktiken baserad på de två kryssarna *HMS Tre Kronor* och *HMS Göta Lejon*. Kustflottan, som fortfarande var ett operativt förband, skulle kunna sättas in samlat i snabba offensiva framstötar i nära samverkan med flygstridskrafterna.<sup>116</sup>

Men överbefälhavarens förslag från 1954, som i princip blev verklighet i och med försvarsbeslutet 1958, innebar att *fleet in being* åter blev huvudprincipen.

I det gällande scenariot skulle anfallet mot Sverige genomföras som storanfall mot ett mobiliserat Sverige. Detta innebar att angriparen skulle vara tvungen att genomföra en förbekämpning varvid det gällde för anfallsförbanden att överleva. Samtidigt skulle emellertid ett antal uppgifter genomföras. Markstridskrafter skulle t.ex. skeppas över till Gotland, mineringar skulle utläggas, sjöfart skyddas samt raid- och mineringsföretag bekämpas.

Principen medförde krav på ett bassystem där fartygen kunde skyddas under förbekämpningen, som under 1950- och det tidiga 1960-talet antogs innefatta anfall med kärnvapen. Bastaktiken innebar att man utnyttjade de vidsträckta skärgårdsområdena där underhålls- och markförsvarsförband fanns utspridda. Fartygen spriddes här, kamouflerade och skyddade mot flyganfall och sabotage. Redan under slutet av andra världskriget hade man börjat diskutera byggnation av tunnlar för att skydda fartygen. Denna idé ledde med tiden till att Muskö-basen kunde invigas 1969.

Härmed har fästningsflottan återkommit i ny skepnad. Varje tanke på herravälde till sjöss hade släppts – det var endast bestrida sjöherravälde som gällde. Det "sjöoperativa systemet" innebar, fullt utbyggt att mineringar och Gotland skulle göra Gotska sjön till ett sorts innanhav där vi skulle ha någorlunda handlingsfrihet att uppträda. Det var också här som slutstriden skulle stå. Följande citat visar tydligt på hur marinstrategin tagit intryck av landstrategin:

Vi kan genom mineringar i havet i kombination med olika försvarsmedel i övrigt bygga de barriärer vi behöver för att vinna tid och genom samma mineringar kanalisera den anfallandes rörelser till för försvaret geografiskt fördelaktiga områden. Av speciell betydelse i detta hänseende är farvattensförträngningarna i anslutning till våra farvatten: Sunden [...].<sup>117</sup>

### *Samlad eller delat*

Som vi sett var flottan till sin huvuddel samlad i kustflottan. Denna var såväl ett utbildnings- som beredskapsförband samt, i krig, ett operativt förband. Tanken med en samlad kustflotta går som vi sett tillbaka till Hägg och Lybeck 1903 och erfarenheterna från kriget mellan Kina och Japan. Den nya organisationen av krigsmakten som infördes 1966 innebar att flottan i krig splittrades upp på de olika integrerade militärområdena och underställdes örlogsbasche-

ferna, som i sin tur underställdes militärområden dominerade av armén. Detta var naturligtvis helt emot sunda marinstrategiska principer. Det relativt lilla havet Östersjön blev indelat i flera operationsområden. De fåtaliga sjöstridskrafterna spreds i krig tunt runt kusten. Vi kan se parallellen med generalen von der Lankens uppfattning i slutet av 1800-talet att flottan skulle ledas av armén.

### *Flyg och flotta*

Som framgått ansåg vissa debattörer redan under 1930-talet att flygvapnet skulle kunna överta flottans uppgift i invasionsförsvaret. Försvarsbeslutet 1958 (FB 58) innebar att flyget prioriterades på flottans bekostnad. Detta berodde delvis på en överskattning av flyghotet. Det antogs att Sovjetunionen skulle göra som Sverige, dvs. utveckla ett flygvapen med förmåga att anfälla ytstridsfartyg i Östersjön. Så skedde aldrig. Sedan var naturligtvis flygvapnets ledning mån om att framhäva sina egna fördelar samtidigt som man nedvärderade flottans.<sup>118</sup> Jagarflottiljernas, och senare ytattackflottiljerna, skulle i görligaste mån samverka med attackflyget. Anfall borde synkroniseras med insats av attackflyg beväpnat med attackrobotar och raketer. Mycket arbete lades ned på att finna principer för hur synergi skulle kunna uppnås mellan ytstridsfartygen och attackflyget.

### *Kustnära eller fritt till sjöss*

Som vi sett innebar eskadertaktiken i princip ett uppträdande fritt till sjöss. När invasionssförsvarsuppgiften blev den allt dominerande och fartygen efter FB 58 blev allt mindre blev också uppträdandet mer kustnära. Till detta bidrog också det uppmålade flyghotet. Det verkliga problemet var emellertid att flottan saknade en modern sjörobot bortsett från Hallandjagarnas Rb08, som dock inte var lämplig att utnyttja taktiskt i sjöstrid.

Med början omkring 1973 blev uppträdandet extremt kustnära. De två jagarflottiljerna var då flottans viktigaste vapensystem. Vid denna tidpunkt bestod de av vardera tre jagare (en Halland och två Östergötland) samt fem till sex torpedbåtar (Plejad senare Spica). I allmänhet fanns Halland i mitten omgiven av två grupper vardera bestående av en Östergötland och två till tre

torpedbåtar. Totalt bildade en flottilj en flexibel linje om cirka 10 km. De trådstyrda torpederna var dess huvudvapen. Eftersom det tog tid innan dessa kom fram till fienden och kraftsamling var mycket önskvärt så sökte flottiljchefen att hålla alla deltagande fartyg på samma avstånd till fienden ('stridslinje'). Därför sökte han utgångsgruppera sin flottilj inne i den skyddande skärgården på så sätt han snabbt skulle formera stridslinje efter utlöpanget, dvs. frontalt i förhållande till fienden. Det var därför viktigt att kunna genomföra snabba och dolda sidoförflyttningar i skärgården.<sup>119</sup>

Flottiljen borde alltså förbereda sitt anfall inne i skärgården där den kunde känna sig skyddad mot flyganfall och fiendens sjörobotar. Där byggde man upp sin underrättelsebild och avvaktade det lämpliga tillfället för attacken. Innan man anföll borde Halland skjuta sina RBS 08, vilket tog ganska lång tid.<sup>120</sup> När flottiljen löpte ut avsköts remsraketer för att lura fiendens radar. När rum sjö hade nåtts formerades stridslinje. På omkring 18 km från fienden öppnades eld med medelsvårt artilleri från de tre jagarna. Härfter bestämdes rörelsemönstret i stor utsträckning av de tekniska egenskaperna hos Hallands artilleri. Dessa fartyg hade fyra automatiska 12 cm kanoner i dubbeltorn med en eldhastighet om 48 skott per minut och eldrör. För varje kanon fanns två magasin med vardera 26 skott.<sup>121</sup> När det var dags att byta magasin girade flottiljen och öppnade därefter elden med båda tornen (bredsidor) samtidigt som man sköt torped. Avståndet skulle då vara cirka 12 km. Torpedbåtarna sköt sina torpeder i princip samtidigt och girade därefter efter jagarna. När Hallands förliga torn var tomt girade man från fienden och öppnade eld igen med aktra tornet, som då bytt magasin, samtidigt som torpederna styrdes mot fienden. Denna komplicerade taktik, som dessutom genomfördes kustnära, övades mycket flitigt med i allmänhet gott resultat.

### *Marin diplomati*

Under det kalla kriget gjorde kustflottan viktiga insatser inom ramen för vad som idag kallas marin diplomati, främst genom örlogsbesök i såväl öst som väst. Hit bör också räknas långresorna med, under huvuddelen av perioden, *HMS Älvsnabben*. Det förefaller emellertid som om örlogsbesöken i första hand ansågs som personalvård. Långresorna däremot planerades i samråd med Utrikesdepartementet och hade till uppgift att ge blivande sjöofficerare "sjöben".



*HMS Älvsnabben. Foto Lennart Bergquist. Kockumssamlingen, Marinmuseum.*

### *Strategisk diskussion saknades*

Som vi sett hade flottan svårt att få gehör bl.a. för att den ansågs sårbar gentemot flyget. Men dess problem var egentligen inte hotbilden utan ett strategiskt problem. Det fanns ingen förståelse för marin strategi. Allt svenskt strategiskt tänkande kretsade kring djupförsvaret. Denna doktrin blev en stel dogm där armén och flygvapnet spelade huvudrollerna. Den förra av tradition och genom värnplikten – var skulle de värnpliktiga tjänstgöra om det inte fanns en stor armé? Den senare tack vare stödet från den mäktiga flygindustrin och tack vare en mycket skicklig marknadsföring.

I grunden var problemet att det inte fördes någon strategisk diskussion. I stället för strategiska bedömningar prioriterade staberna tekniska planeringsfrågor. Kostnadseffektivitet blev det viktigaste kriteriet. För att utnyttja detta begrepp som grund för planering krävdes välbeskrivna krigsförlopp, vilket i sin tur ledde till en stel strategisk syn. Det ekonomiska planeringssystemet, ett skadligt arv från USA och försvarsminister Robert McNamara, blev det nav kring vilket allt kretsade. Det var snarare befintligt materiel och dess ersättning som bestämde den marina doktrinen än tvärtom.<sup>122</sup>

Avsaknaden av strategisk debatt är tydlig när man bläddrar genom *Tidskrift i Sjöväsendet*. De flesta artiklarna behandlar tekniska frågor, organisation eller planering. När någon tog upp strategiska problem så handlade det om globala problem som USA:s marinstrategi eller den sovjetiska flottans upprustning på de stora haven. Här fanns naturligtvis ett reellt problem för en liten kustmarin. Den internationella debatten behandlade situationen på oceanerna och Nordsjön. Mycket få skrev om den sovjetiska flottans uppgifter i Östersjön eller andra randhav. Man var långt från dagens amerikanska doktriner som prioriterar insats mot land och därmed relativt kustnära uppträdande. Det fanns alltså inte så mycket internationellt inflytande som kunde ha givit idéer och tjänat som inspiration.

En studiegrupp vid Militärhögskolan (MHS) gjorde exempelvis en studie 1973 om den marina närvarons strategi. Inspirationen kom från James Cables bok *Gunboat Diplomacy*. Gruppen gjorde en noggrann studie och drog många slutsatser. Inte en enda rörde dock den svenska flottan. Marin närvaro sågs t.ex. endast som något som angick stormakterna.<sup>123</sup> Man noterar att MHS (idag Försvarshögskolan) är försvarsgrensgemensam sedan 1961. Detta faktum innebar,

särskilt vid denna tid, att undervisningen dominerades av armén, vilket sannolikt ger en förklaring till den utomordentligt dåliga situationen för den strategiska debatten i marinen.

## Vändningen

Under 1970-talet ökade det nordiska områdets strategiska betydelse kontinuerligt. En viktig anledning härtill var den tekniska utvecklingen och inte minst kryssningsrobotarna. Dessa kunde skjutas från amerikanska örlogsfartyg i Norska havet och hade förmåga att passera svenskt luftrum på väg till målen i Sovjetunionen. Den sovjetiska marina upprustningen var en annan viktig faktor. Hotet från ett överraskande anfall ökade gradvis. De, sannolikt sovjetiska, ubåtskränkningarna av det svenska territorialhavet föreföll utgöra ett bevis för denna hotuppfattning.<sup>124</sup> Försvarsbeslutet 1982 (FB 82) gav följdriktigt prioritet åt hotet från ett överraskande angrepp.<sup>125</sup> Marinen, som inte var så beroende av mobilisering som armén, fick en viktigare roll. Dessa faktorer ledde omkring 1980 till flera avgörande förändringar. Beredskap blev en mycket viktigare fråga. Marinen övergav systemet med att lägga fartyg i "malpåse".<sup>126</sup> Tilltron till RBS 15 var en annan viktig faktor. Utvecklingen av systemet gick snabbt och det blev operativt på Norrköping-klassen, som därmed bytte namn från torped- till robotbåt, redan omkring 1985.

### *Från "fredsflotta" till "beredskapsflotta"*

Nittonhundraåttiotalets ubåtskränkningarna fick stora konsekvenser. U-137, kallad "Whisky on the rocks", som gick på grund inom militärt område nära Karlskrona, var den mest kända. Härigenom blev ubåtsjakt flottans prioriterade uppgift. Från 1982 fram till början av 90-talet förde den ett regelrätt krig mot dessa ubåtar. Detta fick till konsekvens att "fredsflottan" försvann och "åtta-till-fem"-livet tog slut. I stället föddes en beredskapsflotta. Först långsamt, därefter i allt snabbare takt, skaffade flottan anpassade vapensystem, utvecklade en effektiv taktik och fick det sjöoperativa systemet att fungera. Eftersom inga andra mariner hade sådana förhållanden att bemästra hade det varit nödvändigt att utveckla såväl den taktik som den materiel man hade behov av.

Mot slutet av 1980-talet hade Sverige en välutbildad ubåtsjaktstyrka som hade anpassats till de mycket svåra hydrografiska förhållandena i Östersjön och i skärgårdarna med sina grunda farvatten. Förbättringen av anda och moral kan knappast underskattas.

### *Teknisk utveckling – nya hot och möjligheter*

1978 blev viceamiral Per Rudberg utnämnd till chef för marinen. Eftersom han kom att leda marinen under dessa händelserika år så kan det vara av intresse att studera hans årliga anföranden till Kungl. Örlogsmannasällskapet.

I sitt första anförande 1979 sade han bl.a.<sup>127</sup>:

Vi måste kunna utveckla ett djupförsvar, som svarar mot en angripares nya möjligheter[...]. En sjöinvasion drabbar oss naturligen på vår smalsida – i ost/västlig riktning. Djupet måste i all möjlig utsträckning tas utanför och på vår kust. Vi måste söka sådana lösningar som möjliggör att den på fartyg och flygplan samlade angriparen decimeras innan han kommit iland och kan utveckla sin slagkraft och rörlighet.

Så långt innehöll talet inga nyheter. Längre fram konstaterade han att nya transportmedel, framför allt snabba Ro-Ro fartyg gav en angripare möjlighet att lossa vid förstörda kajer eller i skyddet av skärgården. ”Min uppfattning är [...] att skärgårdar och djupa havsvikar med goda kommunikationer inåt land, kommer att bli intressantare för en angripare, kanske långt mer än öppna sandstränder av Normandie-typ.” Man noterar att detta krävde ett mer flexibelt försvar och i synnerhet en förmåga att slåss i skärgårdsterräng. Detta var uppenbarligen en för marinen bra utveckling.

De nya hoten krävde en förnyelse av taktiken. Helikoptrar och flyg borde kunna lämna underrättelser till robotbåtarna för att dessa skulle kunna undvika att öppna sina radaranläggningar och därigenom undgå upptäckt.

Och de långräckviddiga vapnen – i första hand robotar – gör det möjligt för förbanden att helt utnyttja denna information. Utnyttja den för att från spridda och rörliga grupperingar kunna åstadkomma en koncentrerad verkan i målet på stora avstånd [...]. Den svages förbannelse – duellsituationen på motståndarens villkor – ersätts av förmågan att i ett känsligt skede rikta ett hot mot en angripare som han inte kan negligera.<sup>128</sup>

I sitt anförande 1980 lade han tonvikten på de nya strategiska förhållandena.<sup>129</sup>

För huvuddelen av svenskar är vår omvärldsbild ett Sverige som skiljer de två maktgrupperna Nato och WP åt. Men den genomgripande marina utbyggnaden och kraftutveckling, som ägt rum omkring Europas nordflank har helt ändrat på detta förhållande. Den sovjetiska marina upprustningen står för denna förändring i våra nära omvärld, både i Östersjön och Norska Havet (Nordatlanten). Sverige och Skandinaviska halvön ligger nu mitt inne i ett område, där blockens och supermakternas intressen skär sig i tidigare oanad grad och där gränserna är i dubbel mening 'flytande' och därför starkt föränderliga.

Han återkom också till de nya teknikerna för landstigning. Nu fanns specialfartyg för landstigning på en öppen kust liksom svävare och stora Ro-Ro fartyg för taktisk lastning och mycket snabb lossning över egna ramper även vid raserade kajer. "Möjligheterna till överraskande anfall direkt ur angriparens fredsgruppering har härigenom drastiskt ökat."

FB 82 konfirmerade anskaffningen av de två korvetterna *HMS Stockholm* och *HMS Malmö*. Dessa hade från början planerats som robotbåtar men en aning större än Norrköping-klassen. På grund av de nya kraven på ubåtsjaktförmåga så konstruerades de i stället som mångsidiga korvetter med stark yt-attackförmåga kombinerat med släphydrofon och ubåtsjaktvapen. Med sina 310 ton innebar de en brytning av en tjugoförårig trend mot allt mindre övervakningsfartyg. För första gången sedan jagarepoken fick flottan fartyg som kunde vara till sjöss i flera dagar.<sup>130</sup> Detta fick de också visa prov på under operation *Atalanta* 2009. De två jagarflottiljerna ersattes nu av "ytattackflottiljer". Dessa bestod vardera av sex robotbåtar typ Norrköping och fyra patrullbåtar typ Hugin. Här till kom de två typ Stockholm i den ena flottiljen.

Med sina nya långräckviddiga system – RBS 15 och de trådstyrda torpederna typ 613 på Norrköping och Stockholm samt RBS 12 (norska Penguin) på Hugin-klassen – kunde en flottilj täcka en stor del av Östersjön.<sup>131</sup> Man utnyttjade fortfarande skärgårdarna som skydd. Tack vare effektivt luftvärn och en taktik byggd på elektronisk tystnad kunde man från och med nu utgöra ett hot också på "andra sidan", dvs. ända till den sovjetiska kusten.

Till denna utveckling bidrog en omvärdering av flyghotet. Som redan har diskuterats hade man tidigare genomfört omfattande studier avseende det

framtida luftthotet. Nu kunde man konstatera att det sovjetiska marinflyget inte utvecklats i enlighet med dessa äldre framtidsstudier.

Det då bedömda framtida luftthotet visar sig idag vara överdrivet, kanske uppmålat 10 år för tidigt. Tunga flygplan med stora robotar är avsedda för mål på Atlanten, och i närområdet har övriga flygplan begränsade möjligheter mot små och snabba mål, särskilt under mörker. Idag utgör sjörobotar från ytattack det allvarligaste hotet. Men här kan ytattacken uppträda på lika villkor, eftersom dess möjligheter att verka fritt till sjöss har ökat.<sup>132</sup>

Den tidigare bedömningen av flyghotet var ett typiskt fall av "spegelbildstänkande", där man hade utnyttjat en svensk logik för utvärdering av Sovjetunionen. Vidare hade de nya fartygen ett mycket starkt luftförsvar.

#### *Den marina strategins återkomst*

Flottan hade således äntligen fått en kapacitet som tillät strategiskt manövrerande. Men härför krävdes också strategiskt tänkande. Den teoretiska underbyggnaden hade emellertid fallit i glömska medan ytattacken reorganiserades. "Vi hade alltså bra fartyg med förnämliga vapensystem men oklarhet rådde rörande sjöoperativa grundläggande uppgifter och begrepp."<sup>133</sup> I början av 1980-talet kan man spåra en begynnande diskussion omkring de fundamentala marina problemen. Ett av de första försöken var en artikel av dåvarande kommandörkaptenen Hägg som föreslog att handlingsregler för uppgifter i fred och neutralitet skulle utarbetas.<sup>134</sup> Man får inte glömma bort att den strikta uppdelningen mellan utbildningsuppgifterna och krigsuppgifterna hade lett till att uppträdandet vid kris hade negligerats. Men nu hade såväl ubåtskränkningarna som polska krisen 1980-81 lett till en bättre förståelse för flottan som politiskt instrument.

Dåvarande kommandören Tornbergs inträdesanförande i Kungl. Krigsvetenskapsakademien 1984 är särskilt intressant.<sup>135</sup> Han stödde sig härvid på Gorskovs definition av sjömakt:

sjömakten utgör [...] en integrerad del av de politiska medlen för att nå det övergripande målet. I anglo-saxiskt tänkande brukar man inte betrakta sjömaktsbegreppet så totalt som Gorsjkov utan mer inriktat på den sjömilitära förmågan att tillse att haven kan utnyttjas för de egna syftena och försvåra motståndarens utnyttjande. För vår egen del talar vi numera bara om sjömakt när supermakterna behandlas. Det egna behovet av en sjömakt inom ramen för vårt totalförsvar och i övrigt inom säkerhetspolitiken har suddats ut.<sup>136</sup>

Corbett hade understrukt att målet med den marina krigsföringen alltid måste vara, direkt eller indirekt, att säkra herraväldet till sjöss eller att hindra fienden från att erhålla detta herravälde. Men Tornberg konstaterade att "I Sverige hade vi blivit fångade i ett stereotypiskt studerande och planläggande av försvar mot en kustinvasion och vi har tappat de väsentliga övergripande faktorerna i sjökriget."<sup>137</sup>

Härutöver efterlyste Tornberg fri och bred intellektuell debatt som prövar, vidareutvecklar och tillämpar det strategiska tänkandet särskilt på det marina området. Fler sjöofficerare måste arbeta med sjöoperativa frågor och fler borde skickas på utbildning utomlands.<sup>138</sup> Själv ansåg han att svensk sjökrigsföring måste bygga på ett aktivt uppträdande där vi tog initiativet till sjökrigsföretag och där lokal och temporär överlägsenhet uppnåddes genom överraskning i förening med snabbt uppträdande. Genom ett sådant aktivt uppträdande tvingades fienden till omfattande defensiva åtgärder, som försvårade för honom att sätta ingång mot oss riktade offensiva företag, vid vilka han var överlägsen. Det svenska försvaret skulle vinna tid.<sup>139</sup> Denna artikel innebar en viktig brytning. Det var första gången på länge som en officer, blivande amiral, förde en sådan diskussion och därvid stödde sig på de stora marina tankarna. Under lång tid hade ingen vågat säga att svenska sjökrigsföretag skull kunna ha ett strategiskt mål. Varifrån kom då dessa idéer och varför framfördes de vid denna tid?

I en intervju med författaren förklarade Tornberg att det hade funnits flera orsaker. För det första låg brytningen med en i första hand teknokratisk tanke-skola i tiden – *the great revival* i USA under amiral Stansfield Turners tid som chef för US Naval War College. Tornberg hade följt den högre stabskursen vid denna skola, där han hade gjort bekantskap med den där rådande tankeskolan som inte längre existerade i den svenska utbildningen. En annan viktig orsak var ubåtskrisen. Det var nödvändigt att förankra de taktiska åtgärder som

marinen vidtagit och i en operativ ram. Men det var just denna ram som inte fanns. Ingen utanför marinen förstod det operativa tänkandet vare sig hos fienden eller bland de svenska sjöofficerarna. Den tredje faktorn var nödvändigheten att finna en strategisk bas för den nya taktik som de långräckviddiga vapnen som RBS 15 krävde.<sup>140</sup>

Kanske inspirerad av Tornbergs artikel skrev kommandören Hägg en annan artikel med titeln "Marin strategi – ett återbesök". Där konstaterade han att den marina strategin inte hade diskuterats på lång tid. Vid ett besök i biblioteket vid den svenska militärhögskolan hittade han böcker av Corbett, Roskill och Cable som under decennier inte hade lånats ut. Därefter gjorde han en översikt och resumerade bl.a. Bacon, Castex, Corbett, Mahan, Brodie och Grenfell.<sup>141</sup>

Sammanfattningsvis hade man till slut fått en större förståelse för vikten av marina styrkor såväl i fred som vid krishantering. Detta uttrycktes av chefen för marinen i sitt anförande 1988:

Marinens framtida struktur och verksamhet måste vara sådan, att den kan möta nya krav redan i fred. Marina stridskrafter får en alltmer framträdande roll – i första försvarslinjen – som inte bara är knuten till ubåtsskydd. De skall genom att regelbundet uppträda till sjöss verka respektingivande och avhållande mot olika former av kränkningar eller andra handlingar riktade mot oss.<sup>142</sup>

Utvecklingen under 1980-talet kan sammanfattas genom följande ord i *Tidskrift i sjöväsendet*:

Genom ytattackflottiljen är en del av den lätta flottan enligt Marinplan 60 förverkligad. Den allra största fördelen är att nu kan denna styrka utnyttjas över hela havsområdet. Man kan ge sig på fienden där och närhelst han har en svaghet. Hela frågan om effekt kontra sårbarhet har fått rimliga proportioner. Ytattacken har god effekt och sårbarheten mot robot- och flyghot är rimlig. Den kan anfalla och försvara sig. [...] Vi har kommit bort från att ensidig betrakta överskeppningen som huvudmålet. Kan fiendens koncentreringsstransporter försvåras eller omöjliggöras genom att bestrida hans HTS, herravälde till sjöss, blir det ingen överskeppning.<sup>143</sup>

Den sista meningen är nästan identisk med motsvarande del av Hägg och Lybecks artikel från 1903.

Vi är på sätt och vis tillbaka till den optimism som präglade de första åren av 1900-talet. Kan man anse att detta innebär mahanismens återkomst? Nej, knappast även om Tornberg vid USNWC säkert blivit influerad av denna. Det var ju inte avgörande slag som söktes utan en övergång från ren "bestrida" till ett försök att skapa lokal havskontroll. En intressant iakttagelse är att två av de stora förnyarna av flottans tänkande, Flach och Tornberg, båda gått vid USNWC och med nära hundra års mellanrum. H:son Ericson och Rudberg hade däremot gått den franska sjökrigshögskolan. Härmed vidimeras uppfattningen att studier vid utländska försvarshögskolor är viktiga för att hindra att det strategiska tänkandet präglas av navelskåderi.

### *Armén går till motattack*

Alla uppskattade emellertid inte den nya framåtandan i flottan. Den ansågs utgöra en fara för den strikt försvarsgrensgemensamma doktrinen, där landstriden utgjorde grundstenen. Den f.d. generalmajoren Claës Skoglund, länge en aktiv profil i den svenska försvarsdebatten, gjorde en hård attack mot Tornbergs tänkande. Den följande debatten är intressant och det är därför nödvändigt att ge några exempel.

Offensivanda och stridslust är nödvändiga element hos alla delar av försvarsmakten med dess skilda vapensystem och krigsförband. Men det måste också vara realism i verksamheten. När unga kämpar tror sig tillbaka till gamla tider och börjar tala om sjömakt och herravälde till sjöss, låt vara i begränsade former, gentemot supermakten finns anledning varna – för Flottans egen skull och för Flottans egen framtid.<sup>144</sup>

Tornbergs svar hade titeln "Det är dags att begrunda och modernt utveckla de strategiska och taktiska sanningarna." Han skrev att "Skoglund förstår inte den djupare skillnaden mellan krigföring till lands och till sjöss [...]. Nej, sjökriget handlar egentligen bara om en enda sak nämligen havet som transportväg."<sup>145</sup> I sitt svar attackerade Skoglund själva tanken på en marin strategi. "Men uppfattningen eller tendensen inom vissa sjöofficerskretsar att se Marinen (läs: Flottan) som ett snart sagt självsvängande system utan större samband med försvarsmakten i övrigt är *inte* okontroversiell. Den är tvärtom i högsta grad omstridd."<sup>146</sup> Vi känner igen tankegångarna från general Bildt på 1800-talet.

## Efter kalla kriget

Det är en ödets ironi att det internationella systemet förändras i grunden genom murens fall samtidigt som marinen äntligen fått anpassad materiel och hade återfunnit det marina tänkandet. Nu gällde det att hitta nya strategier. Men kampen mot anhängarna av en kustnära doktrin var långt från vunnen. Denna pågick för övrigt mycket lång tid. I en artikel från 1995 om försvaret år 2000 kunde man läsa att ytstridsfartygen borde "vara små, lätta och lätttrörliga med förmåga att operera uthålligt skyddat av skärgårdar."<sup>147</sup>

I och med försvarsbeslutet 2004 försvann i princip uppgiften att försvara landet mot invasion. Redan i mitten av 1990-talet hade flottan ägnat allt större kraft åt att skapa interoperabilitet med Nato. Allt större intresse ägnades åt internationella, fredsfrämjande uppgifter. Dessa blev också verklighet i och med insatserna i Libanon och Somalia (operation Atalanta) samt uthyrningen av en ubåt med besättning till den amerikanska flottan. Försvarsbeslutet 2009 innebär att regeringen uppmärksammade sjövägarnas betydelse. Nu ansågs flottans fartyg vara för små. Samtidigt prioriterades Östersjön före fredsfrämjande uppgifter långt bort vilket kunde ses som naturligt med tanke på sjövägarnas vikt i detta innanhav. Maritim säkerhet i vid mening är nu i fokus för intresset, vilket kräver samverkan med de civila myndigheter som verkar till sjöss.

Ett viktigt problem här är att marinen under slutet av 1900-talet allt mer integrerades i Försvarsmakten samtidigt som man släppte sina rötter i sjöfartssverige. Allt medan det breda säkerhetsbegreppet i och med det kalla krigets slut har blivit viktigare har marinens uppgifter paradoxalt nog snävtats in. Uppgifter som stöd åt fiske, isbrytning och sjömätning har övergått till civila myndigheter. Marinchefen är inte längre chef över marinen och kan därigenom inte direkt samverka med de civila sjöfartsmyndigheterna.

Ett av de stora framtidsproblemen är därför hur marinen ska kunna vara en del av såväl en integrerad försvarsmakt, som av sjöfartssverige. Vi har således idag ett marint strategiskt tänkande. Detta vittnar inte minst de artiklar som publiceras i *Tidskrift i Sjöväsendet* om. Omvandlingen av den gamla Militärhögskolan till en riktig försvarshögskola spelar härvid en viktig roll.

## Slutsats och avslutande tankar

Den svenska marinstrategiska kulturen har kretsat kring ett relativt litet antal specifika frågeställningar. Övergripande är sökandet efter en trovärdig marin strategi som tar tillvara en flottans möjligheter. Här har flottans män och kvinnor stött på starkt motstånd från de andra försvarsgrenarna. Dessa har snarast strävat efter att begränsa flottans uppgifter till *fleet in being* kustnära inom ramen för en defensiv invasionsförsvarsoperation. Mot detta har stått flottans, eller snarare sjöofficerarnas, förståelse för behovet av att kunna bestrida angriparens herravälde till sjöss och därigenom hindra eller åtminstone senarelägga ett invasionsförsök. Härtill kommer försvaret av de vitala sjövägarna. Trots att två världskrig har visat på hur viktigt detta är så är det först med 2009 års försvarsproposition som denna fråga får genomslag i fredstid. Andra så att säga ständiga faktorer är skärgårdarnas möjlighet att ge skydd och behovet av en samlad kustflotta under professionell ledning. Slutligen har flottan genomfört viktig verksamhet inom ramen för det vi idag kallar marin diplomati men denna verksamhet har dock knappast fått den uppmärksamhet den förtjänar.

En informerad och på teori grundad debatt har förekommit under en stor del av den studerade tiden. Det stora undantaget är det kalla krigets tid. När försvarsplanering – kampen om pengarna – blev den stora frågan, ansågs det farligt att debattera. Varje opposition mot gällande policy ansågs kunna spela "fienden" – kustartilleriet och de andra försvarsgrenarna – i händerna.<sup>148</sup> En svensk maritim strategi – en strategi som integrerar civila maritima och marina aspekter – har knappast funnits, men är nu kanske i vardande. Den traditionella strategiska kulturen är dock knappast relevant idag. Det finns inget behov av *fleet in being* i syfte att kunna rusa ut från skärgårdens skydd. Att bestrida fiendens havskontroll är inte aktuellt, men kan naturligtvis åter bli en viktig uppgift. Marin diplomati, sjöfartsskydd och maktprojektion är de idag viktigaste sjömilitära uppgifterna och dessa kommer i första hand att genomföras inom ramen för koalitioner av olika slag.

Men det klassiska tänkandet har givit oss ett språk, en struktur och en grammatik som kan användas för att utveckla en maritim strategi. Detta är naturligtvis inget nytt. Clausewitz skrev: "Teorins uppgift är att sortera upp och belysa problemen, så att inte var och en behöver bena ut och själv arbeta sig igenom alla frågor."<sup>149</sup> Tack vare teorin vet de flesta sjöofficerare vad havskontroll, närva-

ro, försvar av sjövägar etc. innebär. Vi har de grunder som behövs för att utveckla en ny och relevant strategisk kultur – det är ”bara” en fråga om att göra det.

Vilken roll bör den lilla svenska marinen kunna spela i den globaliserade världen? Vi skönjer knappast ännu den framtida världsordningen – vi vet bara att den kommer att bli, sannolikt drastiskt, annorlunda. En rimlig gissning är emellertid att flödena till sjöss, liksom i luften, rymden och cyberrymden, kommer att vara av fortsatt vital betydelse. Trafiken på Östersjön kommer att fortsätta att vara av mycket stor omfattning samtidigt som dess miljö är mycket känslig. Kanske blir Östersjön också ett gränsområde mellan ett nygammalt Ryssland och väst. Härtill kommer de strategiska konsekvenserna av klimatförändringarna i Arktis. Medan västvärlden drar ned på försvarskostnaderna rustar de nya stormakterna, särskilt Kina och Indien. Konsekvenserna av ett eventuellt krig i Asien är svåra att förutse men de kommer att beröra våra vitala sjövägar. Här har de europeiska marinerna kanske en framtida viktig uppgift – hur den lilla svenska flottan ska kunna bidra är emellertid knappast självklart.

En svensk maritim strategi behöver nu utvecklas: ”vetenskapen och konsten att manövrera de maritima krafterna så att dessa bidrar till framgång med den fullständiga strategin, som har till uppgift att uppfylla den allmänna politikens mål.” Det är främst marinen och kustbevakningen som utgör dessa krafter. De behöver kunna etablera kontinuerlig närvaro i det nordisk-baltiska området. De skall, tillsammans med andra, kunna garantera havets utnyttjande i alla lägen. En viktig förmåga är härvidlag att, i samarbete med Nato och EU och i enlighet med solidaritetsförklaringen, kunna stödja de baltiska staterna i fall av rysk aggression.

Vidare bör de maritima resurserna kunna bidra till skyddet av de globala sjövägar som Sverige är så beroende av. Härtill kommer deltagande i fredsfrämjande och humanitär verksamhet. Marinen måste också kunna spela en aktiv roll i utvecklingen av det europeiska försvaret, vilket är en vital del av ett starkt Europa. Och ett starkt Europa är nödvändigt för ett litet land som Sverige.

Sammanfattningsvis finns det behov av att utveckla en modern maritim strategisk kultur. Denna måste kunna utnyttja alla ”krafter”, militära såväl som civila, nationella som europeiska. För att detta ska vara möjligt måste den överdrivna försvarsintegrationen övervinnas så att marinen både kan vara en del av den maritima världen och en del av det integrerade försvaret. Vi behöver således mer maritimt strategiskt tänkande.

## Summary

In the middle of the nineteenth century, the Royal Swedish Navy was in a very bad state. At the turn of the century, however, the navy was able to acquire modern ships. At the same time, naval officers laid the foundation for a Swedish naval strategic culture that, basically, prevailed until the end of the Cold War. The main aspects of this culture were (i) strategic defense against invasion from the sea, with a mix of offensive and defensive tactics that varied over time; (ii) *fleet in being* using the archipelagos as protection; (iii) the main target was to be the enemy's transport ships, not his main naval force; (iv) strategic cooperation with the army and air force, with especially the army seeing the navy as a subordinate force; and (v) a vocation to defend sea lines of communication that was not accepted by the commander in chief or by the politicians, except during the two world wars.

The thinkers of the Swedish navy have been influenced from abroad, mainly by Colomb, Corbett, Castex, and, to some extent, Mahan. Influential naval officers have studied at the US Naval War College or its French counterpart. Today, this culture does not exist. The navy has to develop a new culture where naval diplomacy, protection of sea lines of communication, power projection, and cooperation with international and national actors are of prime importance. However, the classic strategic language—presence, sea control, etc.—still basically exists and should be used in the development of a new maritime strategy. In this context, the extreme jointness of the Swedish Armed Forces is a problem. It is now necessary for the navy, while still being part of the joint force, to reunite with the maritime world.

## Noter

<sup>1</sup>Jämför Colson, Bruno, "La culture stratégique française", *Stratégique* No 53. Fondation pour les Etudes de Défense Nationale. 1992, s. 28

<sup>2</sup>Castex citerad i Depeyre, Michel, *Entre Vent et eau. Un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques 1790–1890*. Paris 2003, s. 136.

<sup>3</sup>Poirier, Lucien, *Stratégie théorique II*. Paris, 1987, s. 105.

<sup>4</sup>Vilket är en anpassning av Poiriers definition av den allmänna militära strategin: Poirier, *Stratégie théorique II*, s. 117.

<sup>5</sup>Corbett, Sir Julian S, *Some Principles of Maritime Strategy*. London 1972 [1911], s. 13.

<sup>6</sup>Jag har försökt skilja på försvarsgrenen marinen och dess sjögående del flottan.

Kustartilleriet, som hade en helt annorlunda strategisk kultur än flottan, diskuteras inte. Med "marin(t)" avses därför i första hand tänkande, agerande etc. som har med flottan att göra.

<sup>7</sup>Detta är det hemska uttryck som används i officiell svenska för myndigheter som har uppgifter knutna till havet.

<sup>8</sup>Natt och Dag, S, "Årsberättelse i Reglementen, Förvaltning samt Helso- och Sjukvård för år 1896", *Tidskrift i sjöväsendet*, 1897, s. 343.

<sup>9</sup>C.A. Hjulhammar, "Om utvecklingen af vår flottas hufvudmateriel under konung Oscar II", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1908, s. 402.

<sup>10</sup>Wrangel, H, "Återblick på svenska flottans öden under nittonde århundradet", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1901, s. 60.

<sup>11</sup>Osignerat, "Sjö- och landkrig", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1896, s. 217 ff.

<sup>12</sup>Idag används begreppet kontroll av maritima områden.

<sup>13</sup>Osignerat, "Det ljusnar", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1897, s. 110 ff.

<sup>14</sup>Osignerat, "Det ljusnar", s. 110 ff.

<sup>15</sup>Lindsjö, Ronny, *Marinhistoria*. Stockholm, 1993, s. 148 ff.

<sup>16</sup>Osignerat, "Iakttagelser från flottans eskaderöfningar 1895", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1895, s. 351.

<sup>17</sup>C.A. Hjulhammar, "Ytterligare om Carlskrona station och flottans användning", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1905, s. 477 ff.

<sup>18</sup>Ropp, Theodore, *The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871–1904*. Annapolis, 1987, s. 28-29.

<sup>19</sup>Coutau-Bégarie, Hervé, *Traité de stratégie*, Paris, 1999, s. 532.

<sup>20</sup>Baeckström, Anton, *Lärobok i sjökrigskonst för användande vid Kongl. Sjökrigsskolan*, Stockholm, 1887.

<sup>21</sup>Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*. Plansch 7.

<sup>22</sup>Torpedbåtar kallades fram till 1895 "minbåtar". De minor Baeckström skriver om är i huvudsak släp-/stångminor d.v.s. direkta föregångare till torpeden.

<sup>23</sup>Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*, s. VII och 104.

<sup>24</sup>Depeyre, *Entre Vent et eau*, s. 385, 530. Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*, s. VII.

<sup>25</sup>Depeyre, *Entre Vent et eau*, s. 528, 529.

<sup>26</sup>Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*, s. vii.

<sup>27</sup>Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*, s. vii.

<sup>28</sup>K.P, "Förbättringar inom torpedväsendet och derigenom ökad värde af torpedvapnet för vårt försvar", *Tidskrift i sjöväsendet*, 1897, s. 98 ff.

<sup>29</sup>Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*, s. VII.

<sup>30</sup>Osignerat, "Iakttagelser från flottans eskaderöfningar", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1895, s. 363.

<sup>31</sup>Det brittiska uttrycket används idag även i Sverige.

<sup>32</sup>C.G. Flach i företalet till sin översättning av Colomb, P.H., *Sjökriget, Dess grundregler och dess förande historiskt behandlat*. Linköping, 1903, s. XVI.

<sup>33</sup>Wrangel, H, "Anförande af föredragande i Sjökrigskonst och sjökrigshistoria", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1895, s. 35.

<sup>34</sup>Wrangel, H, "Naval Warfare af Colomb och The influence of Sea Power af Mahan", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1895, s. 118.

<sup>35</sup>Wrangel, H, "Det strategiska sambandet emellan flottan och armén", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1900, s. 132-135.

<sup>36</sup>Wrangel, "Naval Warfare af Colomb och The influence of Sea Power af Mahan", s. 124.

<sup>37</sup>Peyron, E, "Årsberättelse i sjökrigshistoria och sjökrigskonst för år 1910", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1911, s. 257-259.

<sup>38</sup>Flach, C.G, "Stockholm eller Carlskrona? Ett riksviktigt sjöstrategiskt spørsmål", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1904, s. 71-75.

<sup>39</sup>Lybeck, Otto och Hägg, Erik, "Strategi och fartygsbyggnad", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1903, s. 120.

<sup>40</sup>Lybeck och Hägg, "Strategi och fartygsbyggnad", s. 121.

<sup>41</sup>Lybeck och Hägg, "Strategi och fartygsbyggnad", s. 121.

<sup>42</sup>Lybeck och Hägg, "Strategi och fartygsbyggnad", s. 122.

<sup>43</sup>Wrangel, H, "Anförande af föredragande i Sjökrigskonst och sjökrigshistoria. Uppläst inför Kgl Örlogsmannasällskapet den 15 Nov. 1894", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1895, s. 30 ff.

<sup>44</sup>Fallenius, A, "Årsberättelse i minväsende, elektroteknik och sprängämne för år 1907", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1908, s. 208 ff.

<sup>45</sup>Dahlgren P, "Fartfrågan", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1909, s. 254; och Hjulhammar, "Om utvecklingen af vår flottas hufvudmateriel under konung Oscar II", s. 408.

<sup>46</sup>Osignerat, "Flottan under sistlidna året", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1905, s. 178.

<sup>47</sup>Baeckström, *Lärobok i sjökrigskonst*, del 1, s. 68.

<sup>48</sup>Wedin, Lars, "Första världskriget flottan sätts på prov", i Gustaf von Hofsten och Frank Rosenius (red), *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Stockholm 2009, s. 33-57.

<sup>49</sup>Dåvarande kaptenen Daniel Landquist utgav 1935 *Några av sjöstrategiens grunder* (Marinlitteraturföreningens förlag). Han var då lärare i sjöstrategi vid Sjökrigshögskolan varför hans åsikter i denna bok kan anses som centrala för den dåtida marinstrategiska kulturen.

<sup>50</sup>Björklund, E. och Öberg, E, *Marinpolitik och maritim krigsförberedelse. En översikt av de krigförande makternas rustningar till sjöss före världskrigets utbrott*. Stockholm 1915; Lindberg, CC. Son, *Världskriget till sjöss i europeiska farvatten, del 1 från krigsutbrottet i augusti 1914 till mitten av februari 1915*. Stockholm 1916; och Landquist, D, *Världskriget till sjöss, del 2 från februari 1915 intill maj 1916*, Stockholm 1919.

<sup>51</sup>Landquist, *Världskriget till sjöss del 2*, s. 140.

<sup>52</sup>Lindberg, *Världskriget till sjöss del 1*, s. 65-69.

<sup>53</sup>Landquist, Daniel, *Några av sjöstrategiens grunder*, Stockholm 1935.

<sup>54</sup>En nyutkommen analys finns i Edling, Per, *La pensée de l'amiral Stig H:son H:son-Ericson. Une étude de la pensée navale Suédois au vingtième siècle, Mémoire de stratégie*, Paris 2011.

<sup>55</sup>Kiesling Eugenia C, *Admiral Raoul Castex French Navy. Strategic Theories*. Selections translated and edited, with an introduction, Annapolis, 1994, s. XXX.

<sup>56</sup>H:son-Ericson, Stig, *Knopar på logglinan*, Stockholm 1960, s. 97. Castex verk är kanske det mest omfattande strategiska verk som skrivits under 1900-talet. Det fick emellertid aldrig genomslag, sannolikt just för att det är mycket teoretiskt och delvis motsägelsefullt. Se Wedin, Lars, *Marianne och Atena. Franskt militärt tänkande från 1700-talet till idag*, Stockholm 2007, Kap 9.

<sup>57</sup>Lublin, Ulf, "Mellankrigstiden – från avspänning till anspänning", i Gustaf von Hofsten och Frank Rosenius (red), *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Stockholm, Kungl. Örlogsmannasällskapet, 2009, s. 60.

<sup>58</sup>Åhlund, Bertil, *Svensk maritim säkerhetspolitik*, Karlskrona, 1992, s. 114.

<sup>59</sup>Åhlund, *Svensk maritim säkerhetspolitik*, s. 120.

<sup>60</sup>Vad som på planeringspråk kallas korsvis förkortning.

<sup>61</sup>Anders Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet. Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918–1939", *Forum Navale*, No 43, 1987, s. 95.

<sup>62</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 97-99, 114; och Olofsson, "Försvaret till sjöss", s. 16-21. Egentligen ville man ha en slagkryssare om 10 000 ton men Londonavtalet om rustningsbegränsningar till sjöss från 1936 begränsade kryssares storlek till max 8 000 ton.

<sup>63</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 130-133.

<sup>64</sup>Motsvarande de finska *Väinämöinen* och *Ilmarinen*.

<sup>65</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 130-133; Olofsson, Jan, "Försvaret till sjöss. Studier i svensk sjöförsvarspolitik under mellankrigstiden och andra världskriget", *Forum Navale*, No 40, 1984, s. 16-37.

<sup>66</sup>Olofsson, "Försvaret till sjöss", s. 5.

<sup>67</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 107.

<sup>68</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 54.

<sup>69</sup>H:son-Ericson, S, *Trupptransporter till sjöss. En studie i världskrigets belysning*, Stockholm 1934, s. 170.

H:son-Ericson, *Trupptransporter till sjöss*, s. 170.

<sup>70</sup>H:son-Ericson, *Trupptransporter till sjöss*, s. 5.

<sup>71</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 63

<sup>72</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 65. Tanken på "de viktigaste sjöförbindelserna" kommer från Castex se Landquist, s. 33.

<sup>73</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 36.

<sup>74</sup>H:son-Ericson, *Trupptransporter till sjöss*, s. 161-162, 168. Observera att detta är ett allmängiltigt påstående. Huruvida H:son-Ericson ansåg att denna tanke också skulle appliceras på det svenska försvaret framgår inte.

<sup>75</sup>Castex, Raoul, *Théories stratégiques*, Tome I, Paris, Economica, 1997, s. 105. H:son Ericsons formulering är nästan identisk.

<sup>76</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 48, 57-58.

<sup>77</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s.73.

<sup>78</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s.79. Kursiverat i originalet.

<sup>79</sup>Olofsson, "Försvaret till sjöss", s. 139.

- <sup>80</sup>H:son-Ericson, *Trupptransporter till sjöss*, s. 165, 168. Observera att detta är ett allmängiltigt påstående. Huruvida H:son-Ericson ansåg att denna tanke också skulle appliceras på det svenska försvaret framgår inte.
- <sup>81</sup>Lublin, "Mellankrigstiden – från avspänning till anspänning s. 76.
- <sup>82</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 131.
- <sup>83</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 14.
- <sup>84</sup>von Kruusenstierna, H, *Likheter och olikheter mellan sjökriget på innanhaven och på oceanerna*, Stockholm 1930, s. 69.
- <sup>85</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 76.
- <sup>86</sup>Olofsson, "Försvaret till sjöss", s. 8.
- <sup>87</sup>H:son-Ericson, *Trupptransporter till sjöss*, s. 261-266.
- <sup>88</sup>Lublin, Ulf, "Mellankrigstiden – från avspänning till anspännings, s. 72.
- <sup>89</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 131.
- <sup>90</sup>Berge, "Sakkunskap och politisk rationalitet", s. 102.
- <sup>91</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 151.
- <sup>92</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 181.
- <sup>93</sup>Landquist, *Några av sjöstrategiens grunder*, s. 149.
- <sup>94</sup>von Kruusenstierna, *Likheter och olikheter*, s. 33, 38, 74.
- <sup>95</sup>Castex, *Théories stratégiques*, Tome III, s. 154-157.
- <sup>96</sup>Försvarsminister Sköld vid Flottans Reservofficersförbunds 10-årsjubileum i mars 1945. H:son-Ericson, *Knopar på logglinan*, s. 184
- <sup>97</sup>Werner, Christopher, "Andra världskriget – Kustflottan och neutralitetsvakten" i Gustaf von Hofsten och Frank Rosenius (red), *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Stockholm, Kungl. Örlogsmannasällskapet, 2009, s. 81-127.
- <sup>98</sup>Haglund, Magnus och Wallén, Göran R., "30 år av kallt krig" i Gustaf von Hofsten och Frank Rosenius (red), *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Stockholm, Kungl. Örlogsmannasällskapet, 2009, s. 129.
- <sup>99</sup>Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 134.
- <sup>100</sup>Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 134.
- <sup>101</sup>Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 134.
- <sup>102</sup>Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 136.
- <sup>103</sup>Se Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 151.
- <sup>104</sup>H:son-Ericson, Stig, *Kuling längs kusten*, Stockholm, 1968, s. 27.
- <sup>105</sup>H:son-Ericson, *Kuling längs kusten*, s. 39.
- <sup>106</sup>Blom, Göte och Rudberg, Per, *Vår beredskap, var den god?* Karlskrona, 1996, s. 57.
- <sup>107</sup>Bojerud, Stellan, "Krigserfarenheter, ekonomi och marint nytänkande. Lätt flotta 1945-1963", *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 2, 1984, s. 95. När författaren var ung officer i slutet på 60-talet mindes man fortfarande de små torpedbåtarna som föreslagits av H:son-Ericson. Man hade beställt en försöksbåt som kallats "Lillebrak" p.g.a. sitt lilla och ömtåliga skrov.
- <sup>108</sup>H:son-Ericson, *Kuling längs kusten*, s. 42.
- <sup>109</sup>H:son-Ericson, *Kuling längs kusten*, s. 44.
- <sup>110</sup>Texten om *Marinplan 60* bygger huvudsakligen på Edling, Per, *La pensée de l'amiral Stigh H:son Ericson. Une étude de la pensée navale Suédois au vingtième siècle, Mémoire de stratégie*, Paris, 2011 (avvaktar utgivning), s. 188.
- <sup>111</sup>H:son-Ericson, *Kuling längs kusten*, s. 123
- <sup>112</sup>Bojerud, "Krigserfarenheter, ekonomi och marint nytänkande", s. 103, 107.

- <sup>113</sup>Charmes, Gabriel, *La réforme de la marine*, Paris 1886, s. VIII.
- <sup>114</sup>Ropp, *The Development of a Modern Navy*, s. 167; och Charmes, *La réforme de la marine*, s. 310. Förvarsminister Roine Carlssons famösa uttalande om sjöofficerarna som står och blänker på sina bryggor kan kanske ses som en kvardröjande socialistisk preferens för idén att små fartyg är mer demokratiska.
- <sup>115</sup>Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 139.
- <sup>116</sup>Haglund och Wallén, "30 år av kallt krig", s. 141.
- <sup>117</sup>Blom, Göte, "Säkerhets- och försvarspolitiska följder av utökat svenskt territorialhav", *Tidskrift i sjöväsendet* nr 2, 1975, s. 59
- <sup>118</sup>Andersson, Lennart, *ÖB:s klubba. Flygvapnets attackeskader under det kalla kriget*, Stockholm 2010, s. 51, 153-154.
- <sup>119</sup>Personliga minnen och Frisk, Göran, "Från jagarflottilj till ytattackflottilj och ubåtsjaktstyrka" *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 2, 1994, s. 83-102.
- <sup>120</sup>Denna robot, som hade en räckvidd på mer än 40 km, var det första operativa sjörobotsystemet utanför Warszawa-pakten.
- <sup>121</sup>De mindre "Östergötland" hade halvautomatiskt 12 cm artilleri. De sköt därför långsammare men kunde i gengäld skjuta kontinuerligt.
- <sup>122</sup>Bojerud, "Krigserfarenheter, ekonomi och marint nytänkande", s. 103, 107.
- <sup>123</sup>Arbetsgrupp MHS. "Kanonbåtsdiplomati – den militära närvaron som strategi". *Tidskrift i sjöväsendet*, mars-april 1973, s. 102-115.
- <sup>124</sup>Där den grundstötta U 137 naturligtvis utgjorde ett tydligt bevis.
- <sup>125</sup>Cars, Hans-Christian, Zeterberg, Kent och Skoglund, Claes, *Svensk försvarspolitik under efterkrigstiden*, Stockholm 1986, s. 54.
- <sup>126</sup>Blom och Rudberg, *Vår beredskap, var den god?*, s. 39.
- <sup>127</sup>Rudberg, Per, "Marinens problem idag och i morgon", *Tidskrift i sjöväsendet* nr 2, 1979, s. 47 ff.
- <sup>128</sup>Rudberg, "Marinens problem idag och i morgon", s. 47 ff.
- <sup>129</sup>Rudberg, Per, "Försvaret. Marinen. Samhället", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 2, 1980, s. 55-56.
- <sup>130</sup>Man noterar att denna tendens har fortsatt. De följande korvetterna 'Göteborg' är på 400 ton och 'Visby' på mer än 600 ton.
- <sup>131</sup>RBS 15 mer än 70 km, RBS 12 mer än 25 km och 613 mellan 20 till 30 km.
- <sup>132</sup>Schuback, Bengt, "Antalets betydelse", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 1, 1986, s. 15.
- <sup>133</sup>Frisk, "Från jagarflottilj till ytattackflottilj och ubåtsjaktstyrka", s. 96.
- <sup>134</sup>Hägg, Christer, "Handlingsregler för konfliktsituationer på fritt hav", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 1, 1983, s. 41-48.
- <sup>135</sup>Tornberg, Claes, "Sjömakt eller vanmakt", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 3, 1985, s. 197-204.
- <sup>136</sup>Tornberg, "Sjömakt eller vanmakt", s. 197.
- <sup>137</sup>Tornberg, "Sjömakt eller vanmakt", s. 199.
- <sup>138</sup>Tornberg, "Sjömakt eller vanmakt", s. 201-202.
- <sup>139</sup>Tornberg, "Sjömakt eller vanmakt", s. 199.
- <sup>140</sup>Intervju med amiral Tornberg, chef för Militärhögskolan, 3 april 1997.
- <sup>141</sup>Hägg, Christer, "Marin strategi – ett återbesök", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 4, 1985, s. 293-305.
- <sup>142</sup>Schuback, Bengt, "Marina stridskrafter – nödvändigt att utnyttja dem ännu bättre som säkerhetspolitiskt verktyg redan i fred", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 1, 1988, s. 15.

<sup>143</sup>Frisk, "Från jagarflottilj till ytattackflottilj och ubåtsjaktstyrka", s. 93.

<sup>144</sup>Skoglund, Claës, "Gemensam Grundsyn", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 1, 1985, s. 67-68.

<sup>145</sup>Tornberg, Claës, "Det är dags att begrunda och modernt utveckla de strategiska och taktiska sanningarna", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 2, 1985, s. 162.

<sup>146</sup>Skoglund, Claës, "Gemensam grundsyn – slutreplik", *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 1, 1986, s. 89.

<sup>147</sup>Andersson, Lars, "Strategisk och operativ inriktning av Försvarsmakten inför Försvarsbeslut 96", *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift*, nr 3, 1995, s. 36.

<sup>148</sup>Egna erfarenheter.

<sup>149</sup>von Clausewitz, Carl, *Om kriget*, Stockholm 1991, s. 103





## Uppbyggnaden av det svenska fyrväsendet 1645–1890: privata och statliga intressen

*Erik Lindberg*

Före GPS-systemens tid var fyrar och andra sjömärken av stor vikt för sjöfarten. Avsaknad av fyrar kunde leda till svårigheter att navigera just när behoven var som störst, som i mörker och dåligt väder. Trots det uppenbara behovet av upplysta farleder hade fyrar en egenskap som gjorde det svårt att hitta en finansieringsform där bara de som drog nytta av fyrarna också var med och betalade. Fyrens sken minskar inte för att många fartyg kan se det och en fyrvaktare kan inte ta betalt av ett förbipasserande fartyg långt ute till havs. Oavsett om en skeppare betalar eller inte kan han ju ändå vägledas av det ljus som fyrtornet sprider.<sup>1</sup> Om man inte kan hitta någon som är villig att betala för en tjänst kan det uppstå svårigheter att tillhandahålla den på ett vinstgivande sätt, och av den anledningen var fyrarna i många länder under långa tider finansierade av generella skatter och ägda av staten. Trots de ovan nämnda svårigheterna var fyrarna i industrialismens föregångsland England faktiskt huvudsakligen i privat ägo under 1600-, 1700- och en bit in på 1800-talet.<sup>2</sup>

---

Erik Lindberg (fil.dr) är docent i ekonomisk historia och verksam vid Historiska institutionen, Uppsala universitet. Hans forskning handlar främst om infrastrukturhistoria, i synnerhet vägar och fyrar.

Problemet med att privata företag inte kunde producera ljus som nådde ut till de sjöfarande i mörker och storm hade lösts genom att staten specificerade avgifter som de sjöfarande var tvungna att erlägga när de anlöpte hamn. I utbyte mot att de privata aktörerna byggde fyrar fick de alltså rätten att uppbära inkomster från de som ansågs dra nytta av fyrarna. För höga avgifter betraktades emellertid som en betungande börda på den engelska sjöfarten och samtidigt var statens inflytande över underhåll och kvalitet svagt. Dessutom hade privilegierna att bygga fyrar och tjäna pengar på dem ibland uppkommit på oklara grunder och vissa familjer kunde i flera generationer behålla lukrativa kontrakt. Både sjöfartens förespråkare och parlamentariker ansåg det vara problematiskt att en sådan viktig resurs för sjösäkerheten låg i privata händer, och krav på ett förstatligande av fyrarna ställdes återkommande under 1800-talets första decennier. År 1836 förstatligades därför fyrarna och avgifterna sänktes.<sup>3</sup>

Denna blandning av privata och statliga intressen i utbyggnaden av anordningar för sjösäkerhet i England väcker många frågor om vilken roll staten spelar för utbyggnaden av samhällsnyttiga ändamål och på vilka sätt marknadslösningar kan eller inte kan fungera. Infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn brukar generellt framhållas som en viktig orsak till den samhälleliga omvandlingen under och före industrialiseringen. Förbättrade transporter möjliggör regional specialisering, spridning av idéer samt politisk och ekonomisk integration, vilket i sin tur möjliggör ökad handel och sjöfart och därmed ökad välfärd.<sup>4</sup>

Samtidigt visar modern forskning att sådana investeringar möter stora problem, särskilt i länder med låga inkomster. Rika länder har dels höga skatteinkomster, dels kan de låna pengar både inrikes och utrikes för att bekosta investeringar i vägar, kanaler, sjösäkerhet, järnvägar och annat. Fattiga länder har varken stora skatteinkomster eller en välfungerande inhemsk kapitalmarknad att vända sig till. I avsaknaden av möjligheten att finansiera projekt inom infrastruktur med skattemedel har de styrande, både historiskt sett och i dag, betraktat privat kapital som ett alternativ till att möjliggöra sådana investeringar. Många studier har visat att för att privat kapital ska lockas att investera i infrastruktur i fattiga länder behövs en inkomstgaranti till de privata entreprenörerna beroende på den osäkra efterfrågan. Men genom att understödja privata entreprenörer finansiellt inom sektorer där monopol lätt uppstår (vilket ofta är fallet med infrastruktur såsom vägar, kanaler och fyrar) finns risken att privata entreprenörer inte utför tjänsterna mer effektivt utan kanaliserar det

statliga stödet till de egna fickorna snarare än att förbättra transportsektorn.<sup>5</sup> Denna problematik var precis det som motiverade förstatligandet av fyrarna i England under 1830-talet.<sup>6</sup>

Även i Sverige förstatligades fyrarna under 1830-talet: två privatägda fyrrar (Landsort och Korsö) inköptes av kronan och den privata entreprenaden av fyrrar ägda av staten upphörde. Vad kan processen som ledde fram till det beslutet säga om statliga och privata intressen i utbyggnaden av anordningar för sjösäkerhet? Några direkta influenser från England går inte att se varken i riksdagsdebatten eller i material från de myndigheter som kom i beröring med frågor rörande fyrrar. Utvecklingen mot ett förstatligande i Sverige bör därmed förklaras med hjälp av inhemska faktorer.

Syftet med denna artikel är att beskriva hur det svenska fyrväsendet finansierades mellan 1645 och 1890. Framställningen är en översikt som syftar till att vara koncis och bygger huvudsakligen på originalkällor kompletterad med sekundärlitteratur, främst Anders Hedins utförliga beskrivningar av några valda svenska fyrrar. På grund av de skiftande omständigheter som karaktäriserade de tidiga fyrarna behandlas de här en och en snarare än tematiskt. Under 1800-talet centraliserades fyrförvaltningen och i den del av framställningen som behandlar utbyggnaden under 1800-talet har främst riksdagsmaterial använts.

## De äldre svenska fyrrarna

År 1800 var England det land i världen med enskilt flest fyrrar längs kusterna (30 stycken), följt av USA (24 stycken) och Frankrike (16 stycken).<sup>7</sup> Men även Sverige hade vid den tiden ett med internationella mått mätt ganska väl utbyggt fyrväsende med hela elva stora kustfyrrar (se tabell 1).

Sverige fick år 1645 sin första fyr genom att landskapet Halland och därmed fyren på skäret Nidingen vid freden i Brömsebro tillföll Sverige för en tid om 30 år.<sup>8</sup> Halland blev permanent svenskt i och med freden i Roskilde 1658 då även fyrarna vid Kullen och Falsterbo övergick från dansk ägo.<sup>9</sup> De gamla danska fyrrarna Nidingen, Falsterbo och Kullen hade under den danska tiden finansierats genom en avgift ur den så kallade Öresundstullen som erlades av fartyg som passerade Öresund på väg in eller ut ur Östersjön. Vid freden i Köpenhamn mellan Sverige och Danmark 1660 beslöts att danskarna varje år

| Fyr                  | Årtal |
|----------------------|-------|
| Nidingen             | 1645  |
| Falsterbo            | 1658  |
| Kullen               | 1658  |
| Landsort             | 1678  |
| Örskär               | 1687  |
| Korsö                | 1748  |
| Holmögadd            | 1760  |
| Djursten             | 1767  |
| Grönskär             | 1770  |
| Karlsten (Marstrand) | 1781  |
| Ölands södra udde    | 1785  |

*Tabell 1. Svenska fyrar före den stora utbyggnaden av fyrväsendet under 1800-talet. Årtal då fyren blev svensk eller då den tändes. Källa: Lista öfver svenska fyrar utgifven i april 1912 af Kungl. Lotsstyrelsen. Anm.: En fyr vid Landsort var tänd terminen 1651–52 och på Ölands södra udde 1674–75.*

skulle erlägga 3 500 riksdaler Hamburger banco av den fyrpenning som togs ut av de fartyg som passerade Öresund. Denna avgift erlade danskarna fram till dess att Öresundstullen genom en internationell överenskommelse avskaffades 1857, även om avgiften höjdes till 10 000 riksdaler Hamburger banco genom en överenskommelse år 1842.<sup>10</sup> Sveriges tre första fyrar hade således alla byggts av danskarna men tillfallit Sverige till följd av fredsöverenskommelser. Någon egen satsning på utbyggnad av fyrar hade Sverige alltså inte gjort. Båkavgiften som upptogs genom Öresundstullen hade motiverats av de kostnader Danmark hade ådragit sig vid utbyggnaden av de fem fyrar som skulle hjälpa de sjöfarande in genom Öresund. Kvar i dansk ägo blev Skagen och Anholt.<sup>11</sup>

### Landsorts fyr

Den första fyren som byggdes i Sverige var Landsorts fyr vid Stockholms södra inlopp. År 1651 gav Göran Gerner ett förslag till drottning Kristina som gick ut på att Gerner skulle få anlägga en fyr på Landsort. Han och hans efterkom-

mande skulle enligt förslaget i alla tider få sköta fyren och i gengäld ta upp ersättning av förbifarande fartyg. Kronans fartyg skulle vara avgiftsbefriade, men i gengäld skulle Gerner få en årlig "pension". Avgiften föreslog Gerner skulle bli fyra öre silvermynt per läst (ett mått på skeppets lastkapacitet). Strax efter att Gerner inlämnat sitt förslag kom en holländsk köpman vid namn Abraham van Eijck med ett liknande förslag, men denne föreslog att avgiften för fartygen endast skulle bli tre öre silvermynt per läst. Drottning Kristina lät utfärda ett privilegiebrev på de bägge entreprenörerna tillsammans.<sup>12</sup>

För att kunna tvinga förbipasserande fartyg att erlägga den fyrningsavgift som drottning Kristina och fyrentreprenörerna kommit överens om, hotade den statliga rättsskipningen med höga böter för den som försökte smita från betalningen eller uppgav oriktiga uppgifter angående hur stort lästetal fartyget hade. Fyrtornet, som förmodligen var en enkel träbyggnad, färdigställdes 1651 och fyrningssäsongen kom igång i oktober och varade till december. Som ljuskälla användes talgljus i en lanterna. Landsorts fyr blev ingen succé bland de sjöfarande som istället klagade på den höga avgiften. I februari 1652 gav drottning Kristina Kommerskollegium i uppdrag att utreda om fyravgiften kunde nedsättas. Kommerskollegium påpekade att fyravgiften kunde tynga handeln och få Sverige att bli anklagat av andra nationer för att försöka stänga ute deras köpmän genom onödiga avgifter. Kommerskollegium ifrågasatte dessutom Gerners påstående att skeppare och redare i Stockholm verkligen önskade en fyr, utan hävdade att endast Gerners egen nytta hade lett honom till att söka fyrprivilegiet. Drottning Kristina lät sig övertygas av Kommerskollegiums argument och beordrade att fyrningen inte skulle återupptas nästa säsong. Fyrentreprenörernas kontrakt sades upp och de skulle ersättas för sina nedlagda kostnader. Möjligen ledde oklarheterna kring skötseln av fyrningen av Landsort till att Amiralitetskollegium i september 1652 fick det övergripande ansvaret för fyrarna i Sverige.

Under 1660-talet kom frågan om en fyr på Landsort återigen upp som diskussionsämne i riksrådet. År 1666 utgick en kunglig order till Amiralitetskollegium som vände sig till Kommerskollegium för hjälp att beräkna kostnaderna. Köpmannen Johan van der Hagen hade möjligen fått höra talas om planerna på en fyr på Landsort, för i juli 1666 erbjöd han sig i en skrivelse till Kommerskollegium att bygga en fyr på Landsort. Efter förhandlingar med Kommerskollegiums vicepresident Lagerfeldt kom man överens om en ersättning på fyra öre

*Landsorts fyr från 1678 vid Stockholms södra inlopp var  
den första fyren som byggdes i Sverige.  
Foto Stefan Berg*





silvermynt per läst. Kommerskollegium författade en rapport till Kungl. Maj:t (regeringen) och rekommenderade van der Hagen som fyrentreprenör. Kungl. Maj:ts kvarnar malde dock långsamt och efter tre år hade van der Hagen ännu inte fått sitt privilegiebrev. Efter påstötningar utfärdades privilegiebrevet den 31 juli 1669. I detta tillförsäkrades van der Hagen och hans arvingar rätten att uppbära fyra öre silvermynt per läst och rätten att tullfritt införa 100 läster stenkol till fyrningen varje år. Trots det utfärdade privilegiebrevet var fyren ännu inte färdigbyggd tre år senare. Dessutom hade van der Hagen byggt den av trä och inte av sten såsom kontraktet sade. Ännu sex år senare, 1675, var fyren inte färdigbyggd. Van der Hagen anlät då en tysk gästgivare, Johan Braun, boende i Stockholm, som hade lärt sig konsten att tillverka paraboliska stålspelar i Tyskland. Van der Hagen och Braun blev först kompanjoner, men efter några förvecklingar rörande äganderätten, där både van der Hagen och Braun hävdade sina rättigheter, blev van der Hagen ensam ägare av fyrprivilegiet på Landsort. År 1678 tändes så Landsorts nya fyr, nu med Johan van der Hagens änka Margareta som ägare.

Landsort var som framgått en privatägd fyr, men trots det var äganderätten till den alltid omstridd. År 1683 skedde det första av flera försök att dra in äganderätten till Landsorts fyr och istället låta kronan ta över både skötsel och framför allt rätten att uppbära fyrpenningar från förbipasserande sjöfarare.<sup>13</sup> Kungl. Maj:t hade upptäckt att inkomsterna från fyrarna vid Landsort och i Livland var stora och ville därför dra in dem till kronan. Generalamiralen Hans Wachtmeister föreslog att som ett sätt att finansiera en nyinrättad styrmansskola i Karlskrona skulle överskottet från fyrningen vid Landsort och provinsfyrarna i Livland användas. Kungl. Maj:t biföll Wachtmeisters förslag och beslutade att fyrpenningarna kunde användas till den nya styrmansskolan och att ägarna skulle få en skälig ersättning för den förlorade äganderätten. Den 14 juli 1684 övergick äganderätten till kronan. Under åtta år till skulle Margareta van der Hagen få uppbära fyrpenningar som kompensation. Därefter skulle fyren helt övergå till Amiralitetskollegium.<sup>14</sup> År 1686 brann dock fyrtornet ned och Margareta van der Hagen ålades att på egen bekostnad bygga upp en nytt av sten istället för det nedbrunna som var av trä. I utbyte skulle hon få fyra friår (dvs. uppbära hela summan som inkom genom de förbipasserandes obligatoriska avgifter). Därefter skulle hon och hennes arvingar i all framtid få två tredjedelar av fyrpenningarna från Landsort, medan Amiralitetskollegium skulle ta den resterade tredjedelen.

I september 1691 kunde slutligen den nya fyren tändas. Propåer från ämbetsverkens sida att förstatliga Landsort kom med jämna mellanrum. Uppenbarligen vacklade man mellan två fördelar som tillhörde varsitt sätt att organisera fyrväsendet: full kontroll över medlens användande genom statligt ägande, och överlämnandet av riskfyllda investeringar genom det privata ägandet. Först i slutet av 1830-talet övergav man helt det privata ägandet för kustfyarna.

I samband med inrättandet av fyr- och båkfonden 1758 föreslog Amiralitetskollegium att Landsorts delägare borde förmås att sälja sina andelar till kronan. Anledningen var att Kungl. Maj:t hade uppmärksammat de vinster som Landsort generade. Inför inrättandet av en båkfond 1756 gjordes en utredning av Statskontoret av hur stora inkomsterna och utgifterna från fyrväsendet var mellan 1720 och 1755. Summan av utgifterna för fyrväsendet mellan 1720 och 1755 – inklusive löpande underhåll, nybyggnation av vissa båkar och fyrrar – beräknades till 283 338 daler silvermynt. Inkomsterna till kronan under samma tid uppgick till 441 300 daler silvermynt. Av inkomsterna kom 387 038 daler silvermynt ifrån de danska fyrningsmedlen, vilka alltså utgjorde 88 procent av inkomsterna. Ytterligare en stor inkomstkälla var de fyrpenningar som inkom i Stockholm. Kronan uppbar ju genom kontrakt med Landsorts fyrintressenter en tredjedel av dessa medel. Mellan 1720 och 1755 inflöt sammanlagt ca 248 000 riksdaler silvermynt i Landsorts fyrbåksmedel och kronans del utgjorde egentligen 82 675 daler silvermynt. Då tullarna efter april 1726 varit utarrenderade till Generaltullarrendesocieteten (som i utbyte mot kontant betalning till kronan erhöll rätten att ta upp tull) tillföll dock endast 13 158 daler silvermynt kronan och resten tillföll Generaltullarrendesocieteten.<sup>15</sup>

## De skånska fyarna

Till de s.k. skånska fyarna Kullen och Falsterbo brukar ibland även Nidingen i Halland räknas. Dessa hade genom åren en rad olika entreprenörer, men vanligtvis bjöds de ut till samlad entreprenad. Det första entreprenörskontraktet för Nidingen undertecknades 1646, men vem som var entreprenör är oklart. Hedin anger "folket i Onsala", det vill säga bönderna som bodde i socknen. Entreprenadsumman under denna första tid var 1 500 daler silvermynt. Mellan 1648 och 1660 stod Marcus Larsson, befallningsman över Fjäre hä-

rad, som entreprenör. Mellan 1660 och 1663 stod kronofogden på Onslandet, Mickael Wernle, tillika Marcus Larssons svärson, som entreprenör med ett årligt arrende på 3 300 daler silvermynt. Efter tre år övertog ett bolag med syfte att exploatera stenkolsfyndigheterna i Skåne entreprenaden. Ledande i bolaget var bergsinspektoren Casper Schmidt som använde dels egna stenkolstillgångar från gruvan i Pålsjö, dels inköpt kol från gruvan i Tinkarp, vilken låg under sättegården Krapperup, ägd av släkten Rantzau.<sup>16</sup>

När Skåne blev svenskt sålde många av de danska godsägarna sina gods och gårdar i Skåne, varvid de köptes av ledande svenska officerare och tjänstemän inom generalguvernementet. Bland de som passade på att köpa gods och gårdar fanns Maria Sofia de la Gardie. År 1667 inköpte Maria Sofia de la Gardie Krapperup med det underlydande hemmanet Tinkarp och hon fick från och med nyåret 1669 ansvaret för fyrningen av de skånska fyrarna mot ett årligt arrende på 3 300 daler silvermynt.<sup>17</sup> Det framkommer inga klagomål mot fyrningen under denna tid, men däremot hade de la Gardie stora problem med att få ut sin arrendesumma från Kammarkollegium. Tvisten mellan de la Gardie och kronan om arrendesummorna var inte löst ens vid hennes död 1694, 19 år efter att hon lämnat arrendet. De la Gardies sista år som arrendator var 1675. På hösten 1675 beordrade Amiralitetskollegium de la Gardie att släcka fyrarna på grund av kriget med Danmark. Trots svårigheterna att få ut sina arrendesummor försökte de la Gardie efter kriget att återfå arrendet på de skånska båkarna, men lyckades aldrig. Efter kriget blev major Gyllengrip ny entreprenör av Nidingen. Han gav dock upp entreprenaden 1686 utan att ha lyckats göra någon vinst. I början av 1690-talet figurerade flera olika fyrentreprenörer, samtidigt som det inkom upprepade klagomål från skeppare mot fyrningen.<sup>18</sup> År 1694 tog kronan tillfälligtvis över fyrningen, men året därpå är Nidingen åter på entreprenad, då med redaren Marcus Wernle som entreprenör.<sup>19</sup>

De båda fyrarna Kullen och Falsterbo förblev dock i kronans regi genom länsstyrelsen i Malmö fram till 1723, då Erasmus Clewe hade ingått ett kontrakt gällande fram till 1727 med Kammarkollegium om fyrningen av de bägge skånska fyrarna.<sup>20</sup> Från och med 1707 var entreprenören av Nidingen Anders Börjesson Gathe, den största redaren på Västkusten, tillika far till den berömda kaparen "Lasse i Gatan". År 1710 övertog Anders Börjessons änka fyrningen av Nidingen. Till och med under brinnande krig erlade danskarna fyrpenningar för skötseln av de skånska och halländska fyrarna, men man avbröt så små-

ningom utbetalningarna. För att fyrarna skulle hålla i gång, lyckades holländare och engelsmän förmå danskarna att betala ut medel för åren 1713 och 1714 varefter pengar togs ur den svenska statskassan. År 1717 släcktes fyrarna men fyrningen återupptogs 1719. År 1722 avsattes Börjessons änka och hennes nye man som fyrinspektörer och kronan övertog återigen det direkta ansvaret.<sup>21</sup>

År 1723 beslöt riksdagens sekreta utskott att alla upphandlingar åt kronan skulle ske genom auktion föregången av allmän kungörelse så att den som erbjöd bästa priset även skulle få upphandlingskontraktet.<sup>22</sup> Därför beslöt riksdagens sekreta utskott att fyrningen skulle bjudas ut på auktion, där som sedvanligt var den lägstbjudande skulle få sköta fyrarna mot ersättning under fem år. År 1727 skrevs kontrakt med Börjessons änkas nya man, överstelöjtnant Calléen, som tidigare blivit fräntagen entreprenaden. Entreprenörskontraktet med Clewe på Kullen och Falsterbo fyrarna hade gått ut, och Calléen kunde nu få entreprenaden för Kullen, Falsterbo och Nidingen tillsammans.<sup>23</sup> Den kontrakterade summan löd på 6 200 daler silvermynt. År 1732 erhöll handelsmannen i Göteborg och Lasse i Gatans svåger, Johan Busch, ett kontrakt på fem år, och Busch ropade hem entreprenaden för ytterligare en tioårsperiod. Mot en ersättning på 4 390 daler silvermynt för den första femårsperioden och 5 600 daler silvermynt för de sista tio åren förblev han fyrinspektör fram till 1747.<sup>24</sup> Därefter övertog ett bolag, Skånska stenkolsintressenterna, entreprenaden.<sup>25</sup>

Skånska stenkolsintressenterna hade i början av 1740-talet återupptagit brytningen av det skånska stenkolet. En möjlig konsument av detta kol var fyrarna i södra Sverige och 1747 fick Skånska stenkolsintressenterna entreprenaden, dock utan auktionsförfarande, och kunde använda skånskt kol för eldningen. Intressenternas första ägare var fyra till antalet och bestod av industrimannen Jonas Alströmer, bruksägaren Erik Stockenström, auskultanten i Bergskollegium Anton Swab, samt grosshandlaren och redaren Erasmus Clewe. Stenkolsintressenterna förblev entreprenörer fram till 1762 och vid avträdelsen av entreprenaden erhöll de en extra ersättning på 12 351 daler silvermynt. En av stenkolsintressenterna, den göteborgske handelsmannen Petter Samuelsson Bagge, övertog kontraktet och behöll det i några år. Efterträdaren, den göteborgske handelsmannen Sven Schale, erhöll kontraktet 1766 och behöll det i 20 år mot en entreprenörssumma på 1 800 riksdaler Hamburger banco. År 1786 övertog kronan den direkta driften av fyrarna.<sup>26</sup> Efter tio år i statens skötsel bjöds fyrningen vid de skånska och halländska fyrarna åter ut på entreprenad. Entreprenaden omfattade denna gång

även Ölands södra udde, som fått en fyr 1785. Inropare var lotsofficeraren Lars Malmsten som på grund av kraftigt stigande stenkolkostnader under Napoleon-krigen emellertid ruinerades.<sup>27</sup>

Efter Malmstens tid inropades entreprenaden på Nidingen, Kullen, Falsterbo och Ölands södra udde av Eric Ruuth, tidigare bl.a. finansminister åt Gustaf III. Ruuth var även ägare till de skånska kolgruvorna. Under pågående krig var detta en klar fördel och en viktig orsak till att Ruuth fick entreprenaden mot en summa på 2 600 riksdaler banco årligen. Räakenskaper från fyrentreprenörernas verksamheter är sparsamt bevarade, men för åren 1802 och 1803 visar det sig att Ruuth gjorde vinster på 835 respektive 575 riksdaler banco på att sälja kol till sina egna fyrar, medan det skånska stenkolsverket i dess helhet led stora förluster.<sup>28</sup> Efter att Ruuth innehaft kontraktet i tio år arrangerades återigen auktion. Visserligen diskuterades inom den nyinrättade myndigheten Förvaltningen av sjöärendena om inte kronan borde överta fyrningen, men kronan ansåg att det skulle kosta alltför mycket att driva fyrarna, i jämförelse med de summor entreprenadkontrakten kostade. Den logiska slutsatsen, att entreprenadsummorna understeg kostnaderna för egen drift även borde gälla för entreprenörerna, drogs uppenbarligen inte, men illustreras av att spekulanterna vid auktionen 1811 med ett undantag uteblev. Inställde sig gjorde "Intressenterna i Gustaf Adolfs gruva", som dock bara var intresserade av kontraktet på Kullen. De behöll kontraktet i fem år till 1816, varefter staten övertog driften.<sup>29</sup>

### Sveriges andra privata fyr: Korsö

Sommaren 1752 beslutade Kungl. Maj:t att byggandet av den nya fyren på Korsö skulle läggas ut på entreprenad. Under byggnadstiden skulle den lite äldre träfyren som rests så sent som 1748 hållas i gång. Tanken var att fyrentreprenören skulle få uppbära intäkterna från fartygens avgifter ograverade tills entreprenören kunde anses ha fått sin investering betald. Entreprenaden tillföll baronen Gustaf Hastfer efter att han erbjudit de fördelaktigaste villkoren bland de potentiella entreprenörerna och ett kontrakt upprättades mellan honom och Amiralitetskommissariatet. Enligt kontraktet skulle Hastfer i 40 år få uppbära fulla avgiften som betalades för Korsö fyr och som erlades vid Stora sjötullen, och därefter två-tredjedelar av denna.<sup>30</sup> Dock tvingades

inte entreprenören att ta hela det ekonomiska ansvaret: om fyren av någon anledning förstördes skulle reparationskostnaderna täckas genom ett utökat antal friår. Uppenbarligen ville kronan undvika att sitta med ett kontrakt och riskera uppsplitande rättstvister med en entreprenör för fattig att driva fyren vidare efter en olycka. För att undvika intrikata ägarskiften och för att garantera att det fanns en tydlig motpart förbjöds försäljning, och äganderätten till fyren kunde bara ärvas i rakt nedstigande led. Om bröstarvingar saknades, tillföll fyren kronan.<sup>31</sup> Den nya fyren tändes av allt att döma i september 1757. Kronan hade tagit tydlig lärdom av den oreda som präglade ägandeförhållandena av Landsort.

År 1759 avled Gustaf Hastfer och äganderätten till fyren ärvdes av hans son Arvid Hastfer. Ganska snart började klagomål på fyrningen på Korsö komma in till Amiralitetskollegium. Efter en besiktning konstaterades att själva grundkonstruktionen med spegelförstärka lampor gav ett dåligt ljus. Kammarkollegium fick i uppdrag att förhandla med Hastfer om denna kunde tänka sig att bygga om fyren till en stenkolsfyr. I gengäld skulle köpmännen och redarna i Stockholm tillfrågas om de var beredda att betala en högre fyr- och båkavgift. Hastfer erbjöd sig till och med att köpa fyren av kronan (dvs. att helt överta äganderätten) för en summa av 108 000 daler kopparmynt, men då köpmännen i Stockholm, som ju var vida missnöjda med den usla fyrningen, inte vill gå med på högre avgifter fanns inget ekonomiskt utrymme för en sådan affär.

Kungl. Maj:t lät sig dock inte nöjas utan beslöt att undersöka vad en billigare lösning med rörliga fyrlyjus skulle kosta. Kostnaden skulle fördelas mellan kronan och entreprenören Hastfer. Denna vägrade dock ta på sig några som helst extra kostnader med hänvisning till sitt kontrakt. Oturligt för Hastfer slog blixten ned i fyren 1768 och eftersom kontraktet stipulerade att om fyren förstördes genom fienden eller "ljungeld" skulle den återuppbyggas på entreprenörens bekostnad mot att antalet friår utökades. Kungl. Maj:t beslutade att om inte entreprenören hann uppresas fyren innan fyrningssäsongen började den 1 september skulle medel tillskjutas genom Statskontoret och beloppet säkras genom att kronan gav sig själv förtur till fyrintäkterna. Möjligen kan Kungl. Maj:ts hot om att lägga beslag på fyrpenningarna ha satt fart på entreprenörens ansträngningar då Hastfer snart byggde upp den nya fyren. Arvid Hastfer avled 1796 varvid hans dotter Christina och hennes make Per Lagerbring övertog kontraktet. Efter tre år avled Per Lagerbring och sonen Gustaf Olov Lagerbring övertog kontraktet.

## Örskär, Djursten, Grönskär, Pater Noster, Ölands södra udde

Örskärs fyr utanför Gräsö bekostades inledningsvis av båkpenningar som de handlande i de norrländska och österbottniska städerna erlade. För Örskärs båk erlade de norrländska och österbottniska sjöfarande åtta procent av tullsumman beräknat på tulltaxan från den 3 december 1683. Vid 1730-talets början hade en tjänst som inspektor dragits in vid Örskärs fyr och staten sparade in de tre hundra riksdaler silvermynt denna hade kostat.<sup>32</sup> En olägenhet som uppstått i samband med indragandet av inspektorstjänsten var att det då endast fanns några vaktmästare på fyren som skötte den dagliga fyrningen. Eftersom det inte fanns någon uppsyningsman, och då kronofogden i distriktet bodde långt ifrån fyren och magistraten i Öregrund vägrade ha uppsikt över fyren om de inte fick särskilt betalt, ansåg landshövdingen i Stockholms län att det var svårt att hålla sig underrättad om fyrens tillstånd. Enligt landshövdingen, som hade det formella ansvaret över fyrarna i länet, hade det ofta hänt att de sjöfarande från Västernorrland och Österbotten hade beklagat sig över fyrens "vanvård".<sup>33</sup> I städernas besvär 1734 §46 nämns också att fyrningen på Örskär i synnerhet år 1724 hade släckts för tidigt på grund av trasiga fönster.<sup>34</sup> Trots det hade ingen, och således inte heller landshövdingen själv, gjort någon inspektion på fyren och rättat till dessa misstag.

Under 1700-talet diskuterades flera gånger byggandet av en fyr vid Djursten utanför Öregrund.<sup>35</sup> I maj 1760 vidtogs en offentlig entreprenadauktion i Öregrund. På basis av ett ritningsförslag av överintendenten Cronstedt bjöds byggandet av Djurstens fyr ut. Lägsta budet lämnade byggmästaren baron Fredrik Koskull på 4 000 daler silvermynt, en summa som översteg den beräknade kostnaden, men som ändå var det lägsta inkomna budet. Som framlagda förklaringar till att man inte kunnat få in lägre anbud anförde den närvarande kapten Gyllenhammar de fördyringar som skulle uppstå vid själva bygget då materien måste tas långväga ifrån.<sup>36</sup> Slutsumman hamnade som nämnts på 4 000 daler silvermynt, och den hade under auktionen föregåtts av en rad bud i sjunkande storlek. De lagda buden var i följande ordning: borgaren i Öregrund Hans Lind på 25 000 daler kopparmynt, kyrkoherden Hernodius på 24 000, löjtnant Gabriel Lindberg 19 500, borgaren Olof Lang 19 000, rådmän Eric Bonde 19 000, Olof Lang 17 000, Gabriel Lindberg 17 000, Hans Lind 16 800, och slutligen baron Koskull som bjöd under de andra rejält med sitt enda bud

på 12 000 daler kopparmynt (lika med 4 000 daler silvermynt).<sup>37</sup> Staten lyckades aldrig få någon entreprenör till skötseln av Djursten och inte heller magistraten i Öregrund förmåddes att, emot en årlig summa på 100 riksdaler specie, ta ansvar för fyrningen där, utan den hamnade istället under Amiralitetskollegiums vård.<sup>38</sup>

Grönskär var en annan fyr som heller inte, med korta undantag, hamnade under entreprenad. Fyrtornet hade föregåtts sedan 1660-talet av ett kummel som märkte ut denna plats, vilken även var ett kronohamnsfiske. Byggandet av en båk (utan eld) vid Grönskär bjöds ut på entreprenad. Byggnadskontraktet fastställdes efter auktionsförfarande med en kamrer Christopher Haurell för en summa på 29 950 daler kopparmynt, vilket låg avsevärt under den beräknade kostnaden på 60 000. Under arbetets gång ändrade sig dock kronan och ville att det skulle byggas en fyr istället efter krav från de sjöfarande i området, och Grönskär tändes till slut år 1770.<sup>39</sup>

Byggandet av nya fyrrar på Pater Noster vid inloppet till Göteborg, på Ölands södra udde och på Utö i Finland diskuterades upprepade gånger efter 1723 års riksdag.<sup>40</sup> Planerna på en fyr vid Pater Noster byttes dock mot planer på en fyr på tornet på Carlstens fästning i Marstrand. Carlstens fyr stod färdig först 1781 då fyrningen bjöds ut på entreprenad. Finansieringen av den nya fyren på Ölands södra udde skapade emellertid en del bryderier då fyren till stor del beräknades vara till nytta för fartyg som aldrig anlöpte svensk hamn. Under 1750-talet, då man på allvar övervägde att göra verklighet av byggandet fanns ännu ingen generell fond som kunde finansiera nya fyrrar och båkar. Man hade beräknat kostnaden till 30 000 daler silvermynt och fyrbyggandet skulle i vanlig ordning bjudas ut på entreprenadauktion. Dock kunde Amiralitetskollegium inte räkna ut hur stor inkomsten från fyren skulle bli, då några överenskommelser med främmande nationer om att de skulle erlägga några avgifter för fyren på Ölands södra udde saknades. Man ville inte heller att hela kostnaden skulle falla på den svenska sjöfarten – fyren skulle ju som nämnts vara till nytta även för fartyg som inte anlöpte svensk hamn.<sup>41</sup>

Med andra ord kunde man inte bjuda ut fyrningen på entreprenad eftersom ingen visste hur stora inkomsterna kunde tänkas bli, då det saknades en taxa för fyren.<sup>42</sup> Men eftersom taxans storlek var okänd kunde man inte beräkna hur stor summa som behövde anslås till byggandet av fyren. De fem första åren efter att fyren år 1785 slutligen tänts sköttes fyrningen av Amiralitetskollegi-

År 1781 tändes fyren Pater Noster vid  
inloppet till Göteborg, uppe på fästnings-  
tornet på Carlsbergs fästning.  
Foto Magnus Rietz

**PATER**

WHEEL OF FORTUNE  
1988

RINOSTER

*Längst ut på Ölands södra udde står fyren  
Långe Jan, byggd 1785. Med sina 42 meter  
är den Sveriges högsta.  
Foto Torbjörn Skogedal*





um. De ovan nämnda fyrarna sköttes vanligtvis av Amiralitetskollegium, med undantag för perioden 1791–1795. Då ansvarade entreprenören av Falsterbo, Kullen, och Nidingen, Erich Ruuth, även för fyrningen av Ölands södra udde, Grönskar, Djursten och Holmögd. I utbyte mot att han fick sälja stenkol till fyrningen åtog han sig skötseln av dem.

### Holmögd

Länge var fyren vid Örskar Sveriges nordligaste fyr. Anledningen till det statliga ointresset för ett utbyggt fyrväsende i den norra delen av landet kan säkerligen delvis bero på att den förda handelspolitiken fram till 1765 syftade till att ge Stockholm en monopolställning på utrikeshandel från Finland och Norrland. År 1739 skickade landshövdingarna i de norrländska länen på Kommerskollegiums uppdrag ut frågelistor till städernas magistrater för att höra om borgarna i städerna var intresserade av att bidra med pengar för anläggandet av bl.a. en fyr på Söderarm i Stockholms norra skärgård och ett sjömärke på Högskar utanför Vaddö likaså i Stockholms norra skärgård. Borgerskapen i de norrländska städerna kunde dock inte se någon nytta av en fyr på Söderarm, då rutten de tog till Stockholm gick vid Öregrundsgrepen och där betalade de redan fyrepengar för Örskars fyr. Däremot föreslog de handlande i flera norrländska och finska städer att en fyr skulle anläggas vid Holmögd i Kvarken.

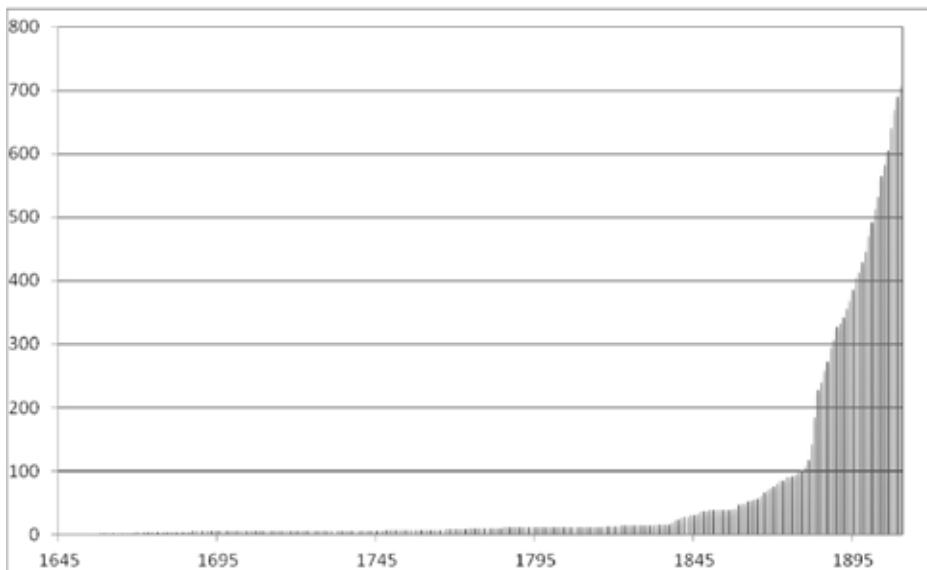
Det var alltså borgarna i en del österbottniska och norrländska städer som i första hand önskade en fyr vid Holmögd. Frågan som inte hade lösts vid fyrens byggande var emellertid vem som skulle stå för kostnaderna för driften och underhållet. Byggkostnaderna i sig hade vid fyrens igångsättande inte heller lösts, och landshövdingen i Västerbotten, Märten Ehrenschwan, hade försökt förmå magistraterna i de österbottniska och västerbottniska städerna att bidra till bygget.<sup>43</sup> Dessa vägrade dock och till slut medgav Kungl. Maj:t att pengar skulle tas ur en nyinrättad fond för fyr- och båkavgifter från 1758. Denna fond hade inrättats för att bekosta de fyror och båkar som kronan hade byggt.<sup>44</sup> De första fem åren skötte bönder på den närbelägna Holmön fyrningen på landshövdingens uppdrag mot en ersättning på 33 daler silvermynt. Amiralitetskollegium ställde sig dock tveksam till landshövdingens sätt att arvoda bönder för skötseln av fyrarna och föreslog att fyrarnas skötsel fortsättningsvis,

liksom andra fyrar, borde auktioneras ut till lägstbjudande. År 1765 inropade de bönder som hittills skött fyrningen kontraktet, men efter att upprepade klagomål på skötseln inkommit, framtogs de ansvaret. Året efter inropade en tullskrivare Lund kontraktet, och 1767 övertog fiskaren och borgaren i Umeå, Jonas Pihl skötseln. År 1768 var det åter Lund som stod för fyrningen och han lät, liksom under den första entreprenadperioden, fastlandsbönder och deras drängar sköta fyrningen.

Mellan 1769 och fram till dess att entreprenadförfarandet vid Holmögdad lades ned och staten 1838 övertog den direkta skötseln, utformades entreprenadkontrakten för längre perioder, vanligtvis fem år. Mellan 1790 och 1803 förblev skötseln i statlig regi med en arvoderad fyrvaktare, men därefter återkom en rad olika entreprenörer. Riksdagen hade 1834–1835 beviljat Kungl. Maj:t att ta ett lån för förbättringen av fyrarna och under sommaren 1837 byggdes Holmögdad om. I samband med att den nya fyren skulle tas i bruk under 1838 hade det gamla entreprenörsförfarandet upphört. Staten lät därefter anställa egen personal.<sup>45</sup>

### Från partikulära lösningar till generell finansiering

Syftet med den allmänna båkavgiften som infördes 1758 var att ge en stabilare grund för finansieringen av fyrar och andra sjömärken. Parallellt med den allmänna båkavgiften, vilken kunde erläggas i någon av de svenska hamnstäderna, fanns det gamla systemet med speciella fyrpenningar för Örskär, Landsort, Korsö och en del känningsbåkar, som Nyhamn och Ledsund i Finland. Fram till 1750-talet bekostades de enskilda fyrarna genom speciallösningar: Kullen, Nidingen och Falsterbo med de danska fyrningsmedlen, Landsort av en speciell avgift som betalades vid Dalarö, Örskär av pengar som samlades vid Blockhusudden från de norrländska och österbottniska städernas borgerskap, och Korsö med en speciell avgift. Den allmänna båkavgiften gav omedelbart ett tillskott till finansieringen av fyrar och båkar. Från och med 1759 års stat finns den upptagen och exempelvis mellan 1759 och 1769 pendlade de inflytande avgifterna mellan 8 000 och 15 000 daler silvermynt. Detta utgjorde mellan 40 och 50 procent av alla inkomster som bekostade fyrväsendet.<sup>46</sup>



*Diagram 1. Antal svenska fyranordningar mellan 1645 och 1910. Anm.: Inberäknat är alla de olika fyrtyper som Lotsstyrelsen nämner i *Lista öfver svenska fyrar utgifven i april 1912 af Kungl. Lotsstyrelsen*. Däribland finns fyrtorn, lanternor, fyrhus, fyrskepp, lysbojar med mera. Före 1840 fanns enbart fyrtorn.*

### Utvecklingen under 1800-talet

Var frågan om hur fyrväsendet skulle finansieras en tvistefråga i den svenska riksdagen så som den var i England vid samma tid? I den avslutande delen av denna uppsats beskrivs de förslag till utbyggnad av fyrväsendet som diskuterades i riksdagen. Under 1800-talet fattades flera beslut i riksdagen om att bygga ut fyrväsendet och det är efter 1845, och i synnerhet efter 1880, som antalet fyranordningar ökar kraftigt (diagram 1). Den kraftiga ökningen beror främst på att man började använda sig av nya, billigare tekniska lösningar som lysbojar och enklare lanternor vid utmärkningen av sjöleder.

Då fyrfrågorna fortfarande diskuterades som riksdagsärenden

Vid 1800-talets början var anläggandet av fyrar fortfarande en kostsam affär och blev därför ofta föremål för riksdagsförslag och debatter. Senare under 1800-talet skulle allt mer av anläggandet av fyrplatser skötas inom Förvaltningen av sjöärenden och blev således en fråga för myndigheter att hantera. Riksdagsdebatten karaktäriserades i stort sett alltid av att det var representanter för lokala intressen som önskade fyrar vid bestämda platser. Vid 1812 års riksdag lade borgmästare Örnberg från Piteå fram ett memorial om att anlägga en fyr vid den nordvästra änden av Holmön. Vid samma riksdag lade också grosshandlaren Segerdahl fram ett memorial om att en fyr skulle byggas på Östergarns holme öster om Gotland. Riksdagens allmänna besvärs- och ekonomiutskott diskuterade förslagen, men beslöt att remittera frågan till Kungl. Maj:t då motionärerna inte kunnat visa att behovet var som allra störst vid dessa platser och utskottets kunskap om anläggningarna var ringa. Riksdagen efterfrågade alltså någon typ av prioriteringsprinciper vid utbyggnaden. Vid nästa riksdag, 1815 års, ingav grosshandlarna Eric Tråss och Pehr Elfstrand från borgarståndet ett memorial om att en fyr även borde anläggas vid Måsesten, alternativt vid närbelägna Svartklubben, vid södra inloppet till Öregrund, med anledning av de många nattliga olyckorna vid detta farliga ställe på Ålands hav. Allmänna besvärs- och ekonomiutskottet tillstyrkte denna anhållan i sitt betänkande med hänvisning till de pågående utredningarna av byggandet av fyrar på Holmön och Östergarn.<sup>47</sup> Svartklubben stod klar 1820 och Östergarn 1817. Någon fyr på Holmön (utöver Holmögådd som byggdes 1760) blev inte av.

Vid 1823 års riksdag dök åter frågan om en fyr på Holmöns norra udde upp. Statsutskottet begärde tillsammans med allmänna besvärs- och ekonomiutskottet upplysningar från Förvaltningen av sjöärendena och Lottdirektörsämbetet, vilka meddelade att frågan hade dragit ut på tiden på grund av Lotsinrättningens omorganisation i norra delen av Bottenviken. Viktigast av allt var dock att sjöfarten i denna del av landet var så liten. Om medel skulle anslås till utbyggnaden av sjöfarten önskade man istället satsa på byggnation och förbättringar av fyrar i rikets södra och västra kuster.<sup>48</sup> Vid 1823 års riksdag väckte en ledamot i borgarståndet (M. Lindström från Härnösand) en motion om att en fyr behövde byggas vid inloppet till Ålands hav och riksdagen ställde sig bakom en skrivelse till Kungl. Maj:t om att en sådan fyr borde byggas vid Söderarm så fort tillgångarna tillät.<sup>49</sup>

Vid 1823 års riksdag diskuterades även den proposition Kungl. Maj:t lagt fram i januari samma år med förslag om ändringar i riksstatens tredje huvudtitel, vilken berörde militärstaterna och anslaget för försvarsverket till lands och sjöss.<sup>50</sup> Bakgrunden var att Kungl. Maj:t i förordningen av den 21 juni 1820 bl.a. hade utfärdat en ny stat för lots- och fyrinrättningen och intäkterna från dessa inrättningar hade därmed ökat betydligt. I samma proposition föreslog Kungl. Maj:t att de privata fyrarna Korsö och Landsort skulle inlösas och sättas under samma offentliga insyn som övriga fyrar i riket. Förvaltningen av sjöärendena hade fått i uppdrag att höra med dåvarande ägare om de var villiga att överlåta fyrarna till staten. Förvaltningen av sjöärendena hade låtit undersöka saken och ägarna av Landsort var villiga att för en summa av 35 000 riksdaler överlåta fyren med inventarier och lager av stenkol. Ägaren av Korsö fyr var villig att ingå en liknande överenskommelse mot ett överlåtelsepris på 18 000 riksdaler. Kungl. Maj:t ville inlösa fyrarna med motiveringen att det var olämpligt att sådana inrättningar med stort inflytande på handel och sjöfarten stod under enskild förvaltning. Statsutskottet menade att priset för Landsort borde förhandlas ned med minst 5 000 riksdaler och priset för Korsö ännu mer då inkomsterna från denna fyr var betydligt överdrivna. Eftersom statsutskottet vid denna riksdag hade andra utgifter beslöt man att dröja med tillskjutandet av medel för dessa köp till nästa riksdag.<sup>51</sup>

I borgarståndet framfördes åsikten att lots- och båkmedlen borde införas som en särskild kategori i riksstaten istället för att som nu ingå bland de allmänna statsinkomsterna. Statsutskottet svarade i sitt utlåtande att lots- och båkavgifterna inflöt i de allmänna statsinkomsterna och att detta var en viktig princip att upprätthålla för att statsinkomsterna skulle kunna användas till det allmänna bästa och inte bara till fyrar.<sup>52</sup> Vid diskussionerna i de olika stånden rörande statsutskottets andra utlåtande framkommer det att stånden var delade i frågan om en särskild rubrik rörande lots- och fyrningsmedlens anslag skulle införas i riksstaten. Adeln och borgarståndet föreslog att en sådan ny stat, kallad fyrningsstat, skulle införas under den tionde huvudtiteln och varje år skulle 5 000 riksdaler utöver medeltalet av de senaste årens influtna medel anslås. Prästeståndet och bondeståndet ansåg att någon särskild stat inte alls behövde inrättas, utan kostnaderna för fyrarna kunde ombesörjas ur de allmänna medel som tilldelades försvarsverket, precis som dittills varit fallet.<sup>53</sup> Då inget av stånden förväntades förena sig med två andra, överlämnades frågan för vote-

ring i det förstärkta statsutskottet. Vid voteringen vann nej-sidan med 77 röster mot 40 och någon särskild fyrningsstat och medel därtill skulle således inte uppstå. Däremot uppmanade utskottet Kungl. Maj:t att tillskjuta mer medel för att förbättra fyrarnas tillstånd.<sup>54</sup> De förhöjda fyr- och båkmedlen som var en följd av 1827 års förordning angående lots- och båkinrättningen skulle nu enligt Kungl. Maj:t:s proposition uteslutande få användas till underhåll och byggande av sådana inrättningar.

Vid 1828–1830 års riksdag fattades ett beslut som kom att få betydelse för finansieringen av det svenska fyrväsendet. Kungl. Maj:t hade i sin proposition äskat att till nästa riksdag få disponera hela båk- och lotsavgiften emot särskild redovisning och utan att blandas ihop med övriga anslag inom f.d. tionde huvudtiteln i riksstaten (numera fjärde huvudtiteln). Ständerna biföll denna proposition genom att anslå 50 000 riksdaler och eventuella överskott skulle få användas till samma ändamål, vilka preciserades till "kronolotsars avlöning, flera sådanas antagande, lotsleders inrättande, nya fyrars och båkars uppbyggande, där sådana kunna finnas behövliga, med vad mera, som till vinnande av bekvämlighet för sjöfarten hör".<sup>55</sup> De danska fyrningsmedlen (uppgående till 9 333 riksdaler 16 skillingar banco från Öresundstullen), intogs däremot i en särskild inkomsttitel – "ersättningar". Endast borgarståndet yrkade på att dessa medel direkt borde användas till lots- och båkinrättningarna, men de övriga ständerna ansåg att de kunde förbli under en separat inkomsttitel och ingå i riksstatens allmänna tillgångar och användas för andra behov.<sup>56</sup> Båk- och lotsavgiften öronmärktes med andra ord för att användas till just fyrar, båkar och lotsväsendet.

Vid riksdagen 1828–1830 dök frågan om inlösen av Landsort och Korsö åter upp. Förvaltningen av sjöärenden hade fört förhandlingar med ägarna av dessa bägge fyrar, och Landsorts intressenter var nu villiga att nedsätta köpeskillingen från 35 000 till 31 500 riksdaler (dock nu med särskild betalning för inventarierna, vars värde översteg mellanskillnaden på 3 500 riksdaler), medan Korsös ägare vidhöll sitt tidigare bud. Riksdagens ständer ansåg dock att köpeskillingen fortfarande var alltför stor, det angelägna ändamålet till trots, och ville inte anslå medel till inlösen.<sup>57</sup> Diskussionerna fick som konsekvens att Korsö inköptes år 1833 för en summa om 16 000 riksdaler och 1839 köptes Landsort för 26 000 riksdaler.<sup>58</sup>

Vid 1834–1835 års riksdag inkom en rad motioner från olika ledamöter ur borgarståndet angående fyrarna. Förslag gjordes på fyrars anläggande vid

Sandhammaren mellan Ystad och Simrishamn, på Gotska Sandön och Ölands norra udde, Eggegrundet vid inloppet till Gävle, på Holmöns norra udde, i Pitteå skärgård och på Störungfrun utanför Söderhamn. Statsutskottet ansåg det vara statens åliggande att tillse att nödvändiga fyrar byggdes och underhölls, och tillstyrkte ständerna att samtliga framtida intäkter, inklusive de danska fyrningsmedlen, oavkortad skulle gå till fyrarnas byggnad och underhåll.<sup>59</sup> Däremot ansåg utskottet att inkomsterna för tillfället inte räckte till för att förverkliga dessa byggplaner, utan föreslog att ett lån skulle tas upp för framtida byggnation.<sup>60</sup>

### En storsatsning på fyrarna under 1840-talet

Vid 1840–1841 års riksdag beviljade riksdagen ett kraftigt utökat anslag till fyr- och båkväsendets utvidgning och förbättring och något lånebehov fanns inte längre.<sup>61</sup> Behovet av ett utökat anslag på 14 000 riksdaler till fyr- och båkväsendet bestreds inom bondeståndet, men då de tre andra stånden gick på statsutskottets förslag beviljades det utökade anslaget.<sup>62</sup> Vid 1840–1841 års riksdag beslutade även ständerna att 160 000 riksdaler ur den s.k. extra statsregleringen för att förbättra fyr- och båkväsendet. Under fyra års tid skulle 40 000 riksdaler utbetalas för att bekosta nya fyrar vid Morups tänge, Ölands norra udde, Gotlands södra udde, Falsterbo, Gotska Sandön, Sandhammarens udde, skäret Understen, klippan Bonden, samt på lämpliga ställen längs den bohusländska kusten.<sup>63</sup> Den anslagna summan var en avsevärd ökning vid jämförelse med de 100 000 riksdaler Kungl. Maj:t hade äskat i propositionen till riksdagen. Som Sverker Oredsson påpekat var denna riksdag mycket generös i beviljandet av anslag till kommunikationernas förbättrande i landet.<sup>64</sup>

Vid 1844–1845 års riksdag framhöll en ledamot i borgarståndet, E.G. Lindström, hur orimlig 1827 års reglemente angående lots- och båkinrättningen var, då detta var stipulerat att lika fyr- och båkavgift skulle erläggas oavsett hur många fyrar ett fartyg passerade. Statsutskottet höll med om det principiellt problematiska med denna bestämmelse, men framhöll att en nyordning antingen skulle leda till betungade utgifter för statsverket, eller högre avgifter för de fartyg som måste passera många fyrar, och avstyrkte därmed bifall till motionen.<sup>65</sup> Vid samma riksdag motionerade E.D. Grape i borgarståndet att Eg-

gegrunds fyr utanför Gävle, som hittills bekostats av Gävles handelssocietet, i framtiden skulle underhållas av allmänna medel då den var av nytta för den allmänna sjöfarten.<sup>66</sup> Statsutskottet gick på motionärens linje eftersom det av lotsdirektören erhållit upplysningen att fyren "lika mycket, om ej mer, när till efterrättelse för den allmänna sjöfarten i Bottniska viken, än den är av nytta för Gävle stad enskilt".<sup>67</sup> Principen att nyttigheter som kom allmänheten till goda och inte bara en mindre krets borde finansieras av allmänna medel, uttrycks klart i detta fall. Ständerna önskade också att en fyr borde byggas vid skäret Understen öster om Gräsö, trots att Förvaltningen av sjöärendena utrett saken och kommit fram till att en fyr på det stället inte behövdes.<sup>68</sup>

#### Diskussionen om den kostsamma fyren på Gotska Sandön under 1850-talet

Vid riksdagen 1850–1851 lämnade D. Söderberg i prästeståndet en motion som remitterades till allmänna besvärs- och ekonomiutskottet. Söderberg ville att till vägledning för sjöfarande, vilka skulle segla väster om Gotland, skulle ett varningstecken resas på grundet "Kopparstenarna" 2,5 sjömil nordväst om Gotska Sandön. Dessutom ansåg Söderberg att en fyr av trä borde uppresas på Gotska Sandön. Motionären förslog således att rikets ständer skulle anhänga att Kungl. Maj:t gjorde en undersökning om lämpligheten av detta projekt. Förvaltningen av sjöärendena hade redan undersökt lämpligheten av att placera en fyr på Gotska Sandön och hade meddelat utskottet dels att få skeppsbrott hade ägt rum där, dels att det saknades fast grund att resa ett fyrtorn på. Dessutom skulle en fyr snarare locka fartyg till ön och därmed utsätta dem för fara. Utskottet menade dock att anledningen till att så få fartyg kom i närheten av ön var just det faktum att det saknades en fyr som varnade för de farliga grunden vid Kopparstenarna. Utskottet anhöll därför att Kungl. Maj:t skulle låta undersöka saken, liksom eventuellt om behovet av ett fyrskepp vid grundet Kopparstenarna.<sup>69</sup>

Vid 1853–1854 års riksdag återkom frågan om en fyr på Gotska Sandön. Kungl. Maj:t hade 1852 gett i uppdrag åt Förvaltningen av sjöärendena att komma med ett förslag på hur en fyr på Gotska Sandön borde byggas och huruvida en sådan fyr kunde förväxlas med någon annan. Förvaltningen av sjöärendena föreslog att en dubbelfyr skulle anläggas, vilket skulle kosta 80 000 med ett

årligt underhåll på 2 660 riksdaler. Kungl. Maj:t fann att även om en fyr skulle vara till stor hjälp för sjöfarten, saknades det i nuläget tillgångar och i riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t underströks det att man borde anlägga en fyr på Gotska Sandön när medel till detta funnes.<sup>70</sup>

Till 1856–1858 års riksdag lämnade Kungl. Maj:t en proposition om att riksdagen borde skjuta till ett extra anslag på 130 000 riksdaler för att bygga en fyr på Gotska Sandön. Det tidigare förslaget att bygga en fyr av trä hade nu ersatts med ett förslag om att stommarna borde utgöras av järn, vilket därmed ökade kostnaderna. Vidare diskuterade Kungl. Maj:t i propositionen ett förslag från Lotsdirektören, inlämnat den 26 januari 1857, där rikets fyr- och båkväsende skulle "till sjöfartens ytterligare betryggande" utvidgas så fullständigt att hela kusten skulle belysas av fyrar och fyrskepp. Lotsdirektören hade uppskattat kostnaderna för denna storslagna satsning till 1 156 000 riksdaler och en årlig underhållskostnad på 118 000. Som alternativ presenterade lotsdirektören ett bantat förslag på 598 000 riksdaler med årliga underhållskostnader på 55 000 riksdaler. Kungl. Maj:t ansåg dock det vara lönlöst att begära att riksdagen skulle bevilja sådana stora belopp. I propositionen lades därför enbart förslaget om en fyr på Gotska Sandön fram. Riksdagen hade ju tidigare anhållit om att en sådan fyr skulle byggas, och dessutom hade den brittiska regeringen i ett memorial framhållit nyttan av en fyr på Gotska Sandön.<sup>71</sup>

### Fortsatta satsningar under 1850-talet

Vid 1856–1858 års riksdag fastslogs också en viktig princip rörande användningen av eventuella överskott av båk- och lotsmedlen, nämligen att statsverkets hela inkomst av lots- och båkmedlen fick användas för lots- och fyrväsendets behov och någon annan användning för eventuella överskott inte kunde komma ifråga.<sup>72</sup> Det sammansatta allmänna besvärs- och ekonomiutskottet och statsutskottet behandlade Kungl. Maj:ts proposition och diskuterade då ingående Lotsdirektörens två förslag. Det första, dyrare, förslaget innebar en utbyggnad av fyr- och båkväsendet med tolv kustfyrar, två fyrfartyg, 24 led- och hamnfyrar och dessutom en rad dagmärken, bestående av fyra känningsbåkar, 35 stenkummel, fem bojar och nio konprickar.

Bland de projekterade anläggningarna fanns betydligt billigare alternativ än fullskaliga kustfyrar. Fyrar anbringade på väggarna till boningshus kostade mellan 5 000 och 7 000 riksdaler att bygga. Känningsbåkar, dvs. större märken utan lykta gjorda av trä, kostade 4 500 riksdaler, ett vitkalkad stenkummel 225 riksdaler, en boj 1 300 riksdaler, en konprick (med en topp av flätverk) 100 riksdaler.<sup>73</sup> Det sammansatta stats- och allmänna besvär- och ekonomiutskottet tillstyrkte att rikets ständer skulle bevilja en summa av 130 000 riksdaler för att uppföra två fyrar på Gotska Sandön. Efter att åtskilliga återremisser gjorts i ärendet efter diskussioner i stånden tillstyrkte det sammansatta stats- och allmänna besvär- och ekonomiutskottet att ett anslag på 70 000 riksdaler anvisades till Kungl. Maj:ts disposition för att skaffa ett fyrskepp som skulle ligga vid Finngrund, 15 000 riksdaler för att bygga en fyr på Agön och 40 000 riksdaler för att bygga en fyr på Brämön, samt en summa på 89 000 riksdaler för fyrar vid Bjurö klubb, Härnöklubb och klippan Björn. Därutöver beviljade riksdagen ett anslag på 16 325 riksdaler för att sätta ut sjömärken, företrädesvis i farvattnen norr om Stockholm.<sup>74</sup> Samtliga dessa platser låg i de norrländska farvattnen och åtskilliga motioner inom samtliga fyra stånden påtalade vikten av att bygga ut fyrväsendet norrut, med anledning av den ökande sjöfarten där.<sup>75</sup>

Vid riksdagen 1859–1860 äskade Kungl. Maj:t dessutom extra anslag till anläggandet av två fyrar vid Sandhammaren vid Skånes sydöstra kust på 181 000 riksdaler, ett fyrfartyg vid Sydostbrotten söder om inloppet till Umeå, samt 24 000 riksdaler för anskaffandet av tolv däckade lotsbåtar, något som riksdagen beviljade. Bakgrunden till det begärda utökade anslaget var en skrivelse från Förvaltningen av sjöärendena, i vilket man förklarat att man i stort sett fullbordat byggandet av de fyr- och båkinrättningar som beviljats finansiering vid förra riksdagen och att man ansåg det vara angeläget att förbättra ytterligare fyrinrättningar i enlighet med Lotsdirektörens förslag.<sup>76</sup> Vid 1865–1866 års riksdag hade Kungl. Maj:t äskat ett anslag på 516 460 riksdaler, och riksdagen fann att kostnaderna för fyr- och lotsinrättningarna stigit kraftigt på senare år, samt att Kungl. Maj:t godkänt flera förbättringar och nybyggnationer som borde utföras i mån av medel. Riksdagen beslöt därmed att anvisa ett betydligt högre belopp.

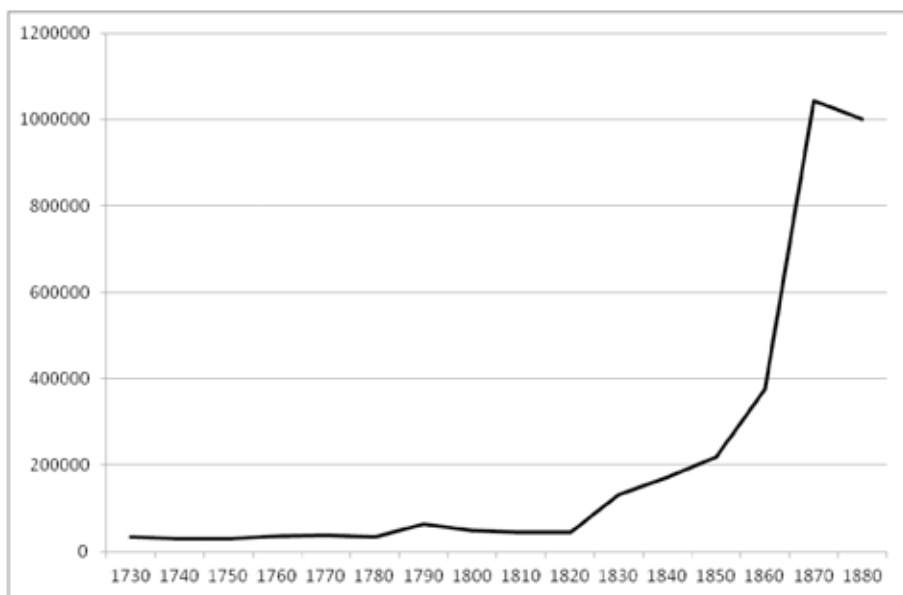


Diagram 2. Anslagna medel till fyrväsendet 1730–1880 (i 1880 års penningvärde).

Källa: Åmark (1961) tab. 26 och 43 med kommentarer; Riksstater, serie GIG, Statskontoret, RA; Statsutskottets utlåtanden nr 91 1817/1818, nr 54 1828/29, nr 64 1840/41, nr 51 1850/51, nr 45 1859/60, nr 17 1872, nr 6 1882. Anm.: Omräkning till 1880 års penningvärde har skett med konsumentprisindex på <[www.historia.se](http://www.historia.se)> (29/11 2011).

### Fyrarna upphör att vara viktiga riksdagsfrågor

Vid 1871 års riksdag motionerade Erik Häggström i första kammaren om att en fyr på klippan Bonden borde anläggas. Statsutskottet lämnade dock motionen utan avseende då antalet fyrar ökat kraftigt det sista decenniet och som utskottet påpekade, "lär Kungl. Maj:t inte underlåta att tillse att de platser som är i behov av fyrar ska förses med sådana i mån av tillgångar."<sup>77</sup> Vid riksdagen 1876 motionerade Werner Ericson om att en större fyr borde anläggas vid Segelskär vid Kosteröarna samt en ledfyr på Ramsö söder om Kosteröarna. Statsutskottet menade även nu att sådana frågor i första hand borde prövas av Kungl. Maj:t och lämnade motionen utan avseende.<sup>78</sup> Vid riksdagen 1879

uttryckte emellertid riksdagen en önskan om att ett fyrskepp borde anläggas vid grundet Kopparstenarna norr om Gotska Sandön.<sup>79</sup> Ett avsteg från den sedan 1809 års riksdag uttryckta viktiga principen att fyr- och båkmedlen endast fick användas till lots- och fyrinrättningen, var 1869 års beslut om att skapa en Lots- och fyrinrättningens reservfond av ackumulerade medel från 1867 och 1868 års fyr- och båkmedel. Denna summa överlämnades till riksgäldskontoret för att ingå i dess allmänna rörelse, men vid behov skulle medlen tillgängliggöras för lots- och fyrinrättningen.<sup>80</sup>

De ökade anslagen till fyrväsendet visas i diagram 2, där den stora expansionen av fyrväsendet under 1800-talet tydligt framgår.

## Slutord

Liksom i England förstatligades fyrarna i Sverige under 1830-talet. De privata fyrarna i England hade blivit en politiskt kontroversiell fråga och år 1820 hade en stor parlamentarisk kommitté med uppgift att undersöka utrikeshandelsn problem efter Napoleonkrigens slut tillsats. Bland dess uppgifter hörde att se över fyrarna, hamnavgifterna och lotsväsendet.<sup>81</sup> Någon liknande omfattande utredning av de svenska fyrarna gjordes aldrig och frågan var inte heller lika kontroversiell som i England. Det beror sannolikt på att omfattningen av rent privat ägande i Sverige aldrig var lika omfattande som i England. Bara Korsö och Landsort var helt privata fyrar och de fyrar som staten arrenderade ut till privata intressen hade den alltid god kontroll över. Frågan om den svenska staten inte borde ta kontroll över fyrarna hade rests tidigare och som nämnts tidigare drogs Landsort in till kronan ett kort tag på 1680-talet. På 1740-talet kritiserades det privata entreprenadssystem av den borgerliga riksdagsmannen Jöns Stobaeus med orden "betänkligt, att samma värk bortarrenderas eftersom vid alla arrenden gemenligen syftas på egen nytta och avance. [ ] Varföre är han av den meningen att det vore bättre, om fyrningen underhålles av publiko och besörjdes genom publika betjänter, som hava därpå ett noga inseende att med fyrningen allt riktigt tillgår".<sup>82</sup> Växlandet mellan privat och offentlig ägande har emellertid karaktäriserat många stora projekt i svensk historia.

Inom svensk forskning är exempelvis statliga och privata investeringar i järnvägarna ett välkänt tema: mellan 1856 och 1970-talet byggdes 17 400 km

järnväg, varav 69 procent i privat regi. I synnerhet under industrialiseringen och perioden 1870–1910 ökade efterfrågan på järnvägstransporter och järnvägsnätet utvidgades snabbt.<sup>83</sup> I Sverige finansierades många kanal- och slussbyggen under 1700-talen med privat kapital. Redan under 1600-talet diskuterades om staten eller privat kapital skulle stå för kostnaderna för kanal- och slussbyggen. Trollhätte kanal färdigställdes under 1700-talet huvudsakligen med hjälp av statsanslag sedan det visat sig att privata pengar inte räckte till.<sup>84</sup>

Som nämndes inledningsvis var Sverige förhållandevis tätt försett med fyrar, medan i många länder det överhuvudtaget saknades fyrar längs kusterna. I Sverige har de förmånliga privilegierna inom olika delar av näringslivet, såsom manufaktur, sjöfart och bruk, studerats och deras roll för den fortsatta utvecklingen livligt debatterats. Till skillnad från manufakturer, skepp och bruk är dock fyrar till sin natur allmännyttiga och utbyggnaden av fyrarna under den här perioden belyser att parallellt med en frikostig politik som gynnade ett fåtal ägare av manufakturer, skepp och bruk, bedrevs en politik som i ett internationellt perspektiv lyckades skapa och finansiera allmänna välfärdsinrättningar i form av fyrar på ett lyckosamt sätt.

*Arbetet har finansierats av Riksbankens Jubileumsfond. Författaren vill också tacka Theresa Johnsson vid Historiska institutionen i Uppsala för kommentarer och förslag på förbättringar.*

## Summary

A lighthouse is in economic theory defined as a public good because of the difficulties of obtaining payment for its use. The light emitted from a lighthouse warns all ships sailing on the sea, regardless of whether they pay for its service or not. Since ships can take advantage of the information sent out by the lighthouse without coming into contact with the lighthouse operator, much less paying him for the service, this would discourage private entrepreneurs from building and maintaining lighthouses. Ronald Coase's controversial article, "The Lighthouse in Economics", is widely cited as demonstrating that private enterprise can produce public goods. His article was an attack on the perceived wisdom about the nature of public goods and a reassessment of what governments should do and what markets could achieve. He quotes several famous nineteenth- and twentieth-century economists who had used the lighthouse as an analytical tool in discussing the proper role of government.

This paper examines the financing of the Swedish lighthouse system given the debate that Coase initiated. The first Swedish lighthouses were Nidingen, Falsterbo and Kullen, which as a result of peace agreements with Denmark in 1645 and 1658 became Swedish since the land they were on also became Swedish. The financing of the Swedish lighthouse system had a peculiar structure. The Danish lighthouses had been financed out of the Sound Toll, a toll paid by ships entering and leaving the Baltic Sea. The peace agreement stated that the Danes must pay for the maintenance of these three former Danish lighthouses, something that the Danish government continued to do until 1857, when the Sound Toll was abolished through an international agreement. As additional funding for the lighthouses, the Swedish government imposed light dues, just like in England.

The first lighthouse built and maintained in Sweden was Landsort, built by a Dutch merchant who acquired a patent for him and his heirs for perpetuity. The erection of lighthouses in Sweden was usually initiated by a petition from shippers, merchants and local authorities to the Crown or parliament, in which the petitioners explained the need for a lighthouse. Capital for the lighthouse was then granted by the state. There were only two private lighthouses in Sweden, Korsö and Landsort, which were financed by private capital. In return for building and maintaining these lighthouses, entrepreneurs were granted the

right to collect light dues. Korsö was bought by the Crown in 1833 and Landsort in 1839, and after that, all lighthouses along the coast were in government hands. Besides these private lighthouses, some state-owned lighthouses were contracted out to the lowest bidders, who were awarded a fixed sum for the maintenance of the lighthouses. This system was also abolished in the 1830s.

## Källor

Statens sjöhistoriska museer  
Jonas Bergs fyrutredning

Riksarkivet (RA)  
Kammarkollegium  
Tull- och licentkontoret, FX:1, fyrrar och båkar 1665–1756  
Ämnessamlingen, Lots- och fyrväsendet

Krigsarkivet (KA)  
Amiralitetskollegium  
Handlingar rörande Landsorts fyrbåk 1669–1769  
Inkomna skrivelser, serie EIV  
Gamla nummerserien, Kansliet, Lotskontoret

## ***Litteratur och tryckta källor***

Arrow, Kenneth, "The Organization of Economic Activity: Issues Pertinent to the Choice of Market Versus Nonmarket Allocation", i *Collected Papers of Kenneth J. Arrow, Volume 2: General Equilibrium*. Oxford, 1983.

*Bidrag till Sveriges officiella statistik (BiSOS), Serie T*, år 1874. Stockholm, 1874.

Clemensson, Gustaf (red.), *Stenkol och lera del 2. Kolbrytning och kolfältsundersökningar i Skåne från 1658 till 1773*. Uppsala, 1958.

Clemensson, Gustaf (red.), *Stenkol och lera del 3. Skånska stenkolsverket 1737–1786*. Uppsala, 1963.

Clemensson, Gustaf (red.), *Stenkol och lera del 4. Erik Ruuths stenkolsverk och det första höganäsbolaget 1786–1812*. Uppsala, 1973.

Coase, Ronald H., "The Lighthouse in Economics", *Journal of Law and Economics*, Vol. 17, No. 2, 1974.

Estache, Antonio och Wren-Lewis, Liam, "Toward a Theory of Regulation for Developing Countries: Following Jean-Jacques Laffont's Lead", *Journal of Economic Literature*, Vol. 47, No. 3, 2009.

Hague, Douglas B och Christie, Rosemary, *Lighthouses. Their Architecture, History and Archeology*. Llandysul, 1975.

*Handels- och sjöfartskommittéen del V*. Stockholm, 1900.

Hedin, Anders, *Ljus längs kusten: berättelser från tio svenska fyrplatser*. Stockholm, 1988.

Hedin, Anders, *Lysande skärgård*. Stockholm, 2005.

Lindgren, Hans, *Kanalbyggarna och staten. Offentliga vattenbyggnadsföretag i Sverige från medeltiden till 1810*. Linköping, 1993.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alle ifrån den 7 decemb. 1718 utkomne publique handlingar etc*. Stockholm, 1742.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alle ifrån 1718 utkomne publique handlingar etc: andra delen till år 1740*. Stockholm, 1746.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alla ifrån 1764 års slut utkomne publique handlingar, etc.* Stockholm, 1774.

Modéer, R.G., *Utdrag utur alla ifrån 1767 års slut utkomne publique handlingar, etc.* Stockholm, 1777.

Mokyr, Joel, *The Enlightened Economy. An Economic History of Britain 1700–1850.* New Haven, 2009.

Nicander, Eric, *Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849–1914.* Lund, 1980.

*Riksdagens protokoll.*

Oredsson, Sverker, *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890.* Lund, 1969.

Samuelson, Paul A. *Economics*, 6<sup>th</sup> ed. New York, 1964.

Stevenson, D. Alan, *The World's Lighthouses Before 1820.* London, 1959.

Taylor, James, "Private Property, Public Interest, and the Role of the State in Nineteenth-Century Britain: The Case of the Lighthouses", *Historical Journal*, Vol. 44, No. 3, 2001.

Thunman, Dan, *Sveriges fyrplatser: en bebyggelsehistorisk dokumentation av f.d. bemannade fyrplatser anlagda under Lotsverkets tid.* Norrköping, 2000.

Åmark, Karl, *Sveriges statsfinanser 1719–1809.* Stockholm, 1961.

## Noter

<sup>1</sup>John Stuart Mill, Arthur Pigou, Paul Samuelsson, Kenneth Arrow och Ronald Coase har alla använt just fyren som metafor för att diskutera vilka varor och tjänster som bör produceras privat och vilka som bör produceras av staten. Samuelson 1964, s. 45; Arrow 1983, s. 56; Coase 1974.

<sup>2</sup>Coase 1974; Hague och Christie 1974, s. 29.

<sup>3</sup>Taylor 2001, s. 750.

<sup>4</sup>Mokyr 2009, s. 202.

<sup>5</sup>Se Estache och Wren-Lewis 2009 för en översikt.

<sup>6</sup>Taylor 2001, s. 771.

<sup>7</sup>Stevenson 1959, s. 87.

<sup>8</sup>Vilket årtal man väljer att datera när Sverige fick sin första riktiga fyr (med någon form av eld) varierar beroende på vad man menar med Sverige. De första fyrarna under svensk överhöghet var belägna i de områden i Baltikum som Sverige erövrade under 1500-talet. År 1563 erövrades Dagö från Tyska Ordern och därmed blev Dagerort den första fyr det svenska rådet hade att förvalta. Thunman 2000, s. 7.

<sup>9</sup>Hedin 1988, s. 39.

<sup>10</sup>Som kompensation för den avskaffade Öresundstullen erbjöds Danmark mer än 30 miljoner riksdaler i kompensation att betalas ut på 40 år. Sverige stod för 1,5 miljoner. Bihang till samtliga ståndens protokoll åren 1856–1858. Första samlingen första avdelningen, proposition nr 72, s 14.

<sup>11</sup>"De skånska båkarna", Jonas Bergs fyrutredning, 1976:529, opaginerad sida.

<sup>12</sup>Framställningen om Landsort baseras på Hedin 2005, kapitel 1, om inget annat anges.

<sup>13</sup>"När Landsort skulle indragas till Kronan", Jonas Bergs fyrutredning, 1975:528.

<sup>14</sup>"När Landsort skulle indragas till Kronan", Jonas Bergs fyrutredning, 1975:528.

<sup>15</sup>Kalkulation över inkomster och utgifter av fyrpenningarna, uppläst i statsdeputationen den 31 januari 1756, Tull- och licentkontoret, X:1, fyrrar och båkar 1665–1756, Kammarkollegiet, RA.

<sup>16</sup>Hedin 1988, s. 40.

<sup>17</sup>Clemensson 1958, s. 140–150.

<sup>18</sup>"De skånska båkarna", Jonas Bergs fyrutredning, 1976:529, s 9.

<sup>19</sup>Hedin 1988, s. 41.

<sup>20</sup>Clemensson 1963, s. 310.

<sup>21</sup>Hedin 1988, s. 43.

<sup>22</sup>Resolution över städernas besvär 16 oktober 1723, *Utdrag utur alle ifrån den 7 decemb. 1718 utkomne publique handlingar etc: första delen till år 1730*, R.G Modéer (Stockholm, 1742) s. 459.

<sup>23</sup>Clemensson 1963, s. 310.

<sup>24</sup>Hedin 1988, s. 45.

<sup>25</sup>Kontrakt med intressenterna uti skånska stenkolsverket, Serie EIV, Inkomna skrivelser, Handlingar rörande fyren på Nidingen 1752–1773, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>26</sup>"Flik PQ", Jonas Bergs fyrutredning, 1976:527, s. 5.

<sup>27</sup>Hedin 1988, s. 56.

<sup>28</sup>Clemensson 1973, s. 435, 440.

<sup>29</sup>"Flik PQ", Jonas Bergs fyrutredning, 1976:527, s .9.

<sup>30</sup>"Korsö", Jonas Bergs fyrutredning, Fyrutredningen, 1969:F4A1:103.

<sup>31</sup>Hedin 2005, s. 173.

<sup>32</sup>Brev från landshövdingen i Uppsala till Amiralitetskollegium uppläst 13 september 1736, EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>33</sup>Brev från landshövdingen i Stockholms län till Amiralitetskollegium daterat den 23 augusti 1736, Handlingar rörande Gräsö och Örskärs fyrbåk 1736–1773, Inkomna handlingar serie EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>34</sup>Resolutionen på städernas allmänna besvär 17 december 1734, *Utdrag utur alle ifrån den 7 decemb. 1718 utkomne publique handlingar etc: andra delen till år 1740*, R.G Modéer (Stockholm, 1746), s. 1196.

<sup>35</sup>Brev från Amiralitetskollegium 19 maj 1758, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.

<sup>36</sup>Brev från JGG Gyllenhammar 23 maj 1760, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.

<sup>37</sup>Utdrag ur protokollet Öregrund rådstuga maj 1760, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.

<sup>38</sup>Brev från landshövdingen i Uppsala till Amiralitetskollegium uppläst 13 september 1736, EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>39</sup>Hedin 2005, s. 209, 225.

<sup>40</sup>Assessor Ömans anbud att på egna medel få uppbygga en fyrbåk på södra Ölands udde, Pater Noster och Ölandsbåkarna, volym 1750–1780, Inkomna handlingar serie EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>41</sup>Brev från Kommerskollegium till Amiralitetskollegium den 8 juli 1755, inkommande handlingar, volym 1750–1780, serie EIV, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>42</sup>Brev till kommerskollegium från amiralitetskollegium den 3 oktober 1755, Pater Noster och Ölandsbåkarna, volym 1750–1780, Inkomna handlingar serie EIV, Lotskontoret, Amiralitetskollegium, KA.

<sup>43</sup>Utdrag av magistratens protokoll hållet uti Söderhamns stad 22 april 1757, Handlingar angående båkarna vid Djursten och Holmögaddarna 1756–1779, inkommande skrivelser, volym 1750–1780, serie EIV, amiralitetskollegium, KA.

<sup>44</sup>Handels- och sjöfartskommittéen 1900, s. 136.

<sup>45</sup>Hedin 1988, s. 316.

<sup>46</sup>Förteckning på influtne fyrbåksmedel och Förteckning på vad till fyrbåkens uppbyggande etc. (bilaga 1 och 2), Lots- och fyrväsendet, volym 1, Åmnessamlingen, RA.

<sup>47</sup>Bihang till riksståndens protokoll år 1815, 5 delen, s. 92.

<sup>48</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen år 1823, nr 175, s. 975-978.

<sup>49</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen år 1823, nr 103, s 255.

<sup>50</sup>Riksstatens utgiftssida var sedan 1809 upptagen i de så kallade huvudtitlarna. Herlitz 1934, s. 241-245, har en utförlig redogörelse av de olika huvudtitlarna och förändringarna av dessa.

<sup>51</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 2, år 1823, nr 244, s. 1378-1379.

<sup>52</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 4, år 1823, nr. 422, s. 131.

- <sup>53</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 5, år 1823, nr 512, s. 81.
- <sup>54</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, bd 5, år 1823, nr 536, s. 283.
- <sup>55</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, bd 2, år 1828-30, nr 285, s. 198.
- <sup>56</sup>Bihang till riksståndens protokoll, Statsutskottets betänkanden, 4 samlingen, bd 2, år 1828-29, nr 157, s. 443.
- <sup>57</sup>Bihang till riksståndens protokoll, Statsutskottets betänkanden, 10 samlingen, år 1828-29, nr 78, s. 122.
- <sup>58</sup>Hedin 2005, s. 77, 191.
- <sup>59</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1834, nr 156, nr 82, s. 2.
- <sup>60</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1834, nr 278, s. 516.
- <sup>61</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1840, nr 53, s. 8.
- <sup>62</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 2, år 1840, nr 203, s. 3.
- <sup>63</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 3, år 1840, nr 435, s. 37.
- <sup>64</sup>Oredsson 1969, s. 36.
- <sup>65</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1844-45, nr 58, s. 7.
- <sup>66</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1844-45, nr. 85, s. 150.
- <sup>67</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1844-45, nr 38, s. 9.
- <sup>68</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1844-45, nr 205, s. 563.
- <sup>69</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 8 samlingen, år 1850-51, nr 52, s. 3.
- <sup>70</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 3, år 1853-54, nr 321, s. 5.
- <sup>71</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 1 samlingen, avd. 1, bd 2, år 1856-58, Kungl. Maj:ts proposition nr 112.
- <sup>72</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1856-58, nr 33, s. 17.
- <sup>73</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 2, 1856-58, nr 15, s. 5.
- <sup>74</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, bd 1, 1856-58, nr 176.
- <sup>75</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 2, 1856-58, nr 15, s. 5.
- <sup>76</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, bd 1, år 1859-60, nr 147, s. 534.
- <sup>77</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1871, nr 14, s. 48.
- <sup>78</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 4 samlingen, avd. 1, år 1876, nr 19, s. 20.
- <sup>79</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1879, nr 21, s. 5.
- <sup>80</sup>Bihang till riksståndens protokoll, 10 samlingen, avd. 1, år 1869, nr 76, s. 4.
- <sup>81</sup>Taylor 2000, s. 756.
- <sup>82</sup>Hedin 1988, s. 46.
- <sup>83</sup>Nicander 1980, s. 3.
- <sup>84</sup>Lindgren 1993, s. 253.





## The Fleet Air Arm and British Naval Operations over Norway and Sweden: Part I — Autumn of 1940

*Peter Hore*

In this two-part article, the author sets out briefly the origins and history of the British Navy's Fleet Air Arm. It describes how in 1940 British aircraft invaded Swedish airspace and three planes from the aircraft carrier *HMS Furious* crash-landed in Sweden. In the second part, the author will outline British plans for a much larger and deliberate violation of Swedish neutrality in order to prevent the export of iron ore to Nazi Germany.

### The Fleet Air Arm

As widely known, the Fleet Air Arm (FAA) is an entirely separate organisation to the Royal Air Force and it celebrated its centenary in 2009. In 1909, the Royal Navy had commissioned Airship No. 1, and the Navy, then the world's leading sea power, quickly led the world in the development of air power,

---

Peter Hore är pensionerad kommandör i den brittiska flottan. Han är bl.a. medlem av Royal Historical Society och blev nyligen invald i Kungliga Örlogsmannasällskapet. Han har en omfattande publicering bakom sig, främst rörande marinstrategiska frågor och brittisk marinhistoria.

including the use of heavier-than-air machines. The Navy had warmly embraced the concept of naval aviation, sending the first pilots for training in 1910, and developments in naval air were surprisingly quick. The first official flight was by Lieutenant Charles Samson from the forecastle of the stationary *HMS Africa* on 10 January 1912.<sup>1</sup> Samson, in a Short biplane, used 100 ft of specially constructed decking: within a year, runs of only 25 ft were needed if the ship *HMS London* was underway. The first dedicated aircraft carrier, the appropriately named *HMS Hermes*, was converted to carry seaplanes in the same year. By January 1914, when the Naval Wing of the Royal Flying Corps had 135 aircraft of more than a score of types, anti-submarine tactics were being tested, and in 1915, the Naval Wing was rechristened the Royal Naval Air Service or RNAS. The RNAS officers were recruited from the Navy; they used naval-style ranks and wore naval uniform but with bastardised naval cap badges on which eagles replaced anchors. The RNAS had several roles: the air defence of London, photoreconnaissance, gunnery spotting, anti-submarine warfare and attacks on airship and airplane bases, and many squadrons were deployed on the Western Front in support of the Allied armies, all roles in which they distinguished themselves.

The concept of strategic bombing was also developed by the Royal Navy, the first raid being by a single naval aircraft on airship sheds at Düsseldorf on 22 September and again on 3 October 1914, when the pilot, Lieutenant Reggie Marix, force-landed and had to return to his base on a borrowed bicycle.<sup>2</sup> However, the Cuxhaven Raid on Christmas Day 1914 stands out as a seminal event in naval and air warfare when aircraft, surface ships and submarines were combined in what may be called the first carrier battle group. The technology was relatively new since the aircraft were two years old, the submarines ten and the destroyers scarcely twenty. The objective was, first, the airship sheds and then shipping in the Schillig Roads. The aircraft were towed into position on sleds towed behind the destroyers. Seven aircraft were launched successfully, but as they crossed the German coast, they encountered dense fog, which made the location of targets nigh impossible. However, in the Schillig Roads were seven German battleships and three battlecruisers, and more cruisers and destroyers, which took alarm and weighed anchor so hurriedly that the battle cruiser *Von der Tann* fouled another cruiser and both were severely damaged.

The aircraft fared rather badly on their return, suffering as they often did at this stage of their development as fighting machines from fuel shortages, oil leaks and mechanical failure, and only two returned to their parent ships. The others dropped short into the sea and their crew rescued by waiting submarines. One aircraft and crew were briefly interned in Holland. The results of the raid were meagre, but, in the words of the official historian, "the experience was as valuable as it was encouraging". The fact that British forces had been able to operate with impunity so close to the German coast was a victory for British morale, and the raid was a precedent for the raids and battles that were to come in the Second World War.<sup>3</sup>

By 1916, an independent bombing wing of the RNAS was stationed in France to conduct strategic bombing deep into Germany against targets, such as steelworks, munitions factories, chemical works and, of course, Zeppelin bases. By 1917, the Royal Navy had built the world's first recognisable aircraft carrier, and by early 1918, the RNAS was the largest air force in the world with 67,000 officers and men, 2,949 aircraft, 103 airships and 126 air stations. However, on April Fool's Day (1 April) 1918, the RNAS, which had performed so gallantly and devised many innovative operations and techniques during the war, was amalgamated with the British Army's Royal Flying Corps to become the Royal Air Force or RAF. A severe and most deleterious effect was the loss of nearly every experienced aviator in the Royal Navy to the RAF, which seriously impinged on the Navy's readiness for the next war.

RAF units serving with the fleet were given the ungainly titles of Air Force contingents, which in 1924 were rechristened the Fleet Air Arm, and naval officers flying with the RAF were forced to hold dual rank in the RAF, which was not always in kilter. The Navy was not to regain full control of its own aircraft until 1939; a decision reluctantly taken after much lobbying and threats to resign by Admiral Chatfield.<sup>4</sup> Meanwhile, the development of aircraft for the Navy was neglected in the interwar years. For example, though the British could claim to have been the first to experiment with the tactic of dive-bombing, the RAF was the only major force not to develop a dedicated dive-bomber, and the Navy's ambition to acquire such an aircraft was thwarted by the RAF. The German and the Swedish air forces were ahead of the RAF in the development of a fully automatic dive-bombing sight.<sup>5</sup>



*FAA Skuas attack the German Königsberg in Bergen harbour, 10 April 1940 (picture courtesy of John Bell).*

## The Skua and the Roc

Nevertheless, one of the aircraft which was brought into service onboard the Navy's carriers was the Blackburn Skua,<sup>6</sup> a low-wing monoplane dive-bomber with a distinctive greenhouse canopy for its pilot and observer, as air navigators were called in the FAA.<sup>7</sup> The Skua, specified in 1934, was the first all-metal aircraft for the Navy, and the first aircraft to have flaps (useful both in dive-bombing and landing-on at sea), retractable landing gear, and a variable-pitch propeller. A version with a rear-mounted turret, the Roc, was supposed to double as a fighter. The first prototypes flew in early 1937, and 190 aircraft were ordered for the fleet. The first production aircraft flew in August 1938.

The Skua was compromised by its size and lack of power. By comparison, the Messerschmitt 109 was nearly a third faster at sea level (290 mph against the Skua's 225 mph), but it carried a large payload, either a hefty 500 lb bomb or a combination of 250 lb, 40 lb and 20 lb bombs, and had a long range and endurance. In the hands of the FAA, the Skua was also surprisingly effective. The first kill by any British aircraft during the Second World War was a Dornier 18 flying boat shot down over the North Sea on 26 September 1939 by three Skuas of 803 Naval Air Squadron (NAS), flying from the aircraft carrier *HMS Ark Royal*. Then on 10 April 1940, Skuas of 800 and 803 NASs, flying from the Orkney Islands, sank the German cruiser *Königsberg* whilst moored in Bergen, the first major warship to be sunk in war by air attack.

However, on 13 June 1940, when fifteen Skuas attempted to bomb the German battleship *Scharnhorst* anchored at Trondheim, eight were shot down and the crews killed or taken prisoner. The Skua was withdrawn from front-line service in 1941 and replaced by the Fairey Barracuda<sup>8</sup> and successive makes of American aircraft.

### The 'Stringbag'

The Fairey Swordfish,<sup>9</sup> often referred to as "vintage", "obsolete" or "antiquated", was a contemporary of the Skua.<sup>10</sup> Based on a private-venture design by Fairey for an aircraft to observe the fall of shot of the fleet's battleships, other duties were assigned to it under its Air Ministry specification. In fact, the Swordfish became known as the 'Stringbag', not for the struts and wires which held it together, but by reference to string shopping bags, which could assume any shape and hold any object. The Swordfish first flew in 1934 and began front-line service in 1936. Eventually, some 2 391 Swordfish were built for the British, Canadian and Dutch navies, and even for the RAF, and it remained in service throughout the war.

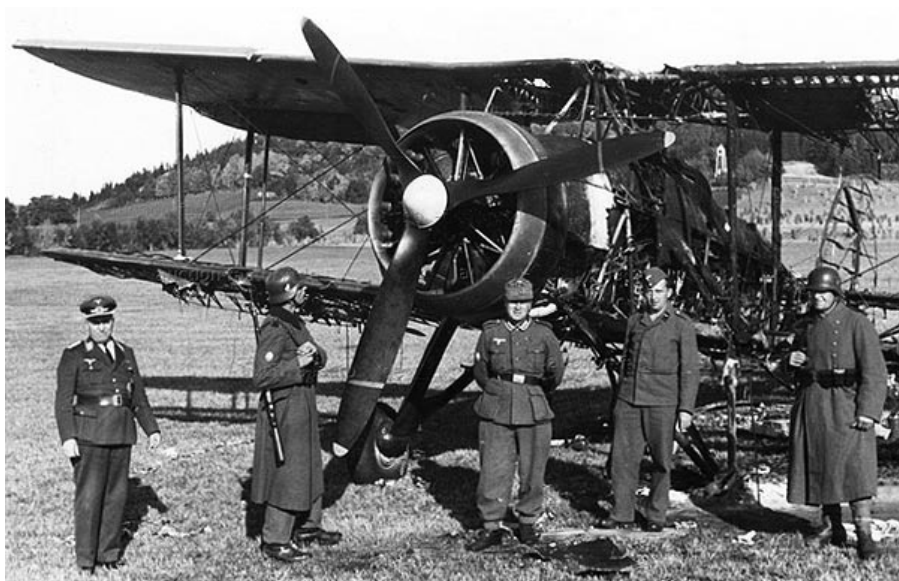
Swordfish aircraft achieved some spectacular successes. One Swordfish floatplane from the battleship *HMS Warspite* sank the German submarine *U-64* by dive-bombing during the battle for Narvik in April 1940. At Taranto in November 1940, a score of Swordfish inflicted more damage on the Italian fleet than the entire British Grand Fleet had achieved against the Ger-

man High Seas Fleet at Jutland in 1916, and Swordfish aircraft crippled the German battleship *Bismarck* in May 1941. The Swordfish began life as a fleet attack aircraft, but was adapted for anti-submarine warfare and using rocket-assisted take-off. It was successfully flown from small escort carriers. One of its great merits was its low stalling speed, and in high winds, its speed over the deck during landing was minimal, and with an extra internal fuel tank could remain airborne for over five hours. However, it was with these aircraft, the Skua and the Swordfish, that the Royal Navy and its FAA resumed operations in 1939, and with the same degree of aggression and initiative as it had left off in 1918. One of the few references to missions over Norway and Sweden is in Ralph Wegmann's *Brittiska nödlandare 1940–1945*.<sup>11</sup>

#### Operation DT – September 1940

Of interest to the reader in Sweden, a series of little-known operations were flown against German targets in Norway. In the autumn of 1940, the elderly aircraft carrier *Furious* had embarked an air group consisting of nine Swordfish of 816 and 825 NASs and nine Skuas of 801 NAS. *Furious*' task was to strike shipping in Norwegian waters and the seaplane base at Tromsø, though "[n]oteworthy results were obtained and several aircraft were lost."<sup>12</sup> One of these, called DT, was flown against both Tromsø and Trondheim on 22 September by twelve Swordfish and six Skuas. Little was achieved due to bad weather and losses were high. 801 NAS lost one Skua (interned in Sweden); 816 NAS lost two Swordfish and 825 NAS lost three Swordfish (one interned in Sweden). The weather was so bad that the aircraft never found Trondheim, and several, as set out below, could not find *Furious* on their attempted return.

Two Swordfish, L7656 and L9756, landed in a cornfield on the island of Leka on the Norwegian coast. There were no Germans on the island and the crew of six, after setting their aircraft on fire, were helped by the islanders to man a fishing boat and set sail for Shetland. After two days' rough weather, the engine failed and they drifted towards the coast of Norway. Their landfall was made at Halten lighthouse, where they were captured by some Kriegsmarine sailors based there. All six of them spent the rest of the war as prisoners of war at camps in Poland and Germany. They were Sub Lieutenant Hugh N.



*Swordfish L9731, after being set alight at Ekne by her crew, with German troops in the foreground (picture courtesy of Tore Greiner Eggan).*

C. Hearn,<sup>13</sup> observer Sub Lieutenant H. Alan Cheatham and torpedo air gunner C. D. Jago of Swordfish L7656,<sup>14</sup> and Sub Lieutenant Henry Deterding,<sup>15</sup> observer Sub Lieutenant Douglas A. Poynter<sup>16</sup> and torpedo air gunner A. G. H. W. Brown of Swordfish L9756.

Swordfish L9731 of 816 NAS made a forced landing in heavy fog in a field at Ekne, north of Vaernes airfield, near Trondheimsfjorden; the crew removed some instruments and set the aircraft alight, but they were captured by German occupying forces and made prisoners of war. They were Sub Lieutenant M. A. J. J. Hanrahan, Midshipman A. O. Atkins and Naval Airman A. R. Purchase.

Unfortunately, Lieutenant John Read, Sub Lieutenant Gordon Alfred Busby and Leading Naval Airman Leslie Arthur Webber of 816 NAS were lost when their Swordfish L2745 crashed into the sea after failing to locate the aircraft carrier.

Swordfish L2860, side number G5F, of 825 NAS was part of the attack on shipping at Trondheim, but shortly after take-off neither it nor its pilot,



*Swordfish G5F upended in a Swedish lake.*

Sub-Lt. R. L. R. Morgan; observer, Sub-Lt. M. A. MacLeod-Rees, and the New Zealander air gunner, Leading Naval Airman B. L. Laing, were seen again by *Furious*.<sup>17</sup> The crew were listed as missing feared drowned, but were subsequently reported interned in Sweden, their aircraft having crash-landed and overturned in Kryckjärn, a lake in Jämtland.

Skua L2942 of 801 NAS had also taken off from *Furious* for the attack on Trondheim but was last seen entering low cloud off the Norwegian coast. The crew were Sub Lieutenant Bernard Frank Wigginton<sup>18</sup> and Naval Airman 1st Class Kenneth R. King.

The tactics for the mission were to fly in formation just below the cloud base until they sighted land and then



*A close-up of G5F (pictures courtesy of John-Erik Johansson).*

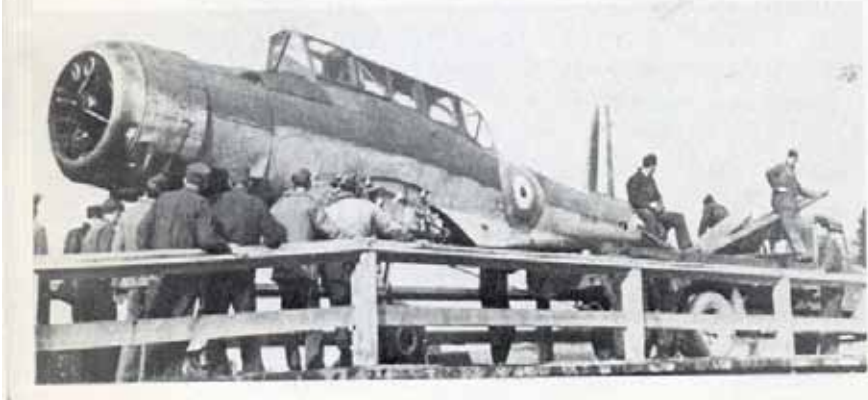
climb through the cloud until they were over the target. When L2942 broke through the cloud, there were no other aircraft to be seen, so they continued to Trondheim, dropped their bomb and turned westwards. Failing to find the carrier or the destroyer which was supposed to mark their route, and with insufficient fuel to reach the Orkneys, Wigginton reversed course to the east. He overflew the mountains into Sweden, where he “made [a] pretty smooth landing with the dive-brakes down, on a river, and neither of [them] was seriously injured.” The river was Faxälven, near Ramsele. King recalled that the dinghy would not release, but a small boat was rowed up to them by two Swedes, into which he stepped without getting his feet wet.<sup>19</sup> For some weeks, they too were listed as missing feared drowned until they were reported as having been interned in Sweden.

Wigginton, who had already been awarded in June 1940 the Distinguished Service Cross for “daring and resource during the conduct of hazardous and successful operations by the Fleet Air Arm on the Coast of Norway”, was exchanged and repatriated later that year. He returned to Norway in 1944, when he was mentioned in despatches for “undaunted courage, skill and determination in carrying out daring attacks on the German battleship *Tirpitz*” during



*The well-dressed naval aviator in 1940, Wigginton (l), and King (r) (author's collection).*

The first British aircraft to make a forced landing in Sweden during WW II was a Blackburn Skua Mk. II (L 2942) of the 801st Squadron based aboard the HMS »Furious». The plane ditched in the river Faxälven near Ramsele. Its crew was rescued.



(Author's collection).

Operation Tungsten.<sup>20</sup> He retired at the end of the war as an Acting Temporary Lieutenant-Commander (Air), Royal Naval Volunteer Reserve.

King was repatriated in September 1941, when he was sent to Yarmouth, Nova Scotia, to serve as a telegraphist air gunner instructor at the Royal Canadian Air Force for the duration of the war. He was discharged from the Royal Navy in June 1950.<sup>21</sup>

#### Operation DU – October 1940

On 13 October, *Furious* left Scapa Flow for the Norwegian waters again, this time to strike against Tromsø. Operation DU was similar to the earlier Operation DT. In the early hours of 16 October, two waves, each of six Swordfish and three Skuas, were launched against German targets in Norway. Operation DU was also the first attempt by Swordfish to carry out a torpedo attack by night against a ship in Tromsø harbour. Other targets were oil tanks at Ramfjordnes and the seaplane base at Skattøra. All the Swordfish returned safely, as did five of the six Skuas.



remember that as soon as we got near the houses, they ceased firing for fear of hitting their own buildings.”<sup>23</sup>

Low on fuel, Savage flew circuits over Gällivare, the furthest east that any of these naval strays reached, looking for a likely landing site. Savage was worried about his fuel because the “. . . fuel supply which had been ten gallons in the circuit and by now was down to about five. The Skua fairly gobbled up the petrol in fine pitch and maximum revs.” To a skilled naval pilot, the smooth surface of a lake was as good as a landing ground and so, Savage thought, he chose Nuottajärvi: “With about four gallons on the gauge, we climbed to about 1 500 feet so that if the motor cut at any time, we would have a reasonable chance of dropping down on to the lake”, and so after a flight of more than four hours, he ditched his Skua on the water.

As the aircraft slowly sank, he and Hayes threw documents and their secret bomb-aiming sight into the water, climbed into their dinghy and rowed off to meet a Swedish army patrol which was waiting on the shore. Thirty-five years later, Savage recalled: “You will remember that in the last few moments before she sank, I took the reflector sight out of its bracket and threw it as far away from the aircraft as I could manage, being uncertain at the time as to its secret category. Later you will remember Captain Erikson [?] of the Swedish Navy took me and I believe you also out to lunch and tried to pump us on the question of our dive bombing sight. The Swedes had apparently been anxious to get hold of this and he certainly told me at the time that they had raised the aircraft and found the sight bracket empty. He also stated that someone had seen me remove the sight and throw it away. As far as I remember, he stated that they had looked diligently for it, but had failed to recover it.”<sup>24</sup>

Comparing the chart which Savage drew from memory in the 1970s with a modern road map, it is likely that the road which Savage flew up was Luleåvägen. However, the lake he had chosen was not Nuottajärvi but it seems Savage had turned back over Vassaraträsk and ditched there. By his own account: “At this time I was far too busy dodging roofs and wrestling with the undercarriage and flap levers to pay much attention to our direction, but I do remember that the houses suddenly ceased and I turned away across country.”

He added: “I do not believe the lake is very deep. You will recall that we tried out one of our marine distress signals and amused ourselves by lobbing the stars towards the boat in which the Swedes were coming out to get us. When



*The arrowed line NW to SE with two loops is the track Savage thought he had flown.*

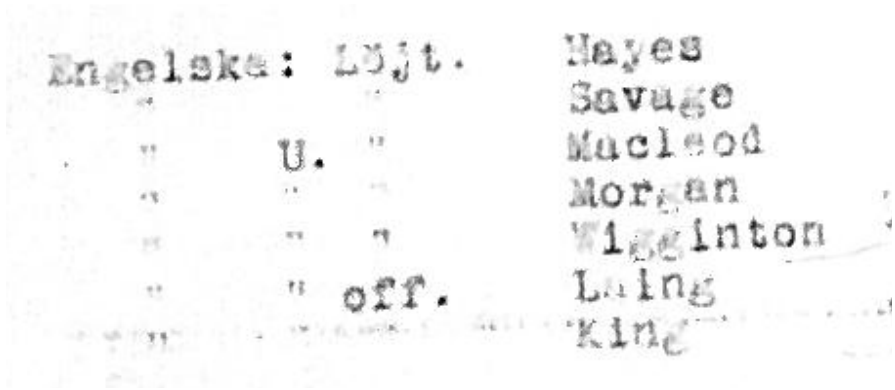
they started levelling their rifles at us, we thought that discretion was the better part of valour and threw the marine distress signal in the water, where of course it continued to burn. I am sure that it reached the bottom sometime before it went out and I certainly got the impression that the depth was not much more than 30 ft. or 40 ft.”<sup>25</sup>

Certainly the initial Swedish reports gave the resting place of Skua L2902 as the lake to the west of Gällivare: “Planet landade på Vassaraträsk (vid Gällivare) kl 0901 . . . Observationsbok och kikare tillvaratagna. Officerarna hoppade i en gummibåt och mötte den utsända patrullen.”<sup>26</sup>

Later, Skua L2902 was salvaged from Vassaraträsk and was put into storage at the Swedish airbase at Frösön, and in 1947, it was used for target practice.

Savage and Hayes were unhurt and they were escorted first by train to Stockholm. Savage was amazed by the city “with its streets ablaze with lights

and full of happy people going their carefree way". Only a fortnight before, he had walked from Piccadilly in London to Euston Station during the blackout while London was being bombed. Eventually, he was sent to Främby for internment, where whatever mistakes subsequent researchers have made in the



spellings of their names, at least the Swedish authorities got these ones right:

The internees were well treated. Wigginton and King, for example, spent their first night in Sweden in the parsonage at Ramsele, and then spent several days at the Grand Hotel in Östersund, though King was embarrassed that he was still wearing his blue boiler suit and seaman's jersey. At Främby, the FAA officers were messed together with other internees but were accommodated as a national group. The rating aircrew were separated from their officers, but they had no complaints when their living conditions were inspected by Major C. J. T. Lundberg on 14 November 1940. Savage, we know, visited Stockholm and was taken to lunch by a Captain Erikson [?] of the Royal Swedish Navy, though Erikson's kindness may have had an ulterior motive.<sup>27</sup> However, at the end of November 1940, the British naval attaché, Captain Henry Denham, asked for Savage and his officer companions to be exchanged. The ratings, Laing and King, had to wait until 1941 for their exchange.

Anyway, Savage had tired of the social opportunities in Sweden ("Officerarna sakna sysselsättning," wrote Lundberg) and welcomed a prisoner exchange, which enabled him to travel to the British lines via Finland, Russia, Turkey and Syria. In Syria, he caught diphtheria and was hospitalised for several months in

28th. November 1940

Dear Count Bernadotte,

With reference to our telephone conversation yesterday 27th, I now send you the names of British air personnel we would like to have released. They are as follows:-

Lieutenant E. G. Savage.

Lieutenant H. S. Hayes.

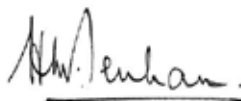
Sub-Lieutenant B. F. Wigginton. ✓

Sub-Lieutenant I. E. MacLeod Rees. ✓

Sub-Lieutenant R. L. R. Morgan. ✓

I understand that representation is being made to Soviet Authorities for necessary visa facilities to enable these officers to cross U. S. S. R.

Yours sincerely,



Nazareth, Palestine, but in June 1941, he surprised his messmates by walking onboard *Furious* in Gibraltar. He was awarded the Distinguished Service Cross for his accomplishments on Operation DU.<sup>28</sup> There would be other operations over Norway in 1940, and the ability of British naval aircraft to reach Sweden had adverted British planners to the possibilities of yet more targets in Scandinavia.

*(Continuation: in part II of this article, Captain Hore studies Operation Paul, the Royal Navy's plan for an attack on Luleå in neutral Sweden. Regarding the present article, the author is grateful to reviewers in Britain and Sweden who have contributed their comments.)*

## Sammanfattning

Under andra världskriget angrep Royal Navy och dess Fleet Air Arm (FAA) flera gånger tyska mål i Norge. Dessa flygplan baserades i Orkneyöarna eller på hangarfartyg offshore. Deras huvudsyfte var att stoppa export av svensk järnmalm genom de norska lederna till foder åt den nazistiska krigsmaskinen. RAF flög också, i mycket större antal, över Norge, och flera hundra flygplan förlorades eller skadades och tvingades att landa i Sverige. Bara tre av de flygplan som kraschlandat i Sverige tillhörde ännu FAA. I den första delen av den tvådelade artikeln undersöker Captain Peter Hore verksamheten rörande de tre militära luftfartyg och de sju marina flygkaptener som var internerade i Sverige och han undersöker därefter deras öde under hemtransporten. I en andra del kommer Captain Hore att undersöka vad som skulle ha hänt om operationen Paul, Royal Navys plan för en attack mot Luleå i neutrala Sverige, hade ägt rum.

## Notes

<sup>1</sup>Samson (1883–1931) entered the Royal Navy in 1898 and saw action in Somaliland, 1903–04, and the Persian Gulf, 1909–10. He learned to fly in 1911 and carried out the first seaplane experiments, the first cross-country night flights and made the first ascent from the deck of a man-of-war while underway in 1912. He commanded the seaplane tender HMS *Ben My Chree*, was promoted Wing-Captain, RNAS, in 1918 and was made Group Captain, RAF, in 1919. He retired as Air Commodore C. R. Samson, CMG, DSO,\* AFC, in 1929.

<sup>2</sup>Peter Hore, *The Habit of Victory* (London, Sidgwick and Jackson, 2005) p. 289; and R. D. Layman, *The Cuxhaven Raid: the World's First Carrier Air Strike* (London, Conway, 1985) p. 29. Marix (1889–1966) also transferred to the RAF when it was founded in 1918 and retired in 1945 as Air Vice-Marshal R. L. G. Marix, CBE, DSO.

<sup>3</sup>For a balanced view of the development of British naval aviation in these early years, see R. D. Layman, *Naval Aviation in the First World War: its Impact and Influence* (London, Chatham, 1996).

<sup>4</sup>Admiral of the Fleet Lord (Alfred) Chatfield (1873–1967): Flag-Captain to Admiral Sir David Beatty in HMS *Lion* at the battles of Heligoland, 1914; Dogger Bank, 1915, and Jutland, 1916; Flag-Captain and Fleet Gunnery Officer to Beatty as Commander in Chief, Grand Fleet, 1917–19; and First Sea Lord, 1933–38. Better known to Swedish readers for his claim in *The Navy and Defence* (London, Heinemann, 1942) p. 153 that it was a Swedish naval officer who gave him vital wartime intelligence about the failure of British shells at Jutland.

<sup>5</sup>Erik Wilkenson, *Dive Bombing: a Theoretical Study* (Norrköping, 1947) quoted in Peter C Smith *Skua! The Royal Navy's Dive Bomber* (Barnsley, 2006) p. 21.

<sup>6</sup>The Blackburn Aeroplane & Motor Company was founded in 1914 at Brough in East Yorkshire, with Robert Blackburn having built his first aircraft in 1908.

<sup>7</sup>The National Archives (formerly PRO) AIR 2/607 – Design branch specification No 027/34: fighter dive bomber.

<sup>8</sup>TNA (formerly PRO) AIR 2/2080 – Baracuda [*sic*] Torpedo bomber reconnaissance aeroplane: specification S24/37 for a naval torpedo- and dive-bomber which resulted in the Fairey Barracuda in 1940.

<sup>9</sup>The Fairey Aviation Company Limited based at Hayes, London, and Heaton Chapel, Manchester, was founded in 1915 by Richard Fairey and designed a number of important military aircraft, including the Swordfish, Firefly fighter and Gannet anti-submarine aircraft. Fairey's first production aircraft (1917) was the Fairey Campania seaplane.

<sup>10</sup>TNA AIR 2/839 – Fleet spotter reconnaissance aircraft replacement for Fairey 3F: type requirements: specification S9/30, which emerged as Air Ministry Specification S15/33; and AIR 10/2086 – The Swordfish Aeroplane (Torpedo-Spotting-Reconnaissance Land, Ship or Float Seaplane). Fairey proposed a reconnaissance aircraft or 'spotter', the Air Ministry added torpedo and bomber roles, hence the early designation of TSR or Torpedo Spotter Reconnaissance.

<sup>11</sup>The 1997 edition of Ralph Wegmann, *Brittiska nödlandare 1940–1945* (Nässjö, Air Historic Research, 2008) was translated by Bo Eidfeldt as *Making for Sweden: part 1 The RAF 1939 to 1945* (London, Crecy Publishing, 2004), and is in error because, amongst

the many RAF aircraft which diverted to Sweden during the Second World War, there were three aircraft of the FAA. The 2008 edition has not been translated.

<sup>12</sup>J D Brown, *Carrier Operations in World War II* (London, Seaforth, 2009) pp. 16-17

<sup>13</sup>In July 1985, Hugh Hearn visited Leka again and met some of the people who had helped him.

<sup>14</sup>Rating aircrew were drawn from the fleet and were either naval airmen (NA) or more-skilled torpedo air gunners (TAGs).

<sup>15</sup>The son of Sir Henri Deterding, shipping and oil magnate, head of Royal Dutch Petroleum and of Shell Transport and Trading.

<sup>16</sup>Poynter would take part in the 'Great Escape' from Stalagluft III on the night of 24-25 March 1944. He was recaptured but was not one of the many murdered by the Gestapo.

<sup>17</sup>Some records erroneously put Laing in Swordfish L9731, which crashed in Norway.

<sup>18</sup>Wrongly spelled 'Wigginson' (with 's') in Wegmann.

<sup>19</sup>Peter C Smith, *Skua! The Royal Navy's Dive Bomber* (Barnsley, Pen & Sword, 2006) pp. 184, 188-189.

<sup>20</sup>Operation Tungsten was a series of attacks on the German battleship *Tirpitz* by the FAA in Altenfjord in April 1944. *Tirpitz* needed extensive repairs and was put out of action for several months.

<sup>21</sup>And at the time of writing (2011) was a hale 90-year-old living in Canada.

<sup>22</sup>Wrongly given as 'E Graham' in Wegmann, a mistake repeated in other sources. He was, in fact, Edward Graham Savage, and he was the pilot, not the navigator.

<sup>23</sup>In an exchange of letters in the mid-1970s, Savage and Hayes contemplated going back to find their Skua, but neither man was certain as to which lake they had landed in. Copies of these letters and Savage's annotated chart have been deposited with the Swedish Military Archives (Krigsarkivet) in Stockholm.

<sup>24</sup>Letter, Savage to Hayes, 22 January 1975.

<sup>25</sup>Letter, Savage to Hayes, 7 March 1975.

<sup>26</sup>Krigsarkivet Dnr 422-2011-974.

<sup>27</sup>Op cit.

<sup>28</sup>Obituary, *The Daily Telegraph* 31 May 2011. In October 1941, Savage was given command of 809 Naval Air Squadron, flying the two-man Fairey Fulmar fighter from the carrier *Victorious*. After winter operations in the Arctic, *Victorious* was part of the escort for Operation Pedestal, a vital convoy regarded as a last chance to relieve Malta. Despite bomb damage to *Victorious* on 12 August, and fierce attacks by the German Fliegerkorps X, Savage's squadron shot down two enemy aircraft, but lost three of its sixteen Fulmars. Five merchant ships arrived in Malta, thus lifting the siege of the island. Savage was awarded the Distinguished Service Order "for bravery and dauntless resolution in the face of relentless attacks by day and night from enemy aircraft."



## Recensioner

Jan Glete, *Swedish Naval Administration, 1521–1721 – Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden and Boston: Brill, 2010). 816 s., inb., ill.

*Anmäld av Martin Bellamy*

With Jan Glete's passing, maritime history lost one of its great original thinkers. This is his last book, in which he presents the results of a lifetime's study of the Swedish navy. Readers of his previous books, notably *Navies and Nations* (1993), *Warfare at Sea* (2000) and *War and the State in Early Modern Europe* (2002), will be familiar with his approach. He does not regard navies as entities in their own right, but treats them in a holistic fashion, examining the political, geographical, economic and technological factors in their development. His main area of enquiry was the relationship between naval administration and early modern state formation. While his earlier books took a global perspective, this study is a detailed examination of one very important example of the interaction between the development of a state navy and the ambitions and capabilities of the state as a whole.

---

*Martin Bellamy*, PhD, is Head of Research at Glasgow Museums.

The first chapter probably provides the best summary of Glete's theories of state formation and naval power to be found in any of his writings. He is heavily influenced by both economic and organizational theory and argues that states gained their power through protection selling, offering greater security in return for taxation. As central administrations became more sophisticated and competent at raising taxes and organizing their navies, they were able to impose a monopoly of violence at sea, thereby ensuring greater security for the population and stability for the central administration.

Sweden provides an exceptionally powerful case study in support of this model. It was not traditionally a great maritime power. It did not have a large indigenous seagoing community and relied heavily on foreign ships and expertise for its shipping needs. However, the early Vasa monarchs recognized the importance of controlling sea power as a means of strengthening their domestic position and protecting against potential threats from overseas. Their ability to effectively maintain control of the sea enabled the development of a Swedish Baltic empire, which in turn provided resources to further strengthen their power. In this book, Glete aims to examine just how Sweden managed to develop from a state with little maritime expertise into one of the great sea powers of early modern Europe or, more specifically, to "trace how the state attempted to achieve power at sea by developing organisational capabilities to use resources in an optimal fashion" (p. 582).

He argues that the ability to maintain control of sea lanes and to fight naval wars successfully was not simply a matter of military strategy, but was largely dependent on the state's ability to send ships to sea in sufficient numbers and to maintain them there as long as possible. This required resources in the form of raw materials for the construction of ships' hulls and their fitting out with sails, rigging and guns. It also required the administrative ability to ensure that the right equipment was available at the right time. It was no use having a fleet of large warships if there were not enough sails or cannon to go around. The navy also required sufficient skilled men to sail its ships and enough food to feed them for an operational season that lasted several months. This presented a particular problem as food was required in vast quantities at the beginning of the sailing season in the spring, just when domestic food supplies were traditionally at their lowest. The introduction of taxation in kind around 1540 is

viewed not as a backward step, but as a bureaucratic innovation that helped to resolve an increasingly difficult problem.

Gustav Vasa (Gustav I) and Gustav II Adolf appear as the key administrative innovators in the Swedish navy. Gustav Vasa created the navy in the 1520s, first by buying a fleet of armed merchantmen from Lübeck and later through hiring the necessary technical expertise to build and man the navy within the state system. He also established the taxation regime that financed it. Gustav II Adolf, together with Axel Oxenstierna, reformed and simplified the naval administration into a centralized state admiralty. Glete somewhat controversially claims that Breitenfeld was “the most decisive battle ever in Swedish naval history” (p. 600). The victory on land allowed a major reallocation of resources from the army to the navy. In the short term, this enabled a major construction programme for new warships. In the long term, it led to the creation of the Amiralitetskollegium (Admiralty Board) in 1634 and the successful new manning system that served the Swedish navy for the next quarter of a millennium. Under absolutism, the navy became an ever more professional organisation, but the relocation of the naval administration to Karlskrona removed it from the centre of power and political influence. Ultimately, Swedish naval policy and administration stagnated while its competitors innovated. Glete argues that it was administrative failings combined with Karl XII’s failure to understand the amphibious nature of warfare in the Baltic that led to military defeat and the loss of the empire.

The first part of the book explores the political and operational factors that shaped the need, size and make-up of the navy. Glete stresses the importance of understanding the amphibious nature of most of the campaigns that were undertaken and the impact that this had on the size and nature of the Swedish navy. A large central chapter details how ships were built or procured and examines the strength of the navy in comparison with the other major navies of Northern Europe. Individual chapters then examine the resources and organizational capabilities required to supply the navy with sails and cordage, cannon, seamen and provisions. Each chapter is similarly structured. Glete provides an overview of the subject, discusses the archival sources and historiography that have informed his research and he then explores the subject chronologically, finishing with conclusions based on his analysis. In some cases, he has carried out groundbreaking primary research, while in other areas he

provides more of a synthesis of published research. He is refreshingly honest in dealing with the current state of knowledge in certain areas of naval and state administration and in many ways this book could be used as a research agenda for future work.

Much of what he writes is truly innovative, but he has the ability to present extremely complex issues in such a clear and matter-of-fact way that his conclusions appear self-evident. Although he is heavily influenced by theoretical approaches, he does not overburden his text with jargon and his unpretentious manner helps to sustain the reader through what is a very large book. The book is completed with an extensive appendix that lists all Swedish naval ships during the period and a comprehensive bibliography.

Although hugely impressive, the book is by no means perfect. It is clear that Glete was aware of his health whilst writing it and some parts feel a little as though he was using his last chance to get everything down on paper. This is perhaps truest of the rather-too-long and over-detailed chapter on warships and naval strength. One suspects that had circumstances been different, Glete may have developed the content into two or even three books on the subject. The book would have also benefited greatly from an editor with a stronger grasp of English who could have eliminated the all too numerous grammatical errors and directly translated Swedish idioms that appear throughout. However, these are minor quibbles that do not detract from the fact that this is an extremely important book, not just in terms of increasing our knowledge of the Swedish navy but of understanding the importance of navies and state formation in early modern Europe. It should be required reading for anyone studying naval history in the early modern period, although its size and very high price may prohibit this to a certain extent.



Dan Lennervald (red.), *Torsten Billman – Bildmakaren*  
(Kungsbacka: ABF Norra Halland, 2010). 464 s., inb., ill.

*Anmäld av Björn Marten*

De svenska bildkonstnärer som företrädesvis valt sjömännen och deras arbete som motiv är tämligen lätt räknade. För *Forum navales* läsare är sannolikt Gösta Werner (1909–1989) mest känd. Hans färgstarka alster återfinns ofta reproducerade, bl.a. som illustrationer i marint präglade böcker och tidskrifter, där han i bild berättar om sitt eget sjömansliv. Till Werners rykte bidrar naturligtvis även hans deltagande i Vega-jubileet 1980, vid vilket han skildrade resan från sin utsiktsplats ombord på isbrytaren Ymer.

En annan konstnär, som gärna valt samma motivområde som Gösta Werner, är Torsten Billman (1909–1989). Märkligt nog hade dessa två konstnärer både samma födelse- och dödsår, och liksom Werner gick Billman tidigt till sjöss, men såväl deras respektive sjömansbanor som konstnärskap hade något olika karaktär. Båda växte upp under enkla förhållanden, men medan Werner knappast torgförde någon uttalat politisk uppfattning, kom Billmans socialistiska samhällsuppfattning, fackliga engagemang och pacifism att mycket starkt prägla hans konst.

Torsten Billman föddes i Kullavik, där fadern drev ett skrädderi, vars specialitet var högtidskläder och uniformer. Skolgången inskränkte sig till åttaårig folkskola och betygen var tämligen slätstrukna med ett viktigt undantag, teckning. Trots faderns idoga försök att få in honom i skräddaryrket kände den unge Billman havets lockelse och som sjuttonåring mönstrade han som jungman i Svenska Lloyds ångfartyg Valencia. Ett år senare valde han tjänstgöring under däck och mönstrade som kollämpare i samma fartyg. Han kom att uppskatta det hårda livet i kolboxar och pannrum med dess speciella stämning, och som lämpare och eldare tillbringade han resten av sitt sjömansliv.

Under tiden till sjöss, vilken även omfattade värnplikstjänstgöring 1930–31 som eldare ombord på pansarskeppet Sverige, ägnade sig Billman åt att teckna. Det stod nu, trots faderns motvilja, klart för honom att han ville ägna sig

---

*Björn Marten* är f.d. kommendörkapten och fil.kand i konstvetenskap.

åt konstnärssyrket. Under en period av arbetslöshet efter fullgjord värnplikts-tjänstgöring hade han en kort anställning som tecknare på en reklambyrå, men denna gick i konkurs. Hans första formella konstnärsutbildning påbörjades vid Slöjdföreningens skola, men redan efter en termin tröttnade han på undervisningen som han ansåg alltför enahanda och fantasilös. Än en gång gick han till sjöss och när han ett knappt halvår senare mönstrade av medförde han ett antal teckningar, skisser m.m. från resan. Dessa skulle utgöra en del av hans inträdesansökan till Valands målarskola i Göteborg, där han antogs vårterminen 1933. Därmed hade han tagit ett avgörande steg på sin konstnärsbana. Redan före antagningen på Valand var Billmans viktigaste uttryckssätt teckning och grafik, det sistnämnda främst i form av träsnitt. Det är också dessa två slags tekniker som kom att prägla hans fortsatta konstnärskap och gav honom en plats i svensk 1900-talskonst. Inte minst har hans utveckling av en mycket arbetskrävande gråtonad träsnittsteknik givit honom välförtjänt ryktbarhet.

Billmans motivkrets kom, naturligt nog, inledningsvis främst att omfatta minnesbilder från hans eget sjömansliv. Med mycket stark inlevelse skildras företrädesvis eldarnas och kollämparnas smutsiga och ansträngande arbete för att hålla ångtrycket uppe. Lika inlevelsefullt och realistiskt skildras frivakterna i eldareskansen omväxlande med krog- och bordellbesöken i land. Billman blev tidigt engagerad i den fackliga kampen för att sjömännens arbetsvillkor skulle förbättras. Hela hans konstnärliga produktion genomsyras av ett starkt socialt patos och det är ingen tillfällighet att motiven ofta hämtats från situationer där sjömannen är ett offer för både sina förmän ombord och diverse lurendrejare iland. Bilderna från sjömännens värld varvas efterhand alltmer med mörktonade skildringar av andra människor i socialt utsatta positioner. I detta avseende kan Billman, såväl tekniskt som motivmässigt, ses som arvtagare till storheter som den franske 1800-talsrealisten Honoré Daumier (1808–1879) och den tyska expressionisten Käthe Kollwitz (1867–1945). Inte minst den senares pacifistiska inställning och avståndstagande från allt våld delades av Billman, och detta har han visat i ett stort antal teckningar och grafiska verk, vilka tydligt illustrerar hans avsky för nazismen och andra totalitära rörelser i politiken.

Billman är representerad i både Nationalmuseum och Göteborgs konstmuseum, och hans verkförteckning visar en omfattande produktion. Förutom skapandet av de grafiska verken och tuschteckningarna var han en tämligen frekvent illustratör av tidningar, tidskrifter och böcker. Bland tidskrifterna

märks framförallt de fackliga *Eldaren* och *Sjömannen*, och bland böckerna finns så olika litterära alster som Harry Martinsons *Nomad* och Fjodor Dostojevskis *Brott och straff*. Av hans bokillustrationer är kanske de som pryder B. Travens klassiker *Dödsskeppet: en amerikansk sjömans historia*, utgiven i Atlantis klassikerserie, mest intressanta för Forum navales läsare. Utöver det nämnda har han tecknat ett stort antal ex libris åt privatpersoner, de flesta med marina motiv, och det var sannolikt ingen tillfällighet att han fick ge form åt den frimärkserie som gavs ut vid Sjöräddningssällskapets femtioårsjubileum 1957.

Billmans mångsidighet visas även i de monumentala verk som vi idag finner i samlingslokaler på olika platser i landet. Av de sistnämnda kan särskilt nämnas den stora fresken *Till sjöfolket – Havets arbetare* från 1944, i det då nybyggda Sjömanshemmet i Göteborg. Det var nog ganska djärvt av Billman, som dittills hade arbetat i det lilla formatet och med svart och vitt som huvudsaklig kolorit, att ta sig an uppgiften att skapa ett större verk i den svåra frescotekniken. Ett av freskens delmotiv visar hur hakkorsmärkta flygplan bombar handelsfartyg och här finns infogad en bild av en person med Joseph Goebbels anletsdrag som iordningställer en mina. Förväntade politiska förvecklingar ledde till att fresken inte invigdes förrän efter krigsslutet 1945.

I samarbete med Hallands konstmuseum har ABF Norra Halland utgivit en omfattande och mycket ambitiös antologi över Torsten Billman och hans konstnärskap. Redan formgivningen med sitt svartvita omslag berättar vilken slags konstnär boken handlar om. I tjugotre kapitel av varierande längd bidrar olika författare med sin bild av konstnären och hans verk. De olika kapitlen har som upphovsmän skönlitterära författare, journalister, konst- och litteraturvetare, museimän, representanter för arbetarrörelsen m.fl., och bland författarna finner man även Torsten Billman själv (ett brev till Gunnar Jungmarker, intendent vid Nationalmuseum) och hans dotter Helena Billman-Hildingh. I varje kapitel tar respektive författare upp sin relation till Billman och/eller olika delar av hans konstnärliga gärning. Några ägnar uppmärksamhet åt personen Billman, andra ägnar sig mer åt det renodlat konstnärliga. Att flera personer ligger bakom bokens innehåll är märkbart, men detta är i och för sig ingen nackdel utan bidrar till att ge en bredare bild av konstnären. Bortsett från de inledande rent biografiska och de avslutande katalogiserande avsnitten, finns ingen klart redovisad kronologi i materialet. Bokens olika avsnitt kan därför med fördel läsas i den ordning som läsaren själv avgör. Varje läsare väljer om han vill läsa

allt eller endast vissa delar, och med en inte alltför djärv gissning torde *Forum navales* läsare finna kapitlen om Billmans erfarenheter till sjöss och konstverken med motiv därifrån mest intressanta.

Boken är tryckt på papper av hög kvalitet och mycket rikt illustrerad. Nästan varje sida innehåller en eller flera bilder, vilka väl visar variationerna, såväl motiv- som teknikmässigt, i konstnärens rika produktion. På ett antal utvecklingssidor, tryckta på blankt papper, återges helt eller delvis ett antal av Billmans fresker i färg. Bilderna ledsagas i de flesta fall av text, vilken dock inte alltid återfinns på samma sida som bilden. Det sistnämnda gäller framför allt illustrationerna till freskerna. Detta kräver en del bläddrande och det hade varit bättre om texten varit direkt knuten till bilden. Oavsett denna anmärkning har bildredaktören utfört ett gediget arbete och bilderna speglar på ett utmärkt sätt Billmans produktion, även om man ibland mätas av det agitatoriska.

Sammanfattningsvis kan man säga att boken om Torsten Billman, genom sitt format (den väger ca 2½ kilo) knappast inbjuder till sträckläsning i läsfåtöljen, även om den är lättläst. Den har mer karaktär av referenslitteratur, till vilket bidrar ett antal fylliga faktabilagor tillsammans omfattande ca femtio sidor inklusive kapitelvis ordnad notapparat och källförteckning i slutet av boken. Även om boken *Torsten Billman – Bildmakaren*, ganska ofrånkomligt med tanke på vem som är utgivare, har en viss karaktär av hyllningsskrift, bjuder den på mycket intressant läsning. Som konstnärsporträtt betraktat har den nog få motsvarigheter i svensk konsthistorisk litteratur.



Maria Dalhed & Ulrika Djerw (red.), *100 ting ur samlingarna = Objects from our collections, Sjöhistorisk Årsbok 2010–2011* (Stockholm: Sjöhistoriska museet, 2010). 255 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Detta är framför allt en presentbok avsedd för svenska och utländska läsare, med parallella texter på svenska och engelska, och med det uttalade syftet att locka besökare till Sjöhistoriska museet i Stockholm. Med det syftet har en särskild grupp valt ut jämna hundratalet föremål ur samlingarna. Dessa har därefter återgivits i bild med generöst utrymme i boken, inte sällan i form av hela uppslag. Där har de kompletterats med korta men upplysande texter. En stor del av behållningen bygger på ett alldeles utmärkt arbete av museets skickliga fotograf Karolina Kristensson. Mycken – och framgångsrik – möda har vidare lagts på den grafiska formgivningen. Skriften är helt enkel klart tilltalande för ögat.

Utan större svårighet kan man förstå att redan själva urvalet måste ha varit en mycket svår process för de fyra medlemmarna av redaktionsgruppen. Registret över museets samlingar upptar nämligen idag sammanlagt gott och väl 29 000 poster. Bilderna i boken understryker också mycket riktigt materialets utomordentligt varierade bredd. Här samsas *M/s Estonias* bogvisir med en skeppsklocka från 1677 samt med sirligt präntade dagboksutdrag från livet ombord, rader av utomordentligt detaljrika fartygsmodeller, t.ex. hjulångkorvetten *Thor* (1841), Salénrederiernas första bananbåt *Sandhamn*, tankfartyget *Stena Primorsk* och tremastskonaren *Baltica*, liksom ritningar av klassiska segelbåtar såsom Per Brohälls *Vega* eller den kända kungaslupen *Vasaorden*. Sidor som uppvisar förlagor att användas av tatuerare trängs med kaptenstavlor, flaskskepp av de mest skilda format och innehåll, en rysk kejsrerlig flagga som erövrades vid slaget vid Hogland samt ornament från akterskeppet på örlogsskeppet *Carolus XI*. Likaså ingår ett antal foton som kommit från marinens pressdetalj, t.ex. en grafiskt vacker helsida med åtta torpedbåtar under forcing, fångade från ovan.

---

Bo G Hall är fil.dr och ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien.

Från museets omfattande bibliotek visas utdrag ur paradverk som den storartade skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapmans berömda *Architectura Navalis* och kommandören Thomas Rajalins klassiska "Nödig underrättelse om skeppsbygget" från 1738. Som vid det här laget torde ha framgått skulle listan över avbildade föremål utan svårighet kunna göras mycket längre, men redan de anförda exemplen bör vara tillräckligt för att ytterligare understryka samlingarnas mångsidighet.

Redan historien om hur dessa samlingar har hopbragts är spännande. En första början skedde i samband med 1897 års stora Stockholmsutställning när man firade att Oscar II suttit 25 år på tronen. På initiativ av kommandören Herman af Sillén och amiralen Jacob Hägg, båda välkända som marinmålare och för övrigt representerade i den nya boken, arrangerades nämligen en särskild "Flottans paviljong" med fartygsmodeller, vapen och memorabilia från marinens egna samlingar från 1600-talet och framåt. Dessutom visades modeller av samtida fartyg. Detta var ju en tid då marinen tillfördes rader av torpedkryssare och inte minst pansarskepp. Publiken strömmade till i mängder och därmed var tanken inte avlägsen att skapa ett särskilt sjökrigshistoriskt museum. I det syftet registrerades därför rader av arkivalier, föremål och böcker.

Sex år senare samlades ett antal företrädare för den civila sjöfarten (redare, varv, Stockholms hamn, Kommerskollegium, befälssammanslutningar, navigationsskolan i Stockholm) på Hotell Reisen vid Skeppsbron i huvudstaden och bildade Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Inledningsvis siktede man in sig på att samla in fotografier, föremål, arkivalier, modeller och annat som belyste den svenska handelssjöfarten. Syftet var att på sikt skapa ett Sjöfartsmuseum för hela landet. Redan från allra första början inleddes dessutom samarbete med de sjökrigshistoriska samlingarna.

År 1938 var det så äntligen dags för de båda samlingarna, som dessförinnan var och en inhysts i olika och tillfälliga lokaler i huvudstaden, att förenas när Sjöhistoriska Museet på Djurgården kunde invigas. Arkitekt var Ragnar Östberg, bland mycket annat skapare av Stockholms stadshus, och bygget finansierades till största delen av bidrag från Knut och Alice Wallenbergs stiftelse. Här fick verksamheten ett ordnat hem där örlogsflotta och kommersiell sjöfart kunde presenteras gemensamt. Förvisso är det både inspirerande och stimulerande att bläddra i boken, men dess karaktär av axplock är ändå tydlig. Sjöhistoriska museet är ju en del av Sveriges maritima museer, i vilka även Vasamu-

seet och samlingarna i Karlskrona ingår. Mycket vill ha mer och man längtar efter den väl inte så avlägsna tid då det mesta av samlingarna finns tillgängliga på nätet.

Lyfter man blicken och ser västerut hamnar omgående ytterligare två förnämliga institutioner i blickpunkten. Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg är den ena. Det har under senare år genomgått en remarkabel ansiktslyftning, närmare beskriven i senaste utgåvan av museets skriftserie *Unda Maris*. Den andra är förstås Göteborgs Maritima Centrum, alltså den anhopning av sammanlagt tjugo museifartyg som återfinns invid Göta älvs kajen, nära Göteborgs operan. Där kan besökaren bl.a. beskåda jagaren *Småland*, u-båten *Nordkapparen*, fyrskeppet *Fladen* och monitoren *Sölve*. Detta måste vara ett av världens allra största flytande fartygsmuseer. Alldeles invid ligger dessutom *Marieholm*, under mellankrigsåren länge Svenska Amerikalinjens trotjänare som matarbåt för passagerare från Östersjöhamnarna, men numera en trivsamt restaurang-pensionär nära vattenspegeln. Är det en orimlig tanke att på webben söka sammanföra bilder av representativa föremål ur alla dessa förnämliga institutioners samlingar? Nog skulle det eftertryckligt visa hur, och att, vi i Sverige slår vakt om vårt maritima kulturarv. Samtidigt skulle utländska besökare även lockas till annat än Vasamuseet.

Anders Lindström & Gert Malmberg (red.), *Svensk Sjöfartshistoria – I storm och stiltje* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2010). 400 s., inb., ill.

*Anmäld av Bo G Hall*

Efter mötet med denna verkligt gedigna och välskrivna dokumentation får man lust att spontant högljutt utbrista "Äntligen!" Här kommer nämligen en efterlängtat, samlad och genomarbetad redovisning av svensk sjöfartsnäring under ett halvannat sekel fram till idag. Visst finns det redan åtskilligt skrivet härom, men praktiskt taget allt har haft en särskild vinkling. Vanligen har det då rört sig om jubileumshistoriker, ofta med utpräglade rederiperspektiv eller skrivna med påtagligt fackliga utgångspunkter. Till skillnad från dem har den nya bokens båda mycket meriterade redaktörer aktivt eftersträvat ett övergripande upplägg, där givetvis också dessa två sidor kommer till tals, men där syftet varit att sätta in sjöfartsnäringen i ett ekonomiskt och politiskt sammanhang samt att dessutom lyfta fram faktorer som haft avgörande inflytande på utvecklingen.

I hela sextiosju kompakta och innehållsrika kapitel får läsaren följa svensk sjöfart från mitten av 1800-talet, då skråväsendet upphörde och näringsfriheten proklamerades, fram till dagens verklighet med en omfattande utflaggning. Titlarna för de olika perioderna ger klara antydningar om deras innehåll: "Bort från Bondesamhället (1860–1920)", "Krisåren kommer (1920–1939)", "Europa reser sig (1945–1960)", "De gyllene åren (1960–1974)", "Ganska bra trots allt (1975–1989)" och "Globaliseringen (1990–2009)". För varje period lämnas inledningsvis en redovisning av de aktuella yttre politiska och ekonomiska förutsättningarna, författad Kent Olsson, ekonomhistoriker vid Handelshögskolan i Göteborg. Detta är ett mycket lyckat grepp eftersom kunskaper om det internationella skeendet är ett direkt måste om man vill förstå branschens utveckling. Ingen annan svensk näring är i sådan grad beroende av vad av som sker på världsmarknaden.

Givetvis är teknikutvecklingen, skildrad i en rad kapitel, särskilt intressant. Introduktionen av ångmaskinen som drivkälla ledde ju till en storartad omvälvning och utveckling av hela branschen. Successivt fick segelfartygen lämna plats. Längst höll de ut på de långa distanstraderna där brådskan inte var lika tvingande och de konkurrerande ångfartygen fick alltför långt mellan kolstatio-

nera. Överhuvudtaget har ju teknologin lett till revolutionerande framsteg, där senare årtiondens övergång till containrar eller satellitnavigering bär syn för sägen.

Det här är ju en verksamhet som formligen ropar efter entreprenörer och nytänkande. Därför känns det extra värdefullt att redaktörerna lämnat stort utrymme åt presentationer av en rad enskilda framstående aktörer inom näringen t.ex. Wilhelm R Lundgren, Emanuel Högberg, K R Bökman, Helge Källsson, Folke Patriksson, Hans Laurin, Christer Ericsson, Clarence Dybeck, Sven-Olof Kristensson och Lars Höglund. Ofta rör det sig dessutom om betydelsefulla insatser av flera generationer såsom ifråga om familjerna Carlsson, Gorthon, Salén, Malmros och Broström. En särskilt viktig gestalt var Gunnar Carlsson, vilken som ledare för Sjöfartskommittén 1939 säkerställde att sjöfarten västerut vissa tider under andra världskriget ändå kunde upprätthållas i form av den så kallade lejdtrafiken. Han hade ett så gott anseende i de berörda kretsarna i London att avtalet med engelsmännen undertecknades av honom och inte av den svenska regeringen. På så vis undveks diplomatiska fnurror med Berlin.

Att Anders Lindström bland mycket annat arbetat inom flera av sjöfartens kulturinstitutioner kan vara skälet till att det spännande kapitel medtagits som är betitlat "Sjöfolket och litteraturen". Här passerar ett antal författare revy i snabb takt, allt ifrån Jacob "Min son på galejan" Wallenberg via bland andra Dan Andersson, Evert Taube, Harry Martinson, Josef Kjellgren, Lasse Dahlqvist, Martin Nilsson till Ove Allansson och Anders Wällhed. Påpassligt citeras Ruben Nilssons parodi som han kallade "Den sanna sjömansvisan" vars sista fem rader lyder:

"Hans skuta segla ej i sank  
och sjönk på tusen famnar.  
Han söp sig aldrig full och pank,  
och aldrig gick han och slog dank  
i världens stora hamnar."

Möjligen saknar man i sammanhanget Povel Ramels saltstänkta drift med genren "Balladen om Eugen Cork" liksom hans båt till Curacao som måste "gynga så" – i själva verket Saléns bananbåt *San Blas*, byggd på Ekensbergs varv 1955.

Kanske är det onödigt att påpeka att den nya boken handlar om vår civila sjöfart. Marinens historia finns som bekant redan beskriven i rad verk på senare tid, allt ifrån studier av enskilda fartygstyper som kryssare, pansarskepp, jagare, minsvepare, torpedbåtar och ubåtar till redogörelser för den samlade kustflottans utveckling. Detta hindrar inte att den militära närvaron ändå stundtals blir mycket påtaglig och central även i den nya skriften. Inte minst gäller det vid skildringen av branschens situation under de båda världskrigen, men även t.ex. i redogörelsen ifråga om de svenska varvens utveckling.

Ett tiotal skribenter har medverkat i arbetet. Som man snabbt inser har de valts så att alla viktigare sakområden inom näringen ska bli tillgodosedda. Ytterligare ett plus är att de överlag visat sig besitta goda pennor. Att de dessutom, med bara något undantag, är hämtade från rikets andra stad är självklart eftersom Göteborg i dessa avseenden är navet i svensk sjöfartsnäring. Möjligen kan man sätta ett litet frågetecken för att alla medverkande är av manligt kön. Visst är sjöfarten av tradition en maskulin bransch men åtminstone inom den akademiska världen finns det flera kvinnliga ekonomhistoriker av hög klass.

De båda redaktörerna har verkligen förtjänat all uppskattning. De har åstadkommit ett uppslagsverk om vår kommersiella sjöfart som länge saknats och som därmed fyller en stor lucka i bokhyllan. Inte minst glädjande är den systematiska och genomförda satsningen på bokens illustrationer, där särskilt det rikhaltiga arkivet på Svensk Sjöfartstidning kommit till flitig användning. Så det är bara att ödmjukt tacka och ta emot.

Jan Häggström & Bengt Westin, *De gula färjorna – Statens vägfärjor 1944–2010* (Vaxholm: Trafikverket Färjerederiet, 2011). 120 s., inb., ill.

*Anmäld av Bo G Hall*

I våra svenska sjöar, älvar, åar och skärgårdar finns många sorters flytetyg som svarat och alltså svarar för förbindelserna över vattnen. Kanske tenderar några av dem att hamna lite i skymundan trots att de är nog så väsentliga för att landet ska fungera. Därför är de ångermanländska parhästarna Häggström/Westins nya skrift om våra vägfärjor under de senaste sjuttio åren mera än välkommen. Nu tar visserligen författarna utgångspunkt redan i 1734 års lag och dess gästgiveriförordning. I den ingick nämligen i vissa fall en skyldighet att även hålla färja. Men deras egentliga ärende är att skildra vad som hänt sedan 1944 då Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, sedermera omdöpt till Vägverket, av regeringen fick det samlade uppdraget att ansvara för landets vägfärjor.

I egna kapitel redovisas statens organisation av färjetrafiken under åren liksom de många färjelederna i Sverige. Så följer avsnitt om färjelägena, för varje led finns ju två, och hur dessa utvecklats från ganska enkla anläggningar till nutidens moderna ramper. Likaså belyses sommar- resp. vintertrafiken i egna kapitel. Den senare erbjuder ju särskilda bekymmer med tillfrusna vatten. Olika sätt att hålla vattnet fritt, t.ex. nedsänkta propellrar i ständig rörelse eller sprängningar med dynamit, har prövats under åren. Men ofta har vintrarna varit så kalla att man kunnat ersätta färjorna med ordentligt underhållna vägar över isarna.

Den större och senare delen av boken är en noggrann redovisning av färjorna med nummer, namn och inte minst färg – alla har inte varit gula! Här ingår också byggnadsvarven och en intressant beskrivning av hur en färja blir till, samt en uppräknings av färjerederiets egna varv och slipar. I anslutning här till uppräknas alla 345 färjor som Färjerederiet har och har haft med mått, tillkomstår och byggnadsvarv. Boken avslutas med en förteckning över alla färjor som nämns i boken. Detta måste vara en veritabel guldgruva för alla kalenderbitande båtologer, men också ha ett stort värde för hembygdsforskarna i de berörda trakterna i vårt land. Och de är som bekant många, både forskarna och trakterna.

Boken är slösande rikt illustrerad, vilket underlättas av det generöst tilltagna formatet. Här blandas bilder av gamla handrodda färjor med moderna gula

stora skrov. Vägverkets museum har i sammanhanget visat sig vara en överflödande rik källa. Särskilt har jag fäst mig vid ett 1930-talsfoto som täcker ett helt uppslag och hämtats från Svinesundsleden. Det föreställer en påtagligt primitiv färja, egentligen bara en flytande träflotte, med enkla metalledstänger på båda sidor. Trots det tronar på den, och det är i stort allt som där ryms, en stor personbil av dåtida amerikansk modell. Bilisten har uppenbarligen varit i Norge och åkt skidor eftersom några par sådana vilar mot bilens yttre fotsteg, ordentligt surrade vid dörrhandtaget. Två kepsförsedda färjekarlar hanterar färjans tillägg på den svenska sidan, en av dem med hjälp av en lång båtshake. Något att tänka på för de nutida bilister som susar förbi högt ovan vattnet på den nyaste Svinesundsbron! En annan härlig illustration har Sundsvallsbåtologen Lars Pettersson stått för genom en helsidesbild från Alnösundet där boserbåten *Galtström* med timmersläp tvingar *Färja 233* att göra en extrasväng under det att kollegan *Färja 243* däremot kan hålla sin vanliga kurs. Bilden är sålunda tagen före Alnöbrons tillkomst 1964.

Just att många färjeleder försvunnit och ersatts med broar ger boken åtskilliga exempel på. I själva verket rör det sig om dramatiska förändringar. År 1940 fanns det 136 färjor i vårt land medan motsvarande siffra sjuttio år senare var 37. De flesta leder har alltså avvecklats, men några nya har också tillkommit. Det helt dominerande antalet nedläggningar har skett i de fyra nordligaste länen. I Norrbotten har sålunda 40 färjor bantats till tre och i Västernorrland återstår bara en färja – den till Hemsön i Sannasundet norr om Härnösand – av de ursprungliga 19. Totalt har staten sedan 1944 drivit ca 160 allmänna färjeleder. Idag återstår alltså 37 leder där 62 färjor årligen transporterar 22 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Författarna har valt ut 14 färjeleder som de presenterar närmare i ord och bild.

Landets längsta färjeled går egentligen över öppna havet till den lilla Holmön öster om Umeå, välkänd från väderrapporterna. Sträckan mäter nästan en mil och är snarare en båtled. Den trafikerar av *Helena Elisabeth* som på fastlandssidan landar i Norrfjärden. Färjan är byggd vid Holms Skeppsvarv i Råå 1983 och kan ta en personbil och 173 passagerare. Som jämförelse kan nämnas att den kortaste färjeleden bara är på 75 m och finns vid Högsäter.

Det är svårt att tänka sig några som är bättre lämpade att skriva denna de moderna vägfärjornas historia. Bägge författarna är nämligen sedan länge etablerade som gedigna båtologer. Bland mycket annat har de ägnat avsevärd tid

och forskning åt att i text och bild dokumentera de många bogserbåtar som varit i tjänst i våra norrländska älvar och, släpandes oändligt långa timmerbuntar, utmed Bottenhavets kuster. Jan Häggström är en hängiven fotograf och var länge skeppare vid färjan mellan Veda och Nyadal, vilken upphörde först när Högakustenbron invigdes 1997. Dessutom hade han därefter centrala uppgifter som avdelningschef och operativ chef vid Färjerederiet. Bengt Westin, å sin sida, har tjänstgjort som lärare och skrivit läromedel samt dessutom under tjugo år varit redaktör för *Lubrikatorn*, Medelpads Sjöhistoriska Förenings förnämliga medlemsblad. Bara det innebär en storartad insats när det gäller att slå vakt om vår maritima kulturhistoria i denna del av landet och i tid rädda sådant som annars skulle ha skattat åt förgängelsen.

Kanske deras skrift hade mått bra av att struktureras lite bättre. Ibland tvingas man bläddra fram och tillbaka några gånger för att få fram alla fakta om en enskild färja. Och nog hade en Sverigekarta med återstående färjeleder inprickade varit till god nytta. Men detta är bagatellartade invändningar. Mitt slutomdöme måste bli mycket gott. Boken ger helt enkelt ett antal viktiga bidrag när det gäller att förstå hur vår moderna logistiska svenska värld formats.

Benerson Little, *Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present* (Washington DC: Potomac Books, 2010). 376 s., inb., ill.

Anmäld av Karl Sörenson

Under många år har det rått en brist på systematiska studier av fenomenet sjöröveri. Denna avsaknad har säkert haft sin naturliga förklaring. Sjøröveri har under efterkrigstiden och det kalla kriget varit en företeelse som främst varit ett bekymmer för sjöfarten, men som existerat bortom tidningsrubriker och det allmänna medvetandet. Geostrategin liksom populärkulturen var avlägsen. För de som likväl ville bilda sig en uppfattning om sjöröveri bortom de mer enkla beskrivningarna var utbudet skalt, även om det funnits undantag. Janice E. Thomsons bok *Mercenaries, Pirates and Sovereigns* (1994) ger en god bild av sjöröveriets *raison d'être*, och som framgår av titeln, jämför den fenomenet sjöröveri med legosoldater varpå dessa kategorier kopplas till regenters skiftande behov, men bristande kontroll, av privata säkerhetsaktörer. Detta är en bok som, sina 15 år till trots, fortfarande är högaktuell. Annars har det varit ont om mer seriös litteratur som är kopplad till modernt sjöröveri.

De senaste åren har dock inneburit en monumental kanonad av piratlitteratur. Två faktorer verkar tillsammans ha aktualiserat sjöröveri och skapat en ny efterfrågan på litteratur i ämnet. Den första anledningen är det ökande sjöröveriet i Sydostasien och framförallt utanför Somalias kust där sjöröveriet börjat få strategiska konsekvenser för handel och sjöfart. Den andra faktorn, som nog inte ska underskattas, är Walt Disneys omåttligt populära *Pirates of the Caribbean* filmer. Kombinationen har gett upphov till ett lätt schizofrent utbud. Många är de böcker som fortsätter på den redan inslagna vägen och ger populära skildringar av kända pirater som t.ex. *The History of Pirates* av Konstam Angus från 2002. Denna skjut-och-hålla-i-hatten litteratur står jämte mer seriösa försök att nå nya insikter om det nygamla fenomenet sjöröveri.

En författare som uppenbarligen insett att piratlitteraturens bästa tid kan vara nu är den amerikanske författaren Benerson Little. Little, en före detta Navy Seal och tidigare verksam vid Naval Special Warfare Strategy and Tactics

---

Karl Sörenson är forskare i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

Group, har de senaste åren skrivit inte mindre än fem böcker, alla på temat sjöröveri. Av dessa böcker är kanske *Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present* den mest ambitiösa. Precis som de flesta som försöker tackla fenomenet sjöröveri ställs Little inför problemet: Vem är egentligen en pirat? Man kan som Thomson problematisera begreppet pirat och koppla det till kapare och länka detta till statens roll? Men här finns även alternativa förklaringar, där en del t.ex. vill sammanföra sjöröveri med terrorism, medan andra finner det maritima säkerhetsperspektivet vara en lämplig utgångspunkt för att försöka förstå fenomenet.

Som en entusiast i ämnet verkar Little främst intresserad av bekrigandet av de som rövar eller förstör till sjöss, och han låter sin definition återspegla detta. Little bygger ett familjetråd där alla stryker omkring till havs (roves) ingår. Detta innebär att det inte endast är pirater som studeras, utan även kapare (privateers), vilka författaren kallar piraternas kusiner. Kaparna har i sin tur en lillebror, enligt Little, *lettre de marque*, ett ord som saknar motsvarighet på svenska då även dessa brukar benämnas kapare och syftar på handelsfartyg som kapar. Kaparen har även en storebror, "kapar-kryssaren" (cruiser), vilket är ett krigsfartyg som kryssar på jakt efter handelsfartyg att uppbringa eller förstöra. Anfäderna till hela denna brokiga skara är sjöplundrare (sea-raiders) där t.ex. vikingarna och mycenaerna ingår. Med en sådan kategorisering, som måste betraktas som den bredast tänkbara, skrider Little sedan till verket.

Författaren börjar i antiken och arbetar sig systematiskt genom historien via vikingar, buccanjärer i Västindien och de nordafrikanska korsarerna vidare till ubåtskrigen under första och andra världskrigen för att sedan runda av i dagens Somalia. Det är hela tiden piratfamiljens olika taktiker och hur man bäst bemöter dessa som är Littles studieobjekt. Genomgången görs också med viss noggrannhet. Skeppsbyggen beskrivs ingående, liksom bestyckningen vid olika tidpunkter genom historien.

Little gör således ett försök att s.a.s. överbrygga gapet mellan författare som Thomsons seriösa analys och Angus populära ansats och enkla tilltal. Mycket av beskrivningarna blir tyvärr en smula triviala – att vikingarna inte hade horn i sina hjälmar eller att vindens riktning var viktig vid strid under segelskeppens tid känns som onödiga upplysningar även för den relativt oinsatte. Ibland har man även anledning att misstänka att Little gör det något enkelt för sig då han t.ex. påpekar att Vitalibrödernas härjningar i Östersjön inte är så vida kända,

vilket möjligen är sant för den som endast har tillgång till källor skrivna på engelska. Att Vitalibröderna alls nämns vittnar ändå om Littles vilja att vara så heltäckande som möjligt. Det som dock borde vara Littles styrka, modernt sjöröveri och bekämpandet av detta, verkar för Little vara av underordnat intresse jämfört med de många historiska pirater i vars sällskap han verkar trivas bättre. Dessutom tenderar skildringar där hans egna gamla förband, Navy Seals, är inblandade att kännas lite väl flaggviftande.

Efter att ca 4000 års sjöröveri diskats av konstaterar Little att taktiken för sjöröveri egentligen alltid är densamma – mindre fartyg i kombination med snabbhet och djärvhet förenar dagens somaliska pirater med sina historiska och samtida kollegor. Samtidigt påpekar han att även om det finns taktiska lärdomar som bör beaktas, så är de strategiska lärdomarna kanske än viktigare att förstå. Här menar Little att det endast i undantagsfall går att bekämpa sjöröveri till havs då orsakerna så gott som alltid måste sökas på landbacken.

Littles kategorisering vållar honom själv också en del problem. Enligt Little är sjöröveri inte en form av terrorism, då terrorism är politiskt motiverade handlingar medan sjöröveri generellt brukar sägas vara profitdrivet. Men med Littles egen kategorisering är det dock svårt att utesluta terrorism, då han själv öppnat för bl.a. andra världskrigets ubåtskrig där ekonomisk skada endast var ett medel för att nå ett i högsta grad politiskt mål. Det är denna sortens svepande skrivningar som hindrar *Pirate Hunting* från att bli det klagörande bidrag till en redan brokig litteraturflora det annars skulle kunna ha blivit.

Richard Areschoug, *Hitlers pirater: tyska kapare under andra världskriget* (Svenskt Militärhistoriskt Biblioteks förlag, 2011). 228 s., inb., ill.

*Anmäld av Fredrik Eriksson*

O rdet kapare för onekligen tanken till pirater, 1600-talets Karibien och män som Henry Morgan, Svartskägg och Kapten Kidd. På våra breddgrader dyker tankarna på Lasse i Gatan upp. Men kapare är någonting som funnits långt fram i tiden, och piratdåd är någonting som fortfarande sker i delar Asien och inte minst kring Afrikas Horn. Man måste dock ha klart för sig att kapare och pirater inte är samma sak, då kapare verkar på uppdrag av en stat, även om gränserna inte alltid är självklara. Författaren Richard Areschoug har tagit sig an temat tyska kapare under andra världskriget som en del i den ekonomiska krigsföringen mot Storbritannien. Boken är indelad i kronologiska kapitel som behandlar den första vågen av kapare 1940–1941 och den andra vågen under 1942. Därefter var tyska kapare, eller egentligen hjälpkryssare, inte aktiva i någon större utsträckning. Generellt handlade det aldrig om någon stor mängd hjälpkryssare som var aktiva och Areschoug redogör för totalt nio fartyg, men också för flera depåfartyg och uppbringade fartyg som sattes i tysk tjänst. I boken berör författaren också de av tyska flottans slagskepp, "fickslagskepp" och tunga kryssare, som utförde räder på Atlanten under kriget.

Själva idén att bygga om handelsfartyg och sätta dessa i tjänst som hjälpkryssare med uppgift att föra handelskrig, sammanhängde egentligen med den tyska flottans svaghet. Detta i sin tur sammanhängde med den tyska förlusten i första världskriget och Versaillesfördragets flottbegränsning. Upprustningen av flottan efter Hitlers makttillträde 1933 hade ännu 1939 inte fått genomslag och dessutom var satsningen på flottan inte helhjärtad. Men redan under första världskriget använde den kejserliga flottan kapare och övervattensfartyg för handelskrig. Den stora skillnaden då, gentemot under andra världskriget, var att Tyskland hade kolonier som stödjepunkter för kaparna, även om dessa snart föll för ententens styrkor. Tyskland hade således föregångare på kaparområdet, liksom man hade på ubåtsområdet (man måste hela tiden minnas att ubåtarna

---

*Fredrik Eriksson* är fil.dr i historia vid Samtidshistoriska institutet, Södertörns högskola.

både under första och andra världskrigen var de allra viktigaste medlen för att bedriva handelskrig och kaparna var aldrig något annat än en marginell företeelse), och anledningen var givetvis den brittiska flottans numerära överlägsenhet. Därför blev kaparnas verksamhet aldrig mer än nålstick för Storbritannien, även om britererna var tvungna att avdela resurser för att övervaka världshaven. Man kan dock säga att det finns två punkter som förtjänar att diskuteras mer i detalj, nämligen problemen med underhåll och relationen mellan kapare och ubåtar.

För det första, visar Areschoug på de stora svårigheter som kaparna stötte på under sin verksamhet och det absolut största problemet var underhåll. Medan Tyskland under första världskriget hade haft kolonier i Afrika, Asien och Stilla havet som utgångspunkt för sina kapare, och även flotteskadrar, fanns ingenting av detta under andra världskriget. Därför krävdes depåfartyg för att överhuvudtaget möjliggöra verksamheten. I framställningen syns detta tydligt, bl.a. avseende olika platser som användes för att bunkra, men också att kaparna tog förnödenheter från uppbringade fartyg. Underhållsproblemen i kombination med brist på väderrapporter och bristande tysk flygspaning gjorde att kapare, såväl som ubåtar, hade stora problem. Författaren hade dock kunnat göra en ännu större poäng av denna problematik som sammanhänger med att kaparverksamheten från tysk sida egentligen var ett symptom snarare än en vald strategi. Det var ett symptom på en svag flotta utan ett stort underhållsnät, som trots detta globalt måste ta sig an det brittiska imperiets och Royal Navys styrka. Kaperiet var en fattigmanslösning för att störa den brittiska handeln, men liksom under första världskriget, var det ubåtarna som tekniskt, taktiskt och strategiskt bäst kunde utföra denna uppgift. Kaparnas verksamhet under första världskriget hade också varit begränsad, men den bakomliggande tanken var densamma. Trots att Tyskland då hade en stor högsjöflotta kunde man inte utmana Royal Navy.

Det är relationen mellan tysk svaghet och försöken att lösa detta som inte i tillräcklig grad syns i Areschougs resonemang. Av samma anledningar som ovan, bristande underhåll och spaning, fick de tyska övervattensfartygens räder heller ingen större effekt på kriget, annat än att Royal Navy var tvungen till brandkårsutryckningar vid några tillfällen. Ubåtskriget under andra världskriget är dock väl utforskat, inte minst av Clive Blair, vars böcker också utgivits av Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek. Som läsare saknar jag dock länken till den

stora strategiska kampen om Atlanten då ubåtskriget endast har en perifer roll i Areschougs framställning.

För det andra, tar författaren även upp de svenskar som tjänstgjorde på fartyg i allierad trafik och som sänktes eller uppbringades av de tyska kaparna. Denna del av studien är hittills okänd och är därför en viktig del i vår kunskap om Sverige under andra världskriget. Areschoug har även tidigare berört den svenska handelsflottan under kriget i andra verk. Materialet för Areschougs bok är främst tidigare litteratur, varav den tyska författaren Jochen Brennecke framstår som den absolut viktigaste. Hans verk om tyska hjälpkryssare, blockadbrytare och specifika övervattensfartyg utgör en central del av materialet för Areschoug, tillsammans med en mängd andra tyska titlar på temat. Detta är inget problem i sig eftersom syntetiserande historieskrivning har en viktig och central plats.

En faktor om problematiken mellan kaperi och sjöröveri bör också beröras, nämligen det stora behovet av att maskera de tyska kaparna. Detta är och har varit en gråzon bland krigets lagar. Maskering är givetvis tillåtet, medan maskering till ett allierat civilt fartyg är mer problematiskt. Man kan dra en parallell till tyska soldater i amerikansk uniform under Ardenneroffensiven. Deras verksamhet för att förvirra de allierade betraktades som ett allvarligt krigsbrott och reglerna om krigsfångar gällde exempelvis inte dessa tyska soldater. Det finns således en problematik i kaperiet vad gäller maskering och förledandet av fienden. Detta innebär inte att de tyska hjälpkryssarna var brottslingar, utan man bör endast hålla denna försvårande omständighet i minnet. Författaren är dock inte helt tydlig i denna problematik även om det i inledningen finns en definition av kaparen kontra piraten. Trots detta är titeln onekligen *Hitlers pirater* (min understrykning) och ingenting annat.

Framställningen är god även om den periodvis mer bär spår av en kronologisk uppräknings av fartygens aktivitet än av en analys (det senare är i ärlighetens namn inte heller författarens syfte). Relationen till de stora skeendena finns med men endast vid horisonten och boken skulle ha tjänat på en tydligare länk till den tyska planeringen och inte minst ubåtskriget. Bortsett från detta är boken både spännande och ger läsaren en lätt romantisk känsla. Det är svårt att tänka bort de tyska kaparna och fartygen under första världskriget, som *Goeben*, *Breslau*, Amiral Spees flottilj och kryssaren *Königsberg*.

Ruddock MacKay & Michael Duffy, *Hawke, Nelson  
and British Naval Leadership, 1747–1805*

(Woodbridge and Rochester: The Boydell Press, 2009). 240 s., inb., ill.

Anmäld av Bengt Larsson

Storbritanniens framväxt som världsmakt under 1700- och 1800-talen var helt och hållet avhängigt dess örlogsflottas förmåga att skydda rikets handel. Historien om hur *Royal Navy* blev havens okrönte dominant och instrument för *Pax Britannica* förtjänar därför fortfarande studium. Särskilt det marina ledarskapet var av helt avgörande betydelse för utvecklingen och studiet av detsamma kan alltså ge nya perspektiv och insikter till förståelsen av händelseförloppet. Detta är också där författarna fokuserar sina ansträngningar. Förutom att allmänt lyfta fram amiral Sir Edward Hawke (1705–1781), som författarna helt orättfärdigt menar kommit i skymundan, vill man genom en komparativ studie påvisa vissa avgörande egenskaper som gjorde Hawke och sedermera Nelson till de ojämförligt främsta bland likar.

Boken inleds med att författarna, på ett initierat och lättfattligt sätt, översiktligt tecknar huvuddragen av den sjömilitära utvecklingen på taktisk och strategisk nivå under 1700-talet intill 1815. Sjökrigets vapen, mål och medel, inklusive de mänskliga aspekterna, beskrivs. Författarna återkommer sedan regelbundet till dessa förhållanden i framställningen. Därefter låter de amiral Hawkes levnadsteckning löpa som en röd tråd genom hela beskrivningen av situationen från tidigt 1700-tal till 1760-talet. Den rent deskriptiva beskrivningen av händelseutvecklingen interfolieras med förklaringar, kommentarer och bataljbeskrivningar.

Med utgångspunkt i Hawkes bedrifter ställer författarna upp tolv kriterier (standarder) för exceptionellt ledarskap under segelfartygsperioden. Kriterierna innefattar ledarskap på taktisk- såväl som strategisk nivå, likväl som aspekter på ledarskap för flottan som organisation. Mot dessa ställs sedan successivt de tongivande amiralerna under de följande fyrtio åren, då de strategiska och taktiska lärdomarna från Hawke faller i glömska vilket, enligt författarna, leder till brittiska motgångar. Dessa motgångar resulterar i att lärdomarna från Hawkes tid återupptäcks och ingen arvtagare framstår som mer rättmätig än

---

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör vid 3. Sjöstridsflottiljen, Karlskrona.

Nelson, vars levnadsbana tecknas i avslutningskapitlet som den ende som fullt ut kan mäta sig med Hawke. Bokens avslutande del utgörs av sammanfattning, slutkommentarer och källförteckning.

Till bokens styrka hör bl.a. det sätt på vilket personbeskrivningarna i biografierna verkligen för fram kärnan i de olika personligheterna. Författarna är goda stilister, språkbehandlingen är utmärkt, och de behärskar verkligen sitt ämne vilket framgår i analyser och beskrivningar. Varje kursändring, vändning eller gir placeras korrekt i sitt taktiska sammanhang. Trots att verket är författat av fackmän lyser berättarglädjen igenom. Bokens disposition upplevs emellertid inte som helt igenom oproblematiske. Till del känns den något "spretig" vilket möjligen kan bero på att det är två författare.

Lättast att kritisera är dock den komparativa studien av de olika amiralerna. Framtagandet av de tolv kriterierna upplevs inte som helt invändningsfri. Även om kriterierna i allt väsentligt upplevs som relevanta är de också något otympliga till sin utformning. Den största invändningen är ändå det sätt på vilket kriterierna tillskrivs eller inte tillskrivs amiralerna. Metodologi och systematik kan upplevas som något godtycklig och ibland uppstår tvivel på hur viktningen av visade egenskaper gjorts. Alternativa synsätt förekommer men sparsamt. Författarna påvisar att de är medvetna om problematiken, vilken är generell för studier av denna typ. Sammantaget upplevs dock studien ändå som övertygande, vilket förklaras inte minst av att författarna verkligen är experter inom sitt ämnesområde.

I alla skildringar av slag är kvaliteten på kartor och skisser av närmast avgörande betydelse för förståelsen av de för läsaren stundtals komplicerade eller förvirrade skeendena. De åtta kartorna är föredömligt tydliga och enkla i sin utformning och till antalet tillräckliga. Boken är sparsamt illustrerad med endast porträtt av Nelson och Hawke. Framställningen hade vunnit på om också de övriga i boken recenserade amiralerna illustrerats. De tre tabellerna tjänar väl sitt syfte, men kunde gott kompletteras av fler för ökad tydlighet. Källförteckningen omfattar ett antal primärkällor, men också en ansevärd förteckning av bearbetningar, något som mot bakgrund av tidsperioden knappast kan anses som anmärkningsvärt.

Ruddock Mackay och Michael Duffy har författat en mycket välskriven och läsvärd bok. Verket är av intresse icke blott för dem som kan sin Hornblower eller Nelson utan också för den marinhistoriskt inriktade akademikern. Författarnas komparativa studie av ledaregenskaper placerar inte bara in de redovisade amiralerna i sitt historiska och strategiska sammanhang utan den kan också med fördel tjäna som modell och inspirationskälla.

David Loades, *The Making of the Elisabethan Navy 1540–1590 – From the Solent to the Armada* (Woodbridge and Rochester: The Boydell Press, 2009). 243 s., inb.

Anmäld av Ingvar Sjöblom

Den brittiske professorn David Loades har skrivit en mycket intressant bok om skapandet av Elisabeth Tudors flotta. Boken *The Making of the Elisabethan Navy 1540–1590 – From the Solent to the Armada*, som utgavs år 2009, är en uppföljare till hans tidigare verk *The Tudor Navy* från år 1992.<sup>1</sup> Boken är så mycket mer än en beskrivning av flottan under Elisabeth I. Vi får följa utvecklingen under Henrik VIII med start från sjöslaget vid Solent 1545 mellan Henrik VIII och Francis I av Frankrike. Det kan redan nämnas här att Loades ger en detaljerad och källnära kronologisk beskrivning av händelserna som följer.

Halva boken ägnas åt utvecklingen före Elisabeths tillträde till makten 1558. Elegant ges även en bred beskrivning av den historiska kontexten. Loades är genom sin mångåriga forskning expert på Tudorsläkten. Bokens kapitel är också huvudsakligen indelade efter kungatronen, där flottans framväxt under Henrik VIII, Edvard VI och Filip och Mary penetreras. Liksom i Sverige har kungamakten en central roll för utvecklingen, även om kungens råd för marina saker (the King's Council for his Marine Causes'), senare amiralitetet, delegerades ansvaret. Väl kända var Henrik VIII:s magnifika krigsfartyg *Mary Rose* (600-ton) och *Great Harry* (1200-ton). Loades går grundligt igenom fartygslistor, fartygsstorlekar och artilleriets utveckling under den här tiden. I jämförelse kan nämnas Gustav Vasas fartyg *Stora Kravelen* (1800-ton) och *Kamperman* (700-800 ton) från 1530-talet.<sup>2</sup> Redan då byggdes större fartyg än skeppet Vasa som sjönk 1628 (1200-ton).

En skillnad mellan den svenska flottan och engelska flottan är att det i England tidigt utvecklades ett system för att inlåna och bestycka privatägda handelsfartyg. Detta skedde i Sverige mer undantagsvis. Under Henrik VIII utvecklades också kaperiverksamheten, vilket ledde till att flottan i

---

Ingvar Sjöblom är historiker och adjunkt i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

slutet av 1540-talet blev en viktig ekonomisk faktor i samhällsapparaten. När det gäller flottans ledning bestod amiralitetets medlemmar hela tiden av aristokrater. Loades menar också att det var naturligt att disciplineringen ombord på fartyget underlättades om kaptenen var en gentleman, en adelsman. Det skapade också en social överhöghet över både knektar och besättningsmän (s. 48). Samma förhållande synes föreligga i den svenska flottan under en stor del av 1500-talet.

En viktig detalj var navigatören Sebastian Cabot som återvände till England i slutet av 1540-talet. Han hade ett förflutet som Karl V:s överstyrman (Pilot Major), baserad i Sevilla. Med sig hade han hemligheten från *Casa de Contratacion*, dvs. organisationen som kontrollerade den transoceaniska handeln. Där fanns en avdelning som kan liknas vid en spansk navigationshögskola. Detta var centralt för kunskaper om oceangående navigationskonst. Det dröjde dock till år 1561 innan en av navigationsböckerna, Martin Corte's *Arte de Navegar*, översattes till engelska. Den oceangående navigationskonsten var därmed inte längre en spansk hemlighet.

I Sverige är Erik XIV:s giftermålsförsök med Elisabeth I väl känt. Där presenterades också den svenska flottan som under hertig Johans ledning rest till London för hertig Eriks frieri år 1559. Genom den nyligen bortgånge professor Jan Gletes forskning vet vi att den svenska flottan under åren 1563–1566 utvecklades till Europas största flotta av seglande krigsfartyg. Runt år 1580 var den störst i världen.<sup>3</sup> Sett till antal fartyg blir kalkylen annorlunda, då både Spanien och England hade ett stort antal mindre bestyckade handelsfartyg.<sup>4</sup>

Ottomanska riket hade en enorm galärflotta. Det ger ändå perspektiv, men i historien om den engelska flottans framväxt under Elisabeth I, hamnar Sverige i skymundan. Storleksmässigt passeras Sveriges flotta av England under mitten av 1580-talet. Loades ger en bred beskrivning av flottan under Elisabeths regeringstid. Genom administrativa källor redovisas den ekonomiska utvecklingen där personalen inledningsvis synes utgöra hälften av kostnaden. Flottan hade mångdubblats sedan tiden för Henrik VIII:s flotta. År 1582 kunde flottan uppbringa 13 000 sjömän, 2 300 fiskare och 1 000 av Thames vattenmän (watermen). År 1536 ska sjömännen bara ha uppgått till mellan 500 och 600 personer (s. 129). När det gäller löneutbetalningar till personalen i flottan återfinns enligt Loades så kallade Quarter Books för åren 1562–63, 1570, 1574, 1578 och 1601. I Sverige är räkenskaperna i stort sett bevarade årligen från 1540-talet. Här vore det intressant med en forskningsjämförelse.

Boken går också igenom den oceangående pirat- och kaperiverksamheten. Sir Francis Drakes resor till Västindien i början av 1570-talet kanske inte var så lönsamma, eftersom bytet mest täckte utgifterna, men det ledde till kändisskap och finansiering av ytterligare expeditioner där spanskt silver gjorde honom förmögen. I samband med kaperierna under världsomseglingen 1578–1580 inbringade han guld och silver till ett officiellt värde av 307 000 pund (och ett verkligt värde av 600 000 pund). Han kunde därmed leverera pengar till ett helt års statsbudget till drottning Elisabeth. Detta gick inte obemärkt förbi. Tillförseln av guld och silver till Spanien var hotad. Det här blev sedermera ett led i upptakten till Spanska armadan 1588 och ett skifte där England blev en marin stormakt.

Katastrofen på spansk sida förstärktes av stormar och överlägset artilleri på de engelska krigsfartygen. Enligt Loades saknade spanska artillerister även erfarenhet av strid till sjöss. Här fanns också exempel på linjetaktik från engelsk sida. Dödstalen var enorma. Det beräknas att 8 000 av 16 000 personer som tjänat i den spanska armadan dog. Trots detta var det få som dog i verklig strid. Kostnaden som uppgick till 2,5 miljoner pund gjorde Filip och den spanska staten nästan bankrutt. Sammanfattningsvis ger David Loades bok en alldeles förträfflig beskrivning av den engelska flottan under 1500-talet. Den källnära beskrivningen gör att den har en given plats hos marinhistoriker långt fram i tiden.

## Noter

<sup>1</sup>Loades, David, *The Tudor Navy* (Aldershot: Scolar, 1992).

<sup>2</sup>Glete, Jan, *Swedish Naval Administration 1521–1721. Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden: Brill, 2010), s. 683f.

<sup>3</sup>Glete 2010, s. 160, 375.

<sup>4</sup>Rushdie, Salman. *The Ground Beneath Her Feet* (New York: Henry Holt, 1999).

Andreas Linderöth (red.), *Kriget som aldrig kom – 12 forskare om kalla kriget* (Karlskrona: Marinmuseum, 2011). 223 s., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Forskningen om Sverige under det kalla kriget har under senare år upplevt en i det närmaste explosionsartad utveckling. Efter en viktig, men lite dröjande start i form av två statliga utredningar om vår neutralitetspolitik under förra respektive senare hälften av kriget (1949–89), har forskningen kommit på bred front. Främst måste man räkna det huvudsakligen statsvetenskapliga projektet *Sverige under det kalla kriget* (SUKK) och det militärhistoriska *Försvaret och det kalla kriget* (FOKK). Inte minst det senare projektet, drivet av den energiske och kunnige Kent Zetterberg, har nu avsatt ett 25-tal publikationer av olika tyngd.

Detta är en viktig bakgrund till den uppsatssamling som Marinmuseum gav ut i anslutning till sin utställning om det kalla krigets sista tio år, 1979–89. Flera av bidragen är skrivna av forskare som sysslar med perioden, medan andra utgör sammanfattningar av forskningsläget. Såväl utställningen som boken fokuserar på 1980-talet, med dess djupfrysta första del och den stegvisa upp-  
tiningen mellan maktblocken från 1985–86.

Boken är ett vällovligt försök att beskriva hur det kalla kriget såg ut i vardagen, såväl längs den hermetiskt avspärrade gränsen mellan DDR och Förbundsrepubliken, som i sovjetiska som svenska garnisonsorter, förvisso två mycket, mycket skilda världar. Viktiga uppsatser av Thomas Roth, Samuel Palmblad och Marie Cronqvist belyser hur utbyggt det svenska totalförsvaret var, med förgreningar i snart sagt alla samhällets delar och funktioner. I ett komparativt perspektiv resonerar Beate Feldmann Eellend om garnisonens betydelse för garnisonsorten på östtyska Rügen, i det svenska Fårösund och på Ösel i det sovjetockuperade Estland. Här anknyter hon till tidigare nordisk forskning på garnisonsstadens betydelse, men gör ett intressant försök till komparation mellan olika krigsmakter och samhällsystem.

---

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

Mentalitetshistoria är ett intressant, men inte alldeles enkelt, forskningsområde. Den väl meriterade historikern Sverker Olofsson diskuterar svensk rädsla under 1980-talet och berör såväl svensk rysskräck i ett historiskt perspektiv som samtida främlingsfientlighet. Men här anser jag att han skjuter lite vid sidan av målet. Den stämning av oro, ja i en del fall rädsla, som växte fram under 1980-talets ubåtskriser var högst reellt upplevt och hade sin grund i en konkret hotbild. Andreas Linderoths väl balanserade uppsats om kalla krigets 1980-tal i Blekinge belyser detta väldigt tydligt.

Som torde ha framgått av det ovanstående är Marinmuseums kalla kriget-bok inte primärt en marinhistorisk sådan, men Östersjön, det maritima och det marina finns där hela tiden, som en mer eller mindre tydlig och viktig bakgrund. Samtidsarkeologen Anna McWilliams diskuterar dessutom direkt "Östersjön som järnridå" i sin jakt på fysiska lämningar av det kalla krigets avspärningar. Boken är ett till större delen gott bidrag till forskningen om det kalla kriget och visar att ett museum som Marinmuseum ibland mycket väl kan göra en bredare ansats än man vanligen brukar, utan att förlora kärnuppgiften ur fokus.

Mikael Holmström, *Den dolda alliansen – Sveriges hemliga Nato-förbindelser* (Stockholm: Atlantis, 2010). 656 s., inb.

Anmäld av Andreas Linderöth

Mikael Holmström, journalist på *Svenska Dagbladet*, har skrivit en omfattande och gedigen bok som ger ett viktigt bidrag till bilden av Sveriges säkerhetspolitik under den senare delen av kalla kriget. Han visar och menar, som titeln *Den dolda alliansen* antyder, att Sverige i princip hade ett så nära men samtidigt dolt samarbete med väst att landet i praktiken var Natomedlem. Det fanns ett nära samarbete med väst på såväl underrättelseområdet, där bl.a. svensk signalspaning i realtid vidarebefordrades västerut, som på mer konkret militär nivå när det handlade om planerna för att möta en sovjetisk attack. Holmström uppger att Sverige, i händelse av krig med Sovjetunionen, skulle ha behandlats som vilken annan Natomedlem som helst och fått amerikanskt militärt understöd lika snabbt som exempelvis Norge och Danmark.

Holmström betonar starkt kontinuiteten i Sveriges militära kontakter med väst. Mönstret för kontakterna skapades åren efter andra världskriget och fortsatte på samma sätt hela kalla kriget ut. Detta är viktigt och uppseendeväckande eftersom det strider mot den bild som tidigare offentliga utredningar om Sveriges säkerhetspolitik under kalla kriget har givit och där det hävdas att kontakterna med Nato efter 1960-talet sakta klingade av. Grunden för Holmströms ifrågasättande av denna uppfattning är de intervjuer av 140 personer i inflytelserika positioner som han gjort. Personerna som intervjuats är huvudsakligen svenskar men Holmström har även frågat ut danskar, norrmän, finländare, amerikaner och västtyskar. Bilden som framträder är att kontakterna med väst och Nato inte alls klingade av utan snarare intensifierades och förstärktes under 1970- och 1980-talen även om det skedde mer informellt än tidigare. Samarbetet skedde vanligen genom att svenska, norska och danska representer (normalt civilt) besökte och tog emot sina motparter en gång per år. Då kunde de prata sig samman om hur de skulle bete sig i händelse av krig. Holmström visar tydligt att detta skedde med regeringens goda minne.

---

*Andreas Linderöth* är fil.dr i historia och verksam som forskare vid Marinmuseum i Karlskrona.

Det framgår i boken att alla delar av det svenska försvaret hade nära kontakter med Nato (främst Norge och Danmark, men även i viss mån Västtyskland) och att man på Natosidan tveklöst räknade med att Sverige skulle stå på deras sida i händelse av en konflikt med Warszawapakten i Europa. Även på svensk sida, såväl militärer som tongivande politiker, räknade man enligt Holmström med att man snabbt skulle komma att hamna på västsidan i en eventuell militär konflikt med Sovjetunionen i Europa. Möjligheten att ta emot hjälp västerifrån övades bl.a. i krigsspel på Försvarshögskolan.

Men det fanns också mer konkreta, praktiska överenskommelser. På det marina området förekom exempelvis samarbete med Danmark angående mineringen av Öresund i en krigssituation. Mineringen var samordnad ur ett praktiskt perspektiv så att såväl Sverige som Danmark på vissa ställen kunde lägga ut sina minor på det andra landets territorialvatten. De svenska och danska kustartilleribatteriernas placering var också samordnade för att kunna täcka hela Öresund. Till detta kan läggas att de underrättelser som det svenska signalspaningsfartyget Orion samlade in vidarebefordrades västerut. Det var en förutsättning för att Sverige skulle få köpa den avancerade avlyssningsutrustningen från USA.

Att Holmström är journalist har det goda med sig att han skriver mycket bra och intresseväckande. Förhoppningsvis kommer boken att läsas av många eftersom den belyser en tidigare okänd dimension av Sveriges säkerhetspolitiska agerande under kalla kriget. Boken har alltså tveklöst många förtjänster och Holmström belägger övertygande sin grundtes att samarbetet med väst fortsatte och kanske till och med intensifierades under 1970- och 1980-talen. Flera intressanta detaljer om hur detta samarbete med väst gick till kommer också fram.

Som kritisk läsare kan man dock emellanåt vara lite fundersam över hur stark källkritik Holmström har ägnat sig åt. Man får intrycket av att han emellanåt låter intresset för att berätta en fängslande och bra historia tar överhanden över den kritiska granskningen av de källor han använder. Ett sådant exempel är diskussionen av den sovjetiska ubåten U137:s grundstötning utanför Karlskrona i oktober 1981. Här bygger han okritiskt delar av sitt resonemang, angående de sovjetiska fartygens avsikter, på intervjuer med två svenska tidigare marinofficerare (båda berättelserna går för övrigt att läsa i Marinmusei Vänners Årsbok 2010). Eftersom de sovjetiska arkiven inte är öppna och sov-

jetiska beslutsfattare inte är tillgängliga för forskningen så är det väldigt svårt att säga något mer säkert om avsikterna bakom incidenten eller planerna för den sovjetiska "räddningsstyrka" som sändes ut eller hur det svenska agerandet påverkade Sovjetunionens handlingar.

Holmström visar att man på svensk sida medvetet undvek att sätta samarbetet med väst på pränt. Risken för att det känsliga samarbetet skulle komma i offentlighetens ljus skulle minimeras. Detta är inte bara ett demokratiskt problem, att svenska folket inte fick en korrekt bild av Sveriges säkerhetspolitik, utan innebär även ett problem för den framtida forskningen. Det finns nämligen många intressanta uppgifter i boken som borde undersökas mer ingående för att kunna ge en bättre kunskap och förståelse för den svenska säkerhetspolitiken i praktiken under kalla kriget. Det vore inte minst intressant att mer ingående undersöka hur de marina kontakterna med väst såg ut. Vilka planer på samarbete fanns det i en krigssituation? Förändrades dessa över tid? Möjligen kan man på denna väg också kasta lite mer ljus över 1980-talets ännu så hett omdebatterade ubåtsproblematik. För att kunna belysa denna dimension av Sveriges agerande i kalla kriget borde ett brett upplagt intervjuprojekt genomföras inom kort och helst innan alltför många av den tidens tongivande aktörer blir för gamla. För att sätta in det svenska agerandet i ett större perspektiv vore det synnerligen viktigt med mer kunskap om hur man på sovjetisk sida såg på Sveriges säkerhetspolitik.





## Skeppet Ölands strid 1704

*Christer Hägg*

Under större delen av det stora nordiska kriget eskorterade svenska örlogsfartyg handelsfartyg under deras resa sydvart mot europeiska hamnar – oftast inte längre än till dess Engelska kanalen passerats, men i vissa lägen ända till Spanien och in i Medelhavet. Konvojerna samlades ihop antingen på den så kallade Disken strax söder om Helsingör eller i Marstrand. Oftast eskorterades konvojerna av endast ett örlogsskepp avsett framförallt att hindra kapare och pirater att snappa åt sig fartyg ur konvojen. Att kunna skydda konvojen mot fientliga eskadrar var det dock ingen som begärde.

Den 22 juli 1704 lämnade skeppet *Öland* (54 kanoner), under befäl av kapten Gustaf Psilander, Marstrand med en konvoj bestående av 24 handelskepp. Rutten skulle först gå till Amsterdam där 14 skepp skulle lämnas och sedan vidare genom Engelska kanalen, varefter konvojen skulle upplösas och de återstående tio skeppen skulle fortsätta enskilt till sina destinationer. *Öland* skulle därefter återvända hem. Den 27 juli passerades Amsterdam och dagen därpå befann sig *Öland* med konvojen utanför Orford Ness i Suffolk. Vädret var bra med en laber bris. Under förmiddagen siktades en engelsk eskader om

---

*Christer Hägg* är pensionerad kommendör och fd. ordförande i Sjöhistoriska Samfundet.

*"Worchester har strukit förbi Öland och slitit  
bort Ölands gös och blindor från bogsprötet".  
Till vänster om Öland ses skeppsbåten åter-  
vända från det engelska flaggskeppet.  
Akwarell av Jacob Hägg.*





åtta tvåäckade skepp och en fregatt som långsamt närmade sig konvojen. Psilander höll sig hela tiden mellan den engelska eskadern och konvojen.

Vid 12-tiden låg det engelska skeppet *Worchester* (56) endast cirka 100 meter från Öland och avlossade överraskande två skarpa skott mot *Öland*. Psilander satte genast en båt i sjön och skickade överlöjtnant Utfall över till Rear Admiral Whetstones flaggskepp "för att förnimma hvad han därmed deciderade". Amiralen vände sig till Utfall och frågade "Sen I icke drottningens av England flagga?". Utfall svarade "Sen I icke konungens av Sverige flagga?" och frågade vidare vilken honnör för den engelska drottningen som det svenska skeppet ansågs vara skyldigt och fick svaret "I måste stryka edra märssigel". Utfall svarade: "Därtill haver min kommendör inga order och ej heller lär han stryka". "Då skall jag lära er det strax" svarade amiralen. Knappt hade Utfall hunnit ned i sin båt förrän de engelska skeppen öppnade eld mot *Öland* som dock bet ifrån sig med bredsida efter bredsida mot den engelska övermakten (454 kanoner mot *Ölands* 54). Striden varade i drygt fyra timmar och *Öland* blev efterhand helt sönderskjutet och manöverodugligt. Sexton sjömän hade dödats och 37 var allvarligt sårade. Tre engelska skepp var allvarligt skadade varav två senare fick tas in i torrdocka för att repareras.

Psilander tyckte i detta läge att han tillräckligt hävdade sin instruktion att inte stryka flagg eller att honorera en annan nation genom att stryka märssiglen och lät hissa den svenska örlogsflaggan i "schau" dvs. ombunden på mitten med en lina, vilket utgjorde en allmänt erkänd nödsignal. Engelsmännen avslutade sin eldgivning och tog *Öland* i besittning och alla de svenska handelsfartygen togs som priser. Efter Psilanders död uppstod flera myter om vad som hände efter striden. I flera sjöhistoriska verk<sup>1</sup> målas bilden upp att Psilander fördes till Drottning Anna och av henne belönades med en lång guldkedja och en guldbeslagen värja för sin tapperhet. Han erbjöds även en hög befattning i den engelska flottan som ett bevis på sin yrkesmässiga skicklighet. Inget av detta är sant. Psilander sattes i arrest ombord på ett engelskt skepp och förutom de svenskar som var sårade hölls besättningen i förvar på det sönderskjutna *Öland*,

---

<sup>1</sup>Beckstadius 1734; Tornqvist 1788; Gjörwell 1806; och Bäckström 1884. Viktigare källor: Munthe, Svenska sjöhjältar, 1899; Fontander, De onda åren, 2006; Bäckström, Svenska Flottans Historia, 1884.

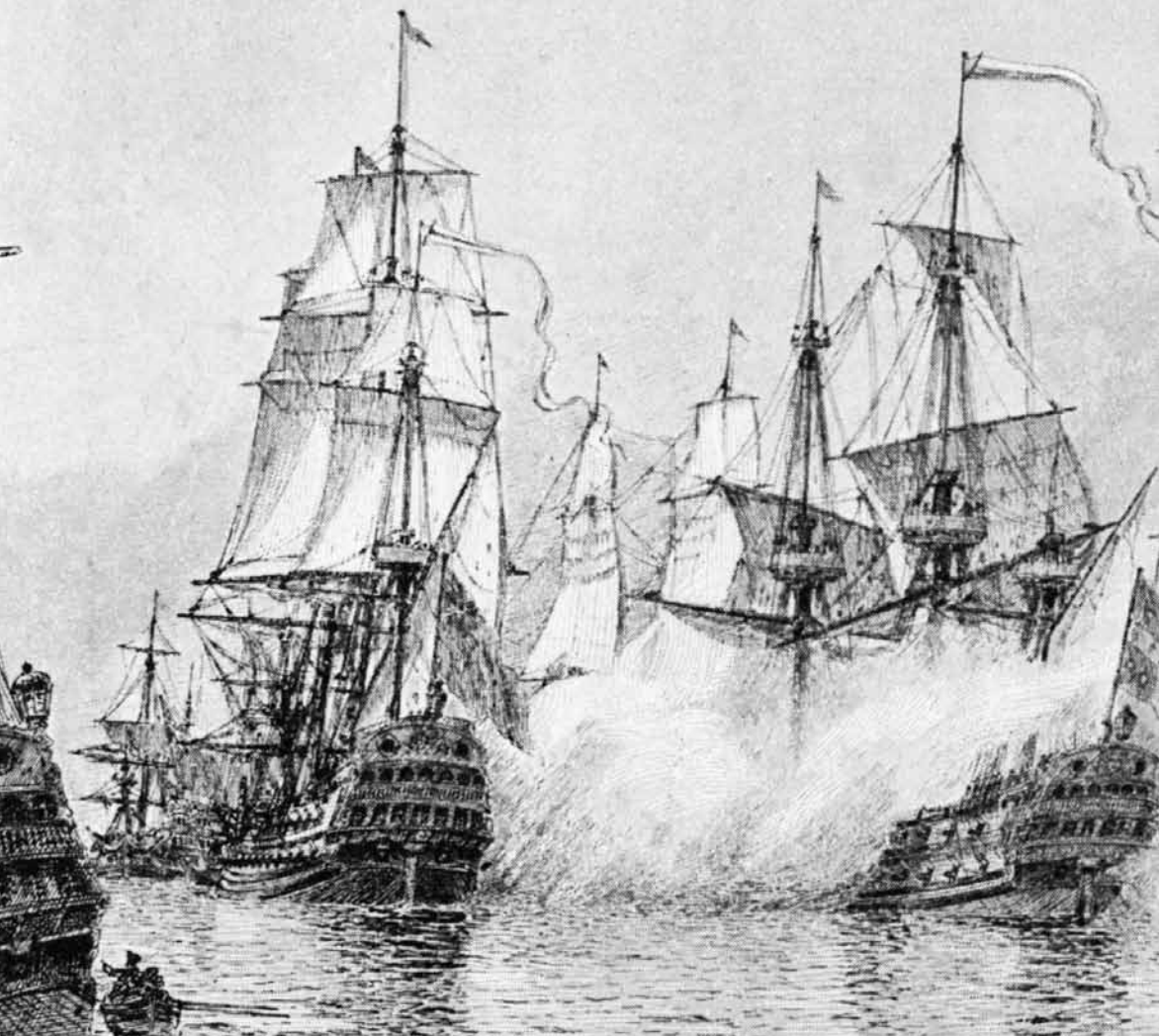
dessvärre under svåra omständigheter då bordningsmanskapet som tog över *Öland* hade plundrat skeppet på såväl personliga effekter som alla förråd.

Först i augusti släpptes Psilander och tilläts återvända till sitt fartyg. Han fick då föra en kamp för att få medel från Sverige att nödtorftigt reparera skeppet och i början av november anträdde återresan till Sverige tillsammans med nio handelsfartyg. *Öland* blev stormdrivet till nödhamn i Norge och först i januari kunde *Öland* sätta kurs mot Göteborg. Den 14 januari, strax efter midnatt, strandade *Öland* på Skagens rev under en svår vinterstorm och besättningen samlades på backen där de fick uthärda tre svåra dygn innan sjön lade sig och besättningen kunde räddas, utom 20 man som försökt ta sig iland med storbåten och omkommit. Psilander kunde bärga en del material, men gav sig med sin besättning snart av till Göteborg. Resultatet av undersökningen av *Ölands* förlisning blev att överlöjtnant von Ackern förklarades vållande till olyckan. Han dömdes i december 1705 till döden av amiralitetsrätten därför att han som vakthavande inte brukat lodet, inte givit akt på kursen, lämnat däck utan förfångning på grund av smärtor efter sår som han fått under striden och inte i tid sett Skagens fyr. Straffet omvandlades senare till 14 dagars arrest på vatten och bröd och sex månaders suspension från tjänsten – han hörde trots allt till de sårades skara. Psilander hamnade i en femårig karantän innan han åter fick ett befäl till sjöss och han befordringar började ta fart. Han blev adlad, upphöjd till friherre, amiral och efter att ha varit guvernör på Gotland i 19 år, president i amiralitetskollegium. Han avled 1738 i Kalmar och begravdes i Kalmar stadskyrka där hans vapensköld återfinns, krönt av en svensk örlogsflagga omgiven av åtta engelska dito.

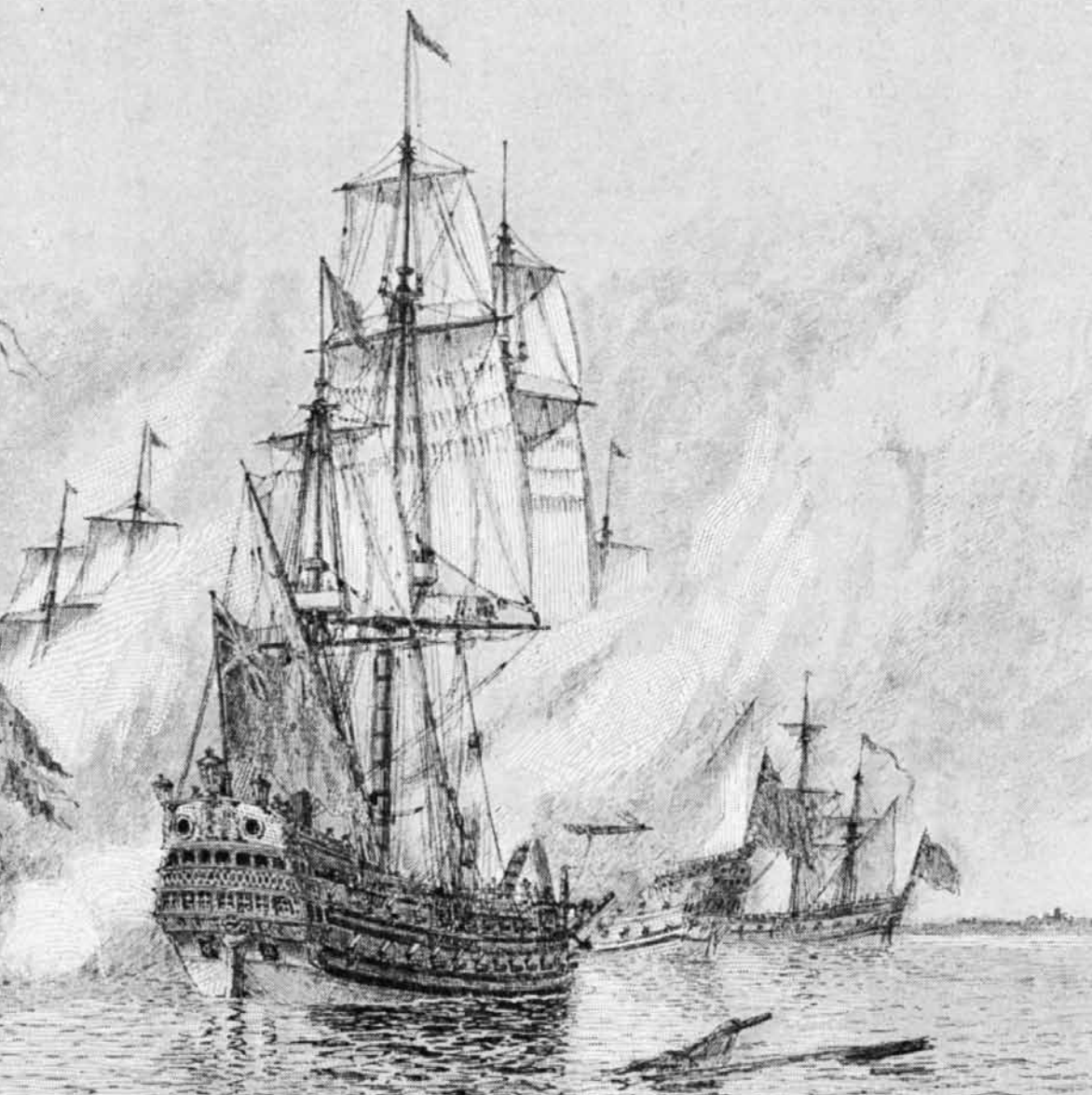
*Ölands* strid 1704 återopades som ett lysande exempel i den infekterade debatten efter den s.k. Färöincidenten 1940, då engelska örlogsfartyg, på Churchills order, kapade fyra svenska jagare, en av dem ironiskt nog döpt till *Psilander*. Chefen för styrkan, kommendörkapten Torsten Hagman, borde enligt sina vedersakare ha gjort som sjöhjälten Psilander, försvarat den svenska flaggans ära i en förvisso utsiktslös strid. Hagman friades i krigsrätten och de flesta tyckte nog att han agerat klokt och att slutet på incidenten, att alla fartyg oskadade kom hem till Sverige, hade varit till gagn för landet.

Redan i samband med svenska akademiens högtidlighållande av Psilanders minne 1831 kom tankar om förnuftet i Psilanders agerande, som var tvunget med hänsyn till Kunglig majestäts instruktion, upp till ytan. Ledamoten, bi-

*"Stridens slutskede. Öland omgivet av fiender".  
Sepialavering av Jacob Hägg.*



skop Franzén höll högtidstalet och sade med hänvisning till Psilanders vägran att hälsa den engelska flaggan: "Både förnuft och mänsklighet syntes fordra, att han hellre underkastade sig en formalitet, som i sådant fall ingenting betydde, än blottställde en mängd människolif jämte en så dyrbar statens egendom, som ett lineskepp är, i en drabbning, hvars utgång intet ögonblick kunde vara



oviss". Psilander hade en rigid kunglig instruktion som styrde hans handlande (det hade inte Hagman, som fick använda sitt förnuft och tillsammans med de övriga fartygscheferna fattade det enda kloka beslut som återstod) att överlämna sina fartyg utan strid och hoppas på att Sveriges regering, med diplomatins hjälp, kunde återföra fartygen i sin ägo.





## Gotland i två versioner

### – Sjökarteringens framsteg i mitten av 1700-talet

*Maria Gussarsson Wijk*

I slutet av 1600-talet började svensk sjökartering organiseras. Denna verksamhet kom då att ingå i Lotsdirektörsämbetets ansvarsområde, dvs. lyda under militär auktoritet. Svårigheterna att kartera vatten innebar dock länge att sjökorten var mycket bristfälliga, vilket i mitten av 1700-talet uppmärksammades både från militärt och civilt håll. År 1756 fattades ett beslut i Riksdagen om att säkerheten till sjöss måste förbättras och ett led i denna strävan blev den så kallade "sjökortsförbättringen". Detta innebar att nya och bättre sjökort skulle framställas på grundval av astronomiska och geodetiska mätningar. För detta krävdes medverkan också från civilt håll, och flera akademiker och lantmätare engagerades i arbetet. Detta låg dock fortfarande under militär myndighet, och det var också främst militärer som utförde hydrografiska mätningar och själva sammanställningen av korten. Den hydrografiska kartan över Gotland, som här presenteras, är ett led i "sjökortsförbättringen". Den visar (i rött) hur lotsdirektör Nils Strömcröna (som innehade detta ämbete 1697–1740) ritat ön och dess omgärdande vatten, troligtvis ca 1732–34, och (i grönt) hur bilden borde "...ändras till i Latituder och Sträckning efter de astronomiska Observationer som derpå blifvit gjorde år 1767". Kartan är osignerad.

---

*Maria Gussarsson Wijk* är fil. dr och arkivarie vid Krigsarkivet i Stockholm.





## Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska Samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

### *Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:*

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning av hittills utgivna titlar med stöd från Sune Örtendahls stiftelse, se [www.sjohistoriskasamfundet.se](http://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 Jerker Widén  
Militärvetenskapliga institutionen  
Försvarshögskolan  
Box 278 05  
115 93 Stockholm  
e-post: [jerker.widen@fhs.se](mailto:jerker.widen@fhs.se)

Till ansökan ska 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 eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i *Forum navales skriftserie* som (aktuellt löpande nummer)".



## Anvisningar för manusförfattare

Manus till *Forum navale* ska vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (Word dokument) till e-post. 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](http://www.sjohistoriskasamfundet.se)

Till manuskript på svenska ska 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 ska placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln ska 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.

Årtal skrivs 1956; men höga tal skrivs med ett mellanslag, t ex 1 956 meter.

Tal upp till tolv skrivs ut (ett, två, tio, tolv), med undantag för procent, mått eller uppräknings 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.



Längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek än löpande text. Utelämnade ord i citat ska markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen ska kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. ska omgärdas med citattecken. Exempel:

Johansson, Ulla, "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i *Oppdaginga av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo, 1982.

Attman, Artur, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik, 1558–1595*. Lund, 1944.

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, Vol. 73, No. 286, January 1958.

Fartygsnamn kursiveras och skrivs utan citattecken.



### ***Sjöhistoriska Samfundets styrelse***

|                      |                                                                                                                                     |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ordförande:          | Kommendör Bo Wallander                                                                                                              |
| Vice ordförande:     | F.d. museichef Klas Helmerson                                                                                                       |
| Skattmästare:        | Fil. dr Eva Eggeby                                                                                                                  |
| Skattmästare:        | Kommendörkapten Mikael Råman                                                                                                        |
| Redaktör:            | Fil. dr Jerker Widén                                                                                                                |
| Biträdande redaktör: | Fil. dr Stefan Lundblad                                                                                                             |
| Övriga ledamöter:    | Lars Bruzelius<br>Professor Lars Ericsson Wolke<br>Gästprofessor Leos Müller<br>Fil. mag. Ingvar Sjöblom<br>Överläkare Björn Werner |

### ***Board of the Swedish Society for Maritime History***

|                       |                                                                                                                                        |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Chairman:             | Captain Bo Wallander                                                                                                                   |
| Vice Chairman:        | Museum Director (ret) Klas Helmerson                                                                                                   |
| Treasurer:            | PhD Eva Eggeby                                                                                                                         |
| Treasurer:            | Commander Mikael Råman                                                                                                                 |
| Editor:               | PhD Jerker Widén                                                                                                                       |
| Deputy Editor:        | PhD Stefan Lundblad                                                                                                                    |
| Members of the Board: | Lars Bruzelius<br>Professor Lars Ericsson Wolke<br>Visiting Professor Leos Müller<br>MA Ingvar Sjöblom<br>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  
Västmannagatan 42  
SE-113 25 Stockholm  
E-mail: [info@sjohistoriskasamfundet.se](mailto:info@sjohistoriskasamfundet.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](http://www.sjohistoriskasamfundet.se)  
Webmaster: Jerker Widén, e-mail: [jerker.widen@fhs.se](mailto:jerker.widen@fhs.se)

### ***Membership***

The annual membership fee is 300 SEK.

### ***Forum navale***

Editor: Jerker Widén, email: [jerker.widen@fhs.se](mailto:jerker.widen@fhs.se)  
Deputy Editor: Stefan Lundblad, email: [lundblad.stefan@gmail.com](mailto: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  
ISSN 0280-6215