



nr 69

Forum navale

Gijs Rommelse: *Political agendas and the contestable legality of privateering: the case of the Dutch-Portuguese War (1657–1662)*

Ulf Sundberg: *Bohusläns eskader av arméns flotta 1788–1790*

Per Edling: *Stig H:son-Ericson, hans sjömilitära tanke och Marinplan 60*

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2013



Nr 69

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2013

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius text & form
Tryck: Davidsons tryckeri, Växjö, 2013

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

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

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

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

Forum navales redaktion

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

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

INNEHÅLL

Redaktionens förord	7
<i>Gijs Rommelse: Political agendas and the contestable legality of privateering: the case of the Dutch-Portuguese War (1657–1662)</i>	10
<i>Ulf Sundberg: Bohusläns eskader av arméns flotta 1788–1790</i>	34
<i>Per Edling: Stig H:son-Ericson, hans sjömilitära tanke och Marinplan 60</i>	70
<i>Recensioner</i>	
Michael Pitassi: <i>Roman Warships</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	102
Katarina Villner: <i>Under däck – Mary Rose, Vasa, Kronan</i> Anmäld av Patrik Höglund	104
Anne Agardh: <i>Brink – Den svenske slavkaptenen</i> Anmäld av Rolf Hörnfeldt	107
Erik Nagel: <i>I dialog med muntliga och skriftliga berättartraditioner – en undersökning av svenska sjömäns livsberättelser</i> Anmäld av Mats Kero	110
Elisabeth Lundin: <i>Älskade Kyssenos! En brevväxling mellan sjökapten Gustaf Andersson och hans Johanna</i> Anmäld av Eva Eggeby	114
Folke Patriksson, berättat för Ulla Linton: <i>Att kunna ta en storm</i> Anmäld av Thomas Taro Lennerfors	116
Gustav Jakob Petersson: <i>Insurance and Cartels through Wars and Depressions – Swedish Marine Insurance and Reinsurance between the World Wars</i> Anmäld av Kent Olsson	121
Niklas Zetterling och Dan Öberg: <i>Kampen om Stilla havet. Den kejserliga japanska flottans hangarfartyg</i> Anmäld av Pär Flyghed	124

Nicholas Black: <i>The British Naval Staff in the First World War</i> Anmäld av Bengt Larsson	127
Helen Doe & Richard Harding (red.): <i>Naval Leadership and Management 1650–1950</i> Anmäld av Per Edling	129
John D. Grainger: <i>Dictionary of British Naval Battles</i> Anmäld av Ingvar Sjöblom	132
Richard Areschoug: <i>Brännpunkt Sydatlanten – Falklandskriget 1982</i> Anmäld av Fredrik Eriksson	135
Robert J. Blyth, Andrew Lambert & Jan Rüger (red.): <i>The Dreadnought and the Edwardian Age</i> Anmäld av Bengt Larsson	138
Richard Harding: <i>The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy – The War of 1739–1748</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	140
Jean Sutton: <i>The East India Company's Maritime Service 1746–1834 – Masters of the Eastern Seas</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	143
<i>Från Sveriges dyraste mark till en stor stark – Klippan vid Göta älvs mynning under 700 år</i> Anmäld av Tomas Nilson	146
Lennart von Post (red.), <i>Lungö fyrplats: 1861 – 150 år – 2011, Breven och personer berättar</i> Anmäld av Bo G. Hall	150
<i>Kommenterade dokument</i>	
Patrik Höglund: Regalskeppet Svärdet och Anders Homans epitafium	152
Maria Gussarsson Wijk: Gustaf af Klint: starten på en bana som sjökartograf	158
Sune Örtendahls stiftelse	162
Anvisning för manusförfattare	164



Redaktionens förord

Jerker Widén och Stefan Lundblad

Det är ett nöje för oss att presentera Forum Navale nr. 69 för Sjöhistoriska samfundets medlemmar. Precis som tidigare innehåller årets volym några längre och externt sakkunniggranskade artiklar, ett stort antal recensioner av sjöhistorisk litteratur samt ett par kommentarer rörande historiskt intressanta målningar och kartor. Som tidigare är texterna rikt illustrerade. Samfundet har fortsatt ambitionen att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former." Forum Navale ska således innehålla en bra blandning av civil och militär sjöhistoria, både äldre och mer samtida, där i första hand Sverige och svenska förhållanden behandlas. Dessa aspekter av sjöhistorien finns väl representerade även i detta nummer.

I första artikeln beskriver den holländske forskaren Gijs Rommelse den internationella kaperiverksamhet som förekom i samband med det holländsk-portugisiska kriget 1657–1662. Här belyser han samspelet mellan staternas motstridiga intressen, den internationella politiken och den omtvistade legaliteten som fanns rörande kaperi. I artikeln påvisas hur många europeiska stormakter ofta valde att utnyttja de legala gråzonerna i denna verksamhet för att tjäna högre politiska syften. I den andra artikeln redogör den svenske historikern Ulf Sundberg för uppbyggandet av Bohusläns eskader inför slaget vid Svensksund 1790. Denna del av arméns

flotta spelade en viktig roll under slaget och författaren berättar utförligt, och baserat på ett unikt källmaterial, om hur dessa enheter bemannades, utbildades, organiserades och tilldelades nya fartyg särskilt utformade för skärgårdsstrid. Slutligen beskriver kommendörkaptenen och doktoranden i historia Per Edling i sitt bidrag den svenske amiralen och marinchefen Stig H:son-Ericsons marina tänkande, från tidiga ungdomsår fram till dennes roll i utvecklandet av den banbrytande Marinplan 60. Den senare utgjorde den intellektuella grunden för vad som skulle bli den lätta flottan, en marinstrategisk tanke och utveckling som ännu idag är förhärskande inom den svenska marinen.

Redaktionen vill rekommendera medlemmarna att besöka samfundets webbplats där rikligt med aktuell information om Samfundets verksamhet och produktion kan erhållas. Där finns även många äldre nummer av Forum Navale (och några av de senaste) att tillgå i fulltext, och övriga nummer är listade. Vi kommer inom en snar framtid att lägga ut ännu fler äldre nummer av tidskriften i digitaliserad form. Förhoppningsvis skall detta resultera i att tidskriften sprids till alltfler intresserade läsare ur allmänheten och att den finns lätt tillgänglig för studenter och forskare.

Det har varit ett synnerligen produktivt år vad gäller publicering av böcker i Forum Navale skriftserie. Hela fem böcker har nått våra medlemmar under året (se listan) och detta känns extra skönt med tanke på de två relativt magra utgivningsåren som föregick årets rika skörd. Vi vill tacka medlemmarna för visat tålamod i detta avseende.

Vidare skall noteras ett antal viktiga förändringar i Samfundets styrelse under året. Flera tidigare styrelsemedlemmar har avgått och nya har tillkommit. Lars Ericson Wolke, Lars Bruzelius och Björn Werner har lämnat styrelsen och Samfundet vill tacka dessa personer för deras akttningsvärda och gedigna insatser under de år som varit. Nya medlemmar i styrelsen är Lars Grundberg och Anders Hörnfeldt, som vi hälsar varmt välkomna. Vi är säkra på att er expertis, långa erfarenhet och passion för sjöhistoria kommer att tjäna Samfundet väl.

Slutligen önskar vi medlemmarna och andra intresserade läsare en spännande och informativ läsoplevelse. Sjöhistorien är alltså levande och Forum Navale en viktig förmedlare av denna historia.

I Forum Navales skriftserie har under 2012 utkommit:

Widen, J. J., *Theorist of Maritime Strategy – Sir Julian Corbett and his Contribution to Military and Naval Thought* (Farnham, UK: Ashgate, 2012), 180 s., inb. Ingår i skriftserien som nr. 40.

Norman, Hans (red.), *Skärgårdsflottan – Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700–1824* (Lund: Historiska media, 2012), 430 s., inb., ill., Ingår i skriftserien som nr. 41.

Westerlund, Kasper (red.), *Färjefart – Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige* (Åbo: Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi, nr. 33, 2012), 171 s., ill. Ingår i skriftserien som nr. 42.

Kaijser, Ingrid, *Sjöofficer i nytt millennium* (Göteborg: A-Script förlag, 2012), 186 s., ill. Ingår i skriftserien som nr. 43.

Davey, James, *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812* (Woodbridge: Boydell Press, 2012), 237 s., inb. Ingår i skriftserien som nr. 44.



Political agendas and the contestable legality of privateering: the case of the Dutch-Portuguese War (1657–1662)

Gijs Rommelse

The relationship between seventeenth-century European states and international privateering was complex. For the state that issued commissions to privateers in the form of ‘letters of marque’ there were a number of obvious advantages. No financial or material investments were required and the state received a set percentage of all revenues. Privateering caused direct damage to an enemy’s economy and, through loss of customs revenues, to its military potential. The losses inflicted affected the morale of the opponent’s population, which increased public pressure on its rulers and politicians to withdraw from a conflict. This was particularly the case in England and the Dutch Republic, where the large maritime sector used representative institutions to make their complaints heard. Furthermore, privateering involved peripheral regions more directly in the

Dr. Gijs Rommelse is an independent scholar, who gained his PhD from the University of Leiden with a dissertation titled *The Second Anglo-Dutch War (1665–1667), International raison d'état, mercantilism and maritime strife* (Hilversum, 2006). He is the co-author of *A fearful gentleman – Sir George Downing in The Hague 1658–1672* (Hilversum, 2011) and the co-editor of *Ideology and foreign policy in early modern Europe 1650–1750* (Farnham, 2011). His research interests are early modern political and maritime history, particularly seventeenth-century Anglo-Dutch political, mercantile and maritime relations.

national war effort and provided work and income to areas affected by the negative effects of the war.¹ Finally, privateering provided a shared interest in the outcome of maritime warfare to people from very different social, economic and political backgrounds. This is illustrated by the fact that courtiers, politicians and government officials as well as entrepreneurs invested in private men of war.²

There were, however, also distinct disadvantages. Privatized warfare led to situations of relative lawlessness. Privatized warfare was officially regulated and entrepreneurs had to pay bail to guarantee their crew's good conduct. Yet, in reality, state control was often weak or completely absent and physical abuse, theft and corruption remained unpunished. This, and the fact that privateering meant a practical infringement on the state's monopoly of military violence, undermined its political and moral authority, at least in the perception of the victims and that of state-builders. Furthermore, there could be competition between navy boards and entrepreneurs for skilled manpower. Usually, navies could not compete with the wages paid by privateers and the lure of prize money. Governments solved this problem by putting a temporary embargo on privateering and maritime commerce until the fleet was sufficiently manned. Privateers were not happy with this measure because it provided their potential prey with time to seek shelter.³ Thus, the decision whether or not to issue letters of marque meant that conflicting interests had to be carefully assessed.

Still greater complications arose from the fact that privateering was frequently not a bilateral phenomenon. Enemy traders often sought to hide their cargoes beneath a neutral flag. This resulted in the capture of neutral vessels, which in turn led to complicated disputes before prize courts.⁴ Furthermore, as is discussed in this article, it was sometimes tempting for one of the warring parties, or both, to give out letters of marque to subjects of a formally neutral state. This third state was subsequently drawn into the conflict, if not *de jure* then, at least, *de facto*, or, as this article will demonstrate, deliberately allowed itself to become a stakeholder. The victimized party usually challenged the legality of this practice, often labelling it as a breach of neutrality or an act of piracy. Thus, the decision whether or not to encourage or allow privateering needed to be based not only on its potential effect on state interest or on the course of a bilateral

conflict, but also on its possible effects on the international political system. By presenting a remarkable case study concerning international privateering during the Dutch-Portuguese War of 1657–1662, this article aims to shed light on the highly complex interaction between states' conflicting interests, international power politics and the contestable legality of privateering. It will argue that regimes sometimes chose to exploit the absence of international consensus regarding the legality of privateering⁵ in order to pursue specific political aims. It should also be noted that no attempt will be made to discuss the organizational or operational dimensions of Dutch and Portuguese privateering, nor to assess the results or impact.

The Dutch-Portuguese War

The roots of the Dutch-Portuguese conflict can be traced back to the late sixteenth century when growing numbers of Dutch merchants began to develop an interest in the highly lucrative African, Asian and Latin American trades. The Portuguese were determined to keep potential rivals out of their colonial empire, using violence and intimidation to this end.⁶ Portugal was tied to Spain in a dynastic union, created in 1580 when the heirless King Henry was succeeded by Philip II of Spain, whose mother Isabella had been a Portuguese princess.⁷ The northern provinces of the Low Countries, known collectively as the Republic of the Seven United Netherlands, had been fighting a war of independence since approximately 1565 against the same Philip II, their Habsburg overlord, from whom they had declared their independence in 1581.⁸ Because of the union of the Iberian crowns, Portuguese colonial violence and their struggle against Spain, the Dutch felt entitled to attack Portugal's overseas possessions. The Roman Catholic faith of the Portuguese people and the Vatican's involvement in the realisation of the 1494 Treaty of Tordesillas, in which the Iberian neighbours had divided the world outside Europe between them, served as additional grounds for this aggression.⁹

From its founding in 1602 onwards, the Dutch East India Company, known by its initials VOC, systematically targeted Portuguese vessels, forts and trading posts. The VOC had been established by the States General,

the governmental body in The Hague in which all seven Dutch provinces were represented. The reason why the States General took this step was to end the fierce rivalry that existed between various smaller Dutch companies, further extending the Republic's colonial presence, maximise profits, and harm Spanish and Portuguese strategic interests. The VOC was granted delegated state powers and an official monopoly on all trade and shipping east of the Cape of Good Hope.¹⁰ During the next four decades, its much more coherent and efficient management, its higher profit margins, its superior military capacity and the strategic vision of its governors, enabled the VOC to drive the Portuguese almost completely out of the Indonesian archipelago and capture many of their other Asian trading posts.¹¹

Portugal's African and Latin American empire remained intact until the end of the so-called Twelve Years' Truce between Spain and the Dutch Republic in 1621. There had been some Dutch attempts to take over Portuguese trading posts on the African coast, but these had been largely unsuccessful. The Republic's Atlantic trade had not been organized in a chartered company because there had been no need to. Certain interest groups had opposed this monopoly and it would have conflicted with the armistice. But when the truce's expiration date approached, the States General decided to establish a West India Company (WIC) that would be able to inflict significant damage on the enemy's colonial interests.



In September 1628, a WIC-fleet commanded by Admiral Piet Hein managed to capture a Spanish treasure fleet worth an estimated 14 million guilders off the Cuban coast. Source: The Netherlands Institute of Military History.



In April 1625, a Spanish-Portuguese fleet commanded by Admiral Fadrique Álvarez de Toledo recaptured the city of Salvador de Bahia. Painting by Juan Bautista Mayno. Source: Wikipedia.

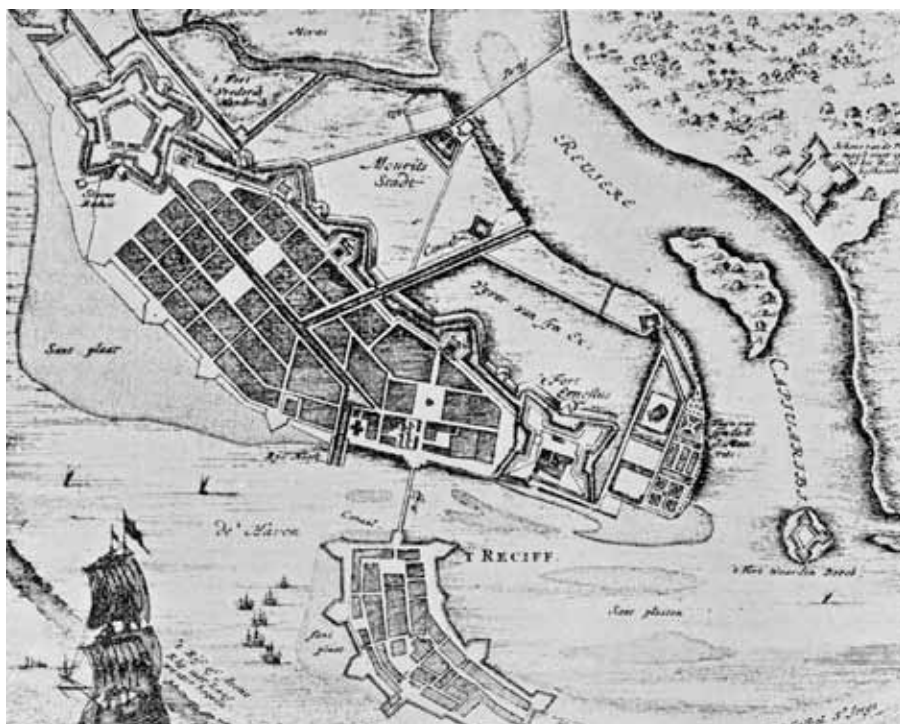
The new company was granted a monopoly that included the African trade south of the Tropic of Cancer, the Americas and the islands in the Atlantic. It was clear from the start, however, that privateering and conquest were also prominent goals.¹²

Three years after its founding, the company launched a major offensive that resulted in the capture of Salvador de Bahia, one of the key centres in the highly lucrative Brazilian sugar production. Dutch occupation did not last long, however, and the city was retaken after only eleven months. Continuing its campaign against the Spanish and Portuguese, the WIC intercepted dozens of trading vessels in 1626 and 1627. The following year,

a WIC-fleet under the command of Admiral Piet Hein succeeded in taking a large part of the annual *Flota de Indias*, the famous Spanish treasure fleet off the Cuban coast. Two years later, its revenue, an estimated 14 million guilders, was used to launch yet another major attack on Portuguese Brazil, this time against the region of Pernambuco. The Dutch took its capital city Recife and spent the next years consolidating their grip over the sugar-producing hinterland. Slave labour was required to operate the plantations and sugar mills and so, in 1637, the Portuguese-held slave station at Elmina in present-day Ghana was captured. During the next five years the WIC completed its conquest of Portugal's remaining possessions on Africa's Atlantic coast. The last slave station to fall in 1642 was Axim, also in present-day Ghana.¹³

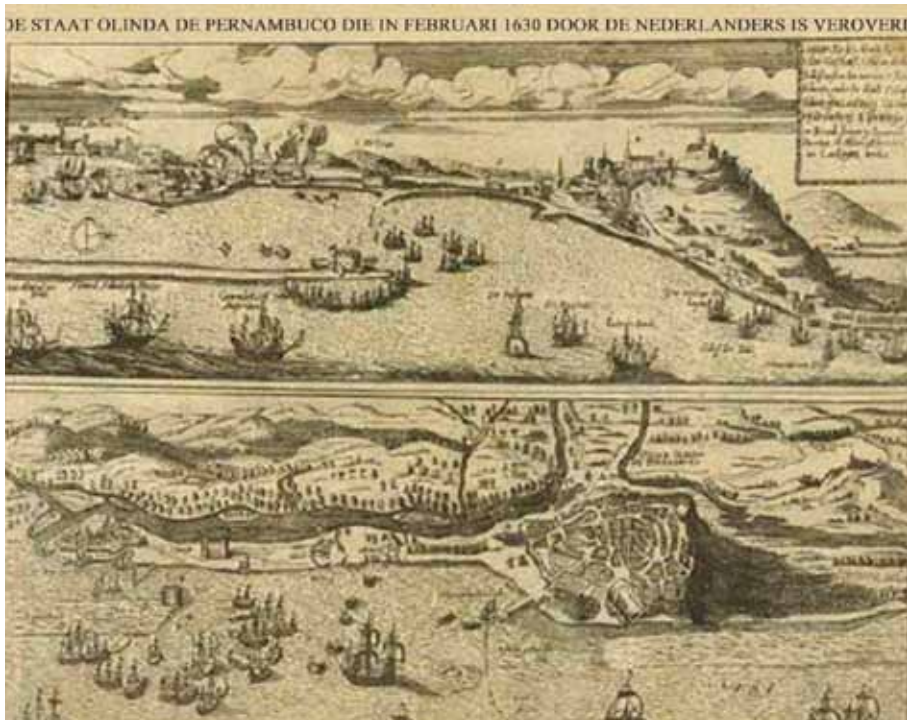
Two years earlier, in December 1640, the Portuguese nobility and bourgeoisie instigated a revolt against the House of Habsburg. Independence was declared and John, 8th Duke of Braganza, was crowned King John IV. The Republic and Portugal now shared Spain as a common enemy, while the formal motivation for Dutch colonial aggression had ceased to exist. Portugal, its military and political position still precarious, was anxious to gain support against Spain and international recognition of its new independence. Lacking the military power to reconquer its colonies, Lisbon sent an embassy to The Hague to negotiate a truce and request their return. In this way the colonial dispute was formally frozen and left to be decided at some moment in the future, either at the negotiating table or on the battlefield. Both states could now concentrate on their conflict with Spain and establish mutually beneficial trading connections. Despite opposition from the VOC and the WIC, a ten-year truce was signed in June 1641.¹⁴

Already in 1641, the Portuguese began to make plans to recapture Brazil as it had become clear that future diplomatic negotiations would not bear fruit and because the WIC was much weaker than the VOC in Asia. In 1644, John IV ordered that a revolt be instigated among the Portuguese inhabitants of the Dutch-held Brazilian territories. The rebellion broke out the following year.¹⁵ As the Portuguese government had already anticipated, the overstretched WIC lacked the military capacity to bring an end to the rebellion. The Dutch company gained the support of certain indige-



Dutch map of the city of Recife. Source: The Netherlands Institute of Military History.

nous tribes and on some occasions resorted to extreme violence. However, being less accustomed to ruthless jungle warfare than the Portuguese and their indigenous allies, and without sufficient reinforcements from Europe, it suffered defeat in most encounters and gradually lost the war. The fact that the Dutch Republic became involved in a crippling sea war against England in 1652 proved decisive. With the Dutch navy unable to send reinforcements, the WIC finally lost control over Recife two years later. The Dutch presence in Brazil thus came to an end.¹⁶ The company and its investors, furious about what they hypocritically perceived to be a breach of the 1641 truce, pressed the States General to force Portugal to return Brazil.¹⁷ In October 1657, after three years of fruitless negotiations about restitution or compensation, the States General finally decided to declare war.¹⁸



Dutch etching of Olinda, the capital city of Pernambuco. Source: Wikipedia.

Privateering as an implicit threat and a tool of leverage

The following month, a Dutch squadron that had been sent to blockade the Tagus Estuary intercepted fourteen homebound sugar vessels in a gunboat-diplomacy-like attempt to bring Lisbon to heel. In the following years, Dutch men of war continued to patrol Iberian waters, disrupting Portuguese trade and fishing as much as possible.¹⁹ Meanwhile, the VOC continued its ferocious campaign against Portugal's Asian empire. The company's aim was to complete the conquest of Ceylon and India's Coromandel and Malabar Coasts.²⁰ There was very little Portugal could do to stop Dutch squadrons from disrupting its maritime trade or to prevent the systematic destruction of its Asian empire. Still involved in a life-or-death struggle with Spain, Portugal lacked the naval capacity to confront

Dutch military power either in home waters or in Asia.²¹ Instead, Lisbon resorted to a two-pronged strategy, which comprised seeking political and diplomatic support from France, and particularly from England, on the one hand, and privateering on the other.²²

The Republic may not have been vulnerable from a naval point of view, at least not against Portugal, but its huge maritime economy certainly was, something Lisbon was well aware of. Privateering, after all, had been a crucial aspect of Spain's maritime

strategy during the Dutch Revolt. The capture of thousands of vessels by privateers from Spanish-held Flanders had inflicted immense damage on the Republic's overseas trade and fishing industry. Also, this strategy had forced the United Provinces to devote a significant part of their resources to convoys and naval blockades.²³ As Portugal had no significant privateering community of its own, Lisbon gave out letters of marque to English and French entrepreneurs.²⁴

Privateers from Brittany, Normandy, Southern and Eastern England and the Channel Islands eagerly accepted these commissions, which provided an attractive opportunity to pounce upon a numerous as well as lucrative



In 1657, Admiral Jacob van Wassenaer Obdam was instructed to blockade the Tagus Estuary. Source: The Netherlands Institute of Military History.

prey.²⁵ After Cromwell's 'New Model Army', together with French troops, conquered Dunkirk in June 1658, a significant part of the privateering potential of the 'Algiers of the North', as the city has been called²⁶, was also mobilized against Dutch shipping.²⁷

The French government chose to ignore the legally contestable fact that its subjects were being employed in a foreign state's campaign against a country France was officially at peace with. This policy may have been motivated by anger about the Dutch-Spanish peace treaty of 1648. France and the United Provinces had long been allies against Spain, but the States General had chosen to desert the alliance while France remained at war. Probably more important, however, was the fact that neutral Dutch vessels were currently being used to supply the Spanish with whatever they required, including arms and ammunition produced in the United Provinces.²⁸

England was deliberately showing the United Provinces its teeth. Lord Protector Oliver Cromwell, England's head of state between December 1653 and September 1658, could have simply forbidden English subjects to accept Portuguese commissions, but instead he chose to create a juridical, political and even quasi-military dispute with the Dutch. There were several reasons for this aggressive line of policy. The first was the bitter economic rivalry that existed between England and the United Provinces. Merchants and companies from both countries competed for every major trade both in and outside Europe, while the large Dutch herring fleet operated in what the English perceived as their own territorial waters. The Dutch textile industry made large profits by processing and re-exporting English raw wool, despite English attempts to protect its own textile trade by forbidding this.²⁹

The First Anglo-Dutch War had only ended three years earlier, in 1654, with an English victory. The main provisions of the peace treaty included formal recognition of the Act of Navigation. This forbade imports of foreign goods in Dutch ships and was the cornerstone of English mercantile legislation, the flag salute due to English men of war, and a secret promise made by the States of the province of Holland to exclude Prince William III of Orange from all political and military functions, thus gratifying republican sentiments in both countries.³⁰ Despite, or perhaps because of,

its relative mildness, it resolved none of the economic issues and Anglo-Dutch economic rivalry, therefore, remained as sharp as it had been just prior to the war.

A second reason was that Dutch naval power was rapidly recovering from the damage it had sustained during the war and was now being employed not only against Portugal, but also to interfere in the Baltic, where Swedish expansionism threatened to harm the Republic's economic and maritime interests.³¹ Permitting privateers to use Portuguese letters of marque was an obvious assertion of England's traditional claim of maritime sovereignty and a clear warning to the Dutch not to become overconfident about their regained naval strength. Thirdly, England had for some years, been pulling Portugal into its own political sphere of interest, mainly to ensure that Lisbon would not again side with the Royalists, as it had done between 1649 and 1650. Cromwell supported Portugal in its struggle against Spain, the state he perceived to be the champion of international Catholicism and with ambitions to establish a universal monarchy. In 1655, England had launched an attack against Spain's colonial empire in the West Indies.³² Dutch merchants benefitted from this conflict not only by selling weapons and ammunition to the Spanish, but by moving into trades previously dominated by English merchants, as well.³³ Furthermore, entrepreneurs from Zeeland, a province with a strong privateering culture³⁴, ignored prohibitions issued by the States General against accepting Spanish commissions and were operating against English shipping.³⁵ From this perspective, England was only returning the favour. Despite the Protectorate's shortage of money, the motives for this were predominantly political, reflecting Cromwell's relative indifference to economic arguments.

In January 1658, as English privateers began bringing in Dutch vessels, George Downing, Cromwell's Resident to the Dutch Republic, arrived in The Hague. Downing was instructed to help reach a peaceful settlement in the Baltic and offer his mediation in the Dutch-Portuguese conflict. There were several reasons for this. Firstly, Cromwell understood that the ports of his ally provided a valuable base from which English naval power could operate into the Mediterranean and harass Spanish shipping. The annual *Flota de Indias* was particularly vulnerable during its crossing of the Atlantic. Secondly, the VOC had resumed its offensive in Asia. Surely it was

only a matter of time before the Dutch company would conquer Portugal's remaining possessions? The VOC would grow stronger still, leaving the English East India Company only the crumbs. Furthermore, the Portuguese, desperate to cling to their colonial assets, would be prepared to offer the Dutch very favourable trading privileges, equal to those English negotiators had managed to obtain in their own treaty negotiations four years earlier. Thus, Downing was to mediate between the belligerents in order to assert England's political influence over Portugal and guard its own economic interests against Dutch expansion.³⁶ Cromwell's strategy was that of stick and carrot: Downing would display England's constructive diplomatic benevolence, while at the same time the privateering campaign contained an inherent military threat against the Dutch Republic.

The expropriation of Portugal's privateering campaign by proxy

French and English privateering had a serious impact on the United Provinces. Investors lost money as ships and goods were confiscated and sailors temporarily lost their freedom. The States of Holland and the States General were petitioned by furious applicants who demanded that forceful measures be taken against the privateers or that restitution or compensation be obtained via diplomatic channels.³⁷

The impact, however, was not severe enough to outweigh the obvious advantages the Portuguese war brought to other Dutch interests. The VOC was systematically breaking down the remainder of Portugal's Asian empire, completing the conquest of Ceylon in 1658, followed the next year by the capture of Negapatnam on the Coromandel Coast.³⁸ At the same time, privateers from Zeeland under the flag of the WIC were bringing in richly laden Portuguese merchantmen.³⁹ This is not to suggest that Dutch foreign policy was the rational and coherent product of a cold and rational calculation. On the contrary, the decentralized structure of the Republic's governmental system tended to encourage political power games between the provinces of Zeeland and Holland, and also within the latter province, about the continuation of the war.⁴⁰ Some provinces, particularly

Zeeland, refused to settle for anything less than the return of Brazil, whereas Holland's regents were inclined to accept heavy cash compensation and trading privileges. Dutch foreign policy was thus characterized by ambivalence.⁴¹

This put Portugal's ambassador, Dom Fernando Telles de Faro, who had arrived in The Hague in July 1658, in a difficult position. Portugal needed to end the Dutch war in order to concentrate on its struggle with Spain, while simultaneously retaining some of its Asian possessions.⁴² Returning Brazil to the United Provinces was absolutely out of the question, because the Portuguese state would not be able to sustain itself without the colonial revenue. De Faro could therefore offer the States General only a huge financial compensation and generous trading privileges. His position was further complicated by his instruction to cooperate closely with Downing, as England's political support was indispensable to Portugal. Downing, the future godfather of English mercantilism, pressured De Faro not to yield to the trading privileges the Dutch demanded.⁴³ As De Faro had little else to offer than the promise of future payment, the destruction of Portugal's empire continued, and so did English and French privateering.⁴⁴

Two major changes in European politics, namely Charles II's Restoration in May 1660 and Louis XIV's assumption of personal rule upon Cardinal Mazarin's death in March 1661, thwarted Portugal's privateering strategy and, paradoxically, even reversed its impact. Aiming to conclude a defensive treaty with the United Provinces, the Sun King quickly brought an end to anti-Dutch privateering from French ports.⁴⁵ Charles II, who had received some assistance from Madrid during his exile on the Continent, immediately ended the crippling and highly unpopular war against Spain. Hoping to obtain cheap loans from the Dutch, he also agreed to enter negotiations with the States General about a defensive alliance.

However, Anglo-Dutch relations soon deteriorated again because English mercantile interest groups demanded new protectionist policies and a tougher attitude towards perceived Dutch maliciousness.⁴⁶ Charles, looking to strengthen his domestic power base and pondering the state of his finances, decided to swim with the mercantilist, anti-Dutch tide. He permitted Parliament to pass a renewed and strengthened Act of Navigation⁴⁷ and also allowed English privateers to continue harassing Dutch maritime

trade. Complaints from the Dutch embassy were first met with feigned ignorance, then with half-hearted promises that English privateering would be ended, followed by the pseudo-legal claim that these practises were in no way a violation of international legal custom and, finally, with the cynical remark that they would only be stopped when the Dutch would yield on specific points.⁴⁸ The Portuguese privateering campaign by proxy thus became a tool of English foreign policy.

Still at war with Spain, and involved in complicated negotiations with the United Provinces, Lisbon aimed to strengthen its ties with England by means of a marriage between Charles II and Catherine of Braganza, sister to King Afonso VI.⁴⁹ Downing, who had sided with the restored monarchy in May 1660 and had received a knighthood in reward, was now serving as the king's representative to the United Provinces. He used Lisbon's hopes of an English alliance to exercise influence over its new ambassador in The Hague, Dom Henrique de Sousa de Tavares, Count de Miranda, to accept English mediation in the ongoing peace talks. The Dutch too, had to endure Downing's mediation because refusal would be detrimental to their relations with England. In reality, Downing's 'mediation' amounted to little less than outright sabotage of the peace negotiations. While worried about Dutch progress in Asia, Charles and his ministers believed a Dutch-Portuguese peace agreement would endanger the wedding negotiations. Downing kept De Miranda under constant supervision to ensure that he and Johan de Witt, the *de facto* political leader of the Dutch Republic, could hardly ever negotiate in private. Also, Downing strove to exploit the disunity among the Dutch provinces and resorted to delaying tactics. The English ambassador suffered a major defeat, however, when De Witt outmanoeuvred him in August 1661 by presenting De Miranda with a deadline to sign the peace treaty. The Portuguese ambassador would be expelled if he failed to sign the agreement within ten days. Relieved by De Witt's trick, De Miranda signed.⁵⁰ The Dutch formally recognised Portugal's sovereignty over Brazil in exchange for trading privileges and four million *cruzeiros*, to be paid over a period of sixteen years. However, from Downing's perspective the game was not yet completely lost as the agreement had still to be ratified, and Zeeland and Gelderland continued to oppose the peace.⁵¹

The ratification process proved no less difficult than the actual conclusion of the treaty. Lisbon dared do nothing that could put the wedding negotiations at risk, while the Dutch would settle for nothing less than what had been agreed to in the treaty. Whitehall disagreed about the trading privileges, but simultaneously feared that resumed hostilities would allow the VOC to complete its sequestration of Portugal's Asian empire.⁵² This would be detrimental to English colonial interests, as Bombay was part of Catherine's dowry. The dreaded prospect of Dutch hegemony in Asia proved only too realistic, as the VOC indeed benefitted from the diplomatic stalemate to concentrate its military might on India's Malabar Coast.⁵³ Meanwhile, Anglo-Dutch relations had deteriorated to the point where Charles blatantly refused to end English and Dunkirk privateering. In February 1662, De Miranda, understanding that the continuation of English privatized warfare with Portuguese letters of marque was only harming Lisbon's interests as it obstructed the ratification and would inevitably lead to the further destruction of the Asian empire, publicly declared all commissions void. Also, he requested Lord Rutherford, the governor of Dunkirk, to put a stop to local privateering. His plea was conveniently ignored.⁵⁴ The Portuguese privateering campaign by proxy had thus been expropriated by Portugal's only ally, who abused it to settle some scores with and exert political pressure on the Dutch Republic, while completely ignoring Portugal's strategic interests.

The affair finally came to an end in September 1662 when the United Provinces and England concluded their long negotiations for a friendship treaty. This agreement did not conceal the deterioration of mutual relations over the past two years nor would it prevent the outbreak of war two-and-half years later, but at least it meant a temporary *détente*.⁵⁵ It was no longer in England's interest to obstruct the Dutch-Portuguese peace because the royal marriage had been validated according to the Protestant rite in May 1662 and further delay would only benefit the VOC. The States General finally ratified it in November 1662, and the signed documents were exchanged the following month.⁵⁶

Conclusions

Lacking the brute naval power needed to confront the fleet of the United Provinces in open battle or to prevent the systematic destruction of its Asian empire, Portugal opted to mobilize the privateering capacity of England and France against the Dutch maritime economy. France allowed this practise to continue until Louis XIV finally decided that a pro-Dutch policy would be more beneficial to his agenda. Cromwell cared little about the financial gains made from English privateering with Portuguese commissions, or about the employment it created, but considered it a useful tool to check the recent Dutch naval resurrection and enhance Portugal's dependence upon England. The Lord Protector's aims were obviously geo-strategic in nature. Charles II's foreign policy vacillated between two options, but eventually, swimming with the predominant mercantilist tide, he employed Portugal's privateering by proxy to put pressure on the United Provinces. He was prepared to overlook the fact that this policy was detrimental to the interests of his ally and new brother-in-law.

Portugal's privateering campaign created a political dilemma within the Dutch Republic. The damage was felt most in Holland, but VOC shareholders from this same province profited from the war and so did Zeeland's privateering community. The decentralized structure of the Republic's governmental bodies made it difficult to formulate a unanimously agreed policy on the Portuguese-Brazilian issue. Obviously, this ambivalence complicated diplomatic negotiations. The fact that Zeeland continued to oppose a peace agreement after Holland's opposition had been won over was symptomatic of the continuous and ultimately insoluble tug-of-war between the political centre and the periphery in the Dutch Republic. The same went for privateering at large – while Holland was often careful when it came to issuing letters of marque, Zeeland was usually willing to do so.⁵⁷ In their decision-making with regard to privateering, early-modern European states usually assessed the various interests at stake before deciding whether or not to issue letters of marque. However, the international context in which privateering campaigns were launched sometimes proved more volatile than those in charge had anticipated, as was aptly demonstrated when the Portuguese campaign back-fired. The

dynamics of seventeenth-century international politics contributed significantly to the uncontrollable nature of privateering, and the juridical and political dilemmas attached to privateering at least partly originated from this. Conversely, and more obviously perhaps, private warfare contributed to the changeable character of international power politics, as was demonstrated by Charles II's manipulative policy to mobilize 'Portuguese' privateers against the United Provinces, while simultaneously negotiating a friendship treaty with the States General. Finally, Charles's attitude clearly shows how regimes could opt to exploit and thus strengthen the contestability of the legality of privateering in order to pursue specific political or strategic agendas.

Sammanfattning

Genom att presentera en fallstudie om internationell kaperiverksamhet under holländsk-portugisiska kriget 1657–1662, syftar denna artikel till att belysa samspelet mellan staternas motstridiga intressen, den internationell politiken och den omtvistade legaliteten rörande kaperi. I artikeln hävdas att regimer ibland valde att utnyttja frånvaron av internationell konsensus beträffande lagligheten av kaperi för politiska syften. Eftersom Portugal saknade den kraft som behövdes för att möta den nederländska flottan i strid eller att förhindra förstörelsen av det egna asiatiska imperiet, försökte landet nyttja engelska och franska kapare gentemot holländarna.

Frankrike tillät denna verksamhet tills Ludvig XIV insåg att en pro-nederländsk politik var mer fördelaktigt. Cromwell, å sin sida, såg kaperi som ett användbart verktyg för att kontrollera den holländska flottans nyligen ökade inflytande. Karl II:s utrikespolitik vacklade mellan två inriktningar, men han nyttjade till slut, genom ombud, Portugals kaperiverksamhet för att sätta press på Republiken Förenade Nederländerna.

Efter att holländarna och portugiserna nått ett fredsavtal, fortsatte Karl att mobilisera "portugisiska" kapare mot Republiken, samtidigt som han förhandlade fram ett vänskapsfördrag med Generalstaterna, Nederländernas lagstiftande församling. Detta tillvägagångssätt visar tydligt hur regimer kan utnyttja, och därmed stärka, lagligheten av kaperi för att tjäna vissa politiska eller strategiska målsättningar.

Notes

¹ An earlier version of this article was given as a paper at the *Conference on persistent piracy. Historical perspectives on maritime violence and state formation*, held at the Utrikespolitiska Institutet in Stockholm, 3–5 May 2012. David Davies, Roger Downing, Simon Groenveld and Andrew Little were kind enough to help me with their comments and advice. Any shortcomings are of course entirely my own.

Patrick Villiers, *Les corsairs du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568–1713)* (Villeneuve d'Ascq 2000), pp. 14–18; Ivo van Loo, 'Kaapvaart, handel en staatsbelang. Het gebruik van kaapvaart als maritiem machtsmiddel en vorm van ondernemerschap tijdens de Nederlandse Opstand, 1568–1648', in Clé Lesger and Leo Noordegraaf (eds.), *Ondernemers en bestuurders. Economie en politiek in de Noordelijke Nederlanden in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (Amsterdam 1999), pp. 349–368; Louis Sicking, 'State and non-state violence at sea: privateering in the Habsburg Netherlands', in David Starkey and Morten Hahn-Pedersen (eds.), *Bridging troubled waters. Conflict and co-operation in the North Sea region since 1550* (Esbjerg 2005), pp. 31–43; Adri van Vliet, 'Privateering as an instrument of economic and naval warfare in Flanders, Zeeland and Holland, 1568–1697', in David Starkey and Morten Hahn-Pedersen (eds.), *Bridging troubled waters. Conflict and co-operation in the North Sea region since 1550* (Esbjerg 2005), pp. 45–57; Bryan Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', in: *Global Change, Peace and Security* 21 (2009), pp. 139–152; Michael Braddick, *State formation in early modern England, 1550–1700* (Cambridge 2000), pp. 205–208; Steve Murdoch, *The terror of the seas? Scottish maritime warfare, 1513–1713* (Leiden 2010), p. 326; Roberto Barazzutti, 'Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise et de son impact sur l'économie locale de 1672 au début de la décennie 1720', in *La Revue d'Histoire Maritime*, forthcoming.

² David Davies, *Pepys's navy. Ships, men & warfare 1649–1689* (Barnsley 2008), pp. 119–120.

³ Marjolein 't Hart, 'Kaapvaart en staatsmacht. Dilemma's van de geprivatiseerde oorlogsvoering op zee', in: *De Zeventiende Eeuw* 13 (1997), pp. 424–437; Johan van Niekerk, *The developments of the principles of insurance law in The Netherlands from 1500 to 1800* (2 vols) (Johannesburg 1998), I, pp. 395–402; Janice Thompson, *Mercenaries, pirates & sovereigns. State-building and extra-territorial violence in early modern Europe* (Princeton 1994), pp. 22–25 and 69–76.

⁴ See, for example Steve Murdoch, Andrew Little and Angelo Forte, 'Scottish privateering, Swedish neutrality and prize law in the Third Anglo-Dutch War, 1672–1674', *Forum Navale*, No. 59 (2003), pp. 37–65.

⁵ See on the lack of international consensus regarding maritime legalities and the treatment of piracy: Lauren Benton, 'Towards a new legal history of piracy: maritime legalities and the myth of universal jurisdiction', *International Journal of Maritime History*, 23 (2011), pp. 225–240.

⁶ George Winius, 'Luso-Nederlandse rivaliteit in Azië', in Gerrit Knaap and Ger Teitler (eds.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie* (Leiden 2002), pp. 108–111; Jur van Goor, *De Nederlandse koloniën. Geschiedenis van de Nederlandse expansie 1600–1975* (Bilthoven 1994), p. 21.

⁷ Charles Boxer, *The Portuguese seaborne empire 1415–1825* (London 1969), p. 107.

⁸ See on this subject: Simon Groenveld a.o., *De Tachtigjarige Oorlog. De Opstand in de Nederlanden (ca. 1560–1650)* (Zutphen 2008).

⁹ Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 106–109.

¹⁰ Victor Enthoven, 'Van steunpilaar tot blok aan het been. De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Unie', in Gerrit Knaap and Ger Teitler (eds.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie* (Leiden 2002), pp. 35–58.

¹¹ Winius, 'Luso-Nederlandse rivaliteit in Azië', pp. 105–130; Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 109–119.

¹² There has been debate among two Dutch historians about the true purposes of the WIC. See: W.J. van Hoboken, 'De West-Indische Compagnie en de Vrede van Munster', in *Tijdschrift voor Geschiedenis* 70 (1957), pp. 359–368; and J.G. van Dillen, 'De West-Indische Compagnie, het calvinisme en de politiek', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 74 (1961), pp. 145–171; W.J. van Hoboken, 'Een wederwoord inzake de Westindische Compagnie', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 75 (1962), pp. 49–53; J.G. van Dillen, 'Naschrift bij voorgaand artikel', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 75 (1962), pp. 53–56. For more recent interpretations, see: Van Goor, *De Nederlandse koloniën*, pp. 37–40 and 59–66; Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 1994), pp. 30–31

¹³ Van Goor, *De Nederlandse koloniën*, pp. 61–62; Christopher Ebert, *Between empires: Brazilian sugar in the early Atlantic economy 1550–1630* (Leiden 2008), p. 60 and 154; Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade 1600–1815* (Cambridge 1990), pp. 17–19; Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, 109–113.

¹⁴ Evaldo Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire. Portugal, de Republiek der Verenigde Nederlanden, 1641–1669* (Zutphen 2005), pp. 22–26.

¹⁵ Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 26–35 and 45–46.

¹⁶ Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 109–122.

¹⁷ The WIC-lobby had been pressing the States General to provide naval assistance. See, for example: *Remonstrantie, Van de hooft-participanten, ende geïntresseerde vande West-Indische Compagnie, aen alle regenten des Vaderlands: versoeckende een spoedighe effectieve assistentie, tot meynentue van de selfde, teghen alle de ghene diese soecken te dissolveren en te ruyneren* (1649).

¹⁸ Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 117–137; Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 112–120.

¹⁹ Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam/Antwerp 1996), pp. 101–102; Jaap Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (updated edition, St. John's, Newfoundland, 2011), pp. 72–73.

²⁰ Hugo s'Jacob, 'Rijcklof Volckertsz van Goens, 1619–1682. Kind van de Compagnie, diplomaat en krijgsman' in Gerrit Knaap and Ger Teitler (eds.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie* (Leiden 2002), pp. 131–149.

²¹ Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 119–120.

²² Gijs Rommelse, 'Ondertusschen continueeren de caepers in hare roverijen. De Republiek, Duinkerken en de dynaniek van de internationale kaapvaart, 1658–1662' in Pieter Wagenaar and Maurits Ebben (eds.), *De cirkel doorbroken. Met nieuwe ideeën terug naar de bronnen. Opstellen over de Republiek* (Leiden 2006), pp. 150–151; J.A.K. Haas, 'Demasqué van een ambassadeur. De Haagse ambassade van Dom Fernando Telles de Faro, 1658–1659', in *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 99 (1984), p. 378.

²³ Roland Baetens, 'The organization and effect of Flemish privateering in the seventeenth-century', *Acta Historiae Neerlandicae* IX (1976), pp. 48–75; Adri van Vliet, 'The influence of Dunkirk privateering on the North Sea (herring)fishery during the years 1580–1650', in Juliette Roding and Lex Heerma van Vos (eds.), *The North Sea and culture in early modern history (1550–1800)* (Hilversum 1996), pp. 150–165; Robert Stradling, *The Armada of Flanders. Spanish maritime policy and European war, 1568–1668* (Cambridge 1992).

²⁴ Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 156–157.

²⁵ England had a long privateering tradition. Moreover, its geographic location was ideal to operate against Dutch shipping, as had been demonstrated during the English Civil Wars, when many Dutch vessels had been captured by both Royalists and Parlia-

mentarians, and during the First Anglo-Dutch War from 1652 to 1654, when English privateers had seized anywhere between 1 250 and 1 500 prizes. See: Simon Groenvelt, *Verlopend getij. De Nederlandse Republiek en de Engelse burgeroorlog 1640–1646* (Dieren 1984); idem, 'The English Civil Wars as a cause of the First Anglo-Dutch War, 1640–1652', *English Historical Review* 30 (1987), pp. 541–566; Ralph Davis, *The rise of the English shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries* (London 1972), p. 51.

²⁶ Peter H. Wilson, *The Thirty Years War. Europe's tragedy* (London 2009), p. 367; Robert Stradling, 'The Spanish Dunkirkers, 1621–1648. A record of plunder and destruction', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 93 (1980), p. 542.

²⁷ Downing to Thurloe, The Hague, 19–7–1658, in Thomas Birch (ed.), *Thurloe State Papers*, VII, 1658–1660 (London 1742), pp. 251–253. Following the capture of Dunkirk in 1658 some twenty privateers moved to Ostend. See on this: Reinoud Magosse, *Al die willen te kap'ren varen: de Oostende kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702–1713)* (Ostend 1999), p. 35.

²⁸ Francesco Giavarina to the Doge and Senate of Venice 4–8–1656, in A.B. Hinds (ed.), *Calendar of State Papers, Venetian Series XXX*, 1655–1656, pp. 247–249; Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, p. 134.

²⁹ Jonathan Israel, 'England's mercantilist response to Dutch world trade primacy, 1647–1674', in Simon Groenvelt and Michael Wintle (eds.), *State and government: government and the economy in Britain and the Netherlands since the Middle Ages* (Zutphen 1992), pp. 50–61.

³⁰ James Jones, *The Anglo-Dutch wars of the seventeenth century* (New York 1996), pp. 136–144.

³¹ Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries*, pp. 64–72; Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland*, pp. 105–114.

³² Bernard Capp, *Cromwell's navy. The fleet and the English Revolution 1648–1660* (Oxford 1989), 87–88; Richard Stradling, *Europe and the decline of Spain. A study of the Spanish system, 1580–1720* (London 1981), pp. 124–139.

³³ 'The war between the two countries is a goldmine to them [the Dutch], since at present they monopolise all that trade, bringing to England all the fruits etc. from Spain, which cannot come in English ships.' Francesco Giavarina to the Doge and Senate of Venice, 13 December 1658, in *Calendar of State Papers, Venetian Series XXXI*, 1657–1659, pp. 269–271. See also: E. Malcolm Hause, *Puritan mercantilism. English foreign*

policy during the Protectorate of Richard Cromwell (Moscow, Idaho, 1977), p. 3; Stradling, *Europe and the decline of Spain*, pp. 159–168.

³⁴ Ivo van Loo, 'For freedom and fortune. The rise of Dutch privateering during the First half of the Dutch Revolt, 1568–1609', in Marco van der Hoeven (ed.), *Exercise of arms. Warfare in the Netherlands, 1568–1648* (Leiden 1997), pp. 173–195; Franz Binder, 'Die Zeeländische Kaperfahrt, 1654–1662', in *Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1976), pp. 44–69; Johan Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688–1697* (Middelburg 2001).

³⁵ Sir George Downing to John Thurloe October 1658, in Birch (ed.), *Thurloe State Papers*, VII, 1658–1660 (London 1742), p. 431; Giavarina to the Doge and Senate of Venice, 9 March 1657, in Hinds (ed.), *Calendar of State Papers, Venetian Series XXXI*, 1657–1659 (London 1931), pp. 3–26; Henry Coventry to Edward Hyde 28 December 1658, in F.J. Routledge (ed.), *Calendar of Clarendon State Papers*, IV (Oxford 1932), p. 125; Charles Longford to the Admiralty Commissioners 25 April 1659, in M.A. Everett Green (ed.), *Calendar of State Papers Domestic, Interregnum Series XII*, 1658–1659 (London 1885), pp. 333–334; The Netherlands National Archives [NNA], States General, Resolution of the States General, 7 December 1661. See also: Capp, *Cromwell's navy*, pp. 91 and 101–104; Malcolm Hause, *Puritan mercantilism*, pp. 9–19.

³⁶ Roger Downing and Gijs Rommelse, *A fearful gentleman. Sir George Downing in The Hague 1658–1672* (Hilversum 2011), p. 55.

³⁷ NNA, States General, Secrete Kas Frankrijk, Boreel to Louis XIV, 6–1–1660; Secrete Kas Engeland, Nieupoort to the States General, 13–2–1660, 20–2–1660, 19–3–1660 and 30–4–1660; Secret Resolutions of the States General, 18–6–1659; British National Archives [BNA], State Papers 84/163 f. 1a, Willem Nieupoort to the Council of State, 1660; M.A.E. Green (ed.) *Council of State Papers, Domestic Series*, Interregnum 1659–1660 (London 1886), 352, Council of state to the Commissioners of the Customs, 19–2–1660.

³⁸ s'Jacob, 'Rijcklof Volckertsz van Goens', pp. 141–145; Winius, 'Luso-Nederlandse rivaliteit in Azië', pp. 126–128; Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 110–111.

³⁹ Jonathan Israel, *The Dutch Republic. Its rise, greatness and fall, 1477–1806* (Oxford 1995), pp. 738 and 757–758.

⁴⁰ This was not the first time Holland and Zeeland collided over the WIC-interests in Brazil. See for example: *Brasyls schuyt-praetjen, ghehouden tusschen een officier, een*

domine, en een coopman, noopende den state van Brasyl: mede hoe de officieren en soldaten tegenwoordich aldaer ghetracteert werden, en hoe men placht te leven ten tyde van doen de Portugysen noch onder het onverdraeghlijck iock der Hollanders saten (1649); *De Zeeuw-sche verre-kyker* (Flushing 1649).

⁴¹ Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 139–141 and 157; Downing and Rommelse, *A fearful gentleman*, p. 56.

⁴² Haas, 'Demasqué van een ambassadeur', p. 379.

⁴³ Cf. Haas, 'Demasqué van een ambassadeur', pp. 382–383.

⁴⁴ Haas, 'Demasqué van een ambassadeur', explains that Telles de Farro deliberately botched his mission because of his secret loyalty to Philip IV of Spain. Telles de Farro subsequently betrayed Portugal in 1659 and fled to Spain.

⁴⁵ NNA, States General, Resolutions of the States General, 14–1–1661; Lias Frankrijk, Dutch embassy to the States General 8–4–1661 and 5–1–1662; Lias Engeland, Dutch embassy to the States General, 5–8–1661

⁴⁶ Jones, *Anglo-Dutch wars*, pp. 88–92 and 145–155.

⁴⁷ L.A. Harper, *The English navigation laws* (New York 1939), pp. 87–88 and 281.

⁴⁸ NNA, States General, Secrete Kas Engeland, Dutch embassy to the States General 14–3–1662, 9–6–1662; Resolutions of the States General, 27–3–1662, 4–5–1662, 15–6–1662 and 6–7–1662; Lias Engeland, Downing to the States General 12–4–1662, Dutch embassy to the States General 2–12–1661, 28–4–1662, 5–5–1662 and 30–6–1662; BNA, State Papers 84/165 f280, De Miranda to Rutherford 23–5–1662; British Library, Everton MSS 2538 f59–60, Downing to Nicholas 5–5–1662, f63–64, Downing to Nicholas 28–7–1662; Additional MSS 22919 f219, William Coventry to Downing 23–6–1662.

⁴⁹ Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, pp. 113–114; Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 161–163.

⁵⁰ Cf. Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, p. 165.

⁵¹ Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 157–159; Downing and Rommelse, *A fearful gentleman*, pp. 57–58.

⁵² Ibid, p. 59.

⁵³ Van Goor, *De Nederlandse koloniën*, p. 59; Boxer, *The Portuguese seaborne empire*, p. 109.

⁵⁴ NNA, States General 3268, Resolutions of the States General, 14 June 1662; States General 12589.118, Secrete Kas Engeland, Dutch ambassadors to Charles II, 31 May 1662; Edward Nicholas to the Dutch ambassadors, 28 June 1662; States General 5904

II Lias Engeland, Declaration of Lord Rutherford 26 May 1662; Dutch ambassadors to the States General 18 July 1662; BNA, State Papers 84/165 f. 281, Lord Rutherford to the States General 1 June 1662.

⁵⁵ Nicholaas Japikse, *De verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland van 1660–1665* (Leiden 1900).

⁵⁶ Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, pp. 167–168.

⁵⁷ Karel Davids and Marjolein 't Hart, 'The navy and the rise of the state. The case of the Netherlands, c. 1570–1810', <home.medewerker.uva.nl/...thart/.../DavidstHartVolos3.doc>, accessed 13 April 2012, 25–28; Rommelse, 'Ondertusschen continueeren de caepers in hare roverijen', p. 154.

Bohusläns eskader av arméns flotta 1788–1790

Ulf Sundberg

Arméns flotta, även kallad skärgårdsflottan, etablerades år 1756 som en fristående organisation.¹ Flottan bestod till skillnad från den havsgående Örlogsflottan av ett stort antal mindre fartyg av olika typer. Forskningsläget avseende organisationens fartyg och bemanning är sådant att stora mängder kunskap saknas. Påståendet gäller framförallt för perioden före år 1791. Jan Glete anmärkte t.ex. i sin artikel om sjökriget i verket *Gustav III:s ryska krig* att omfattningen av de rustningar som genomfördes under vintern 1789–1790 inte är helt klarlagd och att våra kunskaper om dessa är approximativa.² Glete konstaterade i samma artikel att det föreligger en brist på kunskap rörande flottornas personal och bemanning.³

Den följande artikeln är en mikrohistorisk studie av skärgårdsflottans Bohuseskader 1788–1790 som syftar till att i någon mån reducera de luckor som finns i forskningen kring arméns flotta. I förlängningen syftar studien till att öka kunskapen kring slaget vid Svensksund den 9–10 juli 1790. Den svenska skärgårdsflotta som gick i strid på morgonen den 9 juli 1790 var resultatet av den omfattande upprustningen under vintern

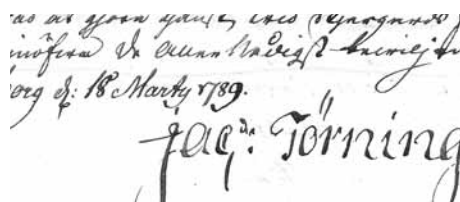
Ulf Sundberg är civilekonom, författare och kapten i flottans reserv. Det senaste publicerade verket är *Sveriges krig* i fem delar från 2010. Ulf Sundberg har länge odlat ett varmt intresse för skärgårdsflottan och dess många fartyg. Intresset har förutom en tidigare artikel i *Forum Navale* resulterat i en artikel i antologin *Skärgårdsflottan*, Hans Norman (red.), Lund 2000 och 2012.

1789–1790. De nya förbanden tillfördes successivt skärgårdsflottan i Finland under våren och sommaren 1790. Enheter hade byggts och utrustats i bl.a. Pommern, Bohuslän, Västervik, Gävle, Åbo och på Sveaborg.⁴ Kunskap om de enskilda delarna av skärgårdsflottan är en av nycklarna till att förstå slaget och den svenska segern. De frågeställningar som artikeln avser att besvara är: Vilka fartyg från Bohusläns eskader av arméns flotta deltog i Svensksundslaget år 1790 och var befann de sig? Vilken kunskap har vi om besättningarna? Kan man avseende Bohusleskadern identifiera några faktorer som kan ha verkat till fördel respektive nackdel för den svenska skärgårdsflottan den 9–10 juli 1790?

Tidigare forskning och källor

Stommen i vår kunskap om arméns flotta fram till år 1791 är fortfarande Oscar Nikulas doktorsavhandling från 1933, *Svenska skärgårdsflottan 1756–1791*. Bohusleskadern behandlas i avhandlingen, men relativt kortfattat. Ett annat viktigt verk i sammanhanget är *Göteborgs eskader och örlogstation 1523–1870*, utgivet av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning år 1949. Verket är mer utförligt avseende bohuslänska förhållanden än Nikulas arbete. Det fokuserar på uppbyggnadsfasen i Bohuslän år 1789 och eskaderns operationer där. Arbetet är till synes ett resultat av en tämligen komplett genomgång av källorna för eskaderns tid i Bohuslän. Slaget vid Svensksund berörs dock inte. Ett annat arbete är Gunnar Ungers *Gustav III vid Viborg och Svensksund*, utgiven av Norstedt och Marinstabens sjökrigshistoriska avdelning år 1932. Ungers verk var relativt kortfattat men uppenbarligen baserat på omfattande arkivstudier.

Ett tredje viktigt arbete kring skärgårdsflottan är Julius Mankells *Studier öfver svenska skärgårdsflottans historia, krigssätt och användande vid Sveriges försvar*, utgivet år 1855. Boken har en starkt operativ inriktning. Under senare tid har ett större verk om skärgårdsflottan publicerats. Antologin *Skärgårdsflottan: Uppbyggnad, militär användning och förankring i det*



Handwritten signature: "18 Mars 1789. J. Törning". Above the signature, there is some faint, mostly illegible handwriting that appears to be a list of names or ship names.

Det finns inget känt porträtt av chefen för Bohusläns eskader, Jacob Törning. Hans namnteckning finns dock bevarad på ett flertal dokument.

svenska samhället 1700–1824, med Hans Norman som redaktör, gavs ut år 2000 och med en ny upplaga år 2012. Verket är fylligt men innehåller inget specifikt om Bohuseskadern. Även verket *Kongl Bohus Läns Regemente*, utgivet år 2004 av Stiftelsen Bohusläns försvarsmuseum, är betydelsefullt i sammanhanget. Verket är en historieskrivning för Bohusläns regemente. Det innehåller viktig information kring Bohuseskadern samt ger åtskilliga fingervisningar i fråga om källmaterialet.

Slaget vid Svensksund 1790 behandlas mer eller mindre utförligt i de flesta verk om svenska flottans historia. Arnold Munthe har en mer omfattande framställning i *Svenska sjöhjältar* från år 1923, dock utan att gå närmare in på Bohuseskaderns verksamhet. Det har också publicerats ett par böcker som specifikt behandlar slaget vid Svensksund år 1790. Ett verk kom ut år 1940. Titeln var *Svensksund 1790–1940*. Boken utarbetades av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning och gavs ut av föreningen Sveriges flotta. Boken innehåller viss värdefull information som har utnyttjats i föreliggande artikel. Ett senare arbete är Stig Jägerskiölds bok *Svensksund: Gustaf III:s krig och skärgårdsflottan 1788–1790* som kom ut år 1990. Boken fokuserar på konstnären Johan Tietrich Schoultz och hans målningar från kriget, vilket i sig är värdefullt.

Rörande forskningsläget kring Svensksundsslaget kan man konstatera att organisationen i stort är välkänd. Den svenska styrkan var indelad i fyra brigader. Tre av dessa bestod av mindre fartyg.⁵ Brigadernas sammansättning med avseende på fartygens ursprung är dock inte självklar. Det är ur detta faktum som frågan om vilka fartyg från Bohuslän som deltog i slaget och var de befann sig har uppstått. Grunden för artikeln är en genomgång av Bohuseskaderns handlingar på Riksarkivet (RA). De är samlade i en inte särskilt omfattande mapp och utgörs i huvudsak av skrivelser som gått från eskaderchefen Jacob Törning. Andra viktiga källor är riksråds-, kabinets- och konseljprotokollen för åren 1788–1790, samt skrivelser från landshövdingen i Göteborgs och Bohusläns län, Anders Rudolf Du Rietz. Det finns fler källor rörande eskadern men de är spridda i omfattande samlingar och är därmed svåråtkomliga. Då kunskapen om såväl Bohuseskadern som Svensksundsslaget 1790 är fragmenterad och spridd i flera olika verk kommer möjligheten att vinna ny kunskap genom att kombinera olika kända fakta att provas.

1788: Skapandet av Bohuseskadern

Efter krigsutbrottet fanns det ett militärt hot mot västkusten. En rysk eskader hade i krigets inledningsskede gått till Köpenhamn. Den kunde mycket väl anfalla mot Sveriges västra kust. Ryska örlogsfartyg kunde nå västkusten från Arkhangelsk och ryska kaparfartyg kunde operera från tyska hamnar. Sjöförsvaret av den svenska västkusten åvilade Göteborgseskadern som stod under ledning av Adolf Fredrik Rosensvärd. Eskadern bestod av tre fregatter.⁶ Det tog inte lång tid innan hoten förverkligades. Den 16 augusti 1788 undertecknade landshövdingen Du Rietz en skrivelse till Kungl Maj:t. I skrivelsen meddelande han att Råå fiskeläger hade blivit bränt av folk från två ryska kaparfartyg. I samma skrivelse föreslog Du Rietz att en styrka för skärgårdens försvar skulle improviseras fram. Han såg framför sig en eskader om "3 til 4 stycken däckade fartyg, med så grofva Canoner som de kunna bära". Fartygen skulle ha ett djupgående om maximalt åtta à nio fot. De däckade fartygen skulle understödjas av skärgårdsbåtar bestyckade med nickhakar.⁷ I en följande skrivelse utvecklade Du Rietz sina tankar. Han föreslog bl.a. att cheferna till de för krigsändamål rustade fartygen skulle rekryteras bland de skickligaste kofferdikaptenerna och skepparna.⁸ Du Rietz förslag föll i god jord. Ärendet behandlades i konselj på högkvarteret i Kymmenegård den 22 augusti. Gustav III uppdrog åt översstelöjtnanten och riddaren Törning att bege sig till Bohuslän för att "af där befintilige smärre fartyg söka om möjligt vore tillskapa en tjenlig skärgårdsflotta". Till sitt förfogande fick Törning löjtnanterna Cronstedt, Olander och Malmstén samt fänrikarna Braemer och Klick.⁹

De närmare omständigheterna kring Törnings tidiga verksamhet på västkusten är inte helt tydliga. En skrivelse från landshövdingen Du Rietz till Kungl Maj:t av den 14 oktober 1788 ger dock en viss inblick i läget. Du Rietz hade uppenbarligen fått instruktioner av Kungl Maj:t att efter bästa förmåga stödja Törning i uppbyggandet av en skärgårdseskader. Du Rietz förklarade att bristen på pengar hade vållat stora svårigheter. Törning hade dock lyckats utrusta en kanonslup och "fyra stycken platta pråmar". Han hade vidare fått en barkass och "fyra av de armerade stora skärgårdsbåtarna som förut voro utnyttjade till kryssning i skärgården". Besättningar hade anskaffats ur skärgårdsallmogen och proviant hade utdelats ur förråden.¹⁰

Härmed skapas alltså en första bild av Törnings förband:

Kanonslup	1
Skottpråmar	4
Barkass	1
Armerade skärgårdsbåtar	4

Tabell 1. Bohuseskadern den 14 oktober 1788.

Källa: Landshövdingen Du Rietz till Kungl Maj:t den 14 oktober

1788 (RA, Skrivelser från landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, Volym 54).

Det kan möjligtvis ha uppstått en begreppsförvirring i Du Rietz brev. Han nämnde uttryckligen en "kanonslup" och detta fartyg var byggt specifikt för örlogsändamål. Fartygstypen kan beskrivas som en stor roddbåt med en tung pjäs i fören och en i aktern, vanligtvis 24- eller 18-pundiga kanoner. De hade två master och var omkring 20 meter långa. Besättningen utgjordes av cirka 60 soldater och sjömän samt befäl. Kanonsluparna hade tio par åror. Enligt tidens nomenklatur var kanonbåten ett civilt fartyg som byggts om för att kunna ta två tyngre pjäser.¹¹ Det Du Rietz kallade en kanonslup kan alltså ha varit en kanonbåt.

Du Rietz omnämnde också "pråmar". En pråm var ett fartyg, i stort sett vilket som helst, som försågs med ett antal tyngre pjäser. Åtgärden var relativt enkel och man fick eldkraft som var rörlig till sjöss. En vanlig term för typen var "skottpråm". En skottpråm var definitionsmässigt långsam och ägnat för ett stationärt försvar. Skottpråmens avgörande fördel var att den utgjorde ett allvarligt hot mot galärer. Ett galärförband skulle regelmässigt undvika vatten som försvarades av en skottpråm.

Den eskader som Törning förfogade över under hösten 1788 var högst otillfredsställande. Den klarade ett visst stationärt försvar men det rörliga elementet var minst sagt svagt, ett mindre stridsfartyg. Den 11 november 1788 fick Törning order att låta bygga åtta kanonslupar. Uppdraget att



Kanonslupen, vanligtvis bestyckad med två 24-pundiga kanoner, kom att bli kärnan i den svenska skärgårdsflottan. Med sin ringa besättning och tunga bestyckning utgjorde fartygstypen ett avgörande hot mot den traditionella galären. Foto: Sjöhistoriska museet.

bygga dem gick till kaptenen vid flottan Abraham Bildt. Fartygen kom att levereras i april 1789 och kostnaden var 12 000 Riksdaler Specie.¹² Rent operativt lämnade Törnings verksamhet år 1788 inga djupare spår i källorna. Löjtnanten Olander författade sedermera en kort självbiografi. Genom den förmedlas informationen att han och "hans finska kamrater" återgick till Sveaborg i december 1788.¹³ Löjtnant Malmstén kommer dock att framgent figurera i eskaderns historia. Han kan ha stannat när de övriga subalternofficerarna lämnade förbandet eller ha återvänt efter en kort tid på Sveaborg.

1789: Utbyggnad

Trots beslutet om att åtta kanonslupar skulle anskaffas var dock Törning långt ifrån nöjd med sitt förband. Den 4 januari 1789 upprättade han ett *Ödmiukt Betänkande* sänt till Karl August Ehrensvärd, chefen för arméns flotta. Törning skisserade en lösning med en division kutterbriggar för att operera i den yttre skärgården och kanonslupar för strid i den inre skärgården. För kommunikationen mellan de yttre och inre förbanden ville han bygga barkasser, vilket får antas vara de kanonbarkasser som var standard i arméns flotta. Kanonbarkassen var lättare än kanonslupen. Den var bestyckad med en 18-pundig pjäs, samt nickhakar och hade en besättning om 20 soldater och sjömän, samt befäl.¹⁴ Antalsmässigt föreslog Törning sex

kutterbriggar, fyra stycken kanonbarkasser och totalt 16 stycken kanonslupar. Han såg också ett behov av en chefsslup med jolle, samt proviantbåtar med kabyss och större jolle.¹⁵

Den 7 februari 1789 inkom Ehrensvärd med en skrivelse till Kungl Maj:t angående Törnings förslag. Han äskade en viss summa pengar samt anhöll om skyndsamma besked för att eskadern skulle bli klar till våren och den stundande kampanjen.¹⁶ Äskandet handlades i konselj den 18 februari, som ansåg att kutterbriggarna var för kostsamma. De representerade 122 700 Riksdaler Specie i en total föreslagen budget om 157 866 Riksdaler Specie. Konseljen ansåg att antalet kutterbriggar skulle skäras ned till två men hänsköt det slutliga avgörandet till kungen.¹⁷ Den 4 mars fattade Gustav III beslut i frågan. Han ansåg att kostnaden för kutterbriggar till Törning var helt onödig eftersom "emedan wi därom tagit annan anstalt".¹⁸ I övrigt fastställdes Törnings förslag. Eskaderns beslutade styrka var alltså:

Kanonbarkasser	4
Kanonslupar	16
Chefsslup m jolle	1
Proviantbåtar m jolle	ej specificerat antal

Tabell 2. Eskadern enligt beslut av den 4 mars 1789.

Källa: Kungligt brev av den 4 mars 1789 (RA, Krigsexpeditionen 1714-1840, Seriesignum B I a, Volym 90)

Fartygs- och bemanningsplan

De bemanningsplaner som upprättades för skärgårdsflottans enheter ger viktiga inblickar i förbandens utseende i detalj. Lyckligtvis lät även Törning upprätta ett sådant dokument och det har bevarats (se bilaga 1). Den 18 mars 1789 undertecknade han *Underdånig Besättnings Lista och Omkost-*

nadsförslag.¹⁹ Uppställningen var en plan och ett underlag för ett äskande av medel. Det är med andra ord inte självklart hur mycket av planen som kom att realiseras. Dokumentet ger oss dock insikter i hur Törning tänkte kring bemanning, organisation och försörjning av förbandet.

Törning skisserade ett förband som bestod av 29 fartyg. Av dessa var 16 stycken kanonslupar, numrerade 1–16, en kanonbåt, numrerad 1, fyra kanonbarkasser numrerade 1–4, två chefsslupar, två adjutantsjollar, samt fyra proviantslupar, numrerade 1–4. Av planen framgår att sex kanonslupar skulle bestyckas med 18-pundiga kanoner, och de övriga med 24-pundiga pjäser. Omständigheten kan sannolikt härledas till en brist på 24-pundiga kanoner.

För att bemanna eskadern krävdes 1 282 soldater och sjömän, två officerare, 40 subalternofficerare, 52 underofficerare, fyra fältskärer och fyra skrivare. Den totala planerade personalstyrkan var alltså 1 384 man. Officerarna och subalternofficerarna framträder relativt tydligt i källorna. Bland de övriga syns en av fältskärerna. I ett brev från den 15 april 1789 anhöll Törning om Kungl Maj:ts tillstånd för "stads physicus i Marstrand Ericson" att följa eskadern som fältskär.²⁰

Frågan om kutterbrigg var inte helt utagerad. Under sommaren 1789 upphandlades kuttrar i England.²¹ Det var antagligen denna upphandling som Gustav III refererade till när han förklarade att "annan anstalt" tagits. Törning undertecknade ett brev till Kungl Maj:t den 23 oktober 1789. Han förklarade att "De tvenne cuttrar som hit ankomit för Eders Kongl Majestäts räkning från England, hafva blifvit lämnade till härvarande echader af Kongl Amiralitetet, och kunna således ej af mig disponeras." Törning var nu missnöjd och ville ha egna kuttrar. Kungl Maj:t var kallsinnig till hans framställan. Den 5 november 1789 antecknades ett blankt avslag på Törnings anhållan.²²

Rent operativt var år 1789 en tämligen händelselös period för Bohuseskadern. Den 15 oktober hade Malmstén, nu befordrad till kapten och divisionschef, observerat ett misstänkt fartyg från sin station vid Kärringön. Han hade låtit kanonslupsdivisionen öppna eld på två sjömils avstånd. Det misstänkta fartyget hissade då rysk flagg och gick ut till havs.²³ Samtidigt hade man i Stockholm börjat fråga sig om inte Törnings eskader skulle kunna komma väl till pass i Finska viken.²⁴

Besättning och befäl

Bemanningen av en sjöstyrka är en lika stor utmaning som byggandet av själva fartygen. Törning behövde i första hand besättningsmän och chefer till fartygen. I den skrivelse som Törning avlät till Kungl Maj:t den 18 mars 1789 avhandlades också personalfrågor. Till att börja med anhöll han om att få förhyra manskap i skärgården alternativt att han skulle få militär trupp. Törning ansåg sig också behöva 36 artillerister till "första armeringen". Med två man per pjäs och två pjäser per fartyg räckte antalet artillerister alltså till att bemanna nio fartyg. För att lösa chefsfrågan anhöll Törning om att få konstituera civila kofferdikaptener till fänrikar, "så många som behövs". Törning anhöll också om att få disponera major Hansson från Karlskrona för att inmönstra lotsar.²⁵ De senare var civila lotsar som ansvarade för fartygens navigering. På detta sätt skiljde sig 1700-talets flotta dramatiskt från senare tiders där navigationen är en av bryggbefälets huvuduppgifter.

I ett andra memorial med samma datum anhöll Törning om att få utse kaptenen Daniel von Hogenhausen till varvskapten. Han skulle också anförtros uppgiften att sätta upp lotskompaniet. Törning föreslog också att löjtnanterna Axel Cronstedt och Lars Malmstén skulle utses till varvslöjtnanter. Förslaget till utnämningar motiverades med att även om de föreslagna herrarna inte var de äldsta så var de "utav mycken merit". Törning föreslog vidare sekreteraren vid Överkommissariatet i Karlskrona Adolph Hallengren som kommissarie för eskadern.²⁶ Kungl Maj:ts beslut daterades den 14 april 1789. Törning fick "nådigt bifall" på alla sina önskemål med två undantag. Major Hansson kunde inte lämna sin tjänst i Karlskrona. Inte heller Hallengren kunde undvaras i Karlskrona. Kungl Maj:t meddelade att Törning själv fick anskaffa någon "skicklig person" i Göteborg för att fylla kommissarietjänsten.²⁷

I augusti 1789 hade Törning rekryterat ett antal civila sjöbefäl vilka tillsammans med en fältväbel hade konstituerats till fänrikar. Nedanstående lista beskriver befälsläget. Förteckningen är värdefull. Den ger i kombination med annan information möjligheter att förstå förbandets aktiviteter under år 1790, en möjlighet som utnyttjas i följande avsnitt:

1. Malmstén, Lars, kapten, divisionschef
2. Berg, Karl Kristian, fänrik vid arméns flotta
3. Burghausen, Karl Gustav von, fänrik vid arméns flotta
4. Carlbeck, Elias, fänrik vid arméns flotta
5. Sivertsson, Karl Magnus, jaktlöjtnant, konstituerad fänrik
6. Krusell, Erik Magnus, fältväbel, konstituerad fänrik
7. Ahlström, A., kofferdikapten, konstituerad fänrik
8. Berg, Johan, kofferdikapten, konstituerad fänrik
9. Dahlin, Petter, kofferdikapten, konstituerad fänrik
10. Gerdes, Karl Gustav, kofferdikapten, konstituerad fänrik
11. Herbst, Erik Abraham, kofferdikapten, konstituerad fänrik
12. Kruse, Erik P., kofferdikapten, konstituerad fänrik
13. Lendin, Sven, kofferdikapten, konstituerad fänrik
14. Lindbom, Tomas, kofferdikapten, konstituerad fänrik
15. Moberg, Johan Adam, kofferdikapten, konstituerad fänrik
16. Sandelius, Magnus, kofferdikapten, konstituerad fänrik
17. Westring, Karl F., kofferdikapten, konstituerad fänrik
18. Brusewitz, Johan, "ostindienfarare", konstituerad fänrik
19. Bäärnhjelm, Karl Vilhelm, "ostindienfarare", konstituerad fänrik
20. Carlberg, Vilhelm, "ostindienfarare", konstituerad fänrik
21. Gadd, Gustav, "ostindienfarare", konstituerad fänrik
22. Rommel, A., "ostindienfarare", konstituerad fänrik
23. Wennersten, Karl Kristian, "ostindienfarare", konstituerad fänrik
24. Hilleström, Anders Fabiansson, medelstyrman, konstituerad fänrik.²⁸

I förteckning ovan saknas Cronstedt, Olander, Braemer och Klick som uppenbarligen hade lämnat Bohuslän i december 1788. Istället hade Törning fått stamfänrikarna Berg, von Burghausen och Carlbeck. Malmstén var dock vid förbandet, nu befördrad till kapten.

Den ovanstående förteckningen upptar en kapten, tre ordinarie fänrikar och 20 konstituerade fänrikar. Ett konseljprotokoll av den 14 oktober 1789 ger intryck av att Törning senare kunde rekrytera ytterligare tre man och konstituera dem till fänrikar. Törning hade då anhängit om att "de 23 st konstituerade officerare som under kriget gjort tjänst" skulle få lön även under vintern.²⁹ Vilka dessa tre var står inte helt klart.

1790: Vårustningen

Den 6 januari 1790 fattades beslut om att Törning och hans förband till våren skulle lämna Bohuslän och gå till den östra krigsskådeplatsen.³⁰ Man stod nu inför en lång och möjligen farofylld förflyttning till Finska viken. Den 19 januari 1790 upprättade Törning ett kostnadsförslag för vårustningen av Bohuseskadern.³¹ Handlingen ger en viss inblick i var förbandet stod rent fartygsmässigt. Törning äskade 3 000 Riksdaler Specie för "återstoden på kontraktet om de fyra sista kanonsluparna". Vi har tidigare sett att åtta stycken kanonslupar kostade 12 000 Riksdaler Specie. Styckpriset var alltså 1 500 Riksdaler Specie. Om Törning behövde 3 000 Riksdaler återstod två kanonslupar att leverera. I januari 1790 bör följaktligen 14 av de beslutade 16 kanonsluparna ha varit färdigställda. Törning yrkade också 5 200 Riksdaler Specie för fyra kanonbarkasser. Dessa var då heller inte byggda.³²

Törnings kostnadsförslag hade två bilagor. Den första bilagan bär titeln *Förslag till utredningen för nästa Campagne för Bohuslänska Eschadren af Kongl Arméens Flotta, som består af 16 Canon Slupar, 1 Canon Båt, 1 Chef Slup, 3ne Proviants Slupar och 3ne Transport Båtar*. En mängd underhållsarbeten listas.³³ Handlingen upprättades av C. Christ Wennersten och attesterades av L. Malmstén. Den är daterad den 16 januari 1790. Den andra bilagan har rubriken *Förslag öfver consumption vid driftning, halfbeckning, svafvelsmörja, målning, trävircke till diverse arbeten, för tillstundande års campagne, för bohuslänska eschadren af Arméens flotta, som består av följande fartyg. Nemligen 17 canonslupar, 3 proviants slupar, 3 transportbåtar, 1 chefsslup, 2 adjutantsjollar, 19 större och mindre slupsjollar*.³⁴ Handlingen upprättades av kvartermannen Johan Olin och attesterades av L. Malmstén. Även denna bilaga är daterad den 16 januari 1790.³⁵

Den första bilagan avser uppenbarligen rena rustningsarbeten på befintliga fartyg. Den andra bilagan innehåller dock till exempel 200 "ekar av diverse dimentioner" samt 4 000 dagsverken för timmermän. Allt talar för att den andra bilagan även innehåller kostnader för nybyggnation. Tyvärr angav Olin inte vad som skulle byggas. Siffran 4 000 dagsverken för timmermän är dock talande. Av en specifikation som presenterades år 1789 framgick att det skulle åtgå 900 dagsverken för timmermän för att bygga

chefsslupen – ett fartyg i ungefär samma storlekklass som en kanonslup.³⁶ Kostnadsförslaget medger alltså byggandet av drygt fyra fartyg i klass med chefsslupen eller någon kombination av mindre fartyg. Bilagorna är också viktiga genom att de ger oss en uppfattning om hur förbandet planerades att se ut. En jämförelse mellan Törnings plan av den 18 mars 1789, samt de planer som upprättades i januari 1790 presenteras i tabellen nedan:

	8/3 1789	16/1 1790	16/1 1790
	Törning	Wennersten	Ohlin
Kanonslupar	16	16	17
Kanonbåt	1	1	-
Kanonbarkasser	4	-	-
Chefsslupar	2	1	1
Adjutantsjollar	2	-	2
Proviantslupar	4	3	3
Transportbåtar	-	3	3
(Jollar)*	-	-	(19)
<i>Summa</i>	29	24	26

Tabell 3: Jämförelse mellan planer upprättade våren 1789 respektive vintern 1790.

Källa: Törning den 18 mars 1789, respektive Törning den 19 januari 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

* "Större och mindre slupsjollar". Enheterna räknas inte in i den totala siffran eftersom de inte uppfyller definitionen på "fartyg". De var en del av moderfartygets utrustning.

Man kan inledningsvis konstatera att bilden av förbandet har modifierats något i jämförelse med uppställningen från den 18 mars 1789. Den viktigaste skillnaden mellan uppställningen från mars 1789 och de båda från januari 1790 är att kanonbarkasserna i den senare har fallit bort helt. Hoppet om dessa tycks ha dött. En detalj är att Wennersten och Ohlin hade olika inställning till kanonbåten. Olin ansåg det uppenbarligen inte vara mödan värt att särskilja denna. En blick på år 1789 stärker uppfattningen att det var en kanonbåt och inte en kanonslup som anskaffades år 1788. Kanonbåten finns i planerna för 1789 men någon anskaffning av en sådan nämns inte under året. Törning var i mars 1789 inriktad på två cheffsslupar, men i januari 1790 återstod endast en. Olin räknade med två adjutantsjollar men Wennersten hade inte några sådana i sin uppställning. Wennersten hade heller inte med de 19 jollarna varför man kan anta att han inte ville tynga sin framställning med de minsta farkosterna. Wennersten och Olin var samstämmiga rörande proviantslupar och transportbåtar.

Informationen om de 19 jollarna är viktig. De små jollarna har tidigare inte specificerats. För att fungera behövde en skärgårdseskader ett antal jollar för kommunikation och mindre transporter. Olin angav inte hur jollarna fördelades. Cheffsslupen hade funktionen jolle i adjutantsjollen. Törning hade i sin skrivelse av 4 januari 1789 påpekat att proviantsluparna behövde en större jolle, förmodligen för att hämta mindre kvantiteter livsmedel från land samt möjligen för att leverera måltider till andra fartyg. Om då tre jollar gick till proviantsluparna återstod 16 stycken. Antalet passar perfekt till antalet kanonslupar. Kanonbåten, eller en av kanonsluparna, fick då av okänd anledning ingen jolle. Det finns alltså ett flertal planer i källorna. Handgripliga besked om vilka fartyg som egentligen ingick i förbandet vid vissa tidpunkter är dock en bristvara.

Detacheringen den 19 mars 1790

Den 19 mars 1790 avsändes slupar från Bohuslän till Pommern.³⁷ De skulle ingå i Tyska brigaden som sattes upp där av Carl Olof Cronstedt.³⁸ Detacheringen som sådan samt motivet till åtgärden och detaljerna kring förflyttningen behandlas inte i några av Bohuslänskaderns dokument på

Riksarkivet. Uppgiften om denna förflyttning kommer från det inledningsvis nämnda verket om Bohusläns regementes historia. I verket konstateras en viss oklarhet kring vilka fartyg det var som avgick. Man kan dock vinna ökad insikt genom att betrakta information om flottan under slaget vid Svensksund 1790.

I Gunnar Ungers verk *Gustav III vid Viborg och Svensksund* finns en bilaga med samtliga svenska fartyg som deltog i slaget.³⁹ Organisation och namn på fartygschefer framgår, tillsammans med uppgifter om vilka arméofficerare som var ombord på respektive fartyg. Det senare är inte minst viktigt. Närvaron av en officer från ett visst arméregemente indikerar att delar av besättningen kom från samma regemente. Regimentet ger i sin tur en fingervisning om varifrån det aktuella fartyget kom. Uppställningen över officerare i Törnings eskader i kombination med Ungers information ger oss till att börja med en möjlighet att skapa en hypotes kring frågan om vilka slupar det var som avgick till Pommern den 19 mars 1790.

I Ungers uppställning finner man Cronstedts förband, kallat Fjärde brigaden eller Tyska brigaden. Det bestod av tre divisioner, 12., 13. och 14. divisionerna. Varje division bestod i sin tur av omkring 16 kanonslupar och kanonjollar. Kanonjollen kan sägas ha varit en nedskalad kanonslup. Den hade endast en tyngre pjäs och en mast.⁴⁰ Några kanonjollar byggdes till synes aldrig i Bohuslän. Inom 13. respektive 14. divisionerna återfanns officerare från Bohuslän som fartygschefer.

Jämförelsen ger följande resultat:

13. Divisionen	
Kanonslupen N:r 79	Fänrik J. A. Moberg, fartygschef Fänrik C. Rappe, Kalmar regemente
Kanonslupen N:r 80	Fänrik C. F. Westring, fartygschef
14. Divisionen	
Kanonslupen N:r 78	Fänrik C. M. Siwertsson, fartygschef Löjtnant A. F. von Essen, Kalmar regemente
Kanonslupen N:r 89	Fänrik S. Lendin, fartygschef Fänrik A.G. Hasenkampff, Kalmar regemente

Tabell 4. Till Pommern detacherade kanonslupar.

Källa: Unger, 1932, s. 81–82; och Göteborgs eskader, 1942, s. 260.

En slutsats är nu mycket näraliggande. Det var fyra kanonslupar som seglade från Bohuslän den 19 mars 1790. De fick numren 78, 79, 80 och 89 i den sammanförda skärgårdsflottan. På tre av sluparna ser vi officerare från Kalmar regemente. Tyska brigaden gick från Pommern till Kalmar där man kompletterade besättningarna.⁴¹ Det är dock endast tre av de fyra sluparna som har officerare från Kalmar regemente ombord. En möjlighet är att man seglade från Bohuslän med reducerade besättningar, samt att dessa sedan gemensamt bemannade fänrik Westrings kanonslup N:r 80.

Inmönstring och avmarsch

Den 9 april 1790 upprättade Törning en *Underdånigaste Rapport* i Marstrand. Han meddelade att eskadern var "fullt armerad och segelfärdig". Besättningarna saknades dock ännu. Törning beskrev sedan hur eskadern hade bemannats (se tabellen nedan). Rapporten avslutades med informationen att eskadern skulle avsegla den 10 april om vind och väderlek tillät.

Av de 586 soldaterna ur Stedingkska regementet hade sex man omedelbart avgått som sjuka.⁴²

Inmönstringsdatum	Antal man	Kategori	Anmärkning
Den 5 april	170	Sjöfolk	
Den 6 april	586	Stedingkska regementet*	Befäl ej inräknat
Den 6 april	84	Bohuslänska ragonerna	Befäl ej inräknat
Den 8 april	337	Sjöfolk	
Den 9 april	29	Bohuslänska dragonerna	Befäl ej inräknat
SUMMA	1 206		

Tabell 5. Personal som inmönstrades på eskadern den 5–9 april 1790.

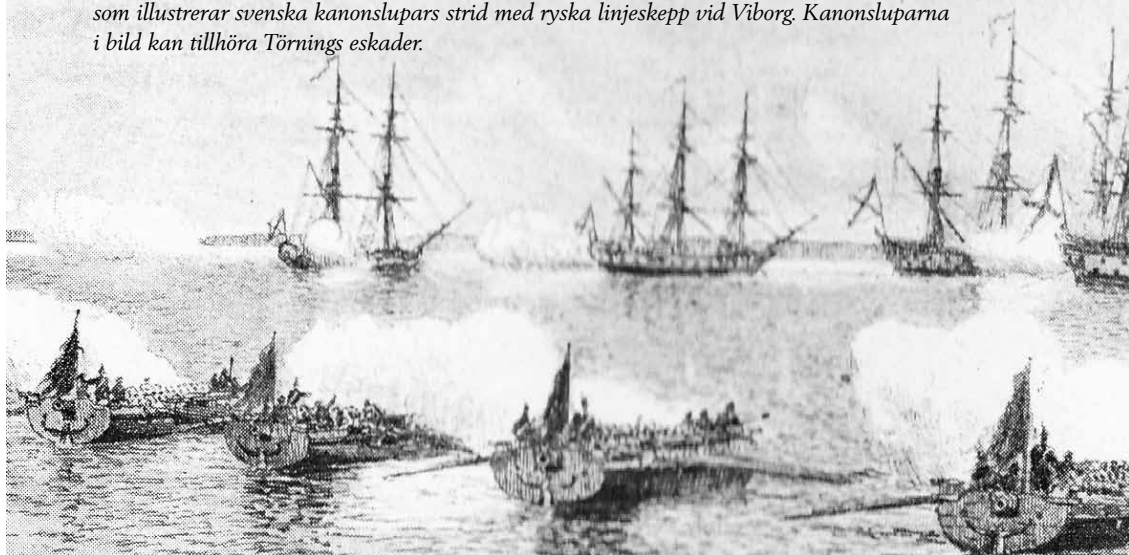
Källa: Törning den 9 april 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

*Garnisonsregementet i Göteborg, under befäl av fältmarskalk Curt Bogislaus von Stedingk 1789–1801.

Tyvärr saknas information om hur många fartyg som bemannades och därmed givetvis fördelningen till fartyg. En tabell i handlingen kunde ha gett oss svaret på frågan: Med vilka fartyg seglade Törning från Bohuslän?

Siffran 1 206 stämmer väl med de totalt 1 282 soldater/båtsmän som Törning hade i sin *Underdånig Besättnings Lista och Omkostnads Förslag* av den 18 mars 1789. Den totala differensen utgörs av 76 man. Om det var så att de i förslaget av den 18 mars 1789 upptagna kanonbarkasserna inte var byggda, stämmer personalsiffran nästan exakt mot behovet. De fyra bar-

Törning och hans eskader anlände till Finska viken i början av juni 1790 och deltog i den utbrytning som går under namnet "Viborgska gatloppet". Bilden är en teckning av Jacob Hägg som illustrerar svenska kanonslupars strid med ryska linjeskepp vid Viborg. Kanonsluparna i bild kan tillhöra Törnings eskader.



kasserna hade 20 man vardera som besättning. Differensen blir då fyra man för mycket. Vid ett beaktande av att fyra slupar hade detacherats till Pommeren blir personalöverskottet dock större. De fyra sluparna representerade ett personalbehov om minst 240 soldater/båtsmän.

Marschen till Dalarö

Den första rapporten från Törnings marsch bland eskaderns handlingar på Riksarkivet är daterad i Ystad den 5 maj. Han refererade i rapporten till en tidigare rapport av den 29 april 1790 som inte återfinns bland eskaderns dokument. Av den tillgängliga rapporten förstår man att Törning hade varit drabbad av storm. Denna bedarrade under natten mellan den 30 april och 1 maj. Eskadern löpte ut klockan 04.00 på morgonen den 1 maj och gick "under rodd med bogsering". I skymningen ankrade man vid "västra landet av Skanör". Den 2 maj var det åter storm, men man kunde anträda marschen igen under eftermiddagen den 3 maj. Fyren vid Falster uppnåddes innan eskadern ankrade för natten. Följande dag (4 maj) var det åter storm. Den hade lagt sig till eftermiddagen då marschen återupptogs. Vid solnedgången kom en nordlig vind. Törning beslöt sig för att fortsätta genom natten och kom till Ystad klockan 11.00 den 5 maj. Vinden vände då till nord-



ost och han lät ankra. Marschen hade varit krävande. När man nådde Ystad uppgick förlusterna till 77 man – 54 var sjuka, 18 avpolletterade och fem döda.⁴³

Kalmar var ytterligare en anhalt under marschen. Den 18 maj sände vice landshövdingen, överste Fredrik Köhler ett brev till förste amiralen. Han meddelade att Törnings eskader hade anlänt till Kalmar den 17 maj och avseglat 03.00 följande dag.⁴⁴ Den sista rapportern är daterad den 23 maj. Törning konstaterade lakoniskt att han genom rodd och segling nu hade nått Dalarön med sin "i nåder anförtrödda skärgårdsflotta".⁴⁵ Törning hade fortfarande inga uppgifter om antalet fartyg i styrkan i sina rapporter.

Vid Viborg

Den i Finland stationerade delen av arméns flotta löpte ut när isarna gick upp år 1790. Den 14 maj låg flottan vid Svensksund. Två relativt framgångsrika strider utkämpades vid Fredrikshamn under maj månad. Styrkan gick sedan ned till Pitkäpaasi, en ögrupp utanför Viborgska viken. Örlogsflottan anslöt sig snart till arméns flotta.⁴⁶ Vi får här den första noteringen om Törnings ankomst till den samlade flottan. Fredagen den 4 juni noterade G. von Wright, chef på galären *Västgöthadahl*, "Flottan förökades idag

med, [...], samt 17 canon slupar och 3 jullar under överstelöjtnanten och riddaren Törnings befäl”.⁴⁷ Unger hade även en bilaga som visade flottans organisation vid Viborg.⁴⁸ En jämförelse mellan fartygscheferna i bilagan och listan över Törnings officerare från augusti 1789 ger följande resultat:

Kanonslupen N:r 101	Fänrik C. C. Berg, fartygschef
Kanonslupen N:r 102	Fänrik C. G. Gerdes, fartygschef
Kanonslupen N:r 103	Fänrik C. W. Bäärnhjelm, fartygschef
Kanonslupen N:r 104	Fänrik E. A. Herbst, fartygschef
Kanonslupen N:r 105	Fänrik C. C. Wennersten, fartygschef
Kanonslupen N:r 106	Fänrik M. Sandelius, fartygschef
Kanonslupen N:r 107	Fänrik T. Lindbom, fartygschef
Kanonslupen N:r 108	Fänrik W. Carlberg, fartygschef
Kanonslupen N:r 109	Fänrik E. P. Kruse, fartygschef
Kanonslupen N:r 111	Fänrik A. F. Hilleström, fartygschef
Kanonslupen N:r 112	Fänrik P. Dahlin, fartygschef
Kanonslupen N:r 113	Fänrik J. J. Brusewitz, fartygschef
Kanonslupen N:r 114	Fänrik A. Rommel, fartygschef

Tabell 6. Kanonslupar från Bohuseskadern vid Viborg 1790.

Källa: Unger 1932, s. 70–71; och Göteborgs eskader 1942, s. 260.

Resultatet av jämförelsen skiljer sig avsevärt från von Wrights uttalande. Siffran stämmer dock väl med vad man kunde förvänta sig. Uppställning ovan omfattar 13 fartyg. 17 stridsfartyg rustades, fyra detacherades till Pommern och 13 återstår. I Ungers uppställning finns ingen kanonbåt upptagen. Slutsatsen att kanonbåten administrativt förvandlades till en kanonslup ligger alltså nära till hands. von Wrights påstående är i sammanhanget besvärande. Det har emellertid mindre värde. Under tiden från den 23 maj, då Törning kom till Dalarö, och den 4 juni kan hans förband har förstärkts med en mindre enhet. Det faktum att von Wright nämnde "jullar" indikerar att Törning den 4 juni även hade kanonjollar med sig. Fartygstypen hade inte byggts i Bohuslän och påståendet talar för att Törning anlände tillsammans med fartyg som tillförts honom, möjligen i Stockholm. Bohuseskadern deltog sedan i den utbrytning från ställningen vid Viborg, "gatloppet", som genomfördes den 3 juli.⁴⁹

Vid Svensksund

Efter utbrytningen från Viborg gick arméns flotta åter till Svensksund där en stor strid utkämpades den 9–10 juli 1790. I slaget var Törning chef för Andra brigaden. Han var tillika chef för 5. divisionen. Brigaden bestod av 5., 6., 7. och 8. divisionerna.⁵⁰ Genom att återigen jämföra listan med Bohusofficerare från 1789, med Ungers uppställning över flottans organisation, får vi en uppfattning om var bohuslänningarna befann sig i slaget.

Inom 5. divisionen var fänrik G. Gadd adjutant. Han kan därmed antas ha befunnit sig i adjutantsjollen. Det faktum att Törning var chef för såväl 5. divisionen som hela brigaden komplicerar bilden. Gadds befattning torde dock närmast ha motsvarat brigadadjutantens eftersom Törning förde befälet över hela brigaden. Gadd var från början "ostindienfarare" och bör ha visat på anmärkningsvärda personliga egenskaper för att ha blivit adjutant under Törning. Lars Malmstén stod i chefsbåten N:r 6 som tjänsteför rättande chef för 5. divisionen. Bilden av Gadds framgångar förstärktes av Arnold Munthe i hans verk *Svenska sjöhjältar*. Munthe gav Gadd och även Malmstén hedersomnämnan för deras insatser under slaget, dock utan att lämna några fler detaljer kring dessa insatser.⁵¹ Förutom de två officerar-

na från Bohuseskadern var det endast två andra som Munthe gav särskilda omnämmanden i samband med slaget. Törning framstår härigenom som en rekryterare med gott öga för människors förmåga. Rörande kanonsluparna uppstår följande bild:

Inom 5. divisionen fanns vidare följande officerare från Bohuseskadern:

Kanonslupen N:r 103	Fänrik C. W. Bäärnhjelm, fartygschef
Kanonslupen N:r 104	Fänrik E. A. Herbst, fartygschef
Kanonslupen N:r 105	Fänrik C. C. Wennersten, fartygschef
Kanonslupen N:r 106	Fänrik M. Sandelius, fartygschef
Kanonslupen N:r 107	Fänrik T. Lindbom, fartygschef
Kanonslupen N:r 108	Fänrik W. Carlberg, fartygschef
Kanonslupen N:r 109	Fänrik E. P. Kruse, fartygschef

Inom 6. divisionen fanns följande officerare från Bohuseskadern:

Kanonslupen N:r 111	Fänrik A. F. Hilleström, fartygschef
Kanonslupen N:r 112	Fänrik P. Dahlin, fartygschef
Kanonslupen N:r 113	Fänrik J. J. Brusewitz, fartygschef

Inom 7. divisionen fanns nedanstående officer från Bohuseskadern:

Kanonslupen N:r 114	Fänrik A. Rommel, fartygschef
---------------------	-------------------------------

Inom 8. Divisionen fanns nedanstående officerare från Bohuseskadern:

Kanonslupen N:r 101	Fänrik C. C. Berg, fartygschef
Kanonslupen N:r 102	Fänrik C. Klingvall, fartygschef [ny]

Tabell 7. Kanonslupar från Bohuseskadern vid Svensksund 1790.

Källa: Unger, 1932, s. 73–84; och Göteborgs eskader, 1942, s. 260.

Ovanstående kanonslupar är fortfarande 13 till antalet. Den rena kontakten med Törnings lista över konstituerade officerare har dock förlorats avseende kanonslup N:r 102. Vid Viborg var Gerdes chef för fartyget. Nu för Klingvall befälet. Något måste ha hänt Gerdes under de kritiska dagarna mellan gatloppet och andra slaget vid Svenskund. Den tidigare okände Klingvall torde då vara en av de tre konstituerade officerare som inte fanns med på Törnings första lista.

Fänriken E. M. Krusell tjänstgjorde som adjutant i Tyska brigadens 14. division under divisionschefen kapten M. R. de Pont. Även Krusell torde då ha tillhört de mest kompetenta bland Törnings konstituerade officerare. Krusell hade från början varit fältväbel men tydligen visat sig lämpad för ett större ansvar. C. G. von Burghausen återfinns som chef på kanonbarkass N:r 7. Några kanonbarkasser byggdes synbarligen aldrig i Bohuslän. von Burghausen får därför antas ha följt den styrka som gick till Pommern och sedermera blivit chef för en av de kanonbarkasser som byggdes där.⁵²

Efter ovanstående genomgång har några av Bohuseskaderns fänrikar blivit över. De är Elias Carlbeck, A. Ahlström och Johan Berg. Fänrik E. Carlbeck tjänstgjorde under slaget på galären *Halland* och kan antas vara samma person som Elias Carlbeck. Hur Carlbeck kom att hamna på *Halland* är en av de många obesvarade frågor som omger slaget vid Svenskund. De två felande fänrikarna kan ha varit andremän på några av kanonsluparna. Ungers uppställning inkluderade endast fartygscheferna från flottan. Eftersom proviantsluparna och transportbåtarna inte direkt deltog i slaget är möjligheterna att uttala sig om dessa fartyg starkt begränsade. Avslutningsvis kan man betrakta hur det gick för Bohuseskaderns officerare under slaget. Fänrik A. Rommel stupade. Fänrikarna C. C. Berg och J. J. Brusewitz blev sårade. Även fänriken E. Carlbeck på galären *Halland* blev sårad.⁵³ Graden av de sårades skador, och om de överhuvudtaget överlevde, är oklart.

Den styrka som Törning avmarscherade med

Även om Törning själv i ovan citerade handlingar inte specificerade antalet fartyg i den styrka som han avmarscherade med finns det flera andra upp-

gifter i frågan. Nikula angav att "Denna eskader [Bohuseskadern] räknade vid ankomsten till Dalarön den 23 maj 17 kanonslupar förutom hjälpfartyg.⁵⁴ Verket om Göteborgs eskader anger att "Denna styrka [Bohuseskadern], 25 fartyg, som var klar den 12 april och avgick samma dag, [...]".⁵⁵ von Schantz hävdade i sin historia om kriget 1788–1790 att "I Bohusländska hamnarne utrustades 16 kanonslupar, jemte 1 chefsskepp, 1 kanonbåt och flera proviantpråmar."⁵⁶ I Julius Mankells verk av år 1855 återgavs en sammanställning i tabellform som avsåg hela skärgårdsflottan, upprättad av Mikael Anckarsvärd i början av maj 1790. I denna anges "Afg. Fr. Marstrand und. Öfv.-Lt. Törning, kanonslupar 17, chefsfartyg 1, vatten, proviant o. transportfartyg 5, adjutantsjollar 2, Summa 25."⁵⁷

Citaten från de ovanstående verken röjer en del osäkerhet. Endast Nikula och verket om Göteborgs eskader har handfasta påståenden. von Schantz talade om fartyg som "utrustades", inte om fartyg som avmarscherade med Törning i april 1790. Samma sak gäller för tabellen i Mankells verk. Det råder med andra ord en viss osäkerhet kring med vilken styrka Törning avmarscherade i början av april år 1790. En hypotes formuleras nedan:

Kanonslupar	12
Kanonbåt	1
Chefsslup	1
Chefsbåt	1
Adjutantsjolle	1
Proviantslup	3
Transportbåtar	3
Summa	22 fartyg

Tabell 8. *En hypotes kring det förband som Törning lämnade Bohuslän med i början av april 1790.*

Hypotesen är kontroversiell på ett par punkter. Kanonsluparna och kanonbåten kan dock betraktas som relativt säkra. Det enda som egentligen talar för att Törning verkligen avmarscherade med 17 stycken stridfartyg är bemanningen den 5–9 april 1790. Den stämde förhållandevis väl med ett förband om 17 stycken kanonslupar/kanonbåt. Törning kan dock ha räknat med stora marschförluster och därför tagit ombord mer folk än vad besättningslistorna egentligen krävde.

Chefsslupen framstår tydligt i Ungers uppställning. Hypotesen blir sedan djärvare. Antagandet att det endast fanns en adjutantsjolle i styrkan baseras på Schoultz målningar från Svensksundsslaget. Två av dessa målningar är viktiga i sammanhanget. En visar slaget i dess inledningsskede, den andra när striden har utvecklats. På båda målningarna är en jolle, antagligen en adjutantsjolle, klart synlig på Törnings flygel, dock inte två.⁵⁸

Påståendet om chefsbåten är också kontroversiellt. Lars Malmstén befann sig ombord på chefsbåten N:r 6. Den kan ha tilldelats Törnings flygel från ett annat förband. Antagandet att den kom från Bohuslän är mycket svagt och baseras till del på att det kan vara svårt att få en annan chef att släppa sin båt. I frågan om chefsbåtar och adjutantsjollar går hypotesen mot den viktiga källan Anckarsvärd.

En möjlighet finns dock till hands. Törning och Malmstén kan ha kommit överens om att det var bättre att slopa en av adjutantsjollarna och istället bygga en egen båt till Malmstén, vilket verkar rimligt. Denna ganska marginella förändring uppmärksammades då inte av Anckarsvärd, som kanske inte ens informerades om utbytet.

Antagandena kring proviantsluparna och transportbåtarna är också svaga. Hypotesen är formulerad kring de planer som upprättades i januari 1790 samt det faktum att Törnings eskader bör ha haft ett stort behov av proviantslupar och transportbåtar under sin marsch. Antalet proviantslupar och transportbåtar kan synas vara väl tilltaget för ett relativt litet förband.

Man kan dock notera att redan i den plan som presenterades den 18 mars 1789 fanns fyra proviantslupar för ett obetydligt större förband och kanonbarkasserna var då fortfarande inkluderade. Den 18 mars 1789 fanns dessutom inte en lång marsch till Finska viken i planerna. Omfördelningen från fyra proviantslupar till tre proviantslupar och tre stridfartyg kan

mycket väl ha kommit som en reaktion på den nya uppgift som väntade. Det faktum att Anckarsvärds uppställning endast tog upp fem proviant- och transportfartyg är besvärande. Om några fartyg i hypotesen skall ifrågasättas blir det i första hand det sjätte proviant- eller transportfartyget samt chefsbåten N:r 6. Den handling som meddelar det verkliga förhållandet ligger möjligen, eller till och med sannolikt, i något arkiv. Frågan är bara var.

Avslutning

Utgående från de inledande frågorna kan konstateras att i slaget vid Svensksund den 9–10 juli 1790 deltog cheffsslupen, 16 kanonslupar och en kanonbåt från Bohusläns eskader. Tretton av dessa stred i Bohusbrigaden, fyra i Pommerska brigaden. Man kan med relativt stor sannolikhet anta att endast en adjutantsjolle deltog samt, med betydligt större osäkerhet, även anta att chefsbåten N:r 6 kom från Bohuslän. Utanför de direkta striderna fanns proviantslupar och transportfartyg vars antal inte med någon högre säkerhet kan bestämmas.

Vår kunskap om soldater, sjöfolk, underbefäl och underofficerare bland besättningarna är begränsad. Avseende officerarna är dock läget bättre. Listan över officerare som upprättades i augusti 1789 gav i kombination med organisationsbeskrivningen från Svensksundsslaget 1790 stora möjligheter att inte bara placera fartyg i stridslinjen utan också att betrakta karriärer. Tre av de ursprungliga konstituerade fänrikarna, närmast att jämföra med senare tiders reservofficerare, framstår som framgångsrika i den militära organisationen. Gadd och Krusell blev adjutanter. Vidare blev von Burghausen chef på en kanonbarkass, ett befäl som kan antas ha ställt stora krav på förmåga att agera självständigt. Det blir alltså tydligt att de konstituerade fänrikarna delvis kunde få tjänster som låg över fartygschef på kanonslup. De utgjorde en "begåvningsreserv" som kunde utnyttjas.

I frågan om det går att finna några faktorer som var till fördel respektive nackdel för den svenska sjöstyrkan vid Svensksund kan man inledningsvis konstatera att Munthes goda vitsord för en del av eskaderns officerare kan tas till intäkt för att enheten var väl fungerande och verksamt bidrog till se-

gern. En framgångsfaktor är uppenbar. Törning upprättade sin lista över officerare i augusti 1789. Vid tiden för slaget hade förbandet alltså varit organiserat under minst elva månader. Man hade alltså haft gott om tid att öva och lära känna varandra. Detta är ett påstående som inte självklart gäller för de enheter vilka mer eller mindre direkt gick till slaget från olika varv. Det faktum att Bohusläns eskader hade en längre tid av övning bakom sig bör alltså ha varit en faktor som verkade till fördel för de svenska sjöstyrkorna vid Svensksund 1790.

Nästa faktor blir mer spekulativ. Den avser samarbetet mellan Törning och Malmstén. Mellan raderna i olika skrivelser kan man ana att det var synnerligen gott. Förhållandet understryks av att Malmstén fick attestera viktiga handlingar som till exempel underlag till anslagsäskanden. Även det faktum att Malmstén var den ende av eskaderns ursprungliga officerare som stannade i Bohuslän när flera andra officerare gick till Finland kan tolkas som att samarbetet fungerade väl.

Betydelsen av gott samarbete i en förbandsledning kan antas vara av högsta betydelse för enhetens prestationer. Ett förmodat gott samarbete mellan Törning och Malmstén kan alltså ha varit en faktor som verkade till fördel för de svenska sjöstridskrafterna vid Svensksund år 1790.

Som en mentalitetshistorisk reflektion kan man konstatera att kompetens uppenbarligen sattes i högsätet vid rekryteringar. Törning var vid ett par tillfällen mycket tydlig i frågan. Han ville ge de högsta varvsbefattningarna till von Hogenhausen och Malmstén, inte för att de var äldst utan för att de var "av mycken merit". Törning ansträngde sig också för att få kompetenta medarbetare från Karlskrona. Kompetensfokuseringen inskränkte sig inte endast till Törning. Även landshövdingen Du Rietz påpekade i en skrivelse till Kungl Maj:t att man skulle välja ut de skickligaste civila sjöbefälen till den eskader som han ville sätta upp. Den betoning på kompetens som uttrycks i källorna kan alltså utgöra ytterligare en del av förklaringen till den svenska segern vid Svensksund år 1790.

Efterskrift

Forskningsläget kring arméns flotta åren 1788–1790, samt slaget vid Svensksund 1790, är inte helt tillfredsställande. Rörande flottan är den totala byggnationen inte klarlagd. Här finns det två olika forskningsområden. Ett avser de fartyg vilka gick till Finska viken. Ett annat avser de fartyg som redan existerade eller improviserades fram och som stannade kvar på sina ursprungliga stationeringsorter.

Ovanstående artikel visar på en möjlighet att angripa den komplexa materia som den svenska flottan vid Svensksund 1790 utgjorde. Om fartygscheferna på samtliga mindre fartyg kunde identifieras till ursprungsort skulle det också bli uppenbart hur den svenska stridslinjen var uppbyggd. Denna kunskap skulle i sin tur ge ledning till varför slaget utvecklades som det gjorde. Ovanstående artikel avhandlar ett fragment i en helhet. Den dag som helheten framträder kommer även en del av den osäkerhet som vidlåter fragmenten att reduceras. "Om ekvationen inte går ut" kommer nya frågor att skapas och till slut framstår bilden som klar. När de svenska rustningarna under vintern 1789–1790 är tydligt beskrivna får vi också ytterligare insikter i hur krigsledningen och samhället mötte den stora utmaningen att snabbt bygga ut en skärgårdsflotta, såväl personellt som materiellt.

Summary

In 1756, a special fleet was established for fighting in the Swedish archipelago. It consisted of a large number of small ships and served in several wars. The most renowned of the latter is Gustavus III's war 1788–1790. The war climaxed with the Swedish naval victory at Svensksund on 9–10 July, 1790, where the battle was fought entirely by the archipelago fleets of Sweden and Russia. Research on the Swedish archipelago fleet has been surprisingly modest. Questions concerning the total number of ships and their positions at the battle of Svensksund do to a large extent remain unanswered. The aim of this article is to expand the knowledge on one of

the units of the archipelago fleet in 1788–1790, the flotilla built in Bohuslän on the Swedish west coast. The research is based on the documents left by the flotilla commander, Jacob Törning, which are stored in the Swedish National Archives, *Riksarkivet*. One of the questions asked in the article concerns the number of ships that Törning left Bohuslän with in the spring of 1790, in order to join the main fleet which was to fight the battle of Svensksund. The question must remain unanswered with regard to some details concerning command- and supply-ships. However, it appears that thirteen fighting vessels from the flotilla fought under the command of Törning and four in another unit during the battle.

Another question asked is whether any factors that affected the fighting efficiency of the Swedish fleet at Svensksund in 1790 could be identified. One is obvious. The flotilla had been operational for at least eleven months before the battle. It was thus an experienced unit going into battle. Other units arrived at the scene of the battle directly from their construction beds. Also, the documents show a very good working relationship between Törning and his second in command, Lars Malmstén. This relationship would, most likely, have been to the advantage of the unit. Finally, in the sources examined, one can detect a focus on the competence of the officers involved. Officers were not promoted on the basis of just seniority, but also ability. This factor could certainly have contributed to the fact that the battle of Svensksund in 1790 was a rare Swedish victory.

Bilaga 1: Törnings bemanningsplan av den 18 mars 1789.

För den del av Skärgårdsflottan som blifver färdig att inmönstras i Medio av Julij Månad										
	Bestyckning			Besättning			Under- officer	Soldater/ båtsmän	Fält- skär	Skriv- vare
	24-p Canoner	18-p Canoner	3-p Nickor	Chef	Subaltern- officer					
Canon Slupen No 9	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 10	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 11	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 12	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 13	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 14	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 15	2		4		2		2	64		
Canon Slupen No 16	2		4		2		2	64		
Canon Barcassen No 1		1	16		1		2	20		
Canon Barcassen No 2		1	16		1		2	20		
Canon Barcassen No 3		1	16		1		2	20		
Canon Barcassen No 4		1	16		1		2	20		
Chefs Slupen				1	1		2	16		
Adjutants Jollen							1	5		
Proviant Slupen No 3							1	30	1	1
Proviant Slupen No 4							1	30	1	2
SUMMA	16	4	96	1	21	29	673	2	3	
Götheborg d: 18 mars 1789										
Jacob Törning										

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Riksarkivet (RA), Stockholm

Krigsexpeditionen 1714–1840

Konseljprotokoll i original 1772–1809

– 1788, juni – december, Seriesignum A III a, Volym 28

Konseljprotokoll i renskrift 1772–1809

– 1789, Seriesignum A III b, Volym 3

Registratur 1719–1824

– 1789, januari – juni, Seriesignum B I a, Volym 90

Militära brevskrivare

– Jacob Törning, Bohuslänska eskadern 1789–1790, M 1820

– K. A. Ehrensverd, M 1807

Skrivelser från landshövdingar till Kungl Maj:t

– Skrivelser från landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, Volym 54 (1787–1789)

Litteratur

Försvarsstabens krigshistoriska avdelning, *Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870*, Göteborg 1949

Jan Glete, "Kriget till sjöss 1788–1790", i Gunnar Artéus red., *Gustav III:s ryska krig*, Probus, Västervik 1992

Börje Gunnarsson, *Två journaler förda på skärgårdsflottan år 1790 ombord på galären Västgöthadahl*, Helsingfors 1973

Stig Jägerskiöld, *Svensksund: Gustaf III:s krig och skärgårdsflottan 1788–1790*, Atlantis, Keuru 1990

Julius Mankell, *Studier öfver svenska skärgårdsflottans historia, krigssätt och användande vid Sveriges försvar*, Stockholm 1855

Arnold Munthe, *Svenska sjöhjältar: Flottan och det ryska kriget 1788–1790: Otto Henrik Nordenskjöld*, Sjätte delen (Del VII:6 i den aktuella bindningen), P. A. Nordstedt & Söner Förlag, Stockholm 1923

Oscar Nikula, *Svenska skärgårdsflottan 1756–1791*, Helsingfors 1933

Johan Gustaf Olander, *En krigare från 1788 och 1808: Självbiografi av överstelöjtnant Johan Gustaf Olander*, utgiven av Arne Cederholm, Helsingfors 1931, särtryck ur *Skriften fria blad*

G. von Schantz, *Historia öfver kriget emellan Sverige och Ryssland åren 1788, 1789 och 1790*, Andra bandet, Stockholm 1818

Ulf Sundberg, "Att bygga en skärgårdseskader – En samling brev i Riksarkivet från överstelöjtnant Carl Olof Cronstedt till Gustav III under slutet av år 1789 och början av 1790", i *Forum Navale* Nr 59, 2003

Stiftelsen Bohusläns försvarsmuseum, *Kongl Bohus Läns regemente, delen I fält och till sjöss 1676–1814*, Uddevalla 2004

Gunnar Unger, *Gustav III vid Viborg och Svensksund*, Meddelanden från Marinstabens sjöhistoriska avdelning; 1, Stockholm 1932

Noter

¹ Nikula, 1933, s. 39.

² Glete, 1992, s. 157.

³ Glete, 1992, s. 133.

⁴ Nikula, 1933, s. 288 och 293.

⁵ Unger, 1932, s. 74–83.

⁶ *Göteborgs eskader*, 1949, s. 239.

⁷ Du Rietz 16 augusti 1788, s. 3 (RA, Skrivelser från landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, Volym 54).

⁸ Du Rietz 20 augusti 1788, s. 6 (RA, Skrivelser från landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, Volym 54).

⁹ Konseljprotokoll i original, 22 augusti 1788, s. 191 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Seriesignum A III a, Volym 28).

¹⁰ Du Rietz till Kungl Maj:t den 14 oktober 1788 (RA, Skrivelser från landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, Volym 54).

¹¹ Nikula, 1933, s. 155.

¹² Nikula, 1933, s. 185; samt *Göteborgs eskader*, 1949, s. 250. Informationen framgår också av Konseljprotokoll i renskrift, den 18 februari 1789, s. 111 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Seriesignum A III b, Volym 3).

¹³ Olander, 1931, s. 14–15.

¹⁴ Nikula, 1933, s. 154.

¹⁵ Törning den 4 januari 1789 (RA, M 1820, Bohuseskadern). Till sin skrivelse bilade Törning detaljerade specifikationer över ingående material och kostnaden för en chefsslup respektive en proviantbåt. Uppställningarna är ovanliga, möjligtvis unika för 1700-talet. Det hade kanske varit intressantare om de avsett kanonslupar men de ger en god inblick hur skärgårdsfartyg byggdes. Specifikationerna återfinns i konseljprotokollet enligt not 18 nedan, s. 114–117.

¹⁶ Ehrensvärd den 7 februari 1789 (RA, M 1807).

¹⁷ Konseljprotokoll i renskrift, den 18 februari 1789, s. 112, 113, 119 och 120 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Seriesignum A III b, Volym 3).

¹⁸ Kungligt brev av den 4 mars 1789, s. 2 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Registratur 1719–1824, Seriesignum B I a, Volym 90). Handlingen ligger långt bak bland en mängd ärenden som avhandlades samma dag. Nikula 1933, s. 185, hävdar att kungen gav bifall till byggandet av två kutterbriggas. En icke undertecknad beslutsnotering på

Ehrenswards skrivelse av den 7 februari 1789 kan tolkas så. Formuleringen i det kungliga brevet antyder dock snarare att kungen strök kostnaden helt. Den vidare händelseutvecklingen stödjer det senare antagandet.

¹⁹ Törning den 18 mars 1789 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

²⁰ Törning den 15 april 1789 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

²¹ *Göteborgs eskader*, 1949, s. 260–261.

²² Törning den 23 oktober 1789 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

²³ *Göteborgs eskader*, 1949, s. 266.

²⁴ Nikula, 1933, s. 186.

²⁵ Törning den 18 mars 1789 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

²⁶ Törning den 18 mars 1789 (no 2) (RA, M 1820, Bohuseskadern).

²⁷ Konseljprotokoll i renskrift 31 mars 1789, s 354–357 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Seriesignum A III b, Volym 3).

²⁸ *Göteborgs eskader*, 1949, s. 260.

²⁹ Konseljprotokoll i renskrift, den 14 oktober 1789, s. 1690 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Seriesignum A III b, Volym 3).

³⁰ Nikula, 1933, s. 186.

³¹ Törning den 19 januari 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

³² Törning den 19 januari 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

³³ Posterna är fördelade på olika arbeten. Grupperna är blockmakare, segelmakare, kopparslagare, repslagare, bläckslagare, smeder, snickare, kypare och diverse.

³⁴ Här fördelas posterna på: Drifning, half beckning och svafvel smörja, diverse sorters trävirke, diverse spiksorter, diverse förnödenheter, målningsrequisista och diverse dagsvärcken.

³⁵ Törning den 19 januari 1790, bilagor upprättade den 16 januari 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

³⁶ Konseljprotokoll i renskrift, den 18 februari 1789, s. 115 (RA, Krigsexpeditionen 1714–1840, Seriesignum A III b, Volym 3). Baserat på underlag upprättat av J. Siöbohm, Göteborg den 26 januari 1879.

³⁷ *Konglig Bohus Läns Regemente i fält och till sjöss 1676–1814* 2004, s. 186, fotnot.

³⁸ Sundberg, 2003, s. 81–96.

³⁹ Unger, 1932, s. 74–83.

⁴⁰ Nikula, 1933, s. 153.

⁴¹ Sundberg, 2003, s. 89.

⁴² Törning den 9 april 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).

- ⁴³ Törning den 5 maj 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).
- ⁴⁴ *Göteborgs eskader* 1942, s. 268.
- ⁴⁵ Törning den 23 maj 1790 (RA, M 1820, Bohuseskadern).
- ⁴⁶ Jägerskiöld, 1990, s. 90–99, 101.
- ⁴⁷ Gunnarsson, 1973, s. 49.
- ⁴⁸ Unger, 1932, s. 70–71.
- ⁴⁹ Nikula, 1933, s. 297.
- ⁵⁰ Unger, 1932, s. 77.
- ⁵¹ Munthe, 1923 Sjätte delen, s. 224.
- ⁵² Sundberg, 2003, s. 89.
- ⁵³ Unger, 1932, s. 77–79.
- ⁵⁴ Nikula, 1933, s. 287.
- ⁵⁵ *Göteborgs eskader*, 1942, s. 268.
- ⁵⁶ von Schantz, 1818, Andra bandet, s. 6.
- ⁵⁷ Mankell, 1855, s. 77–78.
- ⁵⁸ Jägerskiöld, 1990, s. 129 och 138–139.



Stig H:son–Ericsson

Hans sjömilitära tanke och Marinplan 60

Per Edling

När dagens militärteoretiska forskare diskuterar sjömilitära tänkare, blir ibland slutsatsen att det saknas efterföljare till Castex, Corbett och Mahan. Till skillnad mot landkrigets von Clausewitz och Jomini, som blivit avlösta av bl.a. Lind och van Creveld, är sjömaktens moderna tänkare mer sällsynta. Exempelvis konstaterar professor Hervé Coutau-Bégarie att trots att det har gjorts försök av bland andra Cable, Gorsjkov och Till, "görs det inte längre några stora strategiska synteser som är jämförbara med klassikerna Mahan och Castex".¹

Frågan är om Coutau-Bégarie verkligen har rätt, eller om problemet istället är att vi inte längre minns vad som tänkts och skrivits. Låt oss bara titta på den svenska flottan och fråga vilka tankar som egentligen låg bakom utvecklingen av dagens sjöstridskrafter. Möjligen nämns någonting om

Kommendörkapten Per Edling arbetar som stabschef och ställföreträdande chef för Första ubåtsflottiljen sedan hösten 2011. Han tillhör kurs 94 från Marinens officershögskola. Edling är ubåtsman och var fartygschef 2006-2007. År 2008 tjänstgjorde han iland som ställföreträdande underrättelsechef i RCN, ISAF, Afghanistan. Edling tog sin kandidatexamen i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan 2010 och blev 2012 utnämnd till master ès lettres i historia vid Ecole pratique des hautes études i Paris. Han är utexaminerad från det franska chefsprogrammet Ecole de Guerre och ledamot av Kungliga Örlogsmannasällskapet. Vid sidan av sina plikter i flottan är han forskarstudent och arbetar med en avhandling om drivkrafterna bakom marin förändring.

Marinplan 60 och "den lätta flottan". Kanske kan någon dra sig till minnes att olika förhållanden efter andra världskriget ledde till stora förändringar. Knappast någon minns längre den tekniska utvecklingens stora påverkan. Minnet av efterkrigstidens kyliga och svåra världsläge i norra Europa förbleknar snabbt. Namnen på de män vars idéer låg bakom övergången till denna lätta flotta är sedan länge bortglömda av de allra flesta.

I syfte att påvisa att det finns förbisedda marina tänkare som förtjänar att uppmärksammas, lämnas här ett försök att redogöra för hur Stig H:son-Ericson (1897–1985) såg på utnyttjandet av marina stridskrafter. Amiral Ericson, en av grundarna av vår moderna marina kultur, var marinchef 1953–61 och blev slutligen riksmarskalk. För att på något sätt placera in honom i sin tids sammanhang ges även en redogörelse för hans militära karriär och hans skriftställande. Ericsons tankar är särskilt lämpade för en artikel av detta slag eftersom han inte bara var en betydelsefull figur i flottans utveckling, utan även har skrivit ett flertal böcker i sjömilitära ting samt lämnat sina memoarer i tre band. Dessutom finns hans tjänstedagböcker och arbeten lättåtkomliga i Krigsarkivet, i 46 välorganiserade volymer.

Det är inte riktigt sant att ingen längre minns varför det skedde en omändning av den svenska flottan under årtiondena efter det andra världskriget och ansträngningar har dessutom gjorts för att besvara frågan. För Lars Weidin är tanken på en fördelning av de större fartygens eldkraft på ett större antal mindre enheter en central del av idéerna kring den lätta flottan.² Satt i ett större sammanhang redogör Magnus Haglund och Göran R. Wallén för flottans utveckling under den aktuella tidsperioden. Även Haglund och



Amiral Stig H:son-Ericson. Foto: Official United States Navy photograph.

Wallén framhåller eldkraftens fördelning på flera mindre enheter som en central tanke i den tidens marina diskussion.³

När det gäller andra drivkrafter än de rent idémässiga, har övergången till den lätta flottan berörts av Wedin i artikeln "Svensk marin doktrin från FB58 till det kalla krigets slut". Stellan Bojerud har också studerat ämnet i en artikel om den lätta flottan 1945–1963⁴, vilket även Bengt Larsson har gjort i uppsatsen "Marinens sjöoperativa doktrin 1958–61"⁵. Framför allt Larsson, men även Wedin och Bojerud, framhäver det besvärliga ekonomiska lägets påverkan på den marina utvecklingen.

Inte heller Stig H:son-Ericson är helt bortglömd. Lars Ulfving har skrivit ett kapitel om denne amiral i antologin *Svenska officersprofiler under 1900-talet*. En av Ulfvings slutsatser är att Ericson tog initiativ till den marinplan 60 som kommer att presenteras mot slutet av denna artikel, även om "Ericson bara [var] en del av ett stort skeende".⁶

Vid sidan av dessa arbeten lade jag 2011 fram masteruppsatsen "La pensée navale d'amiral Stig H:son-Ericson"⁷ vid Ecole Pratique des Hautes Etudes i Paris. I denna uppsats studerade jag Ericsons marina tankes tillväxt för att sedan följa dess spår i Marinplan 60 och i de första stegen av övergången mot lättare sjöstridskrafter under 1960-talet. Föreliggande artikel bygger i allt väsentligt på detta arbete.

Denna framställning har tre delar. Huvuddelen av artikeln redovisar huvuddragen i Ericsons liv och hans marina tänkande, d.v.s. hur Ericson egentligen såg på utnyttjandet av sjöstridskrafter. Därefter syntetiseras Ericsons tankar i en modell, för att göra dem mer lättillgängliga. Slutligen visas närheten mellan Ericsons tanke och Marinplan 60 genom att planen presenteras utifrån den syntetiserade modellen.

De första diskussionerna

Stig, den äldste sonen till den blivande amiralen och sjöministern Hans Ericson och hans hustru Elin, kom till världen den 12 juli 1897. Han beslöt sig snart för att följa i faderns fotspår och för att få lite miljökönnedom skickades han till sjöss sommaren 1913. Utrustad med en modest reskassa, morfaderns pistol och några goda råd gick Ericson ombord på sin första

utbildningsexpedition till Rio de Janeiro. För att komma hem igen embarkerade Ericson *m/s Suecia*, Sveriges första dieselmotorfartyg, som var på jungfruresa. Under resan väcktes hans tekniska intresse och inte ens en motorexpllosion med dödlig utgång minskade hans entusiasm.⁸

Det verkar som att Ericsons största ungdomssorg var att han var tvungen att vänta ända till 18 års ålder innan han kunde få inleda sina studier vid Kungl. Sjökrigsskolan. "År 1908 antogs de sista småpojarna [som 14-åringar] enligt den gamla stilen"⁹ och därefter krävdes studentexamen för att få komma in. Sagt och gjort, Ericson tog 1915, med relativt slätstrukna betyg, sin studentexamen¹⁰ och sökte sig så snart som möjligt till Kungl. Sjökrigsskolan. Han blev antagen direkt och livet i flottan kunde äntligen börja. De tre åren på "Sjökrickan" genomfördes i skuggan av det första världskriget. Inga utlandsbesök kom på tal och beredskapskraven begränsade permissionerna. Ericson borde som officersson ha varit skapligt förberedd på det som väntade, men han verkar ha tyckt att mötet med det militära livet var ganska hårt: "Minst två gånger ramlar en blivande sjöofficer ner från den piedestal som han själv och välvilliga anförvanter byggt upp: den första när han byter studentmössan mot kronans mössa, den andra när han som mäktig äldreårskursare utnämns till fänrik och tvingas börja om från botten igen".¹¹

Övningarna och lektionerna avbröts understundom av verksamhet till sjöss, något som gav kadetterna en smula krydda i tillvaron. Sjökrigsskolans elever deltog då och då i neutralitetsvakten där flottan spelade en viktig roll genom att skydda handelstrafiken mot ryska och tyska sjöstridskrafter. Dessutom röjdes mängder av minor som fördes in mot de svenska kusterna av höststormarna. I oktober 1918, en månad före vapenstillståndet vid Rethondes, utexaminerades Ericson. Han mönstrade på flaggskeppet *Äran*.¹²

Den flotta som Ericson trädde in i var inspirerad bl.a. av den brittiske amiralen Philip Colomb¹³, mycket tack vare kommandörkapten C-G Flachs översättning från 1903¹⁴. Colomb ansåg att en flotta kunde hindra en invasion genom sin blotta existens (principen om "fleet-in-being"). Det är lätt att förstå att ledarna för den svenska flottan tilltalades av Colomb analys av de framgångsrika defensiva åtgärder som Lord Torrington 1690 vidtog gentemot fransmännen längs den engelska sydkusten: "For there,

amongst the shoals, his fleet was secure; and while he was there, the very utmost the French could do would be to lie off the Thames and blockade it."¹⁵ Även den svenska flottan kunde alltså verka avskräckande, enligt denna teori.

Efter det första världskriget befann sig de svenska sjöstridskrafterna plötsligen i ett relativt överläge gentemot Östersjöns övriga sjömakter. De sovjet-ryska och tyska flottorna var hårt nedgångna efter kriget och efter respektive lands interna stridigheter.¹⁶ Även det svenska försvaret var påverkat av den europeiska krigströttheten och den tekniska utvecklingen avstannade. Flottan ansågs av Ericson vara en "idyll, där tjänsten inte tog musten av kropp och själ". De unga officerarna hade ett enda problem: solden var för liten för det liv som de hade tid att leva. För att få ihop till livets guldkant ägnade sig Ericson åt att skriva marinrelaterade artiklar åt olika tidskrifter.¹⁷

Det första spåret av Ericsons skrivande som står att finna i hans arkiv är dock daterat först 1923 och är ett manuskript till ett föredrag om det misslyckade brittiska landstigningsföretaget vid Dardanellerna 1915. Enligt Ericson kunde åtskilliga lärdomar dras av detta företag. Den allmänna iakttagelsen var att insatser som dessa måste planeras och genomföras noggrant. I en attack från havet måste givetvis både sjö- och lantstridskrafter ingå, varför planeringsofficerare från de båda försvarsgrenarna är ett måste, enligt Ericson.

Dessutom var överraskningsmomentet av stor vikt för Ericson. Den bästa tiden för landstigning skulle således vara i början av kriget, eftersom man kan överraska fienden blott en gång: i början.¹⁸ Även om den unge Ericsons analys av detta brittiska fiasko kanske kan uppfattas som aningen banal, är det många av hans påpekanden som gäller även i vår tid. Exempelvis kan noteras att gemensamma planeringsgrupper under ett samlat befäl idag är norm. Detta gäller även de omfattande förberedelser som ofta föregår genomförandet av amfibieoperationer. Några månader efter detta föredrag presenterade han sin uppfattning om relationen med Danmark och frågan om Öresund. Ericson gillade uppenbarligen inte idén om ett svenskt-danskt samarbete utan föredrog att Sverige "bliva ensam om portvaktarsysslan vid sin egen dörr."¹⁹

Ericsons nästa bidrag var en reflektion över luftstridskrafternas påverkan på sjötaktiken. De viktigaste förändringarna till följd av uppkomsten av detta nya vapen berodde på flygplanens hastighet. Sjöstridskrafterna måste både träna och tänka annorlunda för att kunna bemästra detta nya hot, enligt Ericson: "Vi befinna oss i en period, då taktiken i högre grad än förr nödgas följa utvecklingen av de nya vapnen, främst flygvapnet".²⁰

Att den tekniska utvecklingen kräver ett nytt marint tänkande är en av hörnstenarna i *la Jeune école*, den unga franska skolan, som främst verkade under slutet av 1800-talet. Vi kommer att träffa på detta alternativa marina tankesätt flera gånger i denna analys, exempelvis i den första artikel som Ericson 1926 får publicerad i fackpressen. Artikeln publicerades av Kungliga Örlogsmannasällskapets *Tidskrift i Sjöväsendet (TiS)* och handlade om sjöstriden nattetid.²¹

Enligt Ericson skulle "Skeppen med sina långskjutande kanoner minska i värde [nattetid] under det att de lätta fartygen på nära håll kunna göra bruk av sina torpeder".²²

Samma tidning tog 1928 in Ericsons kommentarer om det nya tyska slagskeppet²³ och ett år senare vann han örlogsmannasällskapets uppsatstävling med en artikel om vinterstrid till sjöss.²⁴

Ericson kommenderades till olika fartygstyper under de första åren av sin karriär. Han föredrog de mindre fartygen eftersom livet ombord var friare. De yngre officerarna fick naturligt nog större ansvar och mässlivet var mindre formellt, även om "man alltid iklädde sig mässdräkt med styvstärkt skjorta till middagen"²⁵ också ombord i jagargunrummen. Kanske fanns minnet av denna tid kvar i Ericsons minne när han så småningom började fundera på flottans framtida utveckling.

Det var inte bara Ericsons penna som var vass, han var en duktig idrottsman också. Han utbildade sig till idrottslärare genom att genomgå Gymnastiska Centralinstitutets instruktörskurs och kommenderades till örlogsbasen vid Skeppsholmen som instruktör. I sina memoarer redogjorde Ericson med påtaglig värme för sina minnen från denna tid. Han fick inte bara tillfälle att gifta sig med sin fästmö Barbro Almström utan även leda flottans lag till segrar i gymnastik och bajonettfäktning. Efter denna lärargärning avdelades han för studier vid Sjökrigshögskolan och påbörjade 1926 tjänstgöring vid Marinstaben.²⁶

Franska influenser

År 1930 ställdes Ericson inför valet att åka till Lettland för att lära sig ryska eller till Paris för studier vid Ecole de Guerre Navale (EGN). Han valde det senare alternativet och åkte tillsammans med sin familj, som sig bör, per båt till Frankrike.²⁷

Under denna tid var svenska elever sällsynta vid de franska marina skolorna. Efter kapten Elis Björklund, senare konteramiral, från årskullen 1923/24 var Ericson bara den andre svensken som läste vid EGN. Hans förste efterföljare, kommendörkaptenen av andra graden och blivande marinchefen Per Rudberg, skulle komma först 1959. Efter inledande språkliga förberedelser satte skolan igång. Årskullen bestod av fjorton franska sjöofficerare och fyra utlänningar (två polacker, en dansk och Ericson).²⁸

De utländska eleverna fick en utbildning som var åtskild från fransmännens. Utlänningarna fick framför allt inte följa stabsövningar och andra mer praktiskt inriktade aktiviteter.²⁹

Trots denna åtskillnad uppskattade Ericson sitt skolar i Frankrike. Efter som han hade genomgått den svenska motsvarigheten Sjökrigshögskolan några år tidigare kunde han jämföra de två pedagogiska uppläggen. I sin slutrapport meddelade Ericson att: "Undervisningsmetoderna var olika, i Frankrike friare, mer spekulativa, men ändå på botten doktrinära; i Sverige småskolemässiga, systematiska utan nämnvärda doktriner, i varje fall inte dikterade av högre myndigheter."³⁰

Under året i Frankrike lärde han känna landets sjökrigskultur och den franske sjömilitäre tänkaren och amiralen Raoul Castex, som han till och med gav smeknamnet "deras Mahan"³¹ med anspelning på Castex' långtgående sjömilitära tanke. Med ledning av Castex' arbete vände sig Ericsons franska lärare från den namnkunnige amerikanske amiralen Alfred Mahan och hans tankar på det avgörande sjöslaget som den främsta målsättningen för en flotta. Ibland kunde, enligt Castex, kontrollen av sjövägarna vara än mer betydelsefull, i alla fall tidvis. Ericson sammanfattade denna diskussion med orden: "Kan en sjöstyrka grupperas så att den samtidigt skyddar sina egna kommunikationer och attackerar fiendens, allt under det ständiga beredskap uppehålls med hänsyn till attack från fiendens huvudstyrka, så har den nått ideallösningen". En annan viktig fråga som avhandlades i

Paris var att varje land behöver utarbeta sin egen strategi, även om sjökrigets grundprinciper är i stort sett allmängiltiga. Det finns alltid flera lösningar på ett problem och det var enligt Ericsons lärare betydelsefullt att varje land kunde bemästra sina egna svårigheter utefter "sin nationella strategi".³²

Den minskade betydelsen av herravälde till sjöss var inspirerad av Castex' diskussion i denna fråga. Enligt honom "är sjöherravälde inte absolut. Det är helt enkelt relativt, ofullständigt, bristfälligt. Trots ett överläge som ibland varit förkrossande, har dominanten aldrig lyckats att förhindra sin motståndare att uppträda till sjöss"³³. Denna tanke var givetvis särskilt viktig för mindre kraftfulla länder, som Sverige, varför den var någonting som Ericson skulle ta med sig hem.

En annan fråga som EGN behandlade var de tre strategiska skolorna. De två klassiska riktningarna, offensiven och defensiven, ägde fortfarande sin respektive betydelse, men det fanns även en tredje: "Den tredje och modernaste skolan kan sägas vara en defensiv väntan, en strategi som går ut på att motsätta sig fientlig offensiv."³⁴

Med ett annat språkbruk skulle man kunna säga att det handlar om att på olika sätt lägga sig i bakhåll för fienden och sedan överraskande slå till. Denna strategi utnyttjades av engelsmännen under det första världskriget och rekommenderades som den främsta av rektorn för EGN, rektor amiralen Georges Mouget. Rektorns rekommendation gällde främst mot fiender som var jämnstarka eller överlägsna. "Det sålunda eftersträfvade tillståndet innebär ett lokalt och till tiden begränsat herravälde". Vad gäller taktiken, fick Ericson lära sig att det gällde att undvika "ett allt för stort förtroende till recept och formler". Även om sådana kunde hjälpa en tekniker var de ingenting för en taktiker, eftersom den senare måste visa prov på realism för att utvecklas.³⁵

Även om Ericson skrivit sedan länge, var det först efter återkomsten till Sverige som hans produktion tog fart och hans arbeten blev publicerade på allvar. Han skrev varje år en artikel i *Tidskrift i Sjöväsendet*. Exempelvis diskuterade han 1931 betydelsen av relationen mellan flottan och armén, ett ämne som ännu inte var tillräckligt behandlat, enligt Ericson. Mot bakgrund av de minskade försvarsanslagen under mellankrigstiden konstaterade han att en reduktion av en stats väpnade styrkor kräver

en utveckling av samarbetet mellan de olika försvarsgrenarna. Ett sådant samarbete måste grundas på "ett väl planlagt och i fredstid övat system".³⁶

En tänkbar inspirationskälla i detta avseende är den kritik mot Napoleons dåliga kunskap om marina angelägenheter och konsekvenserna därav, som föreslagits av Castex: "Trots sitt prestigefyllda behärskande av landkrigets konst, trots vissa analogier gällande operationer i de två miljöerna, insåg han aldrig värdet av eller rollen hos en organiserad sjöstyrka".³⁷

Att Ericson inspirerades av sin tid i Frankrike framkommer bl.a. i en bokrecension av fransmannen J-M Bourgets bok *Gouvernement et commandement (Styrelseskick och befälsföring)*. Mot slutet av denna artikel kan läsaren ana att Ericson framför sina egna idéer i denna fråga: I krig måste en nations hela styrka ledas från samma källa och i samma anda för att nationens självständighet ska kunna vara intakt. Detta kraftcenter är regeringen och den har de tre försvarsgrenscheferna som rådgivare. Dessa tre ska samarbeta på sin nivå för att uppnå de uppsatta målsättningarna och det är därför, enligt Ericson, onödigt med en överbefälhavare. I händelse av en installation av en sådan skulle regeringen "härigenom få en dålig rådgivare istället för tre goda".³⁸

Av Ericsons uttalande från 1932 att döma befarade han att en framtida överbefälhavarfunktion, som mycket riktigt skulle komma att installeras 1939, kunde reducera försvarsgrenarnas möjlighet att föra sin egen talan.

En mogen tanke

Efter sin återkomst till Sverige tjänstgjorde Ericson på mer krävande befattningar, såväl till sjöss som vid olika staber iland. Det fanns dock tid att skriva. Hans första bok, *Trupptransporter till sjöss*, publicerades 1934. I denna veritabla lärobok reflekterade Ericson över en hel arsenal av olika marina problem, såväl eviga och allmänna som mer tillfälliga och samtida. Diskussionen fördes mot bakgrund av dragna erfarenheter från det första världskrigets truppflyttningar över havet. Ericson berörde politiska frågor, presenterade en planeringsmetod samt gav taktiska råd. Boken fick positiva recensioner, exempelvis omdömet "Arbetet kan väl rekommenderas till studium för en var, som har med sjöfart och verksamhet till sjöss att göra".³⁹

Ericsons huvudpoänger i *Trupptransporter till sjöss* var tre till antalet. För det första underströk han de möjligheter som den tekniska utvecklingen hade givit den svage när det gällde att bestrida den starkares herravälde till sjöss.⁴⁰ För det andra diskuterades hur en försvarsgrensgemensam operation som utgår från havet bör ledas. Det var av stor betydelse för Ericson att en officer, amiral eller general beroende på läget, förde befälet över de samlade styrkorna.⁴¹

För det tredje argumenterade Ericson för att det är lämpligt att slå en fiende innan denne landstigit. Attackerna kunde genomföras i anslutning till fiendens inskeppningshamnar, fritt till sjöss eller utanför landstigningsterrängen. Enligt Ericson borde anfallet ske innan transporten kommit iland och därmed innan trupperna hunnit "utveckla sin slagkraft".⁴²

För att den svage skall lyckas med anfall på den starkes transportomgångar måste alltså attackerna genomföras under hela vägen från de fientliga basområdena till den egna kusten. Denna diskussion om kombinerade vapen var typisk också för Castex' sjömilitära tänkande, vilket exemplifieras av konstaterandet att "alla vapen [är] användbara eftersom de kompletterar varandra genom att hjälpas åt. Inget av dem kan påstå sig aldrig ha behövt stöd från sin granne".⁴³

I *Trupptransporter till sjöss* slog Ericson också fast att målet med sjökrigföringen är "den absoluta kontrollen av kommunikationsvägarna [till sjöss]".⁴⁴ Med detta uttalande ställde han sig också på Sir Julian Corbetts sida, som predikade sjövägarnas stora betydelse för statens kommersiella och militära syften.⁴⁵

År 1935 kritiserade den unge kaptenen Ericson den försvarskommission som hade satts upp 1930 för att föreslå hur Krigsmakten skulle utvecklas. Ericson protesterade mot de pågående nedskärningarna i anslagen till flottan. Hans främsta argument mot reduktionen var att "Sveriges läge är praktiskt taget insulärt. Av importen går kvantitativt 97 à 99 % sjövägen".⁴⁶

Ericson undrade också hur det ökade behovet av kol och olja skulle kunna hanteras "utan ett effektivt sjöfartsskydd, då vi inte hava råd att hålla oss med obegränsade resurser".⁴⁷

Av Ericsons diskussion att döma hade flottan lidit avsevärt av försvarskommissionens nedskärningar, men Ericson ville inte låta den konkurrera om medlen med armén och flygvapnet: "Flottan får ej betraktas som en

konkurrent till de övriga försvarsgrenarna. Den är en kompanjon, vars goda tillstånd är ett gemensamt livsvillkor”.⁴⁸

Redan innan 1930-års försvarskommission lade fram sitt betänkande 1935, försökte Ericson ta plats i den officiella debatten och opponerade sig mot ”den osunda konkurrensstämningen” mellan de tre försvarsgrenarna som blossade upp under den tid som försvarskommissionen arbetade. Rivaliteten försvarsgrenarna emellan genomsyrade några officerares artiklar i armébastionen *Ny Militär Tidskrift* (NMT).⁴⁹ Bland annat framförde den tidigare marinstabschefen Henning von Krusenstierna i den konservativa dagstidningen *Nya Dagligt Allehanda* ganska så grovskurna förslag på försvarets organisation, där det var armén som fick stryka på foten. Argumenten bemöttes påfallande bryskt av NMT:s redaktörer i en artikel med rubriken ”Föråldrade synpunkter”.⁵⁰

Ericson försökte tona ner denna osunda diskussion med några lugnande artiklar, vilka han i sina memoarer vill minnas infördes i NMT.⁵¹ Här misstog sig dock Ericson: Hans repliker har inte gått att återfinna varken i NMT eller i *Vår Flotta*, Föreningen för Sveriges flottas organ, vilken hade till uppgift att ”väcka, vårda och stärka svenska folkets insikt om nödvändigheten av en effektiv örlogsflotta”.⁵²

Ericson fick istället nöja sig med att 1932 få en artikel om EGN införd i *Vår Flotta* och 1936 berätta om den polska flottan i samma tidskrift⁵³ – två ämnen av betydligt mindre från karaktär än konkurrensen försvarsgrenarna emellan, kan man konstatera. Under valspråket ”Frisk luft” försökte han 1935 dessutom föra officerare ur de tre försvarsgrenarna närmare varandra, men när pressen fick nys om dessa möten förbjöds de av chefen för generalstabskåren.⁵⁴

Under denna tid tjänstgjorde Ericson vid Flaggen, kustflottans stab, men han var också tidvis avdelad till marinstaben. Bland annat fungerade han från 1936 som sekreterare i en utredning om flottans fartygstyper ledd av den förste chefen för marinen, amiralen de Champs.⁵⁵ Han verkade även personligen ha börjat fundera på hur de framtida svenska sjöstridskrafterna borde se ut. Ericson framförde till de Champs idéer om en lätt flotta, med en ”mycket snabb superjagare på 1700 ton som starkaste enhet”.⁵⁶

Amiral de Champs var egentligen en företrädare för det tunga sjöartilleriets stora betydelse. Trots detta började hans inledande hårda motstånd

så sakteliga malas ner av "den lättare flottans män", som Ericson kallade sig själv och de övriga medlemmarna av de yngre kamratkretsarna, när han i sina memoarer såg tillbaka på denna tid. Ericsons karriär som subaltern fick sin kröning i några olika jagarbefäl, vilka han lämnade 1938.⁵⁷

Just före det andra världskrigets utbrott var Ericson kommenderad till försvarsstabens marinoperationsavdelning och arbetade på ett svenskt-finskt samarbete för att förhindra att Åland skulle komma i Tysklands eller Sovjetunionens händer i samband med en väpnad konflikt i Östersjön.⁵⁸ Han gav till och med ut en bok i denna fråga så sent som våren 1939, *Försvarsproblem kring Ålandsöarna*. Ericsons slutsats var att Sverige måste vara berett på att försvara Åland. Som bekant inträffade inget sådant, men bokens diskussion är intressant ändå.

Till att börja med fokuserade han på fördelarna med att utnyttja skärgård och "otillgänglig kust"⁵⁹ i försvarsansträngningarna. En annan tanke hos Ericson var djupförsvaret (även om han ännu inte använde den exakta termen) d.v.s. flera försvarslinjer, vilka en efter en möter fienden. I detta systems främsta linjer utnyttjades framskjutna sjömineringar, sjö- och flygstridskrafter samt sedan kustbatterier.⁶⁰ Skulle fienden trots de marina ansträngningarna komma iland väntade den tredje försvarslinjen: enheter ur armén.⁶¹ "Hela denna serie av motstånd, som undan för undan måste brytas ned, innebär otvivelaktigt som enhet betraktad ett segt och motståndskraftigt försvar".⁶² Genom utnyttjandet "av de geografiska förhållandena och genom snabba, lätta stridskrafter på, över och under vattnet skapas ett icke föraktligt riskmoment för fiendens värdefullaste fartygsenheter".⁶³

I boken *Försvarsproblem kring Ålandsöarna* stöter läsaren på en del nya sidor av H:son-Ericsons marina tänkande. De nya idéerna som framförs är djupförsvaret, möjligheten att använda skärgården för försvar, samt användningen av snabba och lätta stridskrafter. Vad gäller tänkbara inspirationskällor ligger det nära till hands att ånyo peka ut *la Jeune école* vad gäller såväl utspridningen av enheterna och deras storlek. Skolan föreslår, med Castex' djupt ogillande ord: "I defensiven är det frågan om skydd och skärgårdarnas okränkbarhet skapade av en utspridning av våra enheter utmed en rak linje. [...] Det är också, vad gäller materielen, frågan om tron på det pyttelilla fartyget, på det marina dammet, på bisarra redskap som kanonbåten, granatkastarfarkosten etc., alla

olämpliga att använda i offensiven och inga fartyg som kan hålla sjön".⁶⁴ Intressant är att H:son-Ericson, som tidigare varit mycket pro Castex, nu låter sin tanke fjärma sig från denne.

Ericsons nästa arbete, *Det nutida sjökrigets karaktär*, gavs ut 1941. Syftet med denna pamflett var att förbättra försvarsupplysningen i Sverige, mitt under brinnande världskrig. Ericson studerade sin samtids sjökrigföring genom att "belysa några iögonenfallande problem om sjömaktens betydelse, sjökrigets förutsättningar och medel samt sjökrigföringens nya metoder".⁶⁵

Han underströk återigen vikten av att behärska sjövägarna, den minskade betydelsen av herravälde till sjöss, skärgården och vikten av samarbete mellan de olika vapensystemen. Exempelvis kallade han det relativt nyligen instiftade flygvapnet för "en brygga mellan lant- och sjökriget".⁶⁶ Han lade även fram en ny idé i denna bok. De tyska framgångarna under det andra världskrigets första år pekade, enligt Ericson, på att "den part som besitter skapande förmåga, originalitet och blick för utvecklingen, har försteget i striden".⁶⁷

Denna senaste tanke, att agera oväntat och annorlunda för att på så sätt bringa fienden på fall kan också sägas vara inspirerad av den segdragna "pansarskeppsfrågan", som just hade fått sitt slut. I denna diskussion under mellankrigstiden, om vilka örlogsfartyg Sverige skulle anskaffa, söktes en fartygstyp mellan slagskepp och kryssare enligt principen "starkare än de snabbare, snabbare är de starkare".⁶⁸ Samma uttryck hade använts av Tyskland när det gällde 1930-talets pansarskepp.⁶⁹ Uppenbarligen hade tyskarna återigen gjort samma sak: de hade funnit en vit fläck på den militärtekniska kartan och utnyttjat den. Ericson ville göra likadant.

År 1942 var det dags att gå till sjöss igen. Ericson kommenderades som pansarskeppet *Drottning Victorias* fartygschef⁷⁰ innan han ett år senare blev flaggkapten, d.v.s. chef för kustflottans stab.⁷¹ Han stannade dock endast några veckor på denna post innan han avdelades till marinförvaltningen.⁷² År 1945, efter två år som "lärling" blev han befordrad till konteramiral och utsedd till marinförvaltningens souschef (det högsta ledarskapet för organisationen utövades formellt av chefen för marinen).⁷³

Amiralen

Neutralt under det andra världskriget och därmed avskuret från de tekniska landvinningar som krigets behov hade tvingat fram i många andra länder, hade Sverige behov av att modernisera sin flotta efter kriget. Ericson åkte till Storbritannien för att få del av allehanda militärtekniska nyheter, såsom radarn. De nya systemen introducerades i flottan. Ericson klagade dock över att för mycket av tiden gick åt till "samråd, överläggningar och intern korrespondens".⁷⁴

Ej heller efter detta andra världskrig var det svenska försvaret förskönat från nedskärningar. Ericson var inte överens om dessa reduceringar och reserverade sig återigen 1948 mot försvarskommitténs betänkande. Enligt Ericson var det flottan som råkat mest illa ut och "tillräcklig hänsyn [har] icke tagits till motståndskraften hos det marina djupförsvaret".⁷⁵

Ericsons reservation är intressant främst eftersom den innehåller hans första (funna) utnyttjande av benämningen "det marina djupförsvaret", d.v.s. den idé som skulle komma att bli tongivande för det svenska marina försvarssystemet under 1960-talet.⁷⁶ Dessutom är det hans sista större arbete innan han som pensionsavgången sammanfattade drygt 40 års professionella intryck i memoarer om tre band. År 1950 gick Ericson till sjöss igen. Han utnämndes till chef för kustflottan och hans första åtgärd var att stanna upp och fokusera mer tydligt på att "göra ordentligt det som vi hinna". Förutom det jäkt som hade blivit flottans vardag krävde flottans "nya tekniska materiel [...] långt mer detaljutbildning än den äldre".⁷⁷

Flottan hade dock tid att ägna sig åt muntrationer även under Ericsons befäl och följande historia har befunnits lämplig att bevara för eftervärlden. Det berättas bl.a. att Ericson inför en skeppsafon kontaktades av sin hovmästare som skulle utföra ett trolleritrick senare på kvällen. Hovmästaren, en erfaren högbåtsman, gav amiralen en gammal klocka som han skulle lämna fram under föreställningen senare under kvällen. I upplägget ingick att Ericsons överlämnande skulle ske motvilligt under uppgivande av repliker som "nej, nej, det går ju inte det är en gammal släktklenod" och så vidare. När ögonblicket väl var inne mottog trollkarlen klockan från amiralen, lade in den i en näsduk och krossade den med en hammare. Trots några "simsalabim" stod klockan inte att rädda, såklart. Istället för att sitta

ner och skratta åt det misslyckade tricket, som ju varit avsikten från början, krävde en av ilska högröd Ericson att få sin klocka tillbaka. Pinsamheten var stor, främst för den stackars högbåtsmannen. När denne sedan framförde "men, vi hade ju talat om detta" till sin amiral fick han tillbaka "om högbåtsman kan skoja med sin amiral, kan amiralen skoja med högbåtsman".⁷⁸

Nej, någon folkets man var nog Ericson inte – däremot en handlingens. Mot slutet av sitt befäl över kustflottan, 1953, var flottan äntligen klar och Ericson utnyttjade sin sista övning till sjöss för att sätta "kustflottans personal och materiel inför hårda prov".⁷⁹

Kustflottechefen var nöjd med vad han såg och kunde med gott samvete låta hala ned sitt befälstecken från kryssaren *Tre Kronor* och slutligen lämna sjötjänsten nästan fyra decennier efter att han inledde sin militärbana.⁸⁰

Ericsons nästa befattning var chef för marinen. Just efter att ha tagit över detta befäl gav han sin syn på marinens operativa system i samband med en föreläsning vid Militärhögskolan (dåtidens Försvarshögskola) i Stockholm. Han höll sin framställning mot bakgrund av Östersjöns strandstaters sjöstyrkor och visade på "nödvändigheten av ett djupförsvar utanför vår sjögräns, sammansatt så att ett segt, undan för undan stegradt motstånd, skulle kunna erbjudas varje anfallande styrka".⁸¹

I detta marina djupförsvar ansåg Ericson att ubåten hade sin naturliga och betydelsefulla plats, vilket bl.a. framgår av att han 1957 förklarade för *HMS Magnes* fartygschef att "det är inte frågan om ubåtars vara eller icke vara, utan om det i framtiden överhuvudtaget skulle finnas annat än ubåtar".⁸²

Ericson kvarstannade som marinchef, hans sista militära post, fram till 1961 och det var under denna tid som Marinplan 60, den idéskrift som var tänkt att leda fram till realiserandet av den lätta flottan, lades fram. Han höll regelbundet olika föredrag och konferenser och publicerade artiklar i olika facktidningar⁸³, inklusive en öppen kortversion av denna Marinplan 60.⁸⁴

Detta faktum, att han under eget namn presenterade planen, trots att den främst utarbetats av hans underställda i marinstaben⁸⁵, vittnar om att han delade dess ståndpunkter.

De sista tjänsterna

En tid innan Ericson gick i pension kontaktades han av hovet som ville ge honom "någon av de befattningar i [kungens tjänst] som brukade besättas av pensionerade officerare".⁸⁶

Det handlade inledningsvis om posten som förste hovmarskalk. Ericson accepterade den konungsliga viljan och inträdde i sin nya tjänst på nyårsdagen 1962.⁸⁷ Han blev även befordrad till riksmarskalk innan han lämnade hovet 1976.⁸⁸ Under sina sista år avslutade han sina memoarer och skrev några artiklar i varierande ämnen, dock lades inte så många fler tankar om sjökriget fram. Stig H:son-Ericson avled den 8 januari 1985.⁸⁹

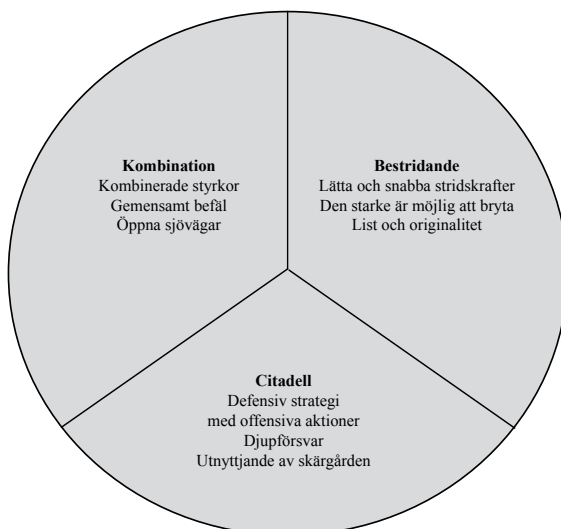
Ericsons marina tänkande – en syntetisering

För att bättre förstå Ericsons syn på utnyttjandet av sjöstridskrafter behöver vi göra en sammanfattning och presentera huvuddragen av hans teorier. För att uppnå detta, låt oss först påminna oss om Ericsons viktigaste tankegångar:

- defensiv strategi med offensiva aktioner
- öppna farleder
- djupförsvar
- kombination av vapen och försvarsgrenar
- gemensamt och centralt befäl
- eldkraften utdelat på många snabba och lätta enheter
- bestridande av motståndarens herravälde till sjöss
- nyttjande av skärgården för försvar och skydd
- originalitet och list snarare än stor kraft

Om dessa nio punkter betraktas, kan tre huvudområden urskiljas, vilka skulle kunna kallas "kombination", "bestridande" och "citadell".⁹⁰ Området "kombination" utgörs av kombinerade vapen och vapengrenar under ett gemensamt befäl. Även de öppna farlederna är en del av detta område, eftersom en kombination av sjö- och flygstridskrafter, samt handelsfartyg,

krävs för att kunna hålla sjövägarna öppna. Området "bestridande" byggs upp av snabba och lätta sjöstridskrafter, att ett herravälde till sjöss kan undergrävas också av en svag flotta tack vare den tekniska utvecklingens möjligheter, samt bruket av list och originalitet. Området "citadell" består av en huvudsakligen defensiv strategi med offensiva åtgärder, djupförsvar samt nyttjande av skärgården som defensiv mur. Följande skiss visar en syntetiserad modell av Ericsons marina tänkande:



Var för sig kanske inte dessa tankar innehåller så mycket nytt, men Ericson satte ihop dem för att kunna besvara frågan: hur ska den svage kunna besegra den starke? Denna fråga blev synnerligen betydelsefull för Sverige under det kalla kriget.

Under studiens gång har vi kunnat konstatera att Ericson var influerad av Corbett, främst vad gäller vikten av att kontrollera sjövägarna, av *la Jeune école* och skolans propåer om den tekniska utvecklingens möjligheter, samt av Castex när det handlar om samverkan mellan olika system, och att konceptet "herravälde till sjöss" inte längre är absolut. I detta avseende var Ericsons franska studier av betydelse eftersom det var där han lärde känna många av de idéer som han senare skulle vidareutveckla till sina egna.

Det är dock intressant att Ericson aldrig gör några hänvisningar till sin samtida svenske sjöofficerskollega Daniel Landquist, som 1935 gav ut boken *Några av sjöstrategins grunder*. Å andra sidan kanske det inte är så konstigt.

Landquist representerar en syn på användandet av sjöstridskrafter som är betydligt mer konservativ. Exempelvis hävdar denne att förekomsten av skärgårdar kan leda till *"benägenhet till missuppfattning av sjökrigets verkliga natur, i det att fartygen bliva byggda och avsedda för skärgårdskrig, varmed ju dock hela det öppna havet utanför skärgårdarna och havets förbindelsevägar principiellt uppgivas till fienden utan svärdsslag"*.⁹¹ Landquist representerade alltså en mer traditionell utsjöflotta, vilket kan förklara avsaknaden till referenser mellan Landquist och Ericson. En annan tänkbar förklaring är helt enkelt rivalitet de två sjöofficerarna emellan.

Marinplan 60

Denna artikel om Stig H:son-Ericson torde inte kunna vara komplett om inte några ord sades även om hans magnum opus: Marinplan 60, eller "Marinplan för tiden 60/67 jämte till Konungen ställd överlämningshandling", som är dess fullständiga namn. Planen överlämnades till regeringen och överbefälhavaren av Ericson personligen den 11 maj 1959.⁹² Den utvecklades av marinstaben och innan den slutligen fastställdes hade en remissrunda förevarit. Remissutgåvan skickades ut till marinens förbandschefer. Denna remissutgåva, remissvaren och den slutliga versionen har analyserats under förhandenvarande studie.

Planen föreslog en nyanskaffning av örlogsfartyg eftersom nybyggnad ansågs vara:

grunden för stridsenheternas modernitet och det marina försvarssystemets anpassning efter utvecklingen. Dagens flotta omfattar 130 enheter. Med marinplanen föreslagen ersättningsbyggnad sjunker detta antal fram till 1967 till 110 enheter (utan ersättningsbyggnad till 83).⁹³

Marinplan 60 blev ganska väl emottagen av överbefälhavaren liksom av armé- och flygvapencheferna, som alla gillade de nya idéerna med örlogsfartyg som var mindre och framför allt billigare.⁹⁴ Mottagandet hos regeringen var svalt, även om "opinionen i pressen [...] och i riksdagskretsar"⁹⁵ huvudsakligen var för planen, ansåg i alla fall Ericson själv. Marinplanen ledde aldrig fram till ett försvarsbeslut och Ericson fick varken se sin plan bli förkastad eller accepterad.⁹⁶ De huvudsakliga motståndarna till marinplanen fanns i vissa ledande politiska kretsar hos vilka endast arméns generaler hade företräde, enligt Ericson.⁹⁷

Marinplan 60 var dock inte främst utvecklad för att möta de interna motståndarna utan istället för att skapa ett marint försvarssystem som skulle kunna hålla de sovjetiska stridskrafterna stängna. Givetvis fanns det fler tänkbara antagonister, men den sovjetiska avgränsningen ansågs möjlig "för att krigsfallet bedöms som mest sannolikt".⁹⁸ Det bör dock i sammanhanget påpekas att det svenska försvarets, och de marina delarna av detsamma, främsta målsättning var att avskräcka Sovjetunionen från att anfalla.⁹⁹

Trots att Marinplan 60 inte ledde fram till något försvarsbeslut märker man i olika inriktningar från överbefälhavaren att planens grundläggande idéer togs om hand i försvarsmaktsplaneringen, i alla fall inledningsvis under 1960-talet. Exempelvis meddelar ÖB 1962 att "Den nu aktuella vidareutvecklingen av *marinstridskrafterna* utgör ifråga om den allmänna inriktningen, valet av vapen och vapenplattformar en direkt anknytning till och fortsättning på Marinplan 60".¹⁰⁰

Trots denna acceptans, möjligen bara på pappret, innehåller "ÖB 62" också kommentaren "De anslagsförstärkningar, som de senaste åren tillförts marinen [...] har emellertid inte varit tillräckliga för att tillföra marinstridskrafterna det antal enheter, som marinplanen förutsatte"¹⁰¹, men också att de ökade operativa målsättningarna till och med krävde en ökning av "antalet enheter utöver Marinplan 60".¹⁰²

Av denna tänkta tillväxt blev dock intet. År 1965 konstaterade ÖB att "1963 uppskötts ställningstagandet till bl.a. vissa ubåtsjaktenheter"¹⁰³ av riksdagen. Om en sådan nyansskaffning inte kom till stånd skulle utvecklingen kunna leda till att "denna komponent i invasionsförsvaret försvinner"¹⁰⁴. År 1967, när ÖB gav sina rekommendationer för 1970-talet, be-

dömde han att antalet ytattackförband skulle minska och att "övergången till lätta förband" skulle kunna ske först senare.¹⁰⁵

Även om antalet enheter som förutsågs nödvändiga enligt Marinplan 60 aldrig kom att realiseras, var marinplanen ett steg mot den lätta flottan och därför intressant att studera. Ovan har Ericsons sjömilitära tanke syntetiserats till en modell med tre områden. Dessutom har Ericsons nära förbindelse med Marinplan 60 och dess förslag visats ovan. En naturlig väg framåt när det gäller att analysera planen är alltså att göra det utifrån de tre områdena kombination, bestridande och citadell.

"Kombination" i MP 60

Redan i början av planen presenterades betydelsen av att agera med stridskrafter från flera försvarsgrenar: "största möjliga effekt utvinnes genom sam- och växelverkan mellan sjö-, kustartilleri- och flygstridskrafter. Såväl förmåga till momentan kraftutveckling som uthållighet krävs".¹⁰⁶ För länder som är beroende av import sjövägen som dåtidens Sverige, liksom idag, kräver uthålligheten att dessa flöden ej störs, vilket i sin tur kräver att handelstrafiken skyddas. "Resurser för skydd av tillförseln måste därför finnas. Detta krav kan innebära, att det av ekonomiska skäl kan bli nödvändigt att eftersätta det allsidiga marina invasionsförsvaret inom vissa primärområden".¹⁰⁷ Marinplanen var alltså inne på att det var viktigare att hålla sjövägarna öppna än att bygga ett marint periferiförsvär kring Sverige.

Skyddet av handelstrafiken var inte begränsat till västkusten, där huvuddelen av den för Sverige livsviktiga importen fördes iland:

Svenskt skydd kommer att erfordras inom våra och angränsande kustfarvatten inklusive för sjötransportvägarna mellan Gotland och fastlandet mot anfall främst från ubåtar och flygstridskrafter. Risker för direkta anfall från luften mot handelsfartyg till sjöss i Västerhavet bedöms i utgångsläget vara mindre framträdande. Ubåtar utgör det allvarligaste hotet till sjöss. Mot dessa insätts fregatter, helikoptrar samt mineringar. Då tillgången så medger kan även jaktubåtar komma att insättas. Leder utvecklingen till att lufthotet ökar måste fartyg med luftvärnsrobotar med lång räckvidd avses för sjöfartsskyddet.¹⁰⁸

Även om marinplanen tog hänsyn till och förstod vikten av att skydda handelstrafiken bedömde den "att skydd endast kan avses åt en krigsimport av väsentligt mindre omfattning än den som tidigare bedömts erforderlig".¹⁰⁹ Denna nedtonade ambition, beroende på ekonomiska reduceringar, gick stick i stäv med Ericsons marina tanke. Han var inte den ende att förstå de problem som denna ambitionssänkning kunde leda till. I ett remissvar visade chefen för Marinkommando väst (MKV) sitt missnöje med planen:

Min allvarligaste erinran mot planen rör emellertid importsjöfartsskyddet och MKV. Nu liksom tidigare har dessa givits alltför litet utrymme i den totala marina ramen och i planen behandlats alltför summariskt. [...] Om en tillbakagång inom MKV i den i planen antydda riktningen tillåtes ske under kommande budgetår, kan jag icke inse hur det överhuvudtaget skall bli möjligt skapa den marinens fredsorganisation i väster, som synes mig ofrånkomlig för att godtagbart i krig lösa importsjöfartsskyddet. Utan ett användbart örlogsvarv, utan några skolförband och utan en kontinuerligt fredsgrupperad sjöstyrka för utbildning och övningar i Västerhavet kommer nära nog icke någon beredskap att kunna upprätthållas för flottans del.¹¹⁰

Marinplanen omfattar också en annan faktor inom området kombination, det gemensamma befälet för en operation:

Nya överföringsmetoder kommer att med erforderlig snabbhet och noggrannhet kunna i stridsledningscentraler presentera läget inom stora områden. Härigenom ökar också i väsentlig grad möjligheterna att inom ett havsområde centralt leda all verksamhet och på lämpligaste sätt samordna de olika vapnens och vapensystemens insatser.¹¹¹

"Bestridande" i MP60

Enligt Marinplan 60 kan två typer av krig förutses och båda måste kunna bemästras. "Det svenska försvaret bör därför inriktas på att kunna verka vid såväl allmänt som begränsat krig, där motståndaren förutsätts icke kunna

utnyttja mer än en del av sin styrka mot vårt land.”¹¹² Även om endast en del av den tänkte motståndarens styrka kunde förväntas skulle denne relativt sätt vara övermäktig. I alla fall kvantitativt. Det gällde alltså att hitta andra sätt att besegra fienden. Chefen för kustflottan lämnade i ett remiss-svar sin syn på hur denna svåra ekvation skulle lösas:

Sverige är en liten nation med begränsade resurser. Vi kan aldrig räkna med att i kvantitet tävla med en presumtiv motståndare. Det är därför en grundförutsättning för vår försvarsförmåga att de stridskrafter vi har råd att hålla oss med är kvalitativt högvärdiga och att vår personal står på en utbildningsmässigt hög nivå, så att vi får ut största möjliga försvarseffekt av våra fåtaliga enheter.¹¹³

En materiel som hade bättre kvalité och besättningar som hade högre utbildningsstatus än vad de sovjetiska styrkorna bedömdes ha, ansågs därmed vara nyckeln till att marinen skulle kunna uppnå de politiska (och militära) målsättningarna: ”Den allmänna, av riksdagen fastlagda målsättningen för försvaret anger, att detta skall ha en sådan styrka att det verkar fredsbevarande och vid krig kan bjuda en angripare hårt motstånd”.¹¹⁴ För att uppnå detta andra syfte ansåg Marinplan 60 att de svenska marina stridskrafterna var av vital betydelse.

Sovjet bedöms icke försöka genomföra någon positionsframflyttning förrän betryggande kontroll skapats i och omkring aktuellt anmarschområde. Det svenska marina försvarets styrka inom ett sådant område kommer därför i hög grad att påverka tidtabellen för Sovjets framträngande. Våra stridskrafter måste således i det längsta kunna verka inom de anmarschområden, som Sovjet i första hand bedöms välja.¹¹⁵

Förutom svårigheten att förutse rätt ”anmarschområde” borde kampen mot en överlägsen motståndare kunna bli rätt besvärlig, men marinplanen var full av hopp: ”Då havet aldrig kan ockuperas, kan inte ens en mycket överlägsen fiende hindra att våra resurser utnyttjas, om det svenska systemet är väl balanserat och sammansatt samt utnyttjas med skicklighet”.¹¹⁶ Dessa idéer preciseras ytterligare genom att förutspå att utvecklingen av den nya svenska marinen ”karaktäriseras främst av att övervattensfartygens

slagkraft fördelas på mindre enheter, att ubåtarnas effektivitet och uppgiftsområden ökar".¹¹⁷ Dessa sjöstyrkor, med små men kraftigt bestyckade ytenheter, skulle alltså tillsammans med ubåtar bestrida motståndarens överläge och herravälde till sjöss. För att lyckas med denna uppgift var såväl överraskningsmoment som stridsekonomi av betydelse: "Inom Sovjets defensiva zon bör våra vapenbärare uppehålla sig endast vid direkta anfall och då under korta tidsmoment. [...] Insatsen får dock aldrig ske stelt efter en fastslagen norm utan måste kunna varieras".¹¹⁸ De sovjetiska styrkorna skulle alltså slås med hjälp av en kombination av kraftsamling, list, fördelning av slagkraften och överraskning.

"Citadell" i MP60

Som har framgått ovan behandlar Marinplan 60 endast ett krigsfall; en sovjetisk invasion. Detta innebär att den svenska strategin uteslutande var defensiv och att det "svenska marina försvarets uppgifter under krig mot Sovjet blir således: att förhindra eller i det längsta försvåra för Sovjet att få varaktig kontroll över Östersjön inklusive Bottniska viken och Öresund".¹¹⁹ Strategin var defensiv, men de svenska attackerna kunde inte vänta tills fienden anländer till den egna kusten om det svaga Sverige skulle kunna ha en chans att hålla de sovjetiska styrkorna ifrån sig. Istället gällde det att anfälla de sovjetiska styrkorna så tidigt som möjligt. För att uppnå denna målsättning skulle överraskningsattacker riktas mot den Röda marinen. Den svenska skärgården passar väl för en sådan strategi, vilket också nämnades i marinplanen: "Den svenska kusten erbjuder [...] goda naturliga förutsättningar för basering av fartyg. [...] Bassystemet har gynnsam utformning och lämplig geografisk utspridning med hänsyn till troliga sovjetiska operationsriktningar mot Sverige. Bassystemet medger spridd basering och rörlig bastaktik".¹²⁰ Idén var alltså att sprida ut fartygen från örlogsbaserna för att på så sätt undvika artilleriförberedelser, flygbombningar och kärnvapenattacker.

Den nyssnämnda rörliga bastaktiken innebär att Sverige avsåg stödja och underhålla sjöstridskrafterna i skärgården, utanför örlogsbaser och fredsmässiga varv. Verkstäder, reservdelsdepåer och vapenförråd fanns utlokali-

serade redan i fred. På detta sätt, utspridda och gömda i skärgården, skulle den svenska marinen förbereda sig för att uppsöka fiendens stridskrafter så snart som de lämnade sina basområden. "Det svenska marina försvaret måste vara uppbyggt för ett aktivt djupförsvar"¹²¹ för att möjliggöra dessa attacker. Detta marina djupförsvar innebar att fienden skulle anfallas under hela sin färd från sin hemmahamn till urlastningsterrängen. Utanför fiendens basområden insätts "tunga robotar och därutöver sådana vapen, som kan avskjutas från fartyg utanför zonen samt i vissa fall attackflyg". På öppet hav insätts "ubåtar och offensiva mineringar utnyttjas ända intill Sovjets defensiva zon". Närmare svensk kust sker försvaret med "jagare och motortorpedbåtar, attackflyg och landuppställda robotar" och ännu närmare med "kustartilleribatterier, pansarkanonbåtar samt kust- och strandförsvarsmineringar". I skärgården kompletteras dessa med "kustjägarförband".¹²²

Skärgårdens främsta användningsområde var således som värn för de svenska sjöstridskrafterna. I skydd av denna naturliga barriär skulle plötsliga och kraftiga attacker slås ut. Givetvis var nyttjandet av den svenska skärgården inte en nyhet bara för att det presenterades av Marinplan 60.

Ericsons tankes påverkan på Marinplanen

Alla "kombinationens" tre faktorer fanns alltså med i Marinplan 60. Framförallt framgick betydelsen av de kombinerade styrkorna, men även relevansen av ett gemensamt marint befäl diskuterades.

Det är dock en smula förvånande att sjöfartsskyddet var tvunget att bli offrat. Ericson är uppenbarligen medveten om detta problem, också när han presenterar planen efter att den blivit publicerad: "Och vad värre är: de fartygstyper som ha de största möjligheterna att verka även vid neutralitetsskydd komma att bli särskilt illa tillgodosedda".¹²³ Med dessa fartygstyper avsågs jagare och fregatter, vilka också var outhärliga även när det gällde att skydda handelstrafiken.

Även alla områdets "bestridande" faktorer togs med i marinplanen. Den svenska marinen, bestående av små fartyg med kraftfull beväpning och välövade besättningar bedömdes kunna hålla den sovjetiska flottan stängd.

Det var dock inte hela den Röda marinen som man väntade på. Den svenska strategin byggde på att Sovjet endast kunde sända en del av sin styrka mot Sverige och på att de andra västländerna tog sin del av bördan.

Det är främst fördelningen av eldkraften och uppträdandet på djupet av fiendens gruppering som gavs den mest framträdande platsen när det gällde att möta den överlägsne grannen.

Detta sätt att uppträda var också påverkat av en annan faktor: atombomben. "Tillkomsten av kärnladdningar påverkar direkt utformningen av flertalet vapenbärare. För övervattensfartygen resulterar detta i en accentuerad strävan att nå ökad uthållighet genom ökat antal vapenbärare".¹²⁴ För en marin som redan hade ekonomiska besvär var lösningen enkel: det gällde att bygga till storleken mindre fartyg än förr.

För att slå en starkare fiende är det viktigt att finna hans svagheter och slå mot dessa med all kraft. Viljan att slå mot Sovjetunionens "defensiva zoner" är betydelsefull. Den visar att Sverige avsåg att anfalla innan fienden uppnått sin fulla anfallskraft. Just efter att örlogsfartyg och transporttonnage kastat loss och innan denna sjöstyrka hunnit inta sin eskortformering: där är det gyllene ögonblicket att attackera den.

För att kunna slå fienden i det veka livet gavs ubåten en större roll. Dessutom var denna skyddad mot atombomber, i alla fall i uläge. Hela marinen delade dock inte denna bedömning av ubåtsvapnets potential: "Möjligheterna att på den korta tid, som står till buds, [med våra begränsade resurser] lösa alla de tekniska och praktiska problem, som äro förknippande med en sådan utveckling av ubåtsvapnet, synas vara optimistiskt bedömda".¹²⁵ Utnyttjandet av ubåtar och viljan att anfalla fiendens svaga punkter är två bevis på att Sverige avsåg utnyttja originalitet och list för att bestrida sin motståndares sjöherravälde och för att skydda sig mot dennes attacker.

"Citadellets" tre faktorer var också med i marinplanen. Den dominerande faktorn var djupförsvaret. Det verkar som att detta defensiva upplägg ansågs spela en nyckelroll i försvaret mot den överlägsne fienden, och således var det själva grundbulten i det marina försvarssystem som presenteras av Marinplan 60. De svenska marina attackerna var vitala för hela försvarsansträngningen och dessa skulle verkställas under fiendens hela färd över Östersjön.

Den defensiva strategin var också framträdande i den uppbyggnad av det svenska försvaret som Marinplan 60 rekommenderar. Däremot framfördes inte skärgårdens betydelse med någon särskild emfas, förmodligen beroende på att marinplanen inte tillför så mycket nytt till denna urtida svenska krigslist. Utrymmet som "citadellet" tar upp i planen är mindre än vad som är fallet med de andra två områdena, vilket också understryker att dess faktorer inte är några nyheter i den svenska strategin.

Avslutning

Hur var det nu med Stig H:son-Ericson? Kan han verkligen anses vara en värdig efterföljare till "klassikerna" Castex, Corbett och Mahan, och problemet bara att han glömts bort? Är min gamle strategilärare Hervé Coutau-Bégarie därmed motbevisad? Svaret på frågan är både ja och nej.

Ericsons reflexion är inte lika sammanhängande och genomarbetad som klassikernas. Den byggs istället på efterhand och formas av de händelser som pågår runt om i världen. Ericsons marina tänkande saknar också den allmängiltighet och tidlöshet som framför allt Castex och Corbett uppvisar. En anledning därtill kan vara att även om Ericson var ganska produktiv samlade han aldrig ihop sina idéer i något större och mer generaliserande arbete efter att hans tanke mognat färdigt.

Däremot skulle Ericson få göra något som hans mer namnkunniga företrädare aldrig fick. Han deltog själv i framtagandet av ett marint operativt koncept, den lätta flottan, vilket uttrycktes i Marinplan 60. I mötet med den verkliga situationen, inför en på pappret övermäktig sovjetisk fiende, förvandlades Ericsons tanke. Coutau-Bégarie menar att en fri militär teori växer till i ett slags idealvärld, där den får utvecklas i förhållande till en allmän och ospecificerad fiende. Teorin blir till doktrin när den lämnar den rent intellektuella ansträngningen och riktas mot en tydligare och utpekad fiende. När doktrinen sedan möter mer och mer praktiska förhållanden utvecklas den till olika former av konkreta instruktioner. Slutligen blir den till explicita direktiv på slagfält och till sjöss, som utvecklas för att möta en bestämd fiende och en specifik situation.¹²⁶ I Ericsons fall var det Marinplan 60 som var det konkreta uttrycket av den fria militära tanken.

Ur ett militärteoretiskt perspektiv var det alltså olyckligt att Ericson skrev sina memoarer istället för en sjöstrategisk lärobok. Han hade ju inte bara suttit och fintänkt utan även försökt tillämpa sina idéer. Som har framgått ovan finns det tillräckligt mycket stoff i hans tidigare arbeten för att det i en annan förpackning skulle kunna vara värdefullt för den som försöker försvara sig mot en starkare fiende eller för den som vill förstå hur en svagare part skulle kunna uppträda. Kanske är Ericson "vår egen Mahan", trots allt.

Summary

Today, when military theorists are discussing naval thinkers, their conclusion is often that there are no successors to Castex, Corbett and Mahan. In this article I will argue that the problem is perhaps rather that we have forgotten the naval thinkers of past times. As an example I have studied the Swedish Admiral Stig H:son-Ericson and his influence upon Naval Plan 60. This plan from 1959 was a document of ideas pointing towards a transformation of the Swedish Navy into a lighter and more agile force. The conclusion is that Ericson, on the one hand, cannot be recognised as a worthy successor of his more renowned colleagues since he lacks their universal capability and timelessness. Furthermore, Ericson never collated his ideas in any major work that dealt with the topic more thoroughly. On the other hand, Ericson did something that his theoretical predecessors were never able to do. He personally took part in the development of a naval concept, the Light Navy, in accordance with the Naval Plan 60. Hence, from a military theoretical perspective it was unfortunate that Ericson wrote his memoirs instead of a textbook in naval strategy. Not only was he engaged in some fine thinking when alone in his chambers, but he also tried to apply his ideas on real issues. Perhaps, Ericson should be considered the Swedish Mahan.

Noter

¹ Coutau-Bégarie, Hervé, *Traité de Stratégie* (sjätte utgåvan, 2008), Paris: Economica, s. 615.

² Försvarets forskningsinstitut, Tidningen *Framsyn* (2004, nr 1), "Flotta i motvind", av Lars Wedin. Åtkomlig via http://www.foi.se/FOI/templates/Page____543.aspx. Hämtad 2011-12-27.

³ von Hofsten, Gustaf & Rosenius, Frank (red.), *Kustflottan – de svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet* (2009), Stockholm: Kungliga Örlogsmannasällskapet, s. 152.

⁴ Bojerud, Stellan, "Krigserfarenheter, försvarsekonomi och marint nytänkande – Lätt flotta 1945-1963" (1983), publicerad bl.a. i ett särtryck av Militärhistorisk tidskrift (1984), Stockholm: Kungl. Krigsvetenskapsakademien.

⁵ Larsson, Bengt, "Marinens sjöoperativa doktrin 1958-61", *Forum navale*, nr. 67, 2011, Stockholm: Sjöhistoriska samfundet.

⁶ Artéus, Gunnar (red.), *Svenska officersprofiler under 1900-talet* (1996), Karlskrona: Axel Abrahamsons förlag, s. 446.

⁷ Direkt översättning från franskan: "Amiral Stig H:son Ericsons sjömilitära tanke".

⁸ H:son-Ericson, Stig, *Knopar på logglinan* (1966), Stockholm: Albert Bonniers boktryckeri, s. 22-32.

⁹ H:son-Ericson, 1966, s. 63.

¹⁰ H:son-Ericson, 1966, s. 45-46.

¹¹ H:son-Ericson, 1966, s. 63-64.

¹² H:son-Ericson, 1966, s. 66-69.

¹³ Wedin, Lars, "D'une Marine forteresse vers une Marine de haute mer – la transformation de la Marine suédoise 1895-1910", disponibel via http://www.stratisc.org/pensnav_index.htm och hämtad 2011-08-25 samt ett e-postmeddelande från Wedin mottaget 2011-01-09.

¹⁴ Colomb, Philip, *Sjökriget – Dess grundregler och dess förande historiskt behandlad* (1903, utgiven för första gången 1891), Linköping: A Billstens tryckeri, översättning av C-G Flach.

¹⁵ Colomb, Philip, *Naval Warfare – Its Ruling Principles and Practice Historically Treated* (1990, utgiven för första gången 1891), Annapolis: Library of Congress, Cataloguing-in-Publication Data, band 1, s. 147.

¹⁶ Wedin, Lars "La synthèse de Daniel Landquist", disponibel via http://www.stratisc.org/pensnav_index.htm.

¹⁷ H:son-Ericson, 1966, s. 70.

- ¹⁸ H:son-Ericson, Stig, "Kritisk granskning av Dardanellerföretaget ur strategisk synpunkt", Kungl. Krigsarkivet, H:son-Ericsonarkivet, volym 5, s. 13.
- ¹⁹ H:son-Ericson, Stig, "Vilken ståndpunkt bör Sverige intaga gentemot Danmark rörande gräns och territorialvatten i Öresund och vilken ståndpunkt böra i samma fråga dessa länder gemensamt intaga gentemot övriga makter?", Kungl. Krigsarkivet, H:son-Ericsonarkivet, volym 5, s. 20.
- ²⁰ H:son-Ericson, Stig, "Vilket inflytande kan flygstridskrafternas tillkomst antagas utöva på örlogsfartygens taktiska uppträdande?", Kungl. Krigsarkivet, H:son-Ericsonarkivet, volym 5, s. 97.
- ²¹ H:son-Ericson, Stig, "Några synpunkter på nattstriden och dess taktik", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 89, 1926.
- ²² H:son-Ericson, Stig, "Några synpunkter på nattstriden och dess taktik", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 89, 1926, s. 25.
- ²³ H:son-Ericson, Stig, "Det planerade tyska slagskeppet och dess inverkan på svensk flottbyggnadspolitik", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 91, 1928.
- ²⁴ H:son-Ericson, Stig, "Sjökrig vintertid", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 92, 1929.
- ²⁵ H:son-Ericson, 1966, s. 73.
- ²⁶ H:son-Ericson, 1966, s. 86-88.
- ²⁷ H:son-Ericson, 1966, s. 92.
- ²⁸ Monaque, Remi, *l'École de guerre navale 1896-93* (1995), Vincennes: Service historique de la Marine, s. 381-400.
- ²⁹ Monaque, 1995, s. 308.
- ³⁰ H:son-Ericson, 1966, s. 95.
- ³¹ H:son-Ericson, 1966, s. 97.
- ³² H:son-Ericson, Stig, "Slutrapport från Ecole de Guerre navale, Paris 1930-31", daterad 1931-12-12, Kgl. Krigsarkivet, H:son-Ericsonarkivet, vol. 13.
- ³³ Castex, Raoul, *Théories stratégiques*, band 1 (1997, ursprungligen publicerad 1927) Paris: Economica et Institut de stratégie comparée, s. 92.
- ³⁴ H:son-Ericson, Stig, "Slutrapport från Ecole de Guerre navale, Paris 1930-31".
- ³⁵ H:son-Ericson, Stig, "Slutrapport från Ecole de Guerre navale, Paris 1930-31".
- ³⁶ H:son-Ericson, Stig, "Förbindelsetjänsten mellan flottan och armén", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 94, 1931, s. 213.
- ³⁷ Castex, 1997, s. 168.
- ³⁸ H:son-Ericson, Stig, "Högsta krigsledningen", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 95, 1932, s. 705.
- ³⁹ *Vår Flotta*, årgång 1934, s. 125. Recensionen är undertecknad "R.W".

- ⁴⁰ H:son-Ericson, Stig, *Trupptransporter till sjöss* (1934), Stockholm: Marinlitteraturföreningens förlag, s. 169.
- ⁴¹ H:son-Ericson, 1934, s. 178-181.
- ⁴² H:son-Ericson, 1934, s. 264.
- ⁴³ Castex, Raoul, *La liaison des armes sur mer* (1991, ursprungligen utgiven 1913), Paris: Economica, s. 74.
- ⁴⁴ H:son-Ericson, 1934, s. 161.
- ⁴⁵ Corbett, Julian, *Some Principles of Maritime Strategy* (1911), London: Longmans, Green & Co, s. 94.
- ⁴⁶ H:son-Ericson, Stig, *Försvarskommissionen och flottan – en kritisk granskning av 1930 års betänkande i vad avser flottan* (1935), Stockholm: Föreningen Sveriges Flotta, s. 36.
- ⁴⁷ H:son-Ericson, 1935, s. 37.
- ⁴⁸ H:son-Ericson, 1935, s. 51.
- ⁴⁹ H:son-Ericson, 1966, s. 109.
- ⁵⁰ *Ny Militär Tidskrift*, årgång 1932, s. 184-185.
- ⁵¹ H:son-Ericson, 1966, s. 109.
- ⁵² *Ny Militär Tidskrift* och *Vår Flotta*, årgångarna 1930-1934. Citatet är taget från *Vår Flotta*, årgång 1932, s. 93.
- ⁵³ *Vår Flotta*, årgång 1932, s. 55-57 resp. årgång 1936, s. 26-28.
- ⁵⁴ H:son-Ericson, 1966, s. 109-110.
- ⁵⁵ H:son-Ericson, 1966, s. 120.
- ⁵⁶ Berge, Anders, *Sakkunskap och politisk rationalitet: den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918-1939* (1987), Stockholm: Almquist & Wiksell, s. 131.
- ⁵⁷ H:son-Ericson, 1966, s. 122.
- ⁵⁸ H:son-Ericson, 1966, s. 127.
- ⁵⁹ H:son-Ericson, Stig, *Försvarsproblem kring Ålandsöarna* (1939), Stockholm: Fritzes bokförlag, s. 156.
- ⁶⁰ H:son-Ericson, 1939, s. 124.
- ⁶¹ H:son-Ericson, 1939, s. 125.
- ⁶² H:son-Ericson, 1939, s. 161.
- ⁶³ H:son-Ericson, 1939, s. 188-189.
- ⁶⁴ Castex, 1997, s. 47.
- ⁶⁵ H:son-Ericson, Stig, *Det nutida sjökrigets karaktär – sårupplaga för krigsmakten* (1941), Stockholm: Riksförbundet för rikets försvar, s. 5.
- ⁶⁶ H:son-Ericson, 1941, s. 63.
- ⁶⁷ H:son-Ericson, 1941, s. 58.

- ⁶⁸ Berge, 1987, s. 31.
- ⁶⁹ Lupander, Johan, *Skagerrackslaget 1916 – Titanernas kamp* (2009), Stockholm: Svenskt militärhistoriskt bibliotek, s. 329.
- ⁷⁰ H:son-Ericson, 1966, s. 162.
- ⁷¹ H:son-Ericson, 1966, s. 173.
- ⁷² H:son-Ericson, 1966, s. 175.
- ⁷³ H:son-Ericson, 1966, s. 187.
- ⁷⁴ H:son-Ericson, 1966, s. 224.
- ⁷⁵ H:son-Ericson, Stig, *Konteramiral Ericsons reservation till Försvarskommitténs betänkande* (1948), Stockholm: Föreningen Sveriges flotta, s. 30.
- ⁷⁶ von Hofsten, Gustaf & Rosenius, Frank, *Kustflottan – de svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet* (2009), Stockholm: Kungliga Örlogsmannasällskapet, s. 335-336.
- ⁷⁷ H:son-Ericson, 1966, s. 226.
- ⁷⁸ Historien återberättad för författaren av Lars Wedin.
- ⁷⁹ H:son-Ericson, 1966, s. 272.
- ⁸⁰ H:son-Ericson, 1966, s. 272.
- ⁸¹ H:son-Ericson, Stig, *Kuling längs kusten* (1968), Stockholm: Bonniers, s. 10.
- ⁸² E-postmeddelande från Göran R. Wallén mottaget 2011-01-14.
- ⁸³ H:son-Ericson, Stig, *Diverse arbeten 1950-1957 och Diverse arbeten 1958-1961*, H:son-Ericsonarkivet, band 8 och 9, Kungl. Krigsarkivet, Stockholm.
- ⁸⁴ H:son-Ericson, Stig, "Marinen 1960", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 122, 1959.
- ⁸⁵ H:son-Ericson, 1968, s. 119.
- ⁸⁶ H:son-Ericson, Stig, *Vita havet* (1976), Stockholm: Bonniers, s. 26.
- ⁸⁷ H:son-Ericson, 1976, s. 29.
- ⁸⁸ Ulfving, Lars, "Stig H:son-Ericson", i Artéus, Gunnar, *Svenska officersprofiler* (1996), Stockholm: Militärhögskolan, s. 445-446.
- ⁸⁹ Lindemalm, Åke, "Stig H:son Ericson: minnesteckning av hedersledamoten", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 148, 1985.
- ⁹⁰ Med detta tredje område, citadell, kan man säga att Ericson förnyade 1800-talets tankar om en svensk fästningsflotta, se Wedin, Lars, "D'une Marine forteresse vers une marine de haute mer", åtkomlig via http://www.stratisc.org/pensnav_index.htm och hämtad 2011-08-26.
- ⁹¹ Landquist, Daniel, *Några av sjöstrategins grunder* (1935), Stockholm: Marinlitteraturföreningens förlag, s. 131. Kursiv i original.
- ⁹² Chefens för marinen tjänstedagbok 11 maj 1959, pkt 512, H:son-Ericsonarkivet, band 4, Kgl. Krigsarkivet, Stockholm.
- ⁹³ Följebrev till Marinplan 60.

- ⁹⁴ H:son-Ericson, 1968, s. 120.
- ⁹⁵ H:son-Ericson, 1968, s. 123.
- ⁹⁶ Lindsjö, Ronny, *Marinhistoria* (1993), Stockholm: Chefen för marinen, s. 437.
- ⁹⁷ H:son-Ericson, 1968, s. 39.
- ⁹⁸ Marinplan 60, paragraf 111.
- ⁹⁹ Wedin, Lars, *Från politiskt projekt till militär handling En introduktion till militärstrategin* (2009), Stockholm: Försvarshögskolan, s. 55.
- ¹⁰⁰ Överbefälhavaren, ÖB 62 – *riktlinjer för krigsmaktens fortsatta utveckling* (1962), Stockholm: Försvarsstaben, s. 73. (Kursiv i original.)
- ¹⁰¹ Överbefälhavaren, 1962, s. 73.
- ¹⁰² Överbefälhavaren, 1962, s. 73.
- ¹⁰³ Överbefälhavaren, ÖB 65 – *riktlinjer för krigsmaktens fortsatta utveckling* (1965), Stockholm: Försvarsstaben, s. 79.
- ¹⁰⁴ Överbefälhavaren, 1965, s. 98.
- ¹⁰⁵ Överbefälhavaren, ÖB svaret 67 – *öppen version av överbefälhavarens svar till 1965 års försvarsutredning* (1967), Stockholm: Militärstabernas tryckeri, s. 34.
- ¹⁰⁶ Marinplan 60, paragraf 131.
- ¹⁰⁷ Marinplan 60, paragraf 132.
- ¹⁰⁸ Marinplan 60, paragraf 135.
- ¹⁰⁹ Marinplan 60, paragraf 136.
- ¹¹⁰ Marinkommando väst, H Op K 35:2, daterad 10 april 1959.
- ¹¹¹ Följebrev till Marinplan 60.
- ¹¹² Marinplan 60, paragraf 113.
- ¹¹³ Chefen för kustflottan, remissvar daterat den 9 april 1959.
- ¹¹⁴ Marinplan 60, paragraf 131.
- ¹¹⁵ Marinplan 60, paragraf 132.
- ¹¹⁶ Följebrev till Marinplan 60.
- ¹¹⁷ Följebrev till Marinplan 60.
- ¹¹⁸ Marinplan 60, paragraf 135.
- ¹¹⁹ Marinplan 60, paragraf 131.
- ¹²⁰ Marinplan 60, paragraf 134.
- ¹²¹ Marinplan 60, paragraf 131.
- ¹²² Marinplan 60, paragraf 135.
- ¹²³ H:son-Ericson, Stig, "Östersjörealism", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr. 122, 1959.
- ¹²⁴ Följebrev till Marinplan 60. (Understruket i original.)
- ¹²⁵ Marinkommando nord, remissvar daterat den 4 april 1959.
- ¹²⁶ Coutau-Bégarie, 2008, s. 273.

Recensioner

Michael Pitassi, *Roman Warships* (Woodbridge: The Boydell Press, 2011). 191 s., inb., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Få imperier torde ha varit så beroende av sin örlogsflotta som det romerska. Med ett imperium byggt kring Medelhavets stränder var havet den förenande länken mellan staden Rom och rikets alla provinser, men inte bara det utan också i hög grad den autostrada – även jämfört med det väl utbyggda romerska vägnätet – på vilken en stor del av de snabbast och tyngsta transporterna gick. Mot den bakgrunden kan man ibland förvåna sig över att de marina aspekterna tenderar att bli negligerade eller i alla fall nedtonade i arbeten om det romerska imperiets utveckling eller om dess militära förmåga. Landsperspektivet är ofta tungt.

Självfallet finns det också en stor fackvetenskaplig litteratur om de romerska sjöstridskrafterna, men dess resultat har ibland kommit i skymundan, möjligen då med undantag för det spektakulära slaget vid Actium i Joniska havet år 31 f. Kr., som ju inte bara var en inbördes kamp mellan romerska sjöstridskrafter, utan också med inblandning av den egyptiska flottan. Den romerska flottan var den första riktiga stormaktsflottan som seglade på och behärskade Medelhavet under en längre tid. Den Atenska flottan, tidvis stödd på sina allierade i Delosförbundet, hade en stark ställ-

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

ning på 400-talet f. Kr., medan persiska sjöstridskrafter spelade en viktig roll i Medelhavet bara kortare perioder i början av 400-talet f. Kr., och då ofta med fartyg bemannade av fenicier, egyptier och greker.

Mot den bakgrunden är Michael Pitassis bok om de romerska örlogsfartygen extra välkommen. Författaren har delat in sin bok i två avdelningar, varav den första består av tre kapitel: källorna, tolkningen av källorna och fartygen. Det finns i princip tre typer av källor till vår kunskap om den romerska flottan och dess fartyg, nämligen de skriftliga, de arkeologiska fynden och så, sist men inte minst, de ikonografiska källorna. Just avbildningarna kan verksamt fungera som stöd i tolkningarna av såväl de skriftliga källornas ibland knapphändiga utsagor, som av de bokstavligt talat styckewis och delt bevarade arkeologiska fynden. Som vanligt, frestas man säga, ger Pompeji oss viktiga källor, men också till exempel avbildningar på mynt kan ge viktiga pusselbitar.

En del fartygskonstruktioner levde vidare i mer eller mindre utvecklad form sedan den grekiska antiken, och främst bland dessa är självfallet triremen, fartyget med tre våningar av roddare, som kraftigt utökade fartyget roende kapacitet. Det största fartyg som romarna utvecklade var det där antalet roddare ökade från en till två per åra – där den yttre mannen bara kunde tillföra ungefär $\frac{3}{4}$ extra mankraft utöver den inre roddaren – samtidigt som man behöll triremens tre våningar med roddare.

I en andra del följer Pitassi den romerska flottans utveckling och operationer från början till slut, dvs. i ungefär 900 år. Det första omnämnande av romerska fartyg sker redan 509 f. Kr., men det är först ett sekel senare, från 394 f. Kr. som vi får den första beskrivningen av ett romerskt fartyg. Därefter förs historien fram till rikets splittring på 390-talet och slutligen till Västroms fall år 476. Under hela denna långa tid var det självfallet högst varierande krav som ställdes på den romerska flottan. De båda puniska krigen mot Kartago, och då i synnerhet det första (264–241 f. Kr.), var huvudsakligen sjökrig, även om det under det andra kriget (218–202 f. Kr.) utspelades viktiga operationer även till lands (slaget vid Cannae 216 f. Kr.). Den senare invasionen av Gallien och framför allt de båda invasionerna av Britannien, förde romerska fartyg till helt nya typer av farvatten: Biscayabukten, Engelska kanalen och delar av Nordsjön. Behovet av amfibieförmåga, liksom omfattande sjötransporter över Engelska kanalen för att

försörja invasionsförbanden, var något delvis nytt för den romerska flottan. På motsvarande sätt var etablerandet av särskilda flottiljer på viktiga floder som Rhone, Rhen och sedermera även Donau en annan ny och viktig uppgift för den romerska flottan.

Dessutom innehåller boken både en förklarande ordlista över fartygstyper och en vägledning till var man kan studera bevarade rester av romerska skepp eller rekonstruktioner av dito. Boken är med andra ord en god introduktion till den romerska flottan, dess historia, fartyg och, inte att förglömma, besättningar. Ska man påpeka något mindre bra, så är det att författaren uteslutande har lutat sig mot engelskspråkig facklitteratur. Det innebär att han har missat en del viktiga arbeten, inte minst från den traditionsrika tyska forskningen – exempelvis H D L Vierecks klassiker *Die Römische Flotte* från 1975. Om den romerska flottans verksamhet ofta har kommit i skymundan, så är dess närmaste arvtagare, den bysantinska flottan (som i århundraden fr.o.m. 500-talet spelade en aktiv roll för att hålla ihop det bysantinska riket längs östra Medelhavets och Svarta havets stränder) i än högre grad förbisedd. Men det är, som det brukar heta, en annan historia.

Katarina Villner, *Under däck – Mary Rose, Vasa, Kronan* (Stockholm: Medströms förlag, 2012). 224 s., inb., ill.

Anmäld av Patrik Höglund

Under däck – *Mary Rose, Vasa, Kronan* är en redogörelse över människors villkor ombord på örlogsfartyg under 1500- och 1600-talen. Författaren, Katarina Villner, avhandlar ämnen som kost, kläder och hygien, men störst fokus ligger på det som är författarens huvudintresse – läkekonsten – och kampen mot sjukdomar och skador under de hårda förhållandena till sjöss. Villner har en mångårig bakgrund på Vasamuseet och Statens maritima museer. Det är tydligt att hon där förvärvat goda kunskaper inom

Patrik Höglund är marinarkeolog och arbetar som intendent vid Statens maritima museer.

det marinhistoriska området. Dessa har kombinerats med ett stort intresse för medicinshistoria. För drygt 25 år sedan publicerade Villner boken *Blod, kryddor och sot: läkekonst för 350 år sedan* (Stockholm, 1986) och nu kommer alltså uppföljaren.

Under däck beskriver livet ombord utifrån tre fantastiska och välkända marinarkeologiska fynd; vraken efter *Mary Rose*, *Vasa* och *Kronan*. Den engelske kungen Henrik VIII:s *Mary Rose* förliste när den engelska flottan drabbade samman med den franska utanför Portsmouth 1545. *Vasa* kapsejsade och sjönk i Stockholms hamn på sin jungfruresa 1628. *Regalskeppet Kronan* exploderade utanför Öland under ett sjöslag mot danskar och holländare 1676. Efter en kort beskrivning av det tidigmoderna Europa och dess flottor redogör författaren för de tre skeppen och deras historia. Samtliga har undersökts i modern tid och de arkeologiska fynden kan kombineras med historiska källor kring skeppen, flottan och läkekonsten. Här går Villner in på detaljnivå avseende fynden ombord och vad de kan berätta. I kapitlet "De omkomna" beskrivs kvarlevorna av besättningarna och vad som går att utläsa från skelettmaterialet kring de sjukdomar och skador manskaper haft. I "Livet ombord" finns lika detaljerade redogörelser av fynd som kan kopplas till besättningens dagliga bestyr och arbete – hur och var sov, åt, och tvättade man? Hur slog man ihjäl tiden under händelselösa veckor i blockadtjänst?

Efter dessa beskrivningar av fynd och fartyg följer ett par kapitel med uttömmande redogörelser för den dåtida läkekonsten och hur den fungerade i praktiken. Återigen går Villner på djupet när hon berättar om innehållet i de barberar- och apoteksutrustningar man funnit på de tre fartygen. I redogörelser av de sjukdomar och skador som ofta förekom ombord kopplar hon sedan många av fynden till olika krämpor samt hur man försökte behandla och bota dessa med – för den nutida läsaren – ofta ganska bisarra metoder. Vissa botemedel innehöll mängder med svåråtkomliga preparat som skulle tillredas på ett synnerligen komplicerat sätt. Enklare var då en kur mot brännsot (troligen malaria) som tillreddes på följande sätt – "Tag koträck som färskt är, pressa ur vattnet. Och ge den sjuke att dricka därav" (s. 177). Uppräknandet av jämförelser mellan de tre skeppen tenderar att bli en smula enformigt, men det kanske är svårt att undvika. Jämförelserna kan också halta lite, särskilt när det gäller *Kronan*, som ännu inte under-

sökts, analyserats och publicerats i samma utsträckning som *Mary Rose* och *Vasa*. Villner gör dock det bästa av situationen och lyckas vaska fram vad som går från ett ojämnt publicerat material. Ibland får man en känsla av att vissa partier i *Under däck* inte är riktigt genomtänkta eller avslutade, till exempel uppslaget med rubriken "Ett liv till sjöss" där kaptenen Olof Nortman utgör exemplet som illustreras med en karta. Men kartan redogör endast för fyra år, 1676–1679, i Nortmans liv, vilket blir ett mycket kort "liv till sjöss" (s. 52–53). Kanske hade någon annan person som nämns i boken, Claes Uggle – sjöhjälten som gick under med *Svärdet* 1676, eller Anders Homan, som överlevde samma katastrof, passat bättre? Båda hade långa karriärer till sjöss i olika befattningar och detaljerade redogörelser för deras förehavanden finns tillgängliga (se t.ex. Kurt Lundgrens *Anders Homan: en sjöofficer från Kalmar under svensk stormaktstid*, Kalmar 2002). När det på ett uppslag finns en sprängskiss av *Mary Rose* med intressanta upplysningar om fynd och rumsindelning, borde den rimligtvis följas upp av något motsvarande från *Vasa* och *Kronan*, vilket inte görs. Boken avslutas också en smula abrupt och det känns lite orättvist att sammanfatta det gedigna arbetet i blott tre meningar.

Under däck är lättläst och har en attraktiv layout med mycket illustrationer. Målningar och kopparstick från 1500- och 1600-talen samsas med fotografier på föremål från de tre skeppen. Bokens fokus ligger på den medicinska delen, vilket en presumtiv läsare bör vara medveten om. Villner är kunnig, engagerad och påläst. Sina fakta har hon hämtat från en gedigen litteraturlista, men även en del förstahandskällor som brev, instruktioner och sjöartiklar har använts. Boken saknar på populärvetenskapligt vis fotnoter i texten vilket kanske heller inte kan krävas. Det hade underlättat för läsaren om litteraturhänvisningarna varit sorterade till respektive kapitel (jfr Fred Hockers *Vasa*, Stockholm 2011). Den som vill fördjupa sig får nu inte mycket vägledning till var uppgifter i texten kommer ifrån, trots den omfattande litteraturlistan.

Medströms förlag har gjort till sitt signum att ge ut populärvetenskapliga böcker baserade på väl underbyggda fakta och författade av välrenommerade personer. En bok av det slag som Villner skrivit fyller på ett lättillgängligt sätt en marinhistorisk lucka. *Under däck* klär därför sin plats i varje marinhistoriskt intresserads bokhylla.

Anne Agardh, *Brink – Den svenske slavkaptenen*
(Stockholm: Atlantis, 2012). 184 s., inb., ill.

Anmäld av Rolf Hörnfeldt

Anne Agardh skriver i förordet till denna sin första bok att hon här funnit en livsberättelse som hon känt att hon ville lyfta fram och föra vidare. Läraren och specialpedagogen Agardh har vid sidan av sitt arbete i många år ägnat sig åt släktforskning. När hon släktforskade i The National Archives i London kom hon av en händelse att hitta ett dokument, som handlade om den svenske sjökaptenen Abraham Bring. Det hon där fann väckte ett intresse, som gjorde att hon fortsatte att leta och blev mer och mer intresserad av hans liv och släktförhållanden. I den nu utgivna boken beskriver Agardh i litterär form Abrahams släktförhållanden och hur han kom att inleda ett liv till sjöss. Vidare beskrivs det arkivarbete i ett antal olika länder, som ledde fram till den bild av Abrahams liv som avspeglas i bokens ord. I bokens fem huvudkapitel är detta arbete invävt i form av korta avsnitt.

I kapitel 1, som omfattar tiden 1746–1780, ges en detaljrik inblick i hur några inflytelserika släkter styr småstaden Åmåls utveckling. Borgmästarämbetet verkade gå i arv och med något som man i dag skulle kalla svågerpolitik verkade staden viktigaste poster besättas av släkt och nära bekanta. Kapitlet inleds med att Abrahams mors storebror kommer på besök tillsammans med sin lärare Carl Linnæus, senare känd som Carl von Linné. Abrahams far gör konkurs ett år senare och det blir nog anledningen till att Abraham går till sjöss och inte åker till Uppsala för studier, som de flesta sönerna till Åmåls välbeställda familjer verkade göra.

Nästa kapitel, 1781–1795, beskriver hur Abraham går från lärgosse till kapten och hur han får befälet över skeppet *Sweriges Wapen*. Här beskrivs även redarnas arbete att få skeppet registrerat som svenskt – något som var viktigt när kriget mellan Frankrike och England gjorde världshaven osäkra,

Rolf Hörnfeldt är civilingenjör, f.d. adjungerad professor vid Luleå Tekniska Universitet samt major i väg- och vattenbyggnadskåren.

speciellt för de med oklara papper. Tredje kapitlet, 11 februari – november 1796, omfattar både resan till Afrika och sedan hela arbetet med inköp av lasten. Totalt blev det 191 slavar inköpta under en tid av åtta månader. Resan gick från Texel i Holland till Gallinas, ett område söder om Freetown i Sierra Leone. Under färden stoppades *Sveriges Wapen* en gång av ett engelskt krigsskepp, vars kapten efter att ha inspekterat last och skeppspapper avgjorde att det svenska skeppet var neutralt.

När skeppet nått Afrika och ankrat utanför floden Gallinas mynning, började Abraham sitt arbete med att köpa in den planerade lasten av slavar. De flesta slavarerna köptes från slavforten längs Ghanas kust. Den första slaven, en kvinna, köptes dock redan i Gallinas och sedan seglade skeppet vidare söderut. När de anlönt till New Sester och ankrat, närmade sig ett engelskt skepp. Abraham strök genast flagg enligt sina instruktioner. Den engelske kaptenen visade upp sitt kaparbrev och tog över kommandot. Efter en hel del besvärligheter slutade kapningen med att den engelske befälhavaren skrev ut ett certifikat, om att han funnit allt i sin ordning. På den fortsatta resan söderut blev de kapade än en gång, men efter uppvisande av intyget från förra kapningen tilläts de segla vidare. Under de åtta månader som Abrahams handel pågick, fick han och hans besättning känna på en hel del påfrestningar främst i form av olika febersjukdomar. Slavarerna hade det ännu värre, och av de inköpta 191 var det bara 168 kvar när det var dags för avresa mot Amerika.

Resan till Amerika, 29 november 1796 – 19 januari 1797 utgör det fjärde kapitlet och beskriver bl.a. de hemska förhållandena för slavarerna under däck ombord på ett slavskepp till sjöss. Man får även en inblick i Abraham Brinks liv ombord. Förutom beskrivning av det dagliga arbetet får man läsa om Abrahams korrespondens, mest med sin halvbror Pehr innehållande redogörelser för olika släktförhållanden och Pehrs svar på Abrahams funderingar kring filosofi och religion. Resan gick bra och endast fem slavar förlorades. I kaptensinstruktionerna redogjordes noggrant för var Abraham fick gå iland och vad de förväntade sig ifråga om försäljningen av slavarerna. Om Surinam fortfarande var holländskt skulle lasten säljas där.

Det femte kapitlet, 18 januari – 4 oktober 1797, behandlar händelserna i Amerika som ledde till en fortsättning London. Den 18 februari 1797 ankrade *Sveriges Wapen* utanför Surinams kust. När ett skepp närmade sig

anade Abraham oråd och seglade vidare västerut. Nästa dag överraskades de av två engelska kaparskepp från Grenada. Nu hjälpte inte dokumenten från de tidigare kapningsförsöken utan *Sveriges Wapen* togs som pris och fördes till Grenadas huvudstad, Saint Georges. Efter två dagar blev Abraham förhörd vid domstolen i Saint Georges. Förhören fortsatte och fler av befälen ombord förhördes. Det hela slutade, trots Abrahams ständiga protester, med att skeppet och dess last beslagtogs.

Den bild Agardh får fram från tiden i Grenada ger ingen vacker bild av den rättsliga situationen i dessa engelska kolonier. Korruptionen verkar utbredd och tidens ideal med jämlikhet och demokrati syns avlägsna här. Abraham beger sig nu till London och den 20 september lämnar han in sin protest till amiralitetsdomstolen där. Hur det gick med överklagandet har inte Agardh lyckats få fram. Här försvinner spåren av Abraham Brink. Agardh skriver på sista sidan att berättelsen om Abraham är som berättelser ur verkliga livet ofta är, utan absolut början och med inget definitivt slut. Detta är säkert riktigt, men gör också att boken känns delvis ofullbordad. Nu ger den ändå så mycket intressant att läsa både om livet i Sverige för 200 år sedan och om slavhandelns olika delar, att det väl lönar sig att läsa boken. Tänk om Agardh kunde hitta något om Abrahams fortsatta liv, är en tanke man får vid läsningen.

Det skulle också ha varit intressant att veta mer om Agardhs forskande i arkiven. Hennes tankar kring slavhandeln, och de hemska förhållanden som rådde vid dess utövande, är intressanta. Detta gäller även hennes påpekande om att dokumenten avspeglar en vit manlig vardag där tidens jämlikhet huvudsakligen är något för den vita mannen.

Erik Nagel, *I dialog med muntliga och skriftliga berättartraditioner – en undersökning av svenska sjömäns livsberättelser, Stockholm Studies in Ethnology 6* (Stockholm: Acta Universitatis Stockholmiensis, 2012). 222 s., hft.

Anmäld av Mats Kero

Hösten 1953 inbjöd Nordiska Museet svenska sjömän att bidra till museets samling av levnadsberättelser av personer inom olika yrkesområden. Insamlingen av yrkesminnen hade påbörjats 1945 med statarna och totalt dokumenterades på detta sätt 19 olika yrkesgrupper fram till 1960. Valda delar av yrkesminnena publicerades i en populär bokserie *Svenskt liv och arbete* med titlar som *Statarminnen*, *Skogsarbetarminnen*, *Verkstadsminnen*, etc. fram till 1973. I kvantitativa termer blev insamlingen av sjömansminnen den framgångsrikaste och besvarades av ett åttiotal sjömän med omkring 4 000 sidor skriven text. Ändå kom sjömansminnena aldrig att publiceras i *Svenskt liv och arbete*. Av övriga insamlade yrkesminnen var det bara tulltjänstemännens minnen som inte heller publicerades. Utifrån detta faktum ställer Erik Nagel i sin doktorsavhandling i etnologi en rad intressanta frågor, av vad man kunde kalla "minnespolitisk" art (ett begrepp som på senare tid kommit i svang bland kulturhistoriker), med bäring på svensk sjöhistoria och efterkrigshistoria.

Nagels övergripande syfte är annars att analysera hur "sjömännen komponerade sina levnadsberättelser i dialog med folkliga, muntliga berättarkonventioner och skönlitteratur, inte minst traditionella hjälteberättelser, med folklivsforskningen och det samtida offentliga samtalet" (s. 13). Avhandlingen fokuserar därvid på fyra aspekter: i) berättelsernas tillkomst som bidrag till de museala samlingarna; ii) berättelseintriger, berättelsemotiv, strukturer och litterära anspelningar; iii) författarnas sätt att uttrycka sig skriftligt i ett uppenbarligen muntligt idiom; samt iv) författarnas "dialog" med berättelser om krigshandlingar. Författaren har valt ut sju bidrag för undersökningen. Det primära urvalskriteriet har varit att bidragen

Mats Kero är fil.lic i ekonomisk historia, f.d. sjökapten, och har tidigare varit både sekreterare i Sjöhistoriska Samfundet och redaktör för Forum Navale.

omfattar krigsminnen, vilket gällde omkring en fjärdel av det åttiotal inskickade sjömansminnena. Nagel konkluderar själv att urvalet inte gjorts i syfte att vara representativt, utan han har velat tränga djupare in i ett antal berättelser än vad som skulle varit möjligt vid en analys av det samlade materialet.

I andra kapitlet diskuteras avhandlingens teoretiska utgångspunkter. Sjömännens berättelser kan betraktas som en sorts muntlig litteratur, skrivna berättelser med spår av ett tidigare muntligt framförande och en syntax och interpunktion som ibland gör dem svårlästa. Nagel har därför arbetat med en transkriberingsmetod av texterna hämtad från etnopoetiken. Den innebär i korthet att texterna skrivits om från sakprosetext till verser och strofer. Resultat är förbluffande och visar på en långt driven (muntlig) berättarkonst hos upphovsmännen, jämfört med berättelserna nedskrivna som sakprosa. Inspirerad av den ryske litteraturhistorikern Michail Bachtin ser Nagel texterna inte bara i sin samtida kontext, utan menar att de även måste analyseras i ett litteraturhistoriskt perspektiv. Här diskuterar Nagel hur intrig och komposition av sjömännens livsberättelser kan analyseras utifrån olika scheman för analys av homerisk och annan äldre epik.

I tredje kapitlet redogörs närmare för bakgrunden och metodiken i Nordiska museets insamling av yrkesminnen. Sedan kommer Nagel in på frågan om behandlingen av krigsminnen i den svenska folklivssfären (ett sammanfattande begrepp för discipliner och verksamhetsområden som studerar och lyfter fram folkliga uttrycksformer). Han finner en överraskande om än inte total tystnad i den folkloristiska och etnologiska litteraturen mellan 1945 och 1990 om människors upplevelser av krig, inklusive det kalla kriget, en tystnad som inte bara kan bero på att Sverige inte varit skådeplats för krig sedan 1809. Krigens inverkan har ju analyserats i andra discipliner som historia, statsvetenskap och inom massmediaforskning, konstaterar Nagel. Kapitlen 4–6 ägnas åt en analys av de olika utvalda sjömansminnena (fem kortare och två längre bidrag). Här tillämpas de olika analys-scheman för äldre epik som diskuterats i kapitel 2; även krigsminnena ses här influerade av litteraturhistoriska mönster ("dialog med berättelser om krigshandlingar").

I kapitel 7 utvecklas frågeställningen i kapitel 3 om tystnaden kring krigsupplevelser inom folklivssfären och då specifikt frågan om varför

sjömansminnena aldrig publicerades. Bo G. Nilsson diskuterade detta i sin doktorsavhandling *Folkhemmets arbetarminnen: en undersökning av de historiska och diskursiva villkoren för svenska arbetares levnadsskildringar* (1996). Nilsson menade att det sannolikt hängde samman med en tilltagande tidsbrist hos den ansvarige för insamlingen och utgivningen av yrkesminnena, den kände etnologen Mats Rehnberg. Nagel ställer sig tvivlande till denna hypotes och anknyter istället till en av de grundläggande tankegångarna i Nilssons avhandling. Denne hävdade att yrkesminnena spelade en roll som inspiration och legitimering av folkhemsbygget – de satte ljuset på brister och orättvisor som utmärkte det klassamhälle som föregick välfärdsstaten. Med tanke på att serien *Svenskt liv och arbete* 1957 var uppe i över 100 000 tryckta exemplar och att alla utgåvor recenserades och refererades flitigt i pressen är det knappast en förflugen slutsats.

Men krigserfarenheterna i sjömännens yrkesminnen passade dåligt in i den debatten. Nagel citerar här historikern Alf W. Johansson som framhållit att det då fanns föga intresse för krigserfarenheterna. Sverige skulle bli världens mest moderna nation och andra världskriget var en parentes i utvecklingen. Fanns det något att lära av historien för Sveriges del var det av den långa fredsperioden. Vidare var sjömännens krigserfarenheter problematiska på ett annat sätt. De visade inte bara hur sjömännen deltagit i kriget, utan också bidragit till Nazitysklands krigsinsats genom skeppning av järnmalm och permittenter. Samtidigt hade det svenska samhället dåligt lönat sjömännen för deras insats, fast den hade varit av strategisk betydelse för det svenska folkhushållet och industrin. Allt detta passade dåligt in i den bild av välfärdsbygget, som enligt Nagel målas upp i förorden och kommentarerna till yrkesminnena i serien *Svenskt liv och arbete*. De ger "(...) det generella intrycket att det svenska välfärdssamhället hade växt fram som en naturlig följd av svenskars fredliga mentalitet, höga moral och idoga arbete" (s. 184).

Nagels observationer och slutsatser angående hanteringen av sjömansminnena har mycket som talar för sig. Man kan visserligen invända att han uttrycker sig något svepande och förenklat om synen på krigserfarenheterna i det svenska samhället under efterkrigstiden. Som den återopade Alf W. Johansson även påpekat, både utreddes och debatterades den förda politiken under de första efterkrigsåren. Men när insamlingen av sjöfolksmin-

nen genomfördes 1953 var denna debatt passé och det "småstatsrealistiska" perspektivet, som sköt åt sidan de moraliska invändningarna mot den förda politiken, det gängse (åtminstone till 1990-talet). När det sedan gäller synen på just sjömännens krigsinsatser under denna tid, liksom hur hemvändande traumatiserade sjömän (tusentals hade också varit avskurna från hemlandet i årtal och somliga möttes av polishämtning till militärtjänst och kronofogden för uteblivna deklarationer) behandlades efter krigsslutet, skulle det behövas forskning. Mitt intryck av det som skrivits kring detta i sjöfackliga skrifter och minnesböcker samt av samtal med äldre sjömän motsäger i vart fall inte Nagels slutsats.

Förutom avhandlingens här diskuterade sjöhistoriska och "minnespolitiska" intresse är Nagels läsning av sjömansminnena av allmänt intresse för historiker som arbetar med självbiografiskt material. Hans slutsats att även livsberättelser av förment enklare art, framförda av personer som förutsätts sakna litterär bildning, vid närmare analys kan placeras in i olika berättartraditioner och är tankeväckande ur källkritiskt perspektiv. Till sist vill recensenten framhålla att de i avhandlingen publicerade avsnitten från Nagels etnopoetiska transkribering av berättelserna väcker mersmak. Det förefaller onekligen som om några av berättelserna vore värda en publicering i sin helhet med sådan transkribering samt sjöhistoriska kommentarer och tekniska förklaringar.

Elisabeth Lundin, *Älskade Kyssenos! En brevväxling mellan sjökapten Gustaf Andersson och hans Johanna* (Malmö: Landskrona museum och bokförlaget Arena, 2010). 312 s., danskt band, ill.

Anmäld av Eva Eggeby

Som historiker är man inte bortskämd med källmaterial som belyser vardagslivet; det mesta som finns bevarat är sprunget ur en eller annan form av myndighetsutövning och belyser därför främst en mer formell sida av tillvaron. Spåren efter "den lilla människan" är mer sporadiska och återfinns oftast som brev eller dagböcker. En brevsamling som skänkts till Landskrona museum, kompletterad med skeppsdagböcker, tidningar, kartor, foton och annat material från tiden, ligger till grund för denna kultur- och sjöfartshistoriska skildring av livet i Borstahusen under 1800-talets sista decennier och, inte minst, om livet för sjökapten Gustaf Andersson och hans närmaste, deras släktingar och grannar samt om handelssjöfartens villkor under denna tid.

Breven täcker, med vissa luckor, in perioden 1877–1895. De flesta bevarade breven är Johannas brev till maken Gustaf och endast några få är hans brev till henne. Det framgår dock av hennes brev att han i allmänhet har skrivit lika många brev till henne. Bland de bevarade breven finns också några brev från barnen till pappa och några stycken från Gustafs svåger och svägerska (Johannas bror och dennes fru). Johanna har även vid några tillfällen fått brev från styrmannen på Gustafs fartyg och från skeppsklarerare.

Boken inleds med en kort beskrivning av Borstahusen, en förort till Landskrona där Johanna kom att bo under hela sitt liv, vilket sätter berättelsen i ett tidsperspektiv. Texten kompletteras med en karta och ett antal foton som både ger oss kunskap och skapar en tidsanda. Boken avslutas med en epilog; en kortfattad beskrivning av hur det gick sedan för Gustaf och Johanna och barnen. Det första bevarade brevet skrevs i oktober 1877. Johanna Olsson, 21 år gammal, och Gustaf Andersson, 24 år, var redan ett par men de var ännu inte gifta. Av formuleringarna att döma var Johanna

Eva Eggeby är fil.dr i ekonomisk historia och skattmästare i Sjöhistoriska Samfundets styrelse.

mycket förälskad i Gustaf, och hennes kärlek kom att bestå, i nöd och lust, livet ut. Både Gustaf och Johanna kom från familjer som levte av handels-sjöfart. Gustaf var först kapten på skonaren *Augusta* som ägdes av hans far och farbror, men blev senare partsredare och kapten på barkskeppet *Franciscus*. Johannas far hade varit kofferdiskeppare, men han hade drunknat redan 1862. Johannas bror Olof kom så småningom att bli sjökapten även han.

Utifrån breven målas bilden av en familj upp. Gustaf och Johanna gifte sig 1878, första barnet kom ca ett år senare och så småningom kom barnskaran att bestå av sex barn. Familjen bodde i Johannas barndomshem, och i hushållet ingick även Johannas mamma som med åren blev ganska skröplig och kom att behöva hjälp av dottern. Gustaf, försörjaren, var till sjöss under långa perioder och hemma fanns Johanna och barnen som längtade. Rädslan för att Gustaf skulle drabbas av hårt väder och förolyckas följde Johanna under alla år Gustaf var till sjöss, men med tiden smög sig även en annan rädsla in i hennes liv – Gustaf hade börjat dricka i en sådan omfattning att han fick svårt att sköta sitt fartyg och sina affärer, och Johanna måste klara sig och barnen på allt mindre pengar. Johanna förmanade, bad, hoppades att Gustaf skulle ta sitt förnuft tillfånga, men utan varaktig framgång. Till slut ansåg Johannas bror, som var delägare i det fartyg Gustaf var skeppare på, att enda lösningen undan konkurs var att sätta in en annan skeppare i Gustafs ställe (och Gustaf i ett slags arrest ombord på hans eget fartyg). Verksamheten kunde på detta sätt räddas och Gustaf fick återinträda som skeppare tills han gick i land för gott år 1896. Gustaf och hans Johanna fick därefter många år tillsammans.

Under de lyckliga åren, innan Gustaf började dricka, handlade breven främst om vardagslivet, barnen och grannarna och om andra skeppare och fartyg. Gustaf skickade hem pengar till Johanna med uppdrag att betala försäkringar, avgifter m.m. som var en följd av verksamheten, och Johanna redovisade till honom när hon hade tagit emot pengar från andra fartyg m.m. Brevväxlingen berättar därför även om det liv som levdes i Borstahusen, om de ekonomiska förutsättningarna, fisket, om väder och vind – och om "skandalerna", t.ex. Gustafs pappas planerade äktenskap med en betydligt yngre kvinna (trots att han var änkling sedan ett antal år). Gustafs brev handlade även om de orter, in- eller utrikes, där han lossade och

lastade, om svårigheterna ibland att få en lönsam last på återvägen för att slippa barlasta fartyget med sten för att över huvud taget kunna segla hem, om skador på fartyget som krävt åtgärder och om andra större eller mindre förtretligheter eller ljuspunkter.

Det är lätt att gripas av Johannas och de äldre barnens kamp för brödfödan hemma i Skåne när Gustaf slarvade bort den egentliga försörjningen månad efter månad, men också av Gustafs vånda när han inte ville fortsätt segla utan gå iland för gott. Då känns det bra att veta att han, vid 43 års ålder, kunde starta en skeppshandel och diverseaffär hemma i Borstahusen och att både han och Johanna var uppskattade samhällsmedborgare när de så småningom lämnade jordelivet, båda mer än 80 år gamla.

Folke Patriksson berättat för Ulla Linton, *Att kunna ta en storm* (Göteborg: Breakwater, 2012). 302 s., inb., ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Det gick nog lite för fort på vägarna mot Tjörn och Skärhamn den förmiddag våren 2009 då jag skulle intervjuar Folke Patriksson om hans tidigare styrelsepost i det Stockholmsbaserade OBO-rederiet Frontline, samt hans koppling till dess storägare – löntagarfonderna. Jag var sen. Skärhamn var mycket större i mitt sjöfartsindränkta medvetande än det var på en geografisk karta. En gammal lånad Volvo utan GPS gjorde inte sökandet lättare. Efter ett telefonsamtal och en ursäkt om försening kom jag fram. Folke tog emot mig i TransAtlantic-huset uppe på berget och vi talade nog i en timme, något som kan kallas djupintervju men egentligen är ganska ytlig. Jag är nu mycket tacksam att jag har fått chansen att läsa och fördjupa mig i Folkes bok *Att kunna ta en storm*.

Thomas Taro Lennerfors är docent och arbetar som universitetslektor vid Institutionen för Teknikvetenskaper, Uppsala universitet.

Boken är Folkes livsberättelse, och som akademiker tilltalas jag av den här sortens personliga berättelser. Istället för att bedöma sanningsenligheten i Folkes bok, ser jag den som ett narrativ som skapar mening för och om Folke. Filosofer såsom Alasdair MacIntyre menar till och med att personlig identitet i huvudsak är konstruerad genom berättelser. Vad är det då för berättelse som Folke ger oss? En kronologisk livshistoria skriven av en 72-årig man, en återblick, ett slags individuellt meningsskapande, ett spridande av ett livsöde, och kanske en memoar. Den är därmed inte skriven av en tjugoårig Patriksson som nybliven skeppare, eller en trettioårig Patriksson som far och ägare till ett antal fartyg, en fyrtioårig Patriksson som ledare för Nordsjöfrakt och knappt tio fartyg, en femtioårig Patriksson i partnerskap med Lennart Bylock och på väg in på börsen, eller en sextioårig Patriksson som ordförande i Redareföreningen, VD för Transatlantic och ägare till trettiotal fartyg. Säkerligen hade vi fått andra berättelser om Patriksson skrev vid dessa tidpunkter. Berättelser om nuet, det förflutna och framtiden förändras hela tiden. Boken börjar med Folkes uppväxt i Skärhamn där Folkes far, liksom nästan alla andra pappor, var till sjöss. Hela samhället levde med sjöfarten: skäggiga frånvarande män, dofter av olja, tjära och sill, och inte minst Tjörnkakorna. Folke mönstrade som kockjungman på den tremastade skonaren *Wandia* som hans far köpt med sin svåger Ernst. Folke beundrade sin fars sjömanskap, kompetensen att reparera maskinen, lappa segel och inte minst, hur han kunde ta en storm. I kontrast till respekten för sjöfartstradition, närs hos Folke också en idé om effektivisering, rationalisering och snålhet. Folke får mersmak för havet, tar skepparexamen och köper fartyget *Sandön*.

I den andra delen, Skeppare på egen båt, beskrivs Folkes första tid som skeppare med en besättning bestående av Folkes far, Ernst, och kusinen Göte. Folke lär sig att göra ekonomiska kalkyler av Bosse Langley på mäklariet Kihlship. Inte att förglömma gifter han sig och får sin första, andra och tredje dotter. Folke köper en större båt och bryter sedan med familjetraditionen genom att bli tvåbåtsredare. Även vanliga pojkar verkar kunna lyckas. I den tredje delen, Ett bolag i blåstall, skapas Nordsjöfrakt som bolag, men varje båt ägdes såsom tidigare av ett antal partredare vilket skapade en kommunistisk-kapitalistisk blandekonomi. Hur skulle redarna komma överens? År 1975 var det femton delägare i Nordsjöfrakt och fem

fartyg. Men det gick bra. En affärsfilosofi i blåställ, där alla skulle vara lika och solidariska, kanske bidrog till samarbetsviljan. Under denna period gick Folke i land.

Den fjärde delen, I sjöfartskrisens svall, handlar om det kärva slutet av 1970-talet och 1980-talet. Patriksson blev tillfrågad att sitta med i en sjöfartspolitisk utredning och här möttes han av stora chefer och pampar; av lyx, makt och byråkrati. I dessa sammanhang efterfrågades Folkes kompetens som sjöman. Samtidigt arbetade Folke med att tänja reglerna för att få bättre villkor på sina egna fartyg. Här läser vi hur Oden Line startades och lades ned, och hur ScanAmerica (ett joint venture mellan Nordsjöfrakt och Gorthon) satsade på containertrafik, men avslutades. Nordsjöfrakt hade 36 delägare och tio fartyg.

I den femte delen, På kurs mot börsen, får vi insikt i den ovan nämnda kopplingen till löntagarfonder. Västfonden gick in i Nordsjöfrakt med ett lån på 15 miljoner, vilket väckte ett ramaskri i näringen. Samarbete med finska EFFOA inleddes och Västfonden satsade 30 miljoner kronor i denna affär – svindlande belopp i förhållande till Folkes första investeringar. År 1985 gjordes företaget om till ett aktiebolag – den kommunistisk-kapitalistiska företagsformen hade blivit ett hinder för företagets utveckling. Folke sökte då efter en ny partner eftersom det var osäkert om löntagarfonder skulle få finnas kvar, och fann Lennart Bylock som hade gått till sjöss i tonåren men sedan gjort snabb karriär i näringslivet. Bylock, som hade en brokig koncern med bl.a. massafabrik och åkeri, förde in det internationella tänket i Nordsjöfrakt.

Fusionen mellan Bylock och Nordsjöfrakt (B&N) på nyårsafton år 1989 inleder den sjätte delen, Bylock & Nordsjöfrakt. Gorthon köptes upp och rederidelen av B&N hade då trettio fartyg och ett tusental anställda. Professionaliteten ökade i koncernen. B&N noterades på Stockholmsbörsen och flyttade senare in i Läppstiftet i Göteborg. Folke blev erbjuden att sitta med i styrelsen för Frontline, som var en produkt av Uddevallavarvets tidigare nödlidande fartygsengagemang och vissa delar av återuppståndelsen av Salén. Folke fyllde femtio år och det var kalas. Men samtidigt vantrivdes han med kostym och slips i det fina kontoret. Banden till gamla vänner och kollegor försvagades. Då B&N köpte Svenska Orient Linien, fick de en flotta på runt fyrtio fartyg. Detta var guldår för företaget. Men Lennart Bylock

och Folke drog åt olika håll, och skilsmässan var ett faktum: en flyttade till Stockholm och en tillbaka till Skärhamn.

I öst och väst, börjar med inflytten i det nya kontorshuset uppe på berget i Skärhamn 1997, där jag träffade Folke. B&N Nordsjöfrakt, som företaget nu hette, mötte isbrytarna. Genom att sysselsätta isbrytare för isbrytning vintertid och offshore resten av året kunde man skapa lönsamhet. Men varken Folke eller någon i hans närhet kunde något om den senare verksamheten. Därför inleddes samarbete med Kistefos-koncernen vars huvudägare var Christen Sveaas. Förutom nybeställningar på bl.a. tre isbrytare ägdes år 1998 tjugofem fartyg inom roro och bulk. Folke sökte en ny partner efter Bylock, och det blev den svenska industrimannen Ulf G Lindén. Folke blev sedan, år 1999, ordförande i Redareföreningen.

Från Pol till Pol, del åtta, är både en avslutning och en blick framåt. Folke avsade sig VD-jobbet och Håkan Larsson, tidigare VD på Schenker, tillträdde. Man köpte tillbaka Gorthons, som såldes av vid skilsmässan mellan Folke och Bylock, och företaget bytte namn till TransAtlantic. Fartygen som beställdes på varv i Kina levererades i en mycket bra marknad, men mest spännande var offshore-satsningen. Dock dök marknaderna 2009. Håkan Larssons avgick och det följdes av en VD-karusell. Lägga till detta att Ulf Lindén dog och hans dotter inte ville fortsätta att äga aktier i företaget. Folke var i en svår sits – dåliga tider och ägarproblem. Lösningen kom genom partnern i TransAtlantics offshore-äventyr Christian Sveaas. Folke släppte kontrollen och Christian Sveaas blev ny huvudägare i TransAtlantic. Offshoredelen Trans Viking lämnade Skärhamn för Köpenhamn och den resterande delen Industrial Shipping köpte upp Österströms och flyttade till Göteborg. På den sista sidan i boken läser man att "Nu flyttar vi kontoren, och får trösta oss med att rederierna och arbetstillfällena till sjöss är i mycket goda händer".

I boken framställs Folke som en autentisk sjöfartsmänniska, en sjökapten in i benmärget, en solidarisk medmänniska i blåställ. Det är en historia om tillit och en Skärhamnsanda som höll ihop företaget. Denna enkla Folke kommer i kontakt med industrikapitalisterna och storredarna, med politiken, med lyxen, kändisarna och de fina salongerna. Men äktheten är en central princip genom hela berättelsen. Men i kombination med denna äkthet som sjöman, finns vilja till tillväxt, modernisering, rationalisering

och professionalisering. Folke kalkylerade noggrant. Partrederierna gjordes om till ett aktiebolag som senare börsnoterades. Från att vara svenskägt blev det internationellt ägt. Ägandeproblematiken som nästan per automatik drabbar ett växande rederi med ambitioner är tydlig i berättelsen. Avbrutna partnerskap med Bylock och Lindén, ledde till slut till att Sveaas tog kontrollen över rederiet. Ingen kan säga vad som kommer att hända med TransAtlantic i Sverige, men många tidigare utländska ägare har valt att avveckla den svenska verksamheten efter övertagande.

För att sammanfatta är boken är ett viktigt bidrag för förståelsen av modern svensk sjöfart. Den är välskriven och välillustrerad. Det enda som sticker i ögonen rent prosamässigt är slutet – att man på några sidor får följa sjöfartskrisen på 2000-talet och försäljningen av aktierna till Christian Sveaas. Det blir ett abrupt slut som lämnar läsaren i en slags emotionell limbo. Annars har boken något för nästan alla. Det finns mycket material att hämta för båtologer (en förteckning och bilder på alla fartyg), för sådana som är intresserade av Folkes privata liv (utsmyckat med många privata fotografier och betraktelser om hummerfiske), och för sådana såsom jag som är intresserade av det affärsmässiga, det entreprenöriella och det industriella. Något som jag också uppskattar är hur boken är kryddad med smarta trick som Folke använt sig av under sin karriär. Men förutom att vara en individuell berättelse tycker jag att boken förmedlar något annat – en uppmaning till alla att berätta och dokumentera sitt livs historia, om och om igen.

Gustav Jakob Petersson, *Insurance and Cartels through Wars and Depressions – Swedish Marine Insurance and Reinsurance between the World Wars*, *Umeå studies in economic history*, No. 44 (Umeå: Department of Economic History, Umeå University, 2011), 343 s., hft.

Anmäld av Kent Olsson

Som en infallsvinkel kan man välja tre nyckelord – svensk sjöförsäkring, karteller och mellankrigstiden. Sjöförsäkring anses vara en svår bransch. Bland utövarna sägs att kan man sjöförsäkring, så förstår man också andra former av försäkringar. Det är således ett komplext område författaren valt att hantera. Karteller, nyckelord nummer två, gör avhandlingen till en del av en vid flera ekonomisk historiska institutioner pågående forskning. Slutsatserna kommer därför att integreras i ett större sammanhang, vilket ger fördelar såväl för forskningen om karteller som för möjligheterna att på ett fruktbart sätt hantera sjöförsäkringen. Det tredje nyckelordet är tidsperioden, tiden 1919 till 1939, känd som den gamla onda tiden och kartellernas mest intensiva tid. Dessutom tillkommer att medan mellankrigstiden förr betraktades som en transportsträcka före den stora och ständiga tillväxtens tid, så har den oroliga ekonomiska utvecklingen på senare år fått mellankrigstiden att framstå som en spegel av vår egen tid med ökat intresse som följd. Valet av epok ter sig därför väl motiverad.

De källor författaren utnyttjat är vad gäller primärmaterial den svenska branschorganisationens och den internationella sammanslutningens arkiv. I övrigt används främst statliga utredningar, deras underlag och ett antal företagshistoriker. Branschorganisationens historia sätts därmed in i ett ekonomisk historiskt metodiskt och teoretiskt sammanhang, vilket är en nödvändighet för att sammanhangen ska bli gripbara. Sjöförsäkring är nämligen en komplex verksamhet. De tre "ursprungliga" försäkringarna var fartyg och laster samt återförsäkring. Det senare innebar att de som direkt försäkrat fartyg och laster minskade risktagandet, samtidigt som de delade med sig av premierna. Med tiden tydliggjordes allt fler försäkringsbehov.

Kent Olsson är docent och arbetar som forskare vid Ekonomisk-historiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

En slags övrig försäkring infördes med början vid sekelskiftet, en redarnas drulleförsäkring. Krig visade sig också svåra att täcka inom ramen för vanliga försäkringar. Vid världskrig eller när det egna landet var krigförande part blev staten den enda tänkbara garanten. Privata försäkringar dominerade däremot när det egna landet inte var inblandat, men där konflikter skapade svårbedömbara risker.

Det ter sig också nödvändigt att säga något om företagsformerna, aktiebolag och ömsediga bolag, där de senare var kooperativa. I Sverige blev last- och återförsäkring en verksamhet främst för aktiebolagen, medan försäkringen av fartyg mestadels var ömsesidig med dominans för ett företag, Ångassurans Föreningen i Göteborg. Last- och återförsäkring däremot utövades av många aktörer, som inte sällan också arbetade med olika slags försäkringar. De olika organisationsformerna fick till följd att branschens lönsamhetsproblem löstes på olika vis. Fartygsförsäkringarna fick en anglosaxisk lösning, ett stort företag dominerade, medan lastförsäkringen fick en tysk lösning med ett utnyttjande av nationella och internationella karteller. Avhandlingen sysslar främst med den del av sjöförsäkringen som hanterade laster och återförsäkring. Men då det inte fanns någon tydlig renodling mellan sjöförsäkringens olika delar, har också fartygsförsäkring och ömsesidiga bolag med nödvändighet en inte obetydlig del i framställningen.

Arbetet fokuserar på fem frågor. Den första gäller vad bolagen uppfattade som utmaningar. De hade sitt ursprung i tidens karaktär av lång nedåtgående ekonomisk våg med en stagnerande handel och sjöfart. Det innebar fallande premieinkomster kombinerat med stigande administrationskostnader. Andra konkreta hot var introduktionen av motorfartyget, minrisker och växelkursernas fluktuationer. Det senare försvårade kalkylerbarheten i den internationella verksamheten. Den andra frågan är vilka följder det fick för försäkringsbolagen. En intressant slutsats ger jämförelsen mellan vinsterna för aktiebolag och ömsesidiga. Den rimliga tanken är att aktiebolagen borde sträva efter att maximera sina vinster, medan de ömsesidiga istället skulle ha som mål att göra modesta vinster och gynna sina ägare redarna. Krisen på 1920-talet ger motsatt resultat med goda vinster för de ömsesidiga och svaga för bolagen. Båda misslyckades således att nå sina mål.

Den tredje frågan gällde kartellstrategierna, hur svårt det blev att ge-

nomföra dem och hur varaktiga de blev. Lösningen på de sjunkande premieintäkternas problem blev samverkan genom en kartell i branschorganisationen, Sjöassuradörernas Förening (SAMU). Svaga konjunkturer minskade risken för nya nyetableringar. SAMU effektiviserades. Bindande majoritetsbeslut infördes och organisationen fick döma ut böter. Kartellens stora insats gällde tarifferna. Andra åtgärder var en uppdelning av marknaden för försäkringar för svensk import och för svenska offentliga institutioner. Åtgärderna gav utslag för lastförsäkringar, men inte för fartygsförsäkringar.

De ömsesidiga vägrade medverka. På lastsidan fanns inget ömsesidigt bolag och uppkomsten av ett sådant under andra halvan av 1930-talet lyckades bolagen förhindra. Men problemet var konkurrensen från utlandet, inte minst från England. Kunder kunde hota med att försäkra utomlands. Men inga utländska bolag var verksamma i Sverige, varför hotet att förlora kunder kom från ett aktivt agerande från deras sida. Trots svårigheter fanns alla medlemmar kvar i kartellen fram till år 1939. Det skedde ett ökat samarbete efter år 1929 genom International Union of Marine Insurance (IUMI) den internationella organisationen. Det var följden av 30-talskrisens stora överkapacitet. Genom sådant samarbete kunde man sträva efter att minska den internationella konkurrensen. Bolag som bröt mot reglerna kunde hindras att nå lönsamhet genom att de inte fick återförsäkra.

De fjärde och femte frågorna handlar om i vilken grad bolagens eget agerande kompenserade tidens svårigheter. Svaret blev att så delvis var fallet, men att fluktuerande handel och växelkurser skapade ständiga problem. Aktiebolagen inriktade på lastförsäkring var mer utsatta än de ömsesidiga med skrovförsäkringarna, vilket markerar en skillnad i fluktuationer mellan handel och sjöfart. Företagen genomförde en ökad återförsäkring och en diversifiering. Den ökade återförsäkringen innebar att bolagen minskade riskerna – en nödvändighet i de oroliga tiderna. Till slut kom hälften av bolagens premier från återförsäkring. Diversifieringen fick sjöförsäkringsbolagen att gå in i andra försäkringsbranscher och att försäkringsbolag utifrån tog upp sjöförsäkring.

Med hjälp av ett ekonomisk historiskt synsätt och regelverken kring karteller har författaren således framgångsrikt lyckats skapa en intresseväck-

ande analys och översikt över den svårfångade lastförsäkringens villkor under den ekonomiskt besvärliga mellankrigstiden. Bland annat med hjälp av jämförelser mellan villkoren för last- och skrovförsäkringar erhålls intressanta slutsatser, samtidigt som kartellvillkoren för en internationellt utsatt bransch klarläggs. Det framgår tydligt av avhandlingen att sjöförsäkringens villkor i stort bestämdes av variationer i handel och sjöfart. Det är därför möjligt att en framtida forskning måste inriktas på att närmare förklara de sambanden genom att mer utförligt penetrera förändringar i handel och sjöfart.

Niklas Zetterling och Dan Öberg, *Kampen om Stilla havet. Den kejserliga japanska flottans hangarfartyg*, (Stockholm: Norstedts, 2012). 273 s., inb., ill.

Anmäld av Pär Flyghed

Det har skrivits hyllmeter, och säkerligen hyllkilometer, om andra världskriget i allmänhet och Stilla havskriget i synnerhet. Den relevanta frågeställningen när en ny bok kommer ut är således vad nyttan är med att skriva ännu en bok i genren? Till att börja med är boken skriven av svenska författare på svenska, vilket är ovanligt vad avser litteratur om Stilla havskriget. Det andra är att författarna främst har använt sig av japanska primärkällor såsom dagböcker, arkivhandlingar och intervjuer för textunderlaget. De flesta böcker i genren är skrivna av amerikaner på engelska, d.v.s. utifrån vinnarens version av kriget. I den här boken är det med andra ord det japanska, och därmed förlorarens perspektiv, som är ledstjärnan. Dessa båda faktorer, det japanska perspektivet, skrivet av svenska författare, utgör en kombination som är unik. Men är innehållet unikt? Kommer författarna fram till nya slutsatser i diskursen kring Stilla havskriget? Jag ska återkomma i den frågan.

Pär Flyghed är kommendörkapten och arbetar vid Insatsstaben, Högkvarteret, Försvarsmakten.

Boken kretsar kring de två japanska hangarfartygen *Zuikaku* och *Shokaku*s operationer under det andra världskriget. Från att fartygen byggs till krigets slut, genom kända slag som Pearl Harbour, Midway och Salomonöarna, lotsar författarna läsaren genom Stillahavskriget. Författarna beskriver även i ett kapitel hur utbildningen av sjöofficerare i Japan gick till. Som grund för den fortsatta berättelsen använder författarna skickligt de japanska primärkällorna från personer som tjänstgjort ombord eller i nära anslutning till hangarfartygen.

I många böcker om andra världskriget som skildrar personliga händelser är det oftast chefer eller personer som på ett eller annat sätt hjälteförklaras som står i fokus. Inom flyglitteratur är det dessutom nästan alltid piloter som skildras. Zetterling och Öberg bryter det här mönstret och låter istället den vanlige sjömannen, akterskytten, mekanikern eller läkaren få framträda. Piloters skildringar finns visserligen med men de tar inte överhand utan utgör bara en del av alla japanska kombattanter vars upplevelser återberättas.

Genom den stora mängden primärkällor framkommer det synnerligen väl att författarna har lagt ner mycket möda på att få fram en så äkta japansk bild av Stillahavskriget som möjligt. Denna ambition är synlig genomgående i boken och bidrar därmed till ett synnerligen seriöst intryck. Texten är vidare välskriven och lättläst varför det är en fröjd att läsa och det är svårt att lägga undan texten när ett kapitel tagit slut.

Källornas berättelser vävs in mellan allt från taktik, operativ verksamhet och krigets strategi. Det är oftast vanskligt att i skrift ständigt svänga mellan krigföringsnivåerna på detta sätt då det nästan alltid finns risk för sammanblandning dem emellan. Men Zetterling och Öberg gör det naturligt, välbalanserat och som nämnts mycket lättläst. Berättarstilen är i mångt och mycket lik den som förekommer i Antony Beevors böcker, t.ex. boken *Stalingrad*, och bidrar därmed till en ny typ av stilbildning inom militärhistorisk litteratur när den vanlige människan är i centrum men omgiven av en beskrivning om ett större sammanhang. Då och då görs vissa sidoutvikningar i *Kampen om Stilla havet* som egentligen inte har med de båda hangarfartygen att göra vilket kan kännas störande. Dessa sidoutvikningar berikar visserligen helhetsbilden av kriget men det hade kanske funnits andra delar att fördjupa sig inom som varit mer intressanta och mer relevanta

för huvudberättelsen. T.ex. behandlas nedskjutningen av amiral Yamamotos flygplan med en enda mening, vars konsekvenser borde kunnat få mer utrymme i boken.

Författarna återkommer ständigt till den strategiska orsaken att Japan förlorade kriget, nämligen USA:s överlägsna industripotential. Det finns nog ingen idag som tvivlar på att detta inte skulle innehålla någon sanning. Men eftersom boken även spänner över operativ- och taktisk nivå så hade den tjänat på flera djupare resonemang i liknande frågor på dessa båda nivåer. Säkerligen som en följd av en medveten avgränsning har inte heller den tekniska utvecklingen, och dess betydelse, givits något egentligt utrymme. Exempelvis är varken de japanska hangarfartygens bristande konstruktion vad avser skydd eller det japanska luftvärnets avsaknad av zonrör medtaget. Det hade säkerligen inte inneburit någon skillnad för utgången av kriget på lång sikt, men sjöslag såsom Midway och Salomonöarna hade kanske kunnat få ett annat utfall.

Har boken något nytt att tillföra? Är boken unik till sitt innehåll? Det enkla svaret är – nej! Många av de perspektiv som återfinns i *Kampen om Stilla havet* finns i andra böcker, om än kanske inte i alla detaljer. Men det mer komplicerade svaret är ändå att många av de japanska primärkällorna som används är nya i litteraturform och mängden sammantaget ger ett unikt perspektiv i sig. Det faktum att boken är skriven om en del av det andra världskriget som för de flesta svenskar är okänt gör att den blir synnerligen läsvärd för alla som på något sätt har intresse för krigshistoria i allmänhet och andra världskriget i synnerhet.

Kan boken användas till mer än bara intressant läsning om Japans Stilla-havskrig? Bokens bredd utgör en potential för varierad användning. Exempelvis skulle det vara möjligt att med Mahans teorier om sjökriget använda boken som del av litteratur i ämnet sjökrigsvetenskap med seminariebehandling där Japans operativa doktriner under det andra världskriget kan tänkas stå i centrum. Boken visar också tydligt på hur den enskilda människan kan påverkas av krig vilket kan leda till filosofiska reflektioner kring detta och den bör därför vara nyttigt studiemateriel för alla blivande officerare.

Nicholas Black, *The British Naval Staff in the First World War* (Woodbridge: The Boydell Press, 2011). 333 s., inb.

Anmäld av Bengt Larsson

Studier av militär stabsverksamhet i vid mening, dvs. stabers tillkomst, funktioner, bemanning, utveckling, arbete och effektivitet tillhör sällsyntheterna i den akademiska floden av publikationer. Studier av marin stabsverksamhet är om möjligt än mer sällsynta. Det är därför dubbelt glädjande att ställas inför något så sällsynt som en studie över marin stabsverksamhet som dessutom välförtjänt uppmärksamats och prisbelönats. Nicholas Blacks bok belönades 2010 med The Society for Nautical Research's prestigefyllda Anderson-medalj. Black tillhör dessutom inte det etablerade skiktet av akademiska forskare med marin inriktning, utan han försörjer sig som huvudlärare i historia vid anrika Dulwich College.

Den brittiska marinstaben, ofta felaktigt sammanblandad med och därför vanligen benämnd "Amiralitetet", har inte mer än hundra år på nacken. Under mellankrigstiden utsattes den och dess prestationer under kriget för skarp kritik, vilken bl.a. gick ut på att staben varit för liten, för svagt bemannad, oskickligt ledd och varit mer till hinder än till nytta för krigföringen till sjöss. Denna kritik stammade framför allt från ledande sjöofficerare, men kom att nå acceptans och legitimitet även hos ledande forskare in i modern tid. Black vill med sin studie bl.a. undersöka om den etablerade bilden verkligen håller för en vetenskaplig undersökning.

Boken inleds med en omfattande analys av stabens personella förhållanden. Personalens grad av professionalism, kompetens, sammansättning, bemanning och rekrytering skärsådas och i samband med detta förs också ett källkritiskt resonemang om hur denna studie i detta fall skiljer sig från tidigare redovisningar. Därefter redogör författaren för bakgrunden till stabens tillkomst, dess uppsättande, utveckling och huvudsakliga arbete intill krigsutbrottet. Författaren väljer sedan en i huvudsak kronologiskt redovisning, där krigsåren tidsmässigt kapitelindelas utifrån vilka som för tillfället tjänstgjorde som Marinminister (First Lord of the Admiralty) respektive

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör vid Tredje sjöstridsflottiljen, Karlskrona.

Chef för Marinen (First Sea Lord). Den personliga och yrkesmässiga relationen mellan dessa kom i mycket hög utsträckning att på olika sätt prägla och påverka stabens utveckling och verksamhet. Mot bakgrund av dessa skiftande huvudmän och dessas varierande grad av intresse och påverkan redogörs sedan i kapitlen för stabens utveckling och roll i olika större frågor och operationer.

Resultaten och slutsatserna av Blacks studie är om inte revolutionerande inom sitt ämne så åtminstone närmast sensationella. Författaren påvisar på ett övertygande sätt att den brittiska Marinstaben var både betydligt större, mer diversifierad, specialiserad och väsentligen mer effektiv och därmed betydelsefull, än vad som tidigare varit den gängse uppfattningen. Personalen var t.ex. i hög utsträckning professionellt rekryterad, hade hög kompetens och stabstjänstgöringen var dessutom meriterande för vidare tjänstgöring och befordran. Black konstaterar också att mycket av den kritik som riktats mot staben bottnar i att man tidigare inte förstått att staben skapats och fungerade som en informationshanteringsorganisation snarare än en planeringsorganisation med operativ inriktning.

I boken har Black inte tvekat för att rikta tidvis kraftig, för att inte säga förintande kritik av tidigare sjöhistoriska auktoriteter och deras beskrivning av samma ämne. Framför allt drabbar denna kritik de f.d. stabs- tillika sjöofficerarna Herbert Richmond, Joseph Kentworthy och Kenneth Dewar men även t.ex. professor Arthur Marder. Dessa, menar Black, låg i allt väsentligt bakom den felaktiga och alltigenom negativa bild av den brittiska Marinstaben som varit dominerande alltsedan krigsslutet år 1918. Till bokens styrka hör bl.a. författarens förmåga att på ett initierat och lättfattligt sätt beskriva relativt komplexa och långt ifrån lättillgängliga förhållanden. Till detta bidrar ändamålsenliga, belysande tabeller och diagram, samt författarens goda stilistik och utmärkta språkbehandling.

Studien har i första hand genomförts med grundforskning utgående ifrån primärkällor vilket ger den hög vetenskaplig trovärdighet. Denna förstärks ytterligare genom att författaren har utnyttjat en avsevärd mängd sekundärkällor som referensmaterial och med dessa som grund för han övertygande källkritiska resonemang. Black har författat en mycket välskriven och läsvärd bok. Boken är av intresse framför allt för den marinhistoriskt

intresserade, främst med intresse för ledning och stabstjänst och den kan med fördel tjäna som modell och inspirationskälla för forskare inom stabs- och organisationslära. Nicholas Black har genom sin studie inte bara genomfört en vetenskaplig prestation, utan han har också lyft fram och i viss mån också räddat äran hos de tidigare bortglömda individerna i det stabsmaskineri vilket faktiskt var en förutsättning för att nå framgång i sjökriget 1914–18.

Helen Doe & Richard Harding (red.), *Naval Leadership and Management 1650–1950* (Woodbridge: The Boydell Press, 2012). 206 s., inb.

Anmäld av Per Edling

I den kungliga brittiska flottan minns man amiral Nelsons bedrifter som om det vore igår. Det förekommer till och med att officerare som seglar under den brittiska örlogsflaggan idag rycker på axlarna och förkastar ett förslag med orden "Nelson wouldn't have done that". Även i Sverige är Nelson den namnkunnigaste av amiraler. Han är mer omsjungen än våra egna sjöhjältar Ehrenskiöld, Horn och Psilander. Nelson är dock bara en i raden av brittiska sjömän som upprätthållit och utökat det brittiska imperiet långt från London. Hur hålls örlogsfartyg rustade tusentals sjömil från byggnadsvarvet? Hur mönstras besättningar och hur sker vakansrekryteringen flera månaders sjöresa från hemmahamnen? Svaret är: genom ledarskap, organisation och "jävlaranamma". Det är om dessa discipliner som *Naval Leadership and Management 1650–1950* handlar.

Marinhistorikerna Helen Doe och Richard Harding har i sin bok samlat artiklar från framstående kollegor och fördelat dem på fyra kapitel – sjöhjältens plats, ledarskap och organisatoriska friktioner, förmåga att leda och utövande av sjömakt, samt slutligen utvecklingen av ledarskapsträning un-

Per Edling är kommandörkapten, stabschef vid Första ubåtsflottiljen och doktorand i historia vid Åbo akademi.

der åren 1800–1950. Tillsammans har författarna studerat olika aspekter av det marina ledarskapet. De har belyst frågor som ledarskapsutmaningar på bortastation, vådan av slapphet samt samverkan med officerare från andra försvarsgrenar. Likaså skildras örlogshamnarnas logistikfunktioner, myterier, kapare och det modernare ledarskap som den industriella revolutionen framtvingade.

Förutom de intressanta och detaljerade beskrivningarna av respektive spörsmål förs en mer övergripande diskussion om den marina betydelsen för utvecklingen av det europeiska statsbygget. Vi känner här igen vår egen svenske marinhistoriker Jan Glete och dennes studier för att pröva sin tes: marint våldsmonopol som förutsättning för statsbyggande. Rustandet av sjöstridskrafter ledde till att de europeiska nationerna utvecklade administrativa system som i sin tur gav dem marina stridskrafter, vilka kunde hålla sjövägarna öppna och därmed kontrollera handeln till sjöss. Lokala maktstrukturer, pirater och vrakplundrare, kunde konkurreras ut och statens välstånd började växa. När våldsmonopolet sedan spred sig iland fick det feodala samhällets adelsmän se sin handlingsfrihet bli beskuren. Skatteintäkterna hamnade i kungens kistor. Trots sitt annars goda internationella rykte nämns dessvärre inte Glete. Möjligen har dock författarna tagit hänsyn till Gletes påpekande att den moderna marina utvecklingens tät en gång utgjordes av länder som Nederländerna och Sverige. Det brittiska primatet till sjöss skildras i boken som något evigt, vilket må vara sant under den studerade perioden, men varken före eller efter. Plötsligt förstår man varför arbetet just spänner över åren 1650–1950.

Hursomhelst, boken för alltså ett antal olika diskussioner på flera plan och man skulle kunna tro att läsaren skulle ha svårt att få ett ordentligt grepp om det mångfacetterade ämne som den avhandlar. Så är dock inte alls fallet. Redaktörerna Doe och Harding har omsorgsfullt valt ut och kategoriserat artiklarna. Dessutom introduceras respektive avsnitt i en smart inledning, vilken ger bra stadga åt resten av den angenäma läsningen. Några mer omfattande teoretiska resonemang förs inte, men det faktum att frågan belyses från flera olika håll gör att den tecknade bilden känns gedigen och relevant. De olika författarna har givetvis använt olika typer av källor. Vissa skribenter refererar till omfattande arkivarbeten medan andra har nyttjat andra forskares framställningar. Denna skillnad gör dock inte att bo-

ken känns spretig eller ojämn utan istället påfallande välkammad. Även i detta avseende kan man ana redaktörernas vakande ögon och vässade pennor. Möjligen beror den stilistiska likriktningen även på att majoriteten av forskarna är verksamma vid Exeters universitet.

Boken handlar alltså om ledarskap i med- och motvind. Vilka särdrag i det marina ledarskapet är det då som lyfts fram i denna bok? Vad var det egentligen i Nelsons befälsföring som gjorde att han kunde behärska de sju haven? Utan att de nödvändigtvis påtalar det, lyfter kapitlen tillsammans fram tre faktorer som svar på dessa frågor. Den första faktorn har vi redan snuddat vid. Britterna lyckades före sina främsta konkurrenter Frankrike och Spanien utveckla ett fungerande administrativt system för att personal- och materielförsörja sin flotta. Detta var uppbyggt kring amiralitetet, som hade ett järngrepp om sjöstridskrafterna. Trots att amiralitetets herrar var tvungna att samarbeta med många andra statsorganismer, för att flottan skulle få det stöd som dess verksamhet krävde, visade den valda organisationen på nyttan av ett centralt marint befäl.

Den andra faktorn har att göra med de brittiska koloniernas långtgående politiska, merkantila och ekonomiska åligganden. För att kunna verkställa Londons vilja och säkra inflödet av rå- och kolonialvaror krävdes en samordning av den brittiska kronans samtliga resurser. Sjöstridskrafternas uppgift var inte begränsad till att kontrollera de livsnödvändiga sjövägarna. De ansvarade också för att föra fram det brittiska imperiets absolut främsta maktmedel: dess marina övertalningsmetod, vilken senare skulle få smeknamnet kanonbåtsdiplomati. Denna kombination, garant för varutillströmningen och yttersta frambärare av den politiska viljan, gav sjöstridskrafterna en central plats i det brittiska politiska och socioekonomiska systemet. Det fanns helt enkelt inte något alternativ än att lyckas och det var mot denna bakgrund som sjöstridskrafterna byggdes och bemannades. Flottan visste vad den skulle göra.

Den tredje faktorn till de brittiska officerarnas goda förmåga att leda sina män i strid var att det var just vad de gjorde. En officer fick inte lära sig några andra yrken än att navigera och att slåss. Detta synsätt lever kvar än idag och skillnaden med de amerikanska kusinerna är påtaglig. Exempelvis måste en ubåtschef i den amerikanska flottan genomgå en lång reaktorinjenjörsutbildning och dessutom varit fartygsingenjör ombord innan han

får hissa sitt befälstecken. Den brittiske kollegan får istället, förutom sin grundläggande akademiska skolning innan Sjökrickans curriculum anträds, lära sig navigation, sjötaktik och marinhistoria – han får lära sig att slåss till sjöss.

Tiden går. Slakten följer släktens gång. Läget förändras. I många avseenden är dagens chefers till sjöss sits annorlunda än vad den var för Nelson. Det finns dock all anledning att tro att de framgångsfaktorer som Doe och Harding lyfter fram – ett marint chefskap, tydliga och samhällsviktiga uppgifter och en sjöofficerskår som vet hur man slåss – är både eviga och sanna. Vad kan vi lära oss av detta?

John D. Grainger, *Dictionary of British Naval Battles*
(Woodbridge: Boydell Press, 2012). 602 s., inb., ill.

Anmäld av Ingvar Sjöblom

John D. Grainger är en flitig militärhistorisk skribent och har författat ett antal böcker som spänner mellan romersk sjökrigföring fram till andra världskriget. Nu är han aktuell med ett uppslagsverk om brittiska sjöslag. Eller rättare sagt är det en katalog eller en lång lista i alfabetisk ordning. På 500 sidor presenteras tusentals sjökrig, fartyg, sjöslag, städer och havsområden. Det är en minimalistisk framställning där varje nedslag får ett par rader eller upp till ett stycke vardera. Grainger redogör i inledningen för en av bokens många utmaningar. Vad var brittiskt före 1707? De brittiska öarna med Irland, Skottland och Wales inkluderas, medan kanadensiska, indiska, australiensiska och sydafrikanska flottor räknats bort trots att de under senare perioder mer eller mindre kontrollerades av britterna. Grainger tar ett enormt kronologiskt svep och avslutar med andra världskriget. Bokens styrka finns i det nästan hundra sidor långa registret som avslutar boken.

Ingvar Sjöblom är adjunkt i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan och styrelsemedlem av Sjöhistoriska Samfundet.

Utan registret hade det varit svårt att navigera rätt, men det krävs förkunskaper om brittisk sjökrigshistoria för att fullt ut kunna utnyttja boken.

Urvalet kan ibland tyckas lite märkligt. Lord Nelsons amiralsfartyg *HMS Victory* saknas under framställningen av slaget vid Trafalgar 1805 (s. 469). Däremot får vi som enskilda händelser reda på att *HMS Victory* anföll en fransk konvoj år 1781, erövrade fartyget *Embuscade* år 1803 och två danska kanonbåtar år 1811 (s. 485–486). Rent generellt är fartyg med i framställningen då de aktivt anfaller eller på annat sätt deltar i en sjökrigshändelse, på gott och på ont. Boken inleds med bokstaven "A" och den gamla kryssaren Aboukir som i september 1914 sänktes av ubåten U-9 vid Doggers bank. Därefter följer presentationen av två landstigningsoperationer mot viken (Aboukir Bay) som genomfördes 1801 och 1807. Nelsons briljanta och avgörande sjöslag mot Napoleons franska flotta i Aboukir 1798 presenteras under bokstaven "N" och heter kort och gott "The Nile, 1 August 1798" (s. 316). Eftersom slaget om Nilen också är känt som Battle of Aboukir borde rimligen framställningen tjänat på en korskoppling för att underlätta bläddrande i uppslagsboken.

Även själva sjöslagspresentationen diskuteras. Här anges hur Nelsons något underlägsna flotta angriper den förankrade franska flottan. Vi får reda på antalet fartyg som förloras. Av fransmännens 13 linjeskepp och fyra fregatter, sänks två linjeskepp och två fregatter. Nio linjeskepp erövras och bara fyra franska fartyg lyckas fly. Konsekvent presenteras aldrig förlustsiffror i framställningarna. Det hade säkerligen lett till ett tjockare uppslagsverk, men samtidigt hade nog framställningen tjänat på detta i vissa fall. I slaget vid Nilen förlorar Nelson ett par hundra besättningsmän medan flera tusen dör på fransk sida. Lika många tas till fånga. Konsekvensen av slaget blir att Napoleons styrkor i Egypten isoleras under ett år.

Det är inte många gånger som svenska fartyg dyker upp i Graingers uppslagsbok. Svenska kopplingar återfinns första gången under uppslagsordet "Baltic Sea" (s. 65). Där uppmärksammas att amiral Sir John Norris inte anföll något fartyg alls under sina sex år i Östersjön mellan 1715–1721. Syftet var att skydda brittiska handelskonvojer mot svenska kapare. Det gjorde däremot amiral Sir George Byng som år 1716 erövrade svenska fregatten *Ilderim* om 36 kanoner. Fregatten skänktes senare till den danska flottan. Den danska huvudstaden Köpenhamn får relativt stort utrymme i

boken (s. 129). Här får vi reda på att det år 1700 seglade en engelsk-nederländsk flotta tillsammans med en svensk flotta till Köpenhamn i syfte att tvinga fram en dansk fred. Tilltaget lyckades. I slaget vid Köpenhamn 1801 beskrivs att orsaken till det brittiska anfallet mot staden var att splittra alliansen mellan Sverige, Danmark och Ryssland. Efter den brittiska segern drog sig den svenska flottan tillbaka till Karlskrona och den ryska flottan tog sedermera tillflykten till Kronstadt.

Under rubriken "Leeward Islands 1801", redogör Grainger för hur konteramiral John Duckworth tvingade svenskarna att kapitulera öarna Sankt Barthelemy och Sankt Martin (s. 264). En kort notis berör den brittiska fregatten *Pallas* som vid Conquet Roads 1759 beslagtogs fyra svenska handelsfartyg (s. 341). En annan notering handlar om fartyget *Phenix* som i december 1653 transporterade den brittiske ambassadören Bulstrode White-locke till Sverige (s. 357). Avslutningsvis nämns att år 1808 anfölls det brittiska fartyget *Quebeck* av det danska skeppet *Prins Christian Frederik*. Ombord på *Quebeck* fanns subsidier till Sverige (s. 376). Som sagt, svenska flottan återfinns i periferin.

Ur ett svenskt perspektiv skulle det även ha varit intressant att läsa om Gustaf von Psilander och slaget vid Orford Ness 1704. Händelsen är naturligtvis för liten där Psilander på skeppet *Öland* eskorterade svenska handelsfartyg genom den engelska kanalen. En engelsk flotteskader gick till anfall efter att Psilander vägrat hälsa och fällt märsseglet. Han gav sig efter fyra timmars strid då fartyget var manöverodugligt. Däremot hade det varit spännande att läsa mer om belägringen av ryskkontrollerade Bomarsunds fästning på Åland 1854. Bara fyra rader om den fransk-brittiska sjöoperationen under Krimkriget känns för lite (s. 84).

Det är lite svårt att fullt ut förstå målgruppen för John D. Graingers bok. Uppslagsverket kräver en del förkunskaper för att hitta rätt. Här finns korta (på några rader) redogörelser över spanska armadan 1588, slaget vid Jutland 1916 eller D-dagen 1944. Frågan är om den vetgirige får tillräckligt med underlag? Litteraturlistan lämnar en del i övrigt att önska. Författaren utger sig heller inte för att vara komplett eller fullständig i sin framställning, men formatet är för otillräckligt för min del. Det är en snygg och omfattande bok. Den som söker utförligare underlag får söka sig någon annanstans.

Richard Areschoug, *Brännpunkt Sydatlanten: Falklandskriget 1982* (Stockholm: Svenskt militärhistoriskt bibliotek, 2012). 255 s., inb., ill.

Anmäld av Fredrik Eriksson

Falklandskriget, som utspelade sig för trettio år sedan, är på många sätt mytomspunnet. Det utspelade sig på en avlägsen plats med synnerligen bistert klimat. Kriget utkämpades mellan Storbritannien och Argentina vilka, trots motsättningar över Falklandsöarna, inte var arvfienter, eller hade varit i krig tidigare. Kalla kriget pågick och Storbritannien såväl som Argentina var fast förankrade i den västliga sfären. Det var också ett krig där båda sidorna använde moderna västliga vapensystem. Falklandskriget hade långtgående politiska konsekvenser, bl.a. i relationen mellan Storbritannien och USA, men också genom diskussioner om internationell rätt.

Richard Areschoug har nu valt att skildra Falklandskriget i boken *Brännpunkt Sydatlanten* och i huvudsak slutför han sitt syfte väl. Utgångspunkten är att beskriva och diskutera de stora komplikationer som det innebär att strida på denna avlägsna plats. I inledningen diskuterar författaren också den problematiska rättsliga situationen gällande Falklands, något som utgör själva fonden till kriget. Detta är något som återkommer idag eftersom upptäckten av oljetillgångar i området gör att Falklands återigen är grunden för motsättningar mellan Storbritannien och Argentina.

En anledning att skriva boken är att det saknas en studie av den operativa kontexten på svenska. Det stämmer, eftersom svenska förläggare valt att ta bort exempelvis avsnitten om politiken i översatta verk. De politiska motsättningarna i Storbritannien och i Argentina är nämligen av central betydelse för hur vissa beslut skall förstås. Inte minst Argentinas beslut att invadera Falklandsöarna är ett sådant, liksom Storbritanniens val av svar. Det finns dock brister i den politiska redogörelsen även hos Areschoug, exempelvis det något enögda brittiska perspektivet. I allt väsentligt är det intressant och fyller sitt syfte. Till Areschougs försvar måste dock anföras att denna bok har bra mycket mer information och diskussion om Argentina än många andra verk.

Fredrik Eriksson är docent i historia och verksam vid Försvarshögskolan.

I vissa fall blir, som redan nämnts, historieskrivningen något enögd och en blick på litteraturförteckningen visar på en nästan bedövande övervikt för brittisk litteratur, också när det gäller Argentina. Detta behöver i sig inte vara ett problem, om man är tydlig med detta och diskuterar vilken problematik det leder till. Detta kan låta gnälligt men är faktiskt en väsentlig invändning. Det finns nämligen stora problem i den brittiska historieskrivningen omkring Falklandsöarna, eftersom det finns ett definitivt "före" Falklands, med en historieuppfattning karaktäriserat av ekonomisk, politisk och militär nedgång.

Det finns också ett "efter", karaktäriserat av uppfattningen att Storbritannien fortfarande är en global makt, med stora militära företräden. Falklands är en milstolpe i brittisk självbild och att då använda främst brittisk litteratur gör att man ibland blir lite tveksam.

Ytterligare ett källkritiskt problem är användandet av minneslitteratur, memoarer och dylikt. Detta hade kunnat förtjäna en diskussion omkring minnen och memoarers källvärde. Vissa delar av minnena kan faktiskt vara efterhandskonstruktioner och detta bör man hela tiden vara medveten om. Med detta sagt är redogörelsen synnerligen intressant och som läsare får man en bild av hur komplicerad denna konflikt faktiskt var. Inte bara från det brittiska perspektivet med att sätta samman en militär styrka för att resa till södra halvklotet, utan även från Argentinas synvinkel. Man kunde tro att Falklands ligger mycket nära Argentina och att militära operationer i närområdet inte borde vara särskilt komplicerade, men tvärtom. Areschoug visar hur underhållsproblemen, klimatet och avstånden, hotade att omöjliggöra operationen.

När det gäller själva striderna beskriver Areschoug dessa till sjöss och till lands såväl som i luften. Några av de faktorer som sticker ut är de stora problem som den brittiska styrkan hade med sjötransporterna och möjligheten att skydda sina fartyg.

Ett lika stort problem hade den argentinska sidan med att bekämpa de brittiska fartygen. Britterna hade inget ordentligt jaktflyg utan förlitade sig på sina Sea Harriers, vilkas primära uppgift egentligen inte är luftstrid. Ur detta fenomen kommer också konflikten mellan militärer och politiker i Storbritannien, nämligen att med nedrustning följer alltid en prislapp.

Avskaffandet av de stora hangarfartygen gjorde att luftskydd helt och hållet byggde på Harriers och luftvärnsrobotar.

På den argentinska sidan var problemen också mycket stora, främst eftersom Harrierflygplanen faktiskt fungerade i jaktstrid mot det argentinska attackflyget, som i och för sig inte var helt modernt. Men lika stora problem var räckvidder, lufttankning, brist på jaktskydd och brist på Exocetrobotar. Inte minst blindgångare är ett återkommande problem för argentinarna. Många av de bomber som släpptes exploderade aldrig, men trots allt gjorde de amerikanska andra världskrigsbomberna stor skada på lätt bepansrade brittiska fartyg. Om bomberna faktiskt exploderat hade de brittiska förlusterna stigit ordentligt. Det Areschoug faktiskt åskådliggör är problemet med ny teknik och en ibland alltför stor tilltro till denna. Brittiska flottans luftvärn byggde nämligen på robotar och det fanns inget eldrörsluftvärn att tala om. Detta hade avskaffats, men återinfördes fort efter kriget, eftersom det snabbt visade sig att luftvärnsrobotar inte var tillräckligt. Under kriget infördes således nödlösningar i stil med lätta kulsprutor monterade på relingar och dylikt. Falklandskriget åskådliggjorde problemen med den moderna tekniken och möjligheten att faktiskt slå ut robotar och stoppa flyganfall med luftvärnsrobotar.

Argentinarna hade motsatt problem. Bortsett från några moderna Super Étendardflygplan och Exocetrobotar, samt några moderna fartyg, var materielen synnerligen ålderstigen. Det var främst amerikanskt surplus från andra världskriget som fanns i den argentinska arsenalen. Därmed blev Falklandskriget en brytpunkt mellan ny teknik och gammal, där det ingalunda var klart vad som fungerade bäst. Areschoug lyckas väl beskriva denna spänning och problematik.

Generellt är boken läsvärd och intressant. Den ger en inblick, om än ofullständig, i det politiska spelet men åskådliggör också de militära aspekterna av Falklandskonflikten på ett relevant och bra sätt. Som läsare får man definitivt en inblick i hur nära det var att den brittiska expeditionen misslyckades. Genom sänkningen av transportfartyg hade exempelvis britterna mycket ont om helikoptrar vilket komplicerade markoperationerna avsevärt. Men de absolut viktigaste fartygen var hangarfartygen som för argentinarna också var de primära målen. En sänkning av ett brittiskt hangarfartyg hade sannolikt hotat operationen. På samma sätt löpte inte de större argentinska fartygen ut, utom kryssaren *Belgrano* som sänktes. Vi har all anledning att återkomma till Falklandskonflikten, eftersom den innehåller många brytpunkter som i sig är väl värda vidare studier.

Robert J. Blyth, Andrew Lambert & Jan Rüger (red.), *The Dreadnought and the Edwardian Age* (Farnham: Ashgate, 2011). 244 s., inb., ill.

Anmäld av Bengt Larsson

HMS *Dreadnought*, det epokgörande brittiska slagskeppet, fortsätter alltjämt att fascinera såväl forskare som lekmän. Möjligen har hon under efterkrigstiden hamnat mer i skuggan av sentida efterföljare, men det finns fortfarande historiska vinklingar på hennes tillkomst väl värda att utforska. Med anledning av hundraårsminnet av Dreadnoughts sjösättning samlades 2006 ett antal historiker och andra akademiker till konferens vid National Maritime Museum i Greenwich, London. Syftet var att med *HMS Dreadnought* som utgångsplattform och med en tvärvetenskaplig ansats belysa delar av framför allt den s.k. Edwardianska epoken (Edward VII 1901–1910).

Att sätta den marina kapprustningen kring det förra sekelskiftet i relation till det övergripande historiska skeendet i övrigt är i sig inte nytt. Så har t.ex. Robert K Massies behandlat detta i *Dreadnought: Britain, Germany, and the Coming of the Great War* (1991) och i *Castles of Steel: Britain,*

Germany, and the Winning of the Great War at Sea (2004). Även Barbara Tuchman berör densamma i *The Proud Tower: A Portrait of the World Before the War, 1890–1914* (1966) och *The Guns of August* (1962). Till skillnad från dessa stora sammanfattande verk, resulterade konferensen i en antologi, där ett tiotal olika forskare och akademiker från vitt åtskilda discipliner, i korta uppsatser belyser olika historiska förhållanden med större eller mindre koppling till just fartyget *HMS Dreadnought*. På detta sätt hamnar fartyget i en historisk kontext också utanför den traditionellt marina.

Antologin är löst indelad under fyra huvudrubriker vardera bestående av ett antal kapitel med olika författare. Under den första rubriken, "Den symboliska betydelsen och tyngden i begreppet Dreadnought", utforskar Jan Rüger symbolvärdet av *HMS Dreadnought* i allmänhetens ögon. Andrew Lambert kopplar i sin tur i hop betydelsen och innebörden av namnet Dreadnought i förhållande till marin tradition, teknologisk utveckling och förändring. Under den andra rubriken "Den politiska och diplomatiska kontexten" beskriver Martin Daunton hur den marina kapprustningen 1890–1914 möjliggjordes endast genom genomgripande förändringar inom hela den statliga finanspolitiken. T.G. Otte belyser i sin tur vilken påverkan Dreadnought fick på den brittiska utrikespolitiken och diplomatin. Michael Epkenhans avslutar med att utforska konceptet Dreadnought och de möjligheter detsamma innebar för den tyska marinen.

Under den tredje rubriken "Den sociala och kulturella kontexten" tas tidigare ofta förbisedda aspekter i örlogshistorisk forskning upp. Först av Lucy Delap som beskriver hur det marina symbolspråket påverkade frågor om kön i det samtida Storbritannien, och därefter av Max Jones som redogör för hur örlogsflotta, teknologi och fosterland beskrevs i ungdomstidningar riktade till pojkar. Under den avslutande rubriken, "Den teknologiska och operativa kontexten" inleder Crosbie Smith med att beskriva hur det sena 1800-talets allmänkulturella strävan efter effektivitet och användbarhet påverkade den teknologiska utvecklingen, fartygsutvecklingen och slutligen Dreadnought. Eric Grove fortsätter sedan med att föra in Dreadnought i utvecklingen av örlogsfartyg i en övergripande teknologisk, ekonomisk och strategisk kontext. John Brooks belyser därefter införandet av Dreadnought på taktisk nivå genom en genomgång av hennes påverkan på sjötaktikens utveckling under perioden 1901–1916. Paul Kennedy avslutar

med en betraktelse över Dreadnought och hela slagskeppsepokens avtryck i 1900-tals historia.

Antologins disposition upplevs som oproblematisks trots flera författare. Detta om något vittnar om ett skickligt utövat redaktörskap. Samtliga författare är goda stilister och språkbehandlingen är god. Författarna behärskar verkligen sina ämnen vilket framgår i analyser och beskrivningar. Antologin är sparsamt illustrerad med endast ett tjugotal noga utvalda fotografier och kartor vilka väl tjänar sitt syfte. Till antologins höga kvalité bidrar att fakta- och korrekturgranskning generellt genomförts med hög grad av noggrannhet. Bokens främsta förtjänst är att den visar hur stor interaktion marina projekt faktiskt har med en rad olika vetenskapliga fält. Genom att sätta in Dreadnought i ett större historiskt sammanhang är verket av intresse inte enbart för den marinhistoriskt inriktade akademikern utan även för lekmannen. Verket kan med fördel tjäna som modell och inspirationskälla för vidare forskning. När kommer den svenska motsvarigheten – *HMS Sverige* i ett tvärvetenskapligt perspektiv?

Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy – The War of 1739–1748* (Woodbridge: The Boydell Press, 2010). 374 s., inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Att Storbritannien länge var havens obestridda härskare torde vara en av de mindre omstridda marinhistoriska utsagorna. Men hur började det hela? Att det rör sig om en i tid utdragen process torde vara oomtvistligt, men sedan då? Ett försök att nå ett svar på denna frågeställning görs av Richard Harding i hans bok om utvecklingen av den brittiska marinen under 1740-talet.

För Storbritanniens del handlade det om en tredelad konflikt, dels en kamp mot Spanien, dels ett brittiskt deltagande i den stora kontinentala kampen, det österrikiska tronföljdskriget, och dels, som en utlöpare av det

österrikiska kriget, (som vanligt, frestas man säga) ett krig mot Frankrike. Till samtliga dessa tre konflikter hörde marina operationer. Därutöver kom det sista stora skotska upproret som slutade med den förkrossande brittiska segern vid Culloden 1746, i samband med vilket britterna fruktade en fransk invasion för att stödja de upproriska.

Det är en gammal sanning att en marin överlägsenhet också ger en aktör en operativ rörelsefrihet i landkriget. Det bevisades redan i början av detta krig, då brittiska sjöstridskrafter angrep spanska fästen som Guantanamo på Cuba 1741, Panama 1742 och Caracas i Venezuela 1743. Men på alla platser var britterna alltför svaga för att kunna åstadkomma mer än nålstick och knappt det.

Relativt svaga, men hyfsat väl befästa, spanska garnisoner kunde utan svårigheter hålla emot. Kriget i Europa gjorde snart att den hårt ansträngda brittiska armén inte kunde detachera förband för den karibiska krigsskådeplatsen, och därmed kunde flottans framgångar inte utnyttjas. Men samtidigt får man inte negligera betydelsen av en ökad brittisk marin överlägsenhet i den västra hemisfären, eftersom den bl.a. innebar att Royal Navy säkrade en fri handel i Karibien och på de nordamerikanska kolonierna, men också på det brittiska moderlandet, vilket självfallet var helt avgörande för krigsansträngningen. Men det var en faktor som inte tilldrog sig samma uppmärksamhet som aldrig så obetydliga landstigningsförsök i de karibiska farvattnen.

Under de följande åren, 1743–44, minskade tilltron till flottans förmåga efter strider mot fransmännen vid Toulon och ett allt aggressivare franskt marint uppträdande i Engelska kanalen. När en fransk örlogseskader, baserad i Brest, i februari 1744 uppträdde i kanalen, så sände det chockvågor över de brittiska öarna och framför allt in i parlamentet i London. Men krigsutvecklingen var viktig också på ett annat sätt. Från 1748 stod det klart att britterna inte förmådde landsätta en ny expeditionskår på kontinenten, i praktiken i Flandern. För att kunna uppnå en rimlig fred med fransmännen så återstod därmed flottan som det enda brukbara instrumentet. Någonstans här föds den brittiska strategin att utkämpa kontinentala krig med hjälp av allierade markförband och samtidigt säkra dominansen till sjöss med den egna flottan. Bevarandet av ett starkt Habsburg och ett självständigt Nederländerna som en balans mot Bourbonernas Frankrike

och Spanien skulle inte längre utkämpas med brittiska markförband utan med allierade sådana och den brittiska flottan. För ett land med en befolkning som var kanske bara en tredjedel av den franska var det den enda rimliga strategin. Om Storbritannien saknade allierade på den europeiska kontinenten, som 1756, så blev därmed krigets tyngdpunkt snabbt förlagd till de amerikanska och indiska kolonierna.

För Storbritannien var 1740-talets krig delvis ett försvarskrig mot inre och yttre fiender, men det var också, enligt Harding, den konfliktperiod då den brittiska politiska och marina ledningen drog viktiga lärdomar av hur flottan skulle kunna användas om ett politiskt och militärt verktyg. Resultatet av dessa erfarenheter återspeglades i det stora sjuårskriget 1756–63, som blev den kamp där Storbritannien definitivt gick om Frankrike som den ledande världsmakten.

Enligt mitt förmenande skulle Harding ha kunnat dra ut sina lärdomar ytterligare. Kampen mellan England och Frankrike utspelades på tre kontinenter: Europa, Indien och Nordamerika, liksom på vattnen mellan dem. Dessutom angrep brittiska flottan fransmännens allierade spanjorerna i deras bas Manilla på Filippinerna. Detta var i sanning ett världskrig, kanske egentligen det första världskriget. Britterna vann och fransmännen förlorade, men för båda sidor fick kriget djupgående konsekvenser för framtiden.

Fransmännen tvingades som så många andra förlorare genom historien att grundligt revidera sitt militära tänkande, och landet genomgick under 1760-talet ett militärt reformarbete som ofta har negligerats av forskningen. Inte så få av de nya tankar om hur man skulle föra strid i större förband och dessutom kunna underhålla stora land- och sjöstridskrafter, utvecklades under 1760-talet men kom till praktisk användning först under Napoleonkrigen. Men detta har ofta skymts av den franska revolutionens tumultartade år 1789–94. För brittiskt vidkommande innebar kriget 1756–63 förvisso en seger, men till ett oerhört pris. Segern hade vunnits bl.a. med hjälp av en enorm statlig skuldsättning, och efter 1763 skulle skulderna börja betalas av. Receptet var bland mycket annat ökade skatte- och tullinkomster, vilket bara efter några år väckte våldsamt motstånd i det brittiska Nordamerika. Resultatet blev den amerikanska revolutionen som exploderade 1775–76. För brittiska lojalister innebar detta att de upprorisk amerikanerna inte ville vara med och i efterhand betala kostnaderna

för den brittiska krigsansträngning som hade skyddat dem mot en fransk erövring. Så kan samma historia ses ur vitt skilda perspektiv.

Är då detta resonemang relevant för vår förståelse för den brittiska marinens aktiviteter under 1740-talet? Det faktum att Royal Navy gjorde en hel del misstag under 1740-talets olika sjötåg, innebar att man efter krigsslutet 1748 hade en hel del besvärliga erfarenheter som det gällde att förvandla till praktiska lärdomar. I det ljuset är Hardings bok om den brittiska marinen och 1740-talets krig inte bara en bok om ett knappt decennium av högst varierande framgångar, utan i väl så hög grad en bok om inledningen på den process som ett drygt halvsekel senare, från 1805, skulle leda till brittisk dominans på världshaven.

Jean Sutton, *The East India Company's Maritime Service 1746–1834 – Masters of the Eastern Seas* (Woodbridge: The Boydell Press, 2010). 311 s., inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Många länder, inklusive Sverige, har skapat sina ostindiska eller andra handelskompanier under 1600- och 1700-talen, men frågan är om något av dessa handelskompanier har varit så framgångsrikt som det brittiska ostindiska kompaniet. Förklaringen är inte bara det brittiska kompaniets kommersiella förmåga och framgång, utan också en förmåga att projicera militär makt på andra sidan haven, och det i en sådan form att det inte bara kunde skydda sina egna fartyg och handelsstationer från andra länders angrepp, utan också att de kunde erövra ytterligare både fysisk terräng och marknadsandelar.

Det finns en tydlig utveckling i det brittiska ostindiska kompaniets handelsverksamhet över tiden, med en successivt ökad kontroll över den indiska subkontinenten och en ökad dominans över handelsströmmarna kring den Syd kinesiska sjön. Mot slutet, en bit in på 1800-talet, degenererar verksamheten när kompaniet blir alltmer involverat i smugglingen

av opium. Centrala aktörer i detta är familjen Larkin, från William Larkin som spelade en ledande roll alltifrån 1740-talet, en roll som senare övertogs av hans söner och sonsöner. På det sättet blandas enskilda betydelsefulla individers agerande med företagsperspektivet och slutligen den statliga aktören. Grunden för företagets framgång var monopolen på kinesiskt te och redan på 1820-talet anade man att detta monopol skulle gå förlorat när avtalen skulle omförhandlas år 1833. Därför fattades 1825 beslutet att fartygen som seglade på Kina endast skulle hyras på korttidskontrakt som upphörde 1834, så att verksamheten lätt skulle gå att avveckla om utvecklingen blev den man beförde.

När så verkligen skedde hade Ostindiska kompaniet nått kulmen på sin verksamhet, och det i skydd av den brittiska flottans världsomspännande kontroll. De första ostindiefararna som i mitten av 1700-talet lämnade London för att segla till Indien eller Kina fruktade med all rätt såväl vanliga sjörövare som franska eller nederländska örlogsmän eller kapare längs rutten. Efter Napoleonkrigets slut 1815 var världshaven nästan helt säkra för kompaniets fartyg. Den brittiska flottan vakade bokstavligt talat över alla viktiga hamnar och sund. Företrädarna bland 1700-talets kompanikaptener hade nervöst fått spana efter franska örlogsfartyg eller kapare utanför Mauritius på sin väg över Indiska oceanen, eller nederländska fartyg väntande i Sundapassagen eller utanför Goda Hoppsudden. Allt detta var historia efter 1815 och visar närmast övertydligt hur intimt sammanflätade det ostindiska kompaniets och den brittiska statens intressen och aktiviteter var längs rutten till Indien och Kina. Detta är just ett av de viktigaste resultaten i Suttons bok, att hon så tydligt visar utvecklingen över tid, både för kompaniets självt, men också för den ständigt ökande sammanblandningen av kompaniets och statens intressen. En annan sak som utvecklades från 1740-talet till 1830-talet var självfallet de rent tekniska förutsättningarna för den här typen av oceangående seglatser, nämligen utvecklingen av en pålitlig kronometer och allt bättre sjökort.

Men en del var trots allt bättre förr, i alla fall ur kompanikaptenernas perspektiv. Den första tiden åtnjöt kompaniet ett så stadigt monopol på all handel bedriven på hamnar i öster att vinsterna kunde bli rent astronomiska, givet självfallet att fartyget och lasten inte gick i kvav eller på annat sätt förlorades på grund av vädrets makter eller fientliga angrepp. I mitten av

1700-talet räknade man med att det räckte med tre eller fyra lyckade resor till Kina för att förse kaptenen med en så stor vinst att han kunde dra sig tillbaka och leva "a gentleman's life" (denna underbara, närmast ööversättliga engelska term) för resten av sitt liv. I början av 1800-talet var denna tid för längesedan förbi, trots en del kvarvarande monopolrättigheter. Istället fick en kapten begära att få en pension från företaget och hoppas på ett tillräckligt gott utfall i detta svar.

Helt avgörande länkar i verksamheten var självfallet strategiskt lokaliserade hamnar som var under kompaniets eller brittiska flottans kontroll. Sutton visar med all önskvärd tydlighet hur viktigt steg som togs när hamnen Penang kunde börja angöras, där dessutom reparationer och nybyggnationer utfördes med hjälp av timmer från Burmas skogar. Nästa steg togs med Raffles skapande av hamnen i Singapore. Här lossade kompaniets fartyg opium från Bengalen, som sedan såldes vidare till den växande opiummarknaden i Kina. Däremot var de brittiska ostindiefararna länge förbjudna att själva föra opium till Kina, restriktioner som varken portugisiska eller spanska fartyg hölls tillbaka av. Icke desto mindre, från 1825 finansierade inkomsterna av opiumhandeln hela kompaniets investeringar i handeln.

Så beslöt parlamentet i London 1833 att öppna upp Kinahandeln för andra privata aktörer och därmed upphörde kompaniets rent kommersiella aktiviteter, det ena ben som kompaniets verksamhet vilade på. Istället fick man fortsätta att administrera Indien, vilket fortsatte till 1858 då styret av subkontinenten togs över av den brittiska staten. Därmed försvann det andra ben som kompaniet hade vilat på. Bara några år senare, 1839–40, brändes opiumlaster i Kantons hamn och brittiska och kinesiska örlogsfartyg drabbade samman i det som för eftervärlden skulle bli känt som opiumkriget, men då var ostindiska kompaniet redan borta från scenen och den brittiska staten hade tagit över med Royal Navy som instrument.

Jean Suttons bok är en gedigen undersökning som bygger på omfattande arkivstudier, inte minst i kompaniets eget bevarade arkiv i British Library. Den stora styrkan med hennes studie, vid sidan av alla intressanta enskilda detaljer, är det långa tidsperspektivet, och hur hon kan visa hur det privata kompaniets intressen interagerade med den brittiska statens intresse, ibland sammanflätade, ibland i konkurrens. Trots att vi har flera goda arbe-

ten om det svenska ostindiska kompaniets historia, så kan man här hitta inspiration till intressanta frågeställningar som också är relevanta för svenska förhållanden, trots de många olikartade förhållanden jämfört med världsmakten Storbritannien.

Från Sveriges dyraste mark till en stor stark – Klippan vid Göta älvs mynning under 700 år (Göteborg: Breakwater Publishing, 2012).
291 s., inb., ill.

Anmäld av Tomas Nilson

Klippan, ett område som i dag mest är känt som trevligt utflyktsmål under soliga sommarkvarnar eller för sin koppling till kulturella evenemang centrerade kring Röda sten och konsthallen Pannhuset, har tidigare haft stor historisk betydelse för Göteborg (och stadens olika föregångare). Denna historia, helt eller delvis bortglömd av tidigare forskning om Göteborg, vill bokens redaktörer lyfta fram och närmare presentera. Innehållsligt är boken huvudsakligen kronologiskt upplagd men den faktiska historiska utvecklingen kring Klippan lämpar sig också väldigt väl för en tematisk framställning då området under årens lopp har spelat olika roller för Göteborg: från försvarsverk, in- och utförselshamn, plats för tidig industrialisering till dagens kulturella inramning. Detta avspeglar sig i att boken är uppdelad i tre huvudsakliga avsnitt – epoker som enligt författarna är "särskilt intressanta ur ett historiskt, ekonomisk och socialt perspektiv" (s. 15). De benämns slottsepoken, hamnepoken samt bruksepoken. Till dessa kan även läggas perioden efter bruksepoken då varvsindustrins behov (och senare avveckling), hamnens utlokalisering och den växande stadens infrastrukturella krav (Älvsborgsbrons och Oskarledens färdigställande) omvandlade Klippan till en perifer plats innan den utvecklades till dagens

Tomas Nilson är fil.dr. i historia och verksam vid Institutionen för historiska studier vid Göteborgs universitet.

område dominerad av kulturella institutioner och företag inhysta i de kvarvarande äldre byggnaderna.

Detta upplägg fungerar bra – de avgränsade perioderna blir pedagogiskt och tydligt framställda och därför lätta att relatera till varandra. De kronologiska överlappningar, som alltid uppträder när man periodiserar, stör inte nämnvärt eftersom de naturligt underordnas epokernas teman. Värdet av bokens kombinerade kronologiska och tematiska upplägg visar här sin styrka. Boken är vidare elegant utformad och rikt illustrerad. Det senare är ett stort plus då kartor, bilder och fotografier skapar både pedagogisk klarhet och personlig kontakt för läsaren. Den första perioden som tas upp benämns Slottsepoken och ger historien om Älvsborgs fästning fram till att den blev omodern och ersattes som Göteborgs strategiska nyckel av Nya Älvsborgs fästning i början av 1660-talet. I avsnittet tecknas först fästningens tidiga men bitvis snåriga historia, sedan följer avsnitt om perioden efter 1523, förvisso också dramatiska men med händelseförlopp betydligt enklare att följa.

Den tidiga utvecklingen (ungefär från 1250-talet) karaktäriserades av kampen om kontroll av älvmynningen. De första försvarsverken var inte ideala – Lindholmens slott (beläget på Hisingssidan en bit uppåt älven), befästningen som hade börjat byggas i början av 1300-talet vid Gullberg (platsen för nuvarande Skansen Kronan) – eftersom vattendjupet där de låg var grunt och hindrade större fartyg att ankra. Den bäst tänkbara platsen för en försvarsanordning identifierades som Klippan, som var högt beläget och med en naturlig djuphamn. År 1366 nämns fästningen i källorna för första gången. Sedan följde en lång period av politisk turbulens – tidig dansk kontroll, Kalmarunionen, Engelbrektupproret på 1430-talet, diverse unionsupplösningar, krig och konflikter – då fästningen skiftade hand ett antal gånger och förstördes vid åtminstone ett tillfälle (1502). Tiden efter Gustav Vasas trontillträde 1523 präglas av att fästningen byggdes ut och förstärktes av svenskarna. Under det nordiska sjuårskriget (1563–70) erövrades Älvsborg av danskarna och måste lösas ut genom den första Älvsborgs lösen, något som hände igen 1612 under Kalmarkriget. Denna gång sattes lösensumman till ofantliga en miljon riksdaler. Efter att Älvsborgs fästning återgått i svenska händer 1619 hotades den bara ytterligare en gång, under 1644 års danska anfallsförsök på Göteborg. Framställningen

om fästningen präglas av berättarglädje, detaljrikedom, förklarande illustrationer och ansatser till helhetsgrepp, exempelvis att fästningen också sätts in i en nationell och lokal social och ekonomisk kontext. Dock kunde gamla myter som att Kristian den andre i sitt hemland kallades "den gode" ha rensats bort.

Hamnepoken är den andra perioden som beskrivs. För handeln var en stormsäker djuphamn viktig. Platsen med bäst naturliga förutsättningar var Klippan. Därför uppstod en in- och uthamn där, vilken dessutom initialt kunde skyddas av fästningen. Trots att denna epok tidsmässigt är längre än den föregående (ungefär mellan 1350–1900) behandlas främst tiden efter Göteborgs grundande 1621, vilket nog är både naturligt och klokt eftersom källorna är fler och av bättre kvalitet ju närmare vår egen tid vi kommer. Framställningen bygger på ett antal kronologiskt urskiljbara perioder, exempelvis upplandets expansion efter freden i Roskilde 1658, Ostindiska Kompaniets verksamhet under främst 1700-talet, stora sillfisket mellan åren 1747–1809, samt den korta men ekonomiskt mycket lukrativa perioden i samband med kontinentalblockaden i början av 1800-talet. Speciellt fokus läggs på Ostindiska kompaniet. Via dessa ges en god bild av verksamheten vid Klippan samt hur denna fluktuerade över tid.

Den tekniska utvecklingen – större och större ångfartyg – berörs också och hur den förändrade förutsättningarna för Klippan: först genom att hamnfaciliteterna där byggdes ut med kajer och kranar från och med 1850-talet, vilket var början till slutet för den traditionella förindustriella lastningen och lossningen via småbåtar på redde, sedan genom att älven muddrades upp så att de större fartygen kunde gå längre in, vilket på sikt gjorde Klippan helt omodern som hamn runt sekelskiftet 1900. Det andra temat i epoken utgår från industrier i hamnen – varven, rederierna och småföretagen. Dessa beskrivs utförligt, framför allt varven. Ett tredje tema handlar om tjänsteföretagen vid Klippan: tullarna, lotsarna och bogserbåtarna. Även färjelinjerna som utgick från Klippan beskrivs. Generellt syns avsnittet om hamnverksamheten initierat, faktafyllt och väl kopplat till forskning inom en mängd fält. De goda illustrationerna underlättar förståelsen och ger inblick i dåtidens miljöer.

Olika tidiga industrier lokaliserade till området runt Klippan har spelat viktiga roller för den ekonomiska och industriella utvecklingen av

Göteborg. Främst av dessa var sockerbruken och porterbryggeriet. Dessa och andra företag (exempelvis Göteborgs glasbruk, grundat redan 1761) beskrivs under rubriken bruksepoken. Just de nämnda företagen passade väl in vid Klippan då de för sin tillverkning krävde skrymmande råvaror som med fördel lossades vid kaj. De hade samtliga ägare med utländskt ursprung (tyskar och skottar). Framför allt familjen Carnegie, bördig från Skottland och ägare till bl.a. det berömda porterbryggeriet, ges stort utrymme – både deras industriella verksamhet likväl som den socialt inriktade omsorg, som var så vanlig bland 1800-talets fabrikörsborgerlighet, behandlas utförligt. Här återges berättelser om trotjänare vid bryggeriet, vilket sätter en personlig prägel på framställningen.

Mitt omdöme om boken är mycket positivt. För det första är den väl-skriven och läsvärd både för akademiker av fältet och för en intresserad allmänhet, för det andra är det en vacker bok – stram layout och fylld med illustrativa bilder, kartor och fotografier – och för det tredje, och kanske viktigast, håller texten hög vetenskaplig kvalitet. Boken täcker en lång period, tar upp olika aspekter och verksamheter och sätter in en i grund och botten lokalhistorisk framställning i ett större sammanhang genom att relatera till internationella och nationella historiska skeenden. Av de tre behandlade epokerna anser jag att den som handlar om slottet/fästningen berör minst av den enkla anledningen att här ligger fokus mer på nationella förhållanden – krig, allianser, lösensummor – än på fästningens roll för Klippan som avgränsat lokalt rum. I mitt tycke utgör det stora värdet av boken att Klippans historia för första gången behandlas sammanhållet över tid. Boken om Klippan är därför ett utmärkt exempel på god lokalhistorisk forskning. Läs den!

Lennart von Post (red.), *Lungö fyrplats: 1861–150 år – 2011, Brevet och personer berättar* (Härnösand, Eget förlag, 2011). 300 s., ill.

Anmäld av Bo G. Hall

I väderrapporterna i radio hör man namnet dagligen genom att det ingår i den långa uppräkningsen av uppgifter om vind och sikt vid SMHI:s stationer utmed våra kuster. Denna gång handlar det om Lungön, belägen i Bottenhavet omedelbart ovanför Härnön vid Höga Kustens sydspets. Där uppfördes redan 1861 en fyr som fanns kvar i drift ända fram till 1988, då den ansågs inte längre behövlig. Ljusstyrkan hos den närliggande Härnöklubb hade nämligen då utökats så att den fick överta rollen som anöringsfyr för den viktiga sjöfarten söderifrån till Härnösand och Ångermanälvens skogsindustrier. Dessutom hade farledsfyren Strömskatan på Lungöns sydvästspets, mitt för Vågnölandet i början av Sannasundet, tidigare förhöjts från 5,8 till 12,0 meter. Många var de som sörjde över att Lungöfyren släcktes. Men nu lyser den 29 meter höga fyren igen, från maj till oktober!

Förtjänsten tillkommer de två Härnösandsfamiljerna Nordin och von Post, båda med rejäl sjöförankring sedan tidigare, som 1996 gemensamt fick köpa hela anläggningen från Fortifikationsverket. Därefter har de satsat på att rusta upp den i fint skick. Kronan på verket var tillståndet att tända den gamla fyren på nytt. Den 28 juli 2001 skedde så nyinvigningen inför tvåhundra jublande besökare.

Nå, fyren lyser alltså igen och dess historia har nu dokumenterats förtjänstfullt av Lennart von Post från en av de båda familjerna. Han har lagt ner ett mycket omfattande arbete, bl.a. forskat i olika arkiv, såväl Riks- och Krigsarkiven, som Lotsverkets/Sjöfartsverkets och SMHI:s arkiv. Till detta har han fogat rader av texter och hämtade från olika privata samlingar. Givetvis ingår också intervjuer med personer "som var med". En sådan värdefull informant och meddelare – som särskilt apostroferas – är den nu mer än nittioårige Gustav Nyberg, som berättat mycket om tiden på Lungön

Bo G. Hall är fil.dr i historia och ledamot av Kungl Krigsvetenskapsakademien.

när hans far var fyrmästare. Inte minst utgör dessutom klipp ur lokalpressen från olika perioder en intressant läsning, exempelvis ett bidrag från Hernösandspostens förstasida den 29 augusti 1861 med en inbjudan till en "Lustresa till Lungö fyr" med ångfartyget *Angur* "hvarvid tillfälle blifver att se fyren för första gången tändas". Den tillkom alltså under en tid då Ådalen och älvmynningen upplevde en mycket kraftig expansion genom tillkomsten av rader av ångsågar. En förutsättning för dem var givetvis att den transoceaniska sjöfartens villkor tryggades genom utbyggda lots- och fyr-system.

Ett särskilt tack ger författaren till fotografen och författaren Magnus Rietz, mannen bakom det storartade bokverket "Sveriges fyrar". Denne förde ursprungligen fram uppslaget att tända fyren på nytt enligt projektet OCCA genom vilket ytterligare fyra fyrar återtännts. Han har dessutom generöst bidragit med flygfoton över den nuvarande fyrplatsen. I det sammanhanget känns det angeläget att ge von Post själv en extra honnör just för allt det förnäma bildmateriel som ingår i skriften och som måste ha varit mycket tidskrävande att leta fram. Därigenom illustreras texten ofta på ett utmärkt sätt, något som dessutom underlättats av det generösa A 4-formatet.

Stundtals kan man som läsare tycka att tämligen väl utförliga citat ur olika offentliga handlingar fått breda ut sig på bokens trehundra sidor. Men just i kraft av dessa bidrag bör skriften få extra stort värde genom att kunna nyttjas som referensverk i olika forskningssammanhang framöver. Framför allt ger den rika möjligheter att i detalj följa fyr- och lotspersonalens situation och bakgrund under olika epoker – ett ständigt vardagsslit med både glädjeämnen och svåra olyckor. Sammanlagt 101 personer var kyrkobokförda här under de drygt ett hundra år fyren var bemannad. Till detta kom så ett icke obetydligt antal tillfälliga vikarier, alltså totalt ett ganska stort antal människoöden. År 2010 tilldelades ägarna Årets VIPP av Svenska Fyrsällskapet för deras mycket omfattande arbetsinsatser och engagemang för Lungö fyr och fyrplats samt för dess skötsel och överlevnad. Rätt så ofta finns det skäl att fundera över hur Sverige skulle se ut utan sina många entusiaster. Just därför känns denna genomarbetade dokumentation över en av Norrlandskustens viktigaste fyrplatser så värdefull.



Regalskeppet Svärdet och Anders Homans epitafium

Patrik Höglund

I Kalmar domkyrka hänger ett begravningsvapen, ett så kallat *epitafium*, över Anders Homan, en av de få som överlevde regalskeppet *Svärdets* undergång i det olycksaliga slaget vid Öland 1676. Epitafiet föreställer *Svärdets* sista stund. Sönderskjutet och brinnande ligger fartyget redlöst, dömt att gå under.

Svärdet sjösattes 1662 och byggdes av Jacob de Voss, en holländare rekryterad direkt från Holland 1647. de Voss tjänstgjorde i Stockholm till sin död 1665.¹ *Svärdet* var det näst största fartyget i den svenska flottan och kraftigt bestyckat. Enligt en lista från 1675 skulle hon föra 86 kanoner.² I realiteten var det tillgång och efterfrågan på kanoner som gällde och hur många kanoner som var ombord på fartyget 1676 är osäkert. *Svärdets* längd var 47,5 meter och bredden 12,5 meter. Deplacement har beräknats till 1 700 ton. Under sjötåget 1676 var Anders Homan kommendör ombord på *Svärdet*. Homan föddes i Kalmar 1622 och började som sjutton-åring tjänstgöra som båtsman. I flottan steg han i graderna i långsam, men jämn takt – högbåtsman, skeppare, löjtnant, kapten, kommendör och slutligen, år 1679 major. Homan skaffade sig även erfarenhet utomlands i England, Holland och Spanien. Han deltog i flera stora sjödrabbningar, bl.a. vid Femern 1644 och Öresund 1658. Anders Homan avled i Kalmar 1685.³

Patrik Höglund är intendent och marinarkeolog vid Sjöhistoriska museet. Hans huvudintressen rör örlogsskepp och flottan under tidigmodern tid.



Regalskeppet Svärdets sista stund. Anders Homans epitafium i Kalmar domkyrka. Beskuret.

Det finns en del avbildningar av varierande kvalitet och tillförlitlighet som skildrar slaget vid Öland. Den mest kända är Claus Möinichens målning på Fredriksborgs slott i Danmark. Målningen är ingen ögonblicksbild, utan mer en sammanfattning av slaget. Det som tilldrar sig uppmärksamheten är den exploderande tredäckaren *Kronan*. Till höger på målningen syns akterpartiet av *Svärdet* och akterspegelsornamentiken avbildar två lejon som håller ett svärd mellan sig.

Epitafiet i Kalmar är avseende *Svärdet*, mer informativt än Möinichens målning och konstnären förefaller ha haft relativt detaljerad information om fartygets utseende. Liksom på Möinichens målning finns på akterspeglarna två stående lejon som håller ett vertikalt svärd mellan sig. Ovanför syns ett krönt riksvapen flankerat av två liggande lejon. Att ornamentiken på regalskeppens akterspeglar såg ut på ungefär detta sätt verkar ha varit regel under denna tid.⁴

Epitafiet i Kalmar avbildar även *Svärdets* babordssida, där ett stort antal kanoner sticker fram ur sina portar. Adderas dessa kanoner med de som rimligtvis bör finnas på fartygets styrbordssida, blir siffran 86, vilket är samma antal som bestyckningsplanen från 1675 anger. Vid en närmare titt syns det även att det avbildade fartyget är tredäckt. Detta kan verka underligt, eftersom *Kronan* ofta anges som det enda tredäckade fartyget i den svenska flottan vid denna tid.⁵

Erfarenheter som flera länder gjorde kring mitten av 1600-talet, visade att det i långa kanondueller krävdes stora och kraftigt bestyckade fartyg. De nationer som byggde tredäckade skepp på över 2 000 ton under 1660- och 1670-talen var främst England, Frankrike, Spanien och Portugal.⁶ Holländarna föredrog tvåäckade fartyg på som mest 1 500/1 600 ton, delvis med tanke på de grunda farvattnen runt Nederländerna. En holländsk tungt bestyckad tvåäckare om 80 kanoner, hade också fördelen att den var en stabil kanonplattform som kunde ha det undre lagets kanonportar högre över vattenlinjen och därmed kunde dessa oftare användas i hård vind. Detta till skillnad från en engelsk tredäckare om 80-100 kanoner med ett större djupgående och kanonportarna närmare vattenytan.⁷ Generellt var fartyg vid denna tid överbestyckade och särskilt de tredäckade fartygen i europeiska flottor var för små för sin kraftiga bestyckning. Värt att påpeka är att danskar och svenskar delvis också hade grunda farvatten

att ta hänsyn till vilket avspeglade sig i örlogsskeppens design under hela segelfartygsepoken.⁸

Under loppet av 1600-talet, med övergången från äntrings- till linjeskeppstaktiken, experimenterades det givetvis en del med fartygsdesign och bestyckning. Brian Lavery kallar skepp som det engelska *Prince Royal* (1610) för "quasi - three-deckers" – skepp med ett klint övre däck, i praktiken en förstärkt kobrygga, som förband backdäck och skans. Trots att "quasi - three-deckers" hade tre fulla däck, fanns ofta inga kanoner midskepps på det översta däcket eller så var de färre och mer utspridda än på de två nedre däcken.⁹ *Vasa* (1628) skulle kunna betecknas som ett sådant fartyg. Men det fanns även en utvecklad typ av dessa "lätta" tredäckare, utan backdäck, men med ett förstärkt övre däck som förmådde bära kanoner i hela sin längd. I Sjöhistoriska museets samlingar finns en modell (Ö 3) som föreställer ett sådant fartyg. Modellen anses vara tillverkad kring 1660.¹⁰

Från England finns exempel på tvådäckade fartyg, som vid mitten av 1600-talet byggdes om till tredäckare för att kunna föra mer kanoner. Man förstärkte helt enkelt kobryggan mellan back och skans. Dessa fartyg blev tredäckade med relativt få kanoner, en låg reling midskepps och i praktiken nästan flush-däckade. Åtminstone ett par decennier in på 1700-talet förekom "quasi - three-deckers" i England. Vanligtvis förde de då 80 kanoner.¹¹

Skepp med en bestyckning kring 80 kanoner kunde uppenbarligen under denna tid både vara tvådäckade i den klassiska bemärkelsen (ett täckt batteridäck samt ett batteridäck delvis täckt av back och skans) eller "lätta" tredäckade. Hur vanliga den här typen av örlogsskepp varit i Sverige är osäkert, men *Vasa* är ett exempel. I 1676 års flotta fanns minst fyra fartyg som teoretiskt, med hänvisning till storlek och bestyckning, skulle kunna varit tredäckade – *Svärdet*, *Äpplet*, *Nyckeln* och *Victoria*.

Befintlig litteratur ger inga svar utan är full av motsägelser. I "Svenska flottans historia" finns det uppgifter om att *Svärdet* med flera samtida skepp haft tre "lag" med kanoner. Med detta avses då två batteridäck samt kanoner på back och skans. *Kronan* ska ha haft fyra "lag" (tre batteridäck samt back och skans) och varit den enda tredäckaren år 1676. Men i samma bok omtalas *Victoria* (1658) som Sveriges första tredäckare. Senare följt av de likaledes tredäckade *Svärdet* och *Nyckeln*.¹²

Studerar tabellerna i "Svenska flottans historia" närmare framgår det att en del fartyg under senare delen av 1600-talet, av ungefär samma storlek som *Svärdet*, men med mindre bestyckning (80-82 kanoner) haft fyra lag och en del med större bestyckning (90 kanoner) endast haft tre lag.¹³ Förklaringen är att det sannolikt är möjligt att det tredje "laget" både kan avse ett komplett däck (utan backdäck), likaväl som back och skans.

Kanske är det så att när vi tänker oss utseendet på svenska örlogsfartyg under 1600-talet litar vi för mycket till avbildningar av holländska och engelska fartyg, pga. att skeppsbyggmästarna ofta kom från dessa länder? Mästarna har emellertid fått anpassa sin skeppsbyggnadskonst till svenska förhållanden och diverse direktiv från amiralitetskollegium och andra inflytelserika grupper och personer.¹⁴ Huruvida epitafiet i Kalmar domkyrka korrekt avbildar ett tredäckt *Svärdet*, kan förhoppningsvis framtida arkeologiska undersökningar ge svar på.

Litteraturförteckning

Brinck, N, *Geschut voor de 7 Provinciën*. Lelystad, 2004.

Glete, J, "Äldre fartygsmodeller vid Statens sjöhistoriska museum: sammanfattande rapport om undersökningen av äldre fartygsmodeller vid Statens sjöhistoriska museum 1989-1990". Stockholm, 1990:1.

Glete, J, "Den svenska linjeflottan 1721-1860. En översikt av dess struktur och storlek samt några synpunkter på behovet av ytterligare forskning", *Forum Navale*, nr 45, 1990:2.

Glete, J, "Hur stor var *Kronan*? Något om stora örlogsskepp i Europa under 1600-talets senare hälft", *Forum Navale*, nr 55, 2000.

Glete, J, "*Kronans* artilleri. Kort genomgång av arkivmaterial och data om bärgade kanoner". Arbets – PM, 2002.

Halldin. G, *Svenskt skeppsbyggeri*. Malmö, 1963.

Höglund, P, *Dygden. Arkeologisk undersökning av ett linjeskepp från 1700-talet*. Arkeologisk rapport. Sjöhistoriska museet. Stockholm, 2011.

Jakobsson, H, "The Warship in Swedish Seventeenth-Century Society - A Cultural Construction?", *Scandinavian Journal of History*, 1999, nr. 24, s. 225-243.

Lavery, B, *The Ship of the Line. Volume I: The development of the battle fleet 1650-1850*. London, 1983.

Lundgren, K, *Stora Cronan. Byggandet Slaget Plundringen av Öland. En genomgång av historiens källmaterial*. Färjestaden, 1997.

Lundgren, K, *Anders Homan. En sjöofficer från Kalmar under svensk stormaktstid. 1622-1685. Till sjöss och på Knarröarna*. Borgholm, 2002.

Lybeck, O (red.), *Svenska flottans historia*. Vol. 1. Malmö, 1942.

Nilson, A, "Det engelska maneret införs", i *Regalskeppet Kronan* (Red. Johansson, B). Höganäs, 1985, s. 43.

Noter

¹ Glete 2010, s. 339 f.

² Lybeck 1942, s. 504.

³ Lundgren 2002, s. 11.

⁴ Jfr *Kronan* på Möinichens målning samt Jakobsson 1999, s. 237.

⁵ Se t.ex. Halldin 1963, s. 146 ff; Nilson 1985, s. 43; och Lybeck 1942, s. 504.

⁶ Glete 2000, s 19ff.

⁷ Lavery 1983, s 32.

⁸ Glete 1990:2; och Höglund 2011.

⁹ Lavery 1983, s. 13, 61.

¹⁰ Glete 1990:1.

¹¹ Lavery 1983 s. 21, 80.

¹² Lybeck 1942, s. 239f, 265.

¹³ Lybeck 1942, s. 504. Även i Halldin 1963, s. 146 ff,

¹⁴ Se t.ex. Jakobsson 1999.



Gustaf af Klint: starten på en bana som sjökartograf

Maria Gussarsson Wijk

Det är knappast någon överdrift att påstå att Gustaf af Klint är Sveriges mest kända historiska sjökartograf. År 1798 fick han i uppdrag att fortsätta arbetet med att ställa samman en svensk sjöatlas, och flera av hans sjökort och seglingsbeskrivningar publicerades också utomlands.

Af Klint föddes 1771 i Karlskrona som ett av 17 barn till kaptenlöjtnanten vid flottan Erik af Klint och Christina Gyllenstam. Fadern var en av sin tids viktigaste sjökartografer, och sonen började också han att mycket tidigt intressera sig för sjökort. Redan som åttaåring började han kopiera kort som fadern använde i sitt arbete. Gustaf af Klint har själv beskrivit detta intresse som anmärkningsvärt: "...denna böjelse blev så stark att min Far nödgades hämma den – men då jag icke hade annan utväg använde jag nätterna härtill för att undgå min fars upmärksamhet." Minnet finns nedtecknat i af Klints så kallade dagböcker som förvaras i Gustaf af Klints arkiv i Krigsarkivet. I själva verket är de skrivna i slutet av hans liv, men de utgör ändå en intressant och viktig källa för att få kunskap om såväl honom själv som svensk historisk sjökartering.

Maria Gussarsson Wijk är historiker. Hon disputerade 2001 vid Stockholms universitet på avhandlingen *En socialdemokratisk Europapolitik*, och har därefter skrivit en lärobok och flera artiklar i ämnet. Sedan 2006 arbetar hon som arkivarie på Krigsarkivet. Under senare år har hon publicerat ett antal artiklar om historisk militär kartografi. Är styrelseledamot i Delegationen för Militärhistorisk forskning och Svenska militärhistoriska kommissionen.

Det bestämdes tidigt att Gustaf af Klint skulle gå i faderns fotspår beträffande yrkesval. När han var 10 år gammal började han sin kadettutbildning i Karlskrona, men var också mycket intresserad av naturvetenskapliga ämnen, särskilt trigonometri och astronomi. När han var elva år företog han sin första längre sjöresa ombord på fregatten *Illerim* under ett konvojeringsuppdrag genom Öresund och ner mot England. Kort därefter följde han med sin far på ett sjömnättningsuppdrag som skulle föra honom runt stora delar av Östersjön. Bland annat besöktes Danzig, Pillau, Memel, Gotland, Finska Utö, Stockholms skärgård och Kalmar sund, och, minns han, "... på de flästa orter gjorde min far Observationer med tillhjälp af ett Astrolabium för att bestämma Latituderna – för öfvrigt togs många Landkänningar pejlingar och Lodningar enligt expeditionens föremål."

När Gustaf af Klint var 16 år gammal avlade han officersexamen, och började själv att undervisa vid Sjökadettskolan i Karlskrona. Året därpå, 1788, bröt krig med Ryssland ut, och han beordrades då till skeppet *Prins Gustaf*, kort därefter till *Dygden* och senare samma år som rekognosceringsofficer till flaggskeppet *Gustaf III*. Under detta år deltog han i flera sammandrabbningar, exempelvis i ett slag vid Sveaborg i juli. Men hans kanske främsta insatser var att rekognoscera och mäta. Han genomförde omfattande rekognosceringar i Finska viken, och uppmätte då bland annat en ny segelled genom skärgården från Sveaborg till Hangö, "...så djup att våra 40 Canon Fregatter kunde begagna den.." Under amiral Nordenskjölds befäl utsåg han signalstationer för att möjliggöra kommunikation mellan flottan och Sveaborg. Han genomförde mätningar längs Finlands sydvästra kust – från dessa finns i dag i Krigsarkivet, Sjökarteverkets arkiv, kortet "Charta öfver Finska kusten från Björneborg förbi Nystad". Det är ritat i skala 1:20 000, saknar djupsiffror men har triangelpunkter utsatta.

År 1789 tjänstgjorde han på fartyg i de svenska vattnen. Här mätte han Karlskrona redd för att möjliggöra för flottans fartyg att ta sig in till hamn på ett säkert sätt. I dagböckerna beskrivs detta arbete: "...jag fortsatte denna mätning och undersökning med all möjlig flit – mätte Distancerne emellan fästningarne Kungsholmen och Drottningsskär, samt från den förra till Carlskrona [...] inskar med landtmätarebrädet alla vigtigare punkter sedan nödiga Stationer blifvit utvalda – samt pliktade alla grund i qadratiska rutor med all möjlig noggranhet och detta alt under den strängaste vinter

som existeradt i manna minne". År 1790 återvände af Klint till Finska viken igen, där han stannade till krigets slut.

Krigsåren 1788-90 kom att påverka den unge Gustaf af Klint på flera sätt. Av dagböckerna kan man utläsa att han ofta var mycket skeptisk, för att inte säga kritisk till hur kriget fördes från svensk sida. Hans egna insatser blev dock belönade och efter kriget befordrades han till kapten, bara drygt 19 år gammal.

Kriget hade dessutom gett af Klint egna erfarenheter i hur bristfällig karteringen av rikets vatten, inte minst de finska, var. Detta var i och för sig ingen nyhet. Redan 1756 hade rikets ständer beslutat att läget måste förbättras och avsatt resurser till detta för att en svensk sjöatlas skulle kunna sammanställas, efter år 1772 sköttes detta uppdrag av konteramiralen Johan Nordenankar. Men trots att nya mätningar alltså gjorts och nya sjökort sammanställts, var problemet med bristfälliga sjökort långt ifrån löst i slutet av 1700-talet. Ändå diskuterades 1797 i Kommittéerna för flottans ärenden, flottans högsta instans, en nedläggning av arbetet med sjöatlasen. När af Klint fick reda på detta vände han sig till Kommittéerna för att åtminstone försöka förmå dem att låta upprätta ett sjökartearkiv och behålla kartplåtarna. Detta väckte dock inte gehör. I stället fick han ett motförslag: Att själv och på egen risk ta över arbetet med atlasen. I gengäld skulle de inkomster som kartförsäljningen kunde inbringa tillfalla honom.

Förslaget väckte en viss tvekan hos af Klint - "...jag kände icke om min förmåga svarade emot min goda vilja" – men till sist accepterade han ändå erbjudandet. Gustaf af Klint kom därmed att från 1798 fram till sin död 1840 på entreprenad bedriva detta arbete – en verksamhet han alltsedan barnsben varit så intresserad av, som han fått egna praktiska erfarenheter av under kriget 1788-1790 och som var så viktig för både civil och militär sjöfart.



Illustration:
Krigsarkivet,
Sjökarteverket,
Hydrografiska
kartor, Litt. B,
nr. 5,
"Charta
öfver Finska
kusten från
Björneborg,
förbi Nystad",
Gustaf af
Klint, 1788.



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.sjohistoriska-samfundet.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
Förvarshögskolan
Box 278 05
115 93 Stockholm
e-post: 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 "Utgives med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".



Anvisningar för manusförfattare, Forum Navale

Manus till *Forum navale* skall vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (Word dokument) till e-post. Efter överenskommelse med redaktionen kan manuskript även skickas på diskett. Författare av uppsats får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört. Bifoga gärna bilder eller illustrationsförslag. *Forum navale* förbehåller sig rätten att publicera bidrag på Sjöhistoriska Samfundets hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska, mellan en halv och två sidor. (*Forum navale* står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.)

Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation, mellan tre och tio rader (namn, födelseår, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges.

Anvisningar för noter och litteratur:

Noter skall placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarnamn, tryckår, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter:

Widén 1990, s. 33, 55.

Johansson 1980, s. 55-89.

Johansson 1980, s. 55 ff.



Litteraturförteckning:

Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Johansson, Ulla, "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i *Oppdagings av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo, 1982.

Attman, Artur, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik, 1558-1595*. Lund, 1944.

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, Vol. 73, No. 286, January 1958.

Enkla stilregler:

Siffror. Årtal skrivs 1956; men höga tal skrivs med ett mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett till tolv), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, den 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Undvik förkortningar om möjligt. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor. Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek än löpande text. Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samsfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Fil. dr Eva Eggeby
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman
Redaktör:	Docent Jerker Widén
Biträdande redaktör:	Fil. dr Stefan Lundblad
Övriga ledamöter:	Ambassadör Lars Grundberg
	Örlogskapten Anders Hörnfeldt
	Professor Leos Müller
	Fil. mag. Ingvar Sjöblom

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:	Associate Professor Jerker Widén
Deputy Editor:	PhD Stefan Lundblad
Members of the Board:	Ambassador Lars Grundberg
	Lt. Commander Anders Hörnfeldt
	Professor Leos Müller
	Lecturer Ingvar Sjöblom



Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet

ISSN 0280-6215